



## Príloha č. 5 - KARTY PROJEKTOV

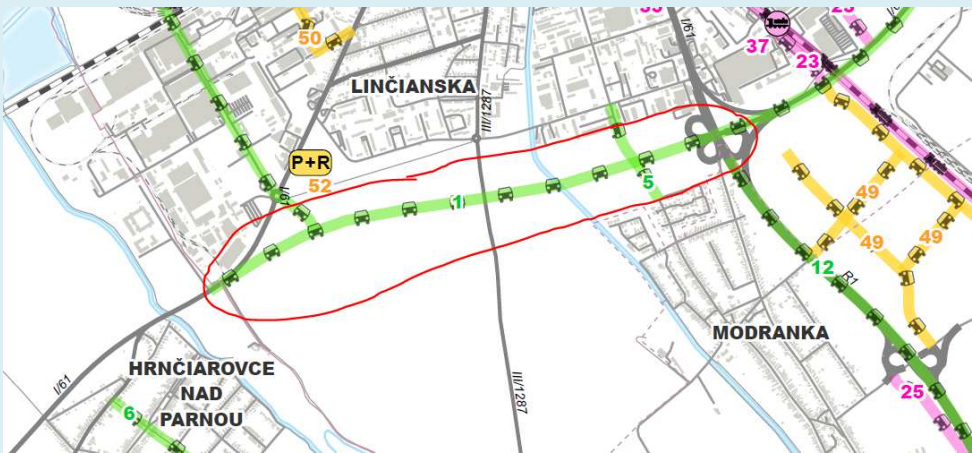


## 1 ODÔVODNENIE INVESTIČNÝCH AKCIÍ ZO ZÁSOBNÍKA PROJEKTOV

Každá investícia do dopravnej infraštruktúry je finančne náročná a pre jej realizáciu musí byť riadne odôvodnená. PUM preferuje také riešenia a také investície, ktoré koncepčne rieši jestvujúce dopravné problémy v území. V nasledujúcich tabuľkách je realizované vyhodnotenie vybraných projektov – tvrdých opatrení, vrátane zhodnotenia ich prínosu k udržateľnej mobilita a zlepšeniu životného prostredia.



## 1.1. (1.) PRELOŽKA CESTY I/61 - JUŽNÝ OBCHVAT TRNAVY

Názov	(1.) PRELOŽKA CESTY I/61 - JUŽNÝ OBCHVAT TRNAVY
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v Územnom pláne mesta Trnava ako aj v Územnom pláne Trnavského samosprávneho kraja. Stavba je zaradená medzi verejne prospešné stavby.
Jestvujúci stav	V súčasnosti je cesta I/61 vedená ulicami Bratislavská, 9. mája, Tamaškovičova a Nitrianska priamo cez obytnú zástavbu. Jeden smer premávky je odklonený aj do ulíc Gábor Steiner a Zelenečská. Intenzita dopravy podľa sčítania v roku 2015 v Bratislavskej ulici bola 11 780 vozidiel za deň, v ulici Tamaškovičova 18 364 vozidiel za deň, v ulici Nitrianska 25 111 vozidiel za deň a v ulici Zelenečská 10 699 vozidiel za deň.
Popis návrhu	Dokončenie obchvatu Trnavy na ceste I/61 - úsek medzi Nitrianskou a Bratislavskou ulicou. Súčasťou stavby je dokončenie MÚK Trnava-východ a výstavba 2 nových MÚK (s cestami III/1287 a I/61). Križovatka s jestvujúcou cestou I/61 je stavebne pripravená k pokračovaniu výstavby obchvatu západným smerom. Návrhová kategória C 11,5/80 s rezervou na rozšírenie na C 22,5/80.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• odvedenie časti tranzitnej dopravy z južnej časti mesta Trnava</li> <li>• zníženie kongescií v uliciach Tamaškovičova, Nitrianska a v okolí</li> <li>• zvýšenie spoľahlivosti liniek MAD a PAD</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau)
IAD	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 25 530 vozidiel / 24 h.
Väzba na špecifické ciele	Dobudovanie siete zberných komunikácií a väzieb na regionálnu i nadregionálnu sieť. Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete. Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.



	Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.
<b>Záver</b>	Jedná sa o veľmi dôležitú a prínosnú stavbu, ktorá zlepší dopravné pomery v južnej časti mesta. Stavbu sa odporúča realizovať do roku 2025.



## 1.2. (2.) ZÁPADNÝ OBCHVAT TRNAV

Názov	(2.) ZÁPADNÝ OBCHVAT TRNAV
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v Územnom pláne mesta Trnava ako aj v Územnom pláne Trnavského samosprávneho kraja. Stavba je zaradená medzi verejne prospešné stavby.
Jestvujúci stav	V súčasnosti je všetka doprava z cesty II/504 vedená cez Modranskú a Ružindolskú ulicu v blízkosti obytnej zástavby. Podľa sčítania dopravy z roku 2015 intenzita na týchto uliciach dosahuje 14 261 vozidiel za deň a na susednej Trstínskej ceste 16 316 vozidiel za deň. V južnej časti plánovaného obchvatu neexistuje žiadne vhodné prepojenie medzi sídliskom Prednádražie a priemyselnou zónou v Strojárskej ulici. Doprava je tak vedená cez kapacitne nevyhovujúci podjazd v ulici Dohnányho.
Popis návrhu	Výstavba západného obchvatu Trnavy, presnejšie miestnej komunikácie v úseku Bratislavská - Ružindolská a preložky cesty II/504 v úseku Ružindolská - Trstínska. Križovatky sú riešené úrovňovo, väčšinou ako okružné. Na preložke cesty II/504 s rezervou pre vybudovanie MÚK. Návrhová kategória v južnej časti MZ 8,5/50, v severnej časti C 11,5/80 s rezervou na rozšírenie na C 22,5/80.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>odvedenie časti tranzitnej dopravy z mesta Trnava, predovšetkým jeho západnej časti</li> <li>vytvorenie alternatívnej trasy za veľmi problematický podjazd v ulici Dohnányho</li> </ul>

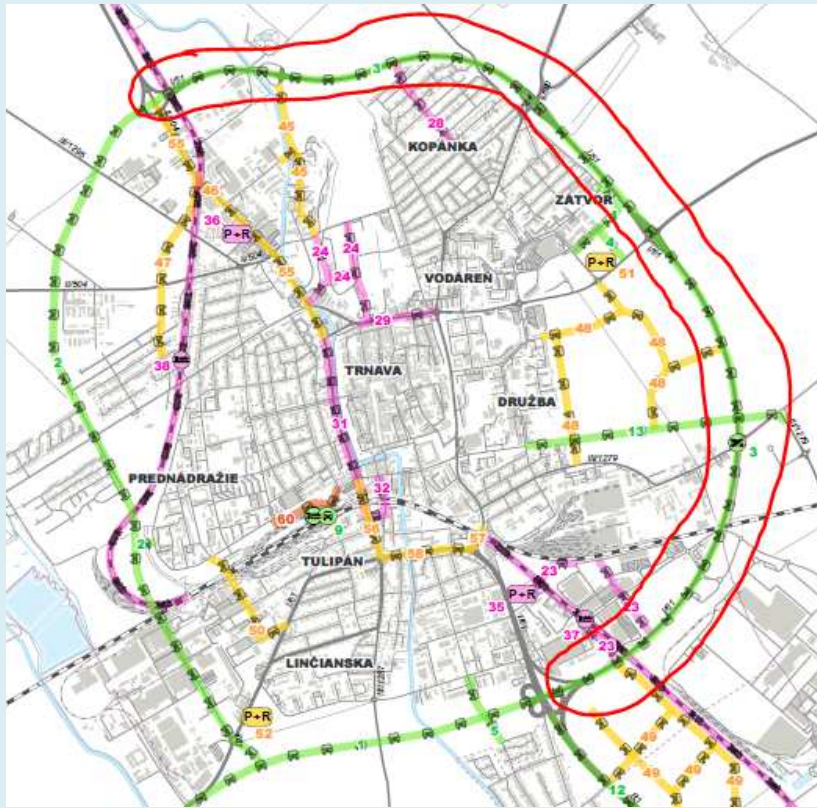


	<ul style="list-style-type: none"> <li>vytvorenie nového prepojenia sídliska Prednádražie s priemyselnou zónou v Strojárskej ulici a sídliskom Linčianska bez potreby zachádzania do centra</li> <li>možnosť využitia aj autobusmi MAD</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ekonomická náročnosť stavby</li> <li>zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>jednanie s dotknutými orgánmi</li> <li>technicky náročná výstavba mostu v Strojárskej ulici</li> <li>potreba úprav v Strojárskej ulici v obmedzených priestorových podmienkach</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je od 20 450 po 22 810 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Dobudovanie siete zberných komunikácií a väzieb na regionálnu i nadregionálnu sieť.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>
<b>Záver</b>	Jedná sa o veľmi dôležitú a prínosnú stavbu, ktorá zlepší dopravné pomery v južnej a západnej časti mesta a ponúkne nové spojenia pre IAD i MAD. Stavbu sa odporúča realizovať do roku 2025.





### 1.3. (3.) DOSTAVBA CESTY I/51 NA OBCHVATE TRNAVY NA ŠTVORPRUH VRÁTANE MIMOÚROVŇOVEJ KRIŽOVATKY S CESTOU III/1279

Názov	(3.) DOSTAVBA CESTY I/51 NA OBCHVATE TRNAVY NA ŠTVORPRUH VRÁTANE MIMOÚROVŇOVEJ KRIŽOVATKY S CESTOU III/1279
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v Územnom pláne mesta Trnava. V úseku Nitrianska – Piešťanská je stavba je zaradená medzi verejne prospešné stavby.
Jestvujúci stav	Už v roku 2015 boli na existujúcej časti obchvatu Trnavy – cesty I/51 zaznamenané vysoké intenzity dopravy, postupne od juhu boli zaznamenané intenzity 18 959, 19 965, 15 407 a 11 033 vozidiel za deň. Problémom je tiež úrovňová križovatka s cestou III/1279, a to z bezpečnostného hľadiska. Na tejto ceste je intenzita 4 441 vozidiel za deň.
Popis návrhu	Dostavba cesty na štvorpruhové usporiadanie, tzn. zmena z kategórie C 11,5/80 na C 22,5/80, a to v úseku od Nitrianskej ulice po Piešťanskú. Výhľadovo sa predpokladá skapacitnenie aj zvyšnej existujúcej časti obchvatu po Trstínsku ulicu. Súčasťou stavby je úprava križovatky s cestou I/61 (Piešťanská) a náhrada súčasnej dvojice blízkyh úrovňových križovatiek s cestou III/1279 na mimoúrovňovú.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie kapacity cesty pre IAD</li> <li>• Vyššia motivácia účastníkov nepoužívať vnútromestské cesty, ale obchvat</li> <li>• Významné zvýšenie bezpečnosti dopravy na križovatke s cestou III/1279.</li> </ul>




<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánymi</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je od 26 130 po 37 410 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Dobudovanie siete zberných komunikácií a väzieb na regionálnu i nadregionálnu sieť.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>
<b>Záver</b>	Stavba vyrieši kapacitné problémy na obchvatu mesta Trnava a tým pomôže zlepšiť celkovú dopravnú situáciu v meste. Stavbu sa odporúča zaradiť do scenára 2025.





## 1.4. (5.) PREPOJENIE ULÍC BULHARSKÁ A JABLOŇOVÁ

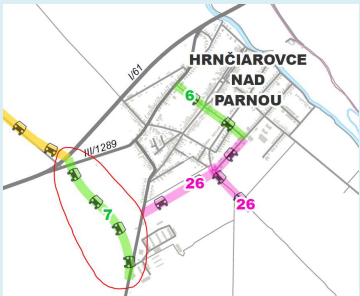
Názov	(5.) PREPOJENIE ULÍC BULHARSKÁ A JABLOŇOVÁ
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v územnom pláne mesta Trnava. Pretože ide o vynútenú investíciu pri stavbe južného obchvatu mesta, patrí medzi verejne prospešné stavby.
Jestvujúci stav	Mestská časť Trnava-Modranka je v súčasnosti napojená na zvyšok mesta provizórnym pripojením na MÚK Trnava-juh, prípadne cez MÚK Trnava-Modranka. Okrem toho, že je pripojenie na MÚK Trnava-juh z bezpečnostného hľadiska problematické, nebude po dostavbe križovatky v rámci sprevádzkovania južného obchvatu Trnavy možné. Bez realizácie prepojenia ulíc Bulharská-Jabloňová by sa výrazne zhoršila dostupnosť severnej časti Modranky pomocou IAD a veľmi výrazne by sa skomplikovala obsluha pomocou MAD.
Popis návrhu	Výstavba obslužnej komunikácie, vrátane premostenia budúceho obchvatu Trnavy. Súčasťou je výstavba zastávok MHD. Kategória komunikácie MO 8/50.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nové napojenie Modranky so zvyškom mesta Trnava</li> <li>• Náhrada za nevyhovujúce napojenie v priestore MAD Trnava</li> <li>• Možnosť obojsmerného vedenia autobusov MAD</li> <li>• Možnosť výstavby spoločne s Južným obchvatom mesta Trnava</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau)
IAD	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 1 060 vozidiel / 24 h.
Väzba na špecifické ciele	<p>Dostavba obslužných komunikácií a chýbajúcich prepojení.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p> <p>Rozvoj prímestskej VOD v rámci MFO a regiónu.</p>



	Zlepšenie prestupných väzieb.
<b>Záver</b>	Stavba je vynútenou investíciou južného obchvatu mesta Trnava a je potrebné pre zachovania spojenia severnej časti Modranky so zbytkom mesta, rovnako ako i pre vedenie linky MAD. Stavbu sa preto odporúča realizovať do roku 2025.



## 1.5. (7.) PRELOŽKA CESTY III/1286 V K. Ú. HRNČIAROVCE NAD PARNOU


Názov	(7.) PRELOŽKA CESTY III/1286 V K. Ú. HRNČIAROVCE NAD PARNOU
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v Územnom pláne obce Hrnčiarovce na Parnou ako i v Územnom pláne Trnavského samosprávneho kraja.
Jestvujúci stav	Doprava z MÚK Voderady smerom do juhozápadnej časti Trnavy, vrátane významnej priemyselnej zóny v Strojárskej ulici, je vedená po ceste III/1286 priamo cez obytnú zástavbu obce Hrnčiarovce nad Parnou. V roku 2015 intenzita dosahovala 3 042 vozidiel za deň.
Popis návrhu	Výstavba novej cesty - preložky cesty č. III/1286 mimo zastavené územie obce Hrnčiarovce nad Parnou s napojením na cestu I/61 západne od obce na novej okružnej križovatke. Návrhová kategória C 11,5/80. Rezerva pre kategóriu C 22,5/80.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odklonenie tranzitnej dopravy z intravilánu obce Hrnčiarovce nad Parnou</li> <li>• Zvýšenie bezpečnosti dopravy, zníženie emisií</li> <li>• Vhodné napojenie na projekt „Dopravné prepojenie I/61, II/504, MK Rekreačná.“</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau)
IAD	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 3 560 vozidiel / 24 h.
Väzba na špecifické ciele	<p>Dostavba obslužných komunikácií a chýbajúcich prepojení.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>



<b>Záver</b>	Stavba prinesie významné zníženie intenzít v intravilánu obce Hrnčiarovce nad Parnou. S ohľadom na významný podiel ťažkých nákladných vozidiel medzi D1 a Strojársenskou ulicou v Trnava sa odporúča zaradiť stavbu do roku 2025.
--------------	---



## 1.6. (8.) PRELOŽKA CESTY III/1287 V K. Ú. ZELENĚČ PRI TRNAVE

<b>Názov</b>	<b>(8.) PRELOŽKA CESTY III/1287 V K. Ú. ZELENĚČ PRI TRNAVE</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba je zanesená v Územnom pláne obce Zeleneč ako i v Územnom pláne Trnavského samosprávneho kraja. Pri príprave stavby však došlo k miernej úprave trasy, ktorá však v územných plánoch zatiaľ nie je zanesená.
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesta III/1287 je vedená priamo cez obytnú zástavbu obce Zeleneč. V roku 2015 dosahovala intenzita dopravy 2 688 vozidiel za deň. S ohľadom na plánovanú výstavbu MÚK Zeleneč v rámci rozšírenia diaľnice D1, je však možný do budúcnosti očakávať výrazný nárast intenzít, čo bude znamenať bez realizácie posudzovanej stavby hlukovú a emisnú záťaž.
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba novej cesty - preložky cesty č. III/1287 mimo zastavené územie obce Zeleneč na druhý breh vodného toku Parná. Návrhová kategória v časti trasy MOK 9/60, v časti MZ 8,5/50. Rezerva pre výstavbu komunikácie smer Modranka.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odklonenie tranzitnej dopravy z intravilánu obce Zeleneč</li> <li>• Zvýšenie bezpečnosti dopravy, zníženie emisií</li> <li>• Zaisťovanie bezpečného a plynulého odvedenia vozidiel z plánovanej MÚK Zeleneč na diaľnici D1</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 2 570 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Dostavba obslužných komunikácií a chýbajúcich prepojení.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>

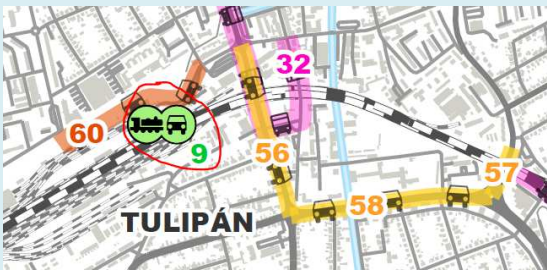


<b>Záver</b>	Stavba prinesie významné zníženie intenzít v intravilánu obce Zeleneč. Jedná sa o nevyhnutnú podmienku výstavby MÚK Zeleneč na diaľnici D1 a preto sa odporúča zaradiť do scenára 2025.
--------------	---





## 1.7. (9.) TIOP TRNAVA

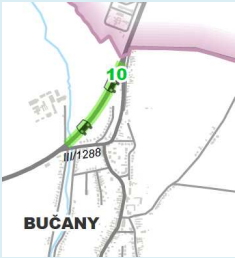

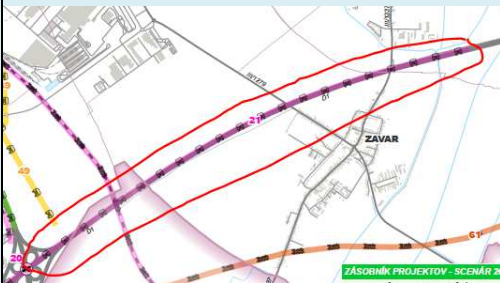
Názov	(9.) TIOP TRNAVA
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v Územnom pláne Trnavského samosprávneho kraja.
Jestvujúci stav	Železničná stanica Trnava je po modernizácii a je plne bezbariérová. Autobusová stanica je síce v pomerne vyhovujúcom stave. Priamo pred staničnou budovou sa nachádzajú zastávky MAD, avšak nástupištia PAD sú pomerne vzdialené. Kapacita parkoviska pre IAD je nedostatočná.
Popis návrhu	Terminál integrovanej osobnej dopravy Trnava - drobné úpravy pre potreby IDS. Úpravy sa týkajú predovšetkým dosadenia informačných a odbavovacích systémov a zvýšeniu kapacity parkoviska, ktorá plní funkciu P+R.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie komfortu cestujúcich pri prestupoch</li> <li>• Skrátenie prestupných vzdialeností</li> <li>• Zvýšenie kapacity parkoviska typu P+R</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Významné dopravné komplikácie pri výstavbe</li> <li>• Obmedzený priestor pre PAD v porovnaní so súčasnou autobusovou stanicou</li> </ul>
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau)
IAD	-
Väzba na špecifické ciele	<p>Zavedenie IDS.</p> <p>Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.</p> <p>Modernizácia informačných a odbavovacích systémov VOD.</p> <p>Modernizácia alebo optimalizácia železničných tratí pre zvýšenie kapacity pre osobnú aj nákladnú dopravu.</p> <p>Rozvoj prímestskej VOD v rámci MFO a regiónu.</p> <p>Zlepšenie prestupných väzieb.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry VOD, vrátane bezbariérovosti.</p> <p>Dodržanie štandardov pre vozidlá VOD/MHD nastavených podľa PDO, PUM.</p> <p>Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti.</p> <p>Bezpečné zastávky a terminály.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>



<b>Záver</b>	Stavba skvalitní prestupné väzby v priestoru ŽST a AS v Trnava. Odporúča sa zaradiť do horizontu 2025.
--------------	--



## 1.8. (10.) PROTIHLUKOVÉ OPATRENIA BUČAN□ (12.) PROTIHLUKOVÉ OPATRENIA PRI OBCI MODRANKA NA R1, (21.) PROTIHLUKOVÉ OPATRENIA NA DIAĽNICI D1 V ÚSEKU MÚK TRNAVA - DOLNÉ LOVČICE


Názov	(10.) PROTIHLUKOVÉ OPATRENIA BUČAN□ (12.) PROTIHLUKOVÉ OPATRENIA PRI OBCI MODRANKA NA R1 (21.) PROTIHLUKOVÉ OPATRENIA NA DIAĽNICI D1 V ÚSEKU MÚK TRNAVA - DOLNÉ LOVČICE
Prehľadná situácia	  
Väzba na územný plán	Tieto stavby nie sú zanesené v územne plánovacích dokumentáciách príslušných obcí.
Jestvujúci stav	Z dôvodu veľmi vysokých intenzít dopravy na diaľnici D1 (26 634 vozidiel za deň) a rýchlostnej ceste R1 (25 652 vozidiel za deň) sú obyvatelia mestskej časti Trnava-Modranka a obcí Zavar a Dolné Lovčice vystavení nadmernej hlukovej záťaži. Rovnaký problém je v obci Bučany, kde intenzita dosahuje 9 821 vozidiel za deň.
Popis návrhu	Výstavba protihlukových stien na obchvatu obce Bučany.  Výstavba protihlukových stien pri obci Modranka na R1.  Doplnenie protihlukových stien v blízkosti diaľnice D1 medzi MÚK Trnava a oblasťou medzi obcami Dolné Lovčice a Zavar.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zníženie hlukovej záťaže v príslušných lokalitách</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>Významné obmedzenie dopravy pri výstavbe</li> </ul>
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau) pre (10.) a (12.) 2025 (all), 2030 (bau) pre (21.)



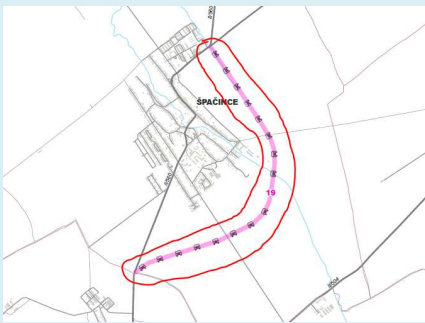
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 17 020 vozidiel / 24 h pre projekt (10.). Od 26 390 po 33 130 vozidiel / 24 h v jednom smere pre projekt (12.) a od 20 680 po 24 390 vozidiel / 24 h v jednom smere pre projekt (21.).
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	Zníženie hlukovej záťaže od nevyhovujúceho stavu komunikačnej infraštruktúry. Zníženie intenzít dopravy v zastavanom území.
<b>Záver</b>	Stavby sa s ohľadom na vysoké hlukové zaťaženie odporúča zaradiť do scenára 2025, v prípade Dolných Lovčíc a Zavara do scenára 2030.



## 1.9. (13.) PREDĽŽENIE SPARTAKOVSKÉJ ULICE

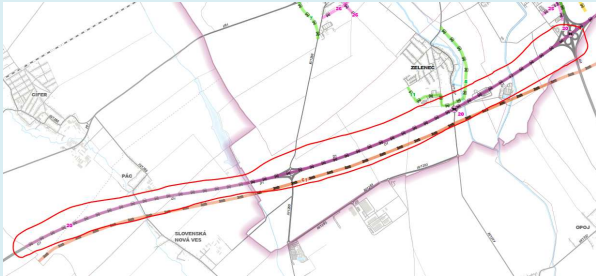
<b>Názov</b>	(13.) PREDĽŽENIE SPARTAKOVSKÉJ ULICE
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba je zanesená v Územnom pláne mesta Trnava.
<b>Jestvujúci stav</b>	Komunikácia v súčasnej dobe neexistuje, avšak po výstavbe prvej etapy obytného súboru Prúdy, bude slúžiť ako hlavné napojenie na komunikačnú sieť mesta. V súčasnosti je na súběžnej ceste III/1279, vedené Bernolákovou, Koniarekovou a Zavarskou ulicou, intenzita dopravy 6 750 vozidiel za deň.
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba novej zbernej komunikácie v ose predĺženej spartakovskej ulice, napojenie na cestu I/51 v priestore novej MÚK s cestou III/1279. Súčasťou je výstavba zastávok MHD. Výstavba sa predpokladá po etapách. Kategória komunikácie MZ 12/50.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zaistenie napojenia novej zástavby na jestvujúcu cestnú sieť</li> <li>• Umožnenie vedenie linky MAD</li> <li>• Výstavby súčasne s prvými budovami novej zástavby</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 10 100 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Dostavba obslužných komunikácií a chýbajúcich prepojení.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>
<b>Záver</b>	Stavba je nevyhnutnou podmienkou rozvoja lokality Prúdy. Preto sa odporúča zaradiť do scenára 2025.

## 1.10. (19.) OBCHVAT ŠPAČINIEC

Názov	(19.) OBCHVAT ŠPAČINIEC
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba nie je zanesená v Územnom pláne obce Špačince, ani v Územnom pláne Trnavského samosprávneho kraja.
Jestvujúci stav	Cesta II/560 je vedená priamo cez obec Špačince, cez obytnú zástavbu a stred obce. Intenzita dopravy v roku 2015 dosahovala 6 831 vozidiel za deň.
Popis návrhu	Výstavba preložky cesty II/560 mimo zastavenú územie obce Špačince. Presné vedenie je potrebné preveriť štúdiou realizovateľnosti. Okrem toho bude potrebné riešiť skapacitnenie komunikácií smer Trnava a Jaslovské Bohunice.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"><li>• Odklonenie tranzitnej dopravy z intravilánu obce Špačince</li><li>• Zvýšenie bezpečnosti dopravy, zníženie emisií</li></ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ekonomická náročnosť stavby</li><li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li><li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li><li>• Potreby zanesenia do územného plánu obce Špačince</li></ul>
Posudzované scenáre	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 8 490 vozidiel / 24 h.
IAD	2025 (all), 2030 (bau)
Väzba na špecifické ciele	Dostavba obslužných komunikácií a chýbajúcich prepojení. Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete. Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO. Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.
Záver	Stavba skvalitní verejný priestor v obci Špačince a umožní navýšenie dopravy do AE Jaslovské Bohunice bez významných negatívnych dopadov na obec. Odporúča sa zaradiť do scenára 2030.



### 1.11. (20.) DIAĽNICA D1 BLATNÉ – TRNAVA, ROZŠÍRENIE NA ŠESTIPRUH, VRÁTANE PRESTAVB MÚK TRNAVA A VÝSTAVB NOVEJ MÚK ZELENEČ

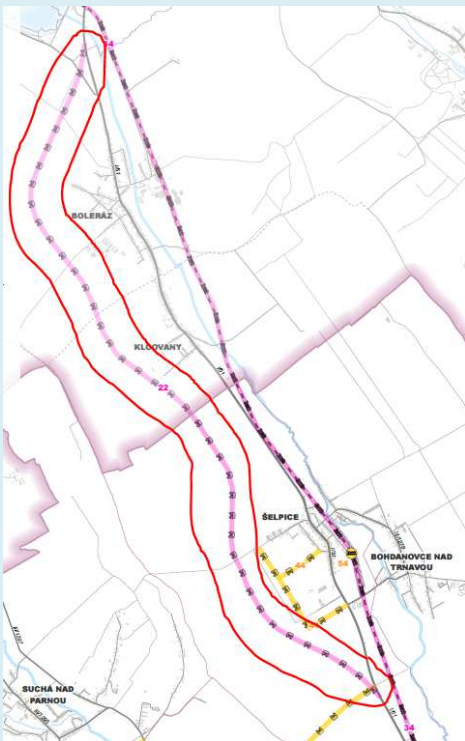
<b>Názov</b>	(20.) DIAĽNICA D1 BLATNÉ – TRNAVA, ROZŠÍRENIE NA ŠESTIPRUH, VRÁTANE PRESTAVB MÚK TRNAVA A VÝSTAVB NOVEJ MÚK ZELENEČ
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba je zanesená v Územnom pláne Trnavského samosprávneho kraja. V územnom pláne obce Zeleneč (výstavba novej MÚK) však zanesená nie je.
<b>Jestvujúci stav</b>	Diaľnica D1 v predmetnom úseku je kapacitne nevyhovujúca, intenzita dopravy v roku 2015 dosahovala 54 519 vozidiel za deň medzi hranicou kraja a MÚK Voderady a následne 42 774 vozidiel za deň v úseku medzi MÚK Voderady a Trnava.
<b>Popis návrhu</b>	Rozšírenie jestvujúcej diaľnice z kategórie D 26,5/120 na kategóriu D 33,5/120 vrátane úpravy križovatky Trnava, vybudovaním križovatky Zeleneč a rozšírením odpočívadla po oboch stranách diaľnice. Na diaľnici pribudnú protihlukové steny v zmysle výsledkov hlukovej štúdie.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie kapacity pre IAD a inú cestnú dopravu na diaľnici D1</li> <li>• Zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy</li> <li>• Skrátene niektorých ciest vďaka výstavbe MÚK Zeleneč</li> <li>• Zvýšenie komfortu vo vozidlách vďaka priamej vetvy MÚK Trnava v smere Nitra -&gt; Bratislava</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> <li>• Významné obmedzenie na diaľnici v priebehu výstavby</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 61 790 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Dostavba siete zberných komunikácií a väzieb na regionálnu a nadregionálnu sieť.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>



<b>Záver</b>	Stavba pomôže riešiť kapacitné problémy na diaľnici D1 a odstráni dlhodobu nevhodnú stav, kde je trojpruhové usporiadanie značené len ako provizórne značenie. Odporúča sa preto zaradiť do scenára 2025.
--------------	---



## 1.12. (22.) PRELOŽKA CESTY I/51 V ÚSEKU BÍŇOVCE – TRNAVA

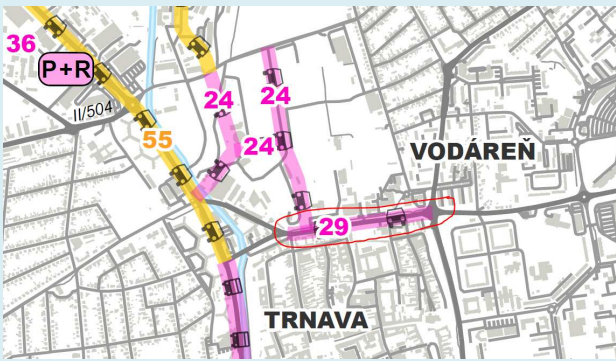
Názov	(22.) PRELOŽKA CESTY I/51 V ÚSEKU BÍŇOVCE – TRNAVA
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v Územnom pláne Trnavského samosprávneho kraja, ako aj v Územnom pláne obce Šelpice a ďalších obcí mimo územie MFO po trase preložky.
Jestvujúci stav	Cesta I/51 je vedená cez stred obcí Šelpice a Boleráz (mimo MFO) cez obytnú zástavbu. Tento stav je krajne nevyhovujúci – v roku 2015 intenzita dopravy bola 9 591 vozidiel za deň s vysokým podielom ťažkých nákladných vozidiel.
Popis návrhu	Výstavba preložky cesty I/51 mimo zastavené územie obce Šelpice a ďalej obcí Boleráz a Bíňovce mimo územie MFO Trnava. Návrhová kategória C 11,5/80.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odklonenie tranzitnej dopravy, vrátane významného podielu ťažkých nákladných vozidiel z intravilánu obce Šelpice a Boleráz (mimo MFO)</li> <li>• Zvýšenie bezpečnosti dopravy, zníženie emisií</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 11 670 vozidiel / 24 h.
Väzba na	Dostavba siete zberných komunikácií a väzieb na regionálnu a nadregionálnu sieť.



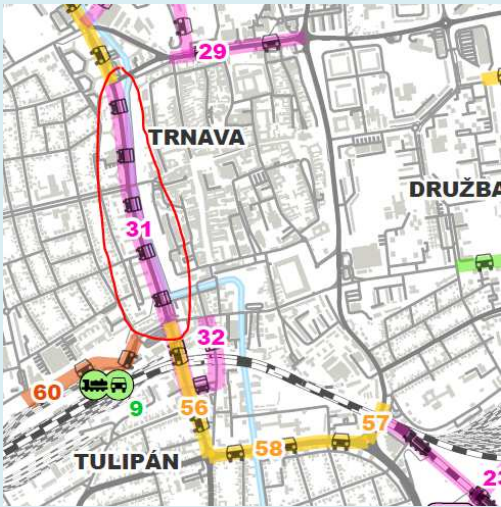
<b>špecifické ciele</b>	<p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>
<b>Záver</b>	<p>Stavba odbremeni obce Šelpice a Boleráz (mimo MFO) od nadmernej tranzitnej dopravy s vysokým podielom ťažkých nákladných vozidiel. Odporúča sa preto zaradiť do scenára 2025.</p>



### 1.13. (29.) ROZŠÍRENIE RYBNÍKOVEJ ULICE

Názov	(29.) ROZŠÍRENIE RYBNÍKOVEJ ULICE
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v Územnom pláne mesta Trnava. Je zaradená medzi verejne prospešné stavby.
Jestvujúci stav	Rybníková ulica patrí k dopravne najvyťaženejším uliciam v meste Trnava, napriek tomu je pre každý smer k dispozícii len jeden jazdný pruh. Z tohto dôvodu ani nie je zaistená potrebná preferencia autobusov VOD.
Popis návrhu	Rozšírenie Rybníkovskej ulice na štvorpruh (kategória MZ 30/40). Súčasťou projektu je komplexná úprava uličného priestoru. Na rozšírenej komunikácii je vhodné vyznačiť vyhradené jazdné pruhy pre autobusovú dopravu. Súčasťou sú aj nadväzujúce úpravy v Bučianskej ulici, kde je taktiež prínosné vyznačenie vyhradených jazdných pruhov.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie kapacity Rybníkovskej ulice pre cestnú dopravu</li> <li>• Možnosť vyhradenia pruhov pre autobusy VOD</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 44 170 vozidiel / 24 h.
Väzba na špecifické ciele	<p>Zavedenie IDS.</p> <p>Preferencia vozidiel mestskej hromadnej dopravy, bus pruhu.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>
Záver	Rozšírenie Rybníkovskej ulice bude prospešné pro IAD aj VOD. Projekt zároveň rieši vybudovaní potrebnej autobusovej zastávky vo východnej časti ulice a odporúča sa preto zaradiť do scenára 2025.

## 1.14. (31) PREFERENČNÉ JAZDNÉ PÁS VOD NA HOSPODÁRSKEJ ULICI V TRNAVE

Názov	(31.) PREFERENČNÉ JAZDNÉ PÁS VOD NA HOSPODÁRSKEJ ULICI V TRNAVE
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v Územnom pláne mesta Trnava. Je zaradená medzi verejne prospešné stavby (v rámci rekonštrukcie Hospodárskej ulice).
Jestvujúci stav	Hospodárska ulica patrí k dopravne najvyťaženejším uliciam v meste Trnava. Napriek tomu sú pre každý smer k dispozícii len 1-2 jazdné pruhy. Kvôli tomu spoločne s kapacitne nepostačujúcim podjazdom v Dohnányho ulicu dochádza v špičkách pracovných dní k výrazným meškaniam autobusov VOD. Ulicou prechádza 7 liniek MAD a tiež takmer všetky spoje PAD do obcí západne, severne a východne od Trnavy.
Popis návrhu	Úprava uličného priestoru - vyznačenie preferenčných jazdných pásov pre autobusy MAD a PAD v oboch smeroch.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšenie spoľahlivosti autobusov VOD v Hospodárskej ulici</li> <li>Zvýšenie atraktivity VOD v porovnaní s IAD</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2025 (all) je 23 150 vozidiel / 24 h.
Väzba na špecifické ciele	<p>Zavedenie IDS.</p> <p>Preferencia vozidiel mestskej hromadnej dopravy, bus pruhy.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>





<b>Záver</b>	V Hospodárskej ulici dochádza v prepravných špičkách k výraznému zvýšeniu cestovnej doby autobusov VOD. Stavba sa preto odporúča realizovať v scenári 2025.
--------------	---



### 1.15. (32.) ZVÝŠENIE SPOĽAHLIVOSTI AUTOBUSOVÝCH LINIEK IDS V ULICI DOHNÁNĎHO, (56.) ROZŠÍRENIE PODJAZDU V ULICI DOHNÁNĎHO, (57.) ROZŠÍRENIE PODJAZDU V ULICI SLADOVNÍČKA, (58.) ROZŠÍRENIE ULICE TAMAŠKOVIČOVA


Názov	<p>(32.) ZVÝŠENIE SPOĽAHLIVOSTI AUTOBUSOVÝCH LINIEK IDS V ULICI DOHNÁNĎHO</p> <p>(56.) ROZŠÍRENIE PODJAZDU V ULICI DOHNÁNĎHO</p> <p>(57.) ROZŠÍRENIE PODJAZDU V ULICI SLADOVNÍČKA</p> <p>(58.) ROZŠÍRENIE ULICE TAMAŠKOVIČOVA</p>
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	<p>Rozšírenia podjazdov a ulice Tamaškovičova sú zanesené v Územnom pláne mesta Trnava. Sú zaradené medzi verejne prospešné stavby.</p>
Jestvujúci stav	<p>Podjazdy v Dohnányho a Sladovnickej ulici predstavujú dopravne najkritickejšie miesta na cestnej sieti v meste Trnava. V Dohnányho ulici z tohto dôvodu dochádza k meškaniu liniek VOD. Miestom premáva 6 liniek MAD a niekoľko liniek PAD južným smerom od Trnavy. V ulici Tamaškovičova bola v roku 2015 nameraná intenzita 18 364 vozidiel za deň. Usporiadanie s jedným pruhom v každom smere je tak nepostačujúce.</p>
Popis návrhu	<p>Riešenie kapacitných problémov v ulici Dohnányho a vzniku meškaní liniek MAD a PAD. Presné riešenie bude stanovené v podrobnejšej dokumentácii. Jedným z možných riešení je využitie podjazdu v ulici Andreja Žarnova k odklonení vozidiel IAD aspoň v jednom smere.</p> <p>Rozšírenie podjazdu Dohnányho, respektíve celej cesty v oblasti na kategóriu MZ 15,5/50. Súčasťou je vytvorenie vyhradených jazdných pruhov pre autobusy VOD v oboch smeroch. Stavbu je potrebné koordinovať s ŽSR na základe potrebnosti rekonštrukcie železničného mostu.</p> <p>Rozšírenie podjazdu Sladovnickej, respektíve celej cesty v oblasti na kategóriu MZ 15,5/50. Stavbu je potrebné koordinovať s ŽSR na základe potrebnosti rekonštrukcie železničného mostu.</p> <p>Rozšírenie ulice Tamaškovičova na kategóriu MZ 15,5/50 v súlade s územným plánom.</p>



<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie kapacity príslušných ulíc pre cestnú dopravu</li> <li>• Možnosť vyhradenia pruhov pre autobusy VOD</li> <li>• Zvýšenie spoľahlivosti a atraktivity autobusov VOD</li> <li>• Zníženie emisií vplyvom zníženie kongescií</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi, predovšetkým so ŽSR</li> <li>• Železničné mosty v Dohnányho a Sladovnickej ulici sú skôr na začiatku svojej životnosti a nie je tak vhodné ich významne upravovať</li> <li>• Nesúhlas obyvateľov ulice Andreja Žarnova</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	<p>2025 (all), 2030 (bau) pre (32.)</p> <p>2030 (all), 2040 (bau) pre (56.), (57.) a (58.)</p>
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2040 (bau) je na týchto uliciach od 32 230 po 36 790 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Zavedenie IDS.</p> <p>Preferencia vozidiel mestskej hromadnej dopravy, bus pruhy.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>
<b>Záver</b>	<p>Podjazd v Dohnányho ulici je najkritickejším miestom cestnej infraštruktúry v Trnave pre IAD i autobusy VOD. Rovnako susedný podjazd Sladovnická a ulica Tamaškovičova nevyhovujú súčasným intenzitám dopravy. S ohľadom na značnú investičnú náročnosť a komplikované prerokovanie sa odporúčajú stavby zaradiť do scenára 2040, kedy už uplynie aspoň podstatná časť životnosti železničných mostov, ktoré riešenie limitujú. Do tej doby je však potrebné nájsť riešenie pre zvýšenie spoľahlivosti autobusov VOD v ulici Dohnányho.</p>



## 1.16. (33.) OPTIMALIZÁCIA INFRAŠTRUKTÚRY NA TRATI TRNAVA (MIMO) – SEREĎ (VRÁTANE) ZA ÚČELOM ZEFEKTÍVNEJŠIEHO GVD

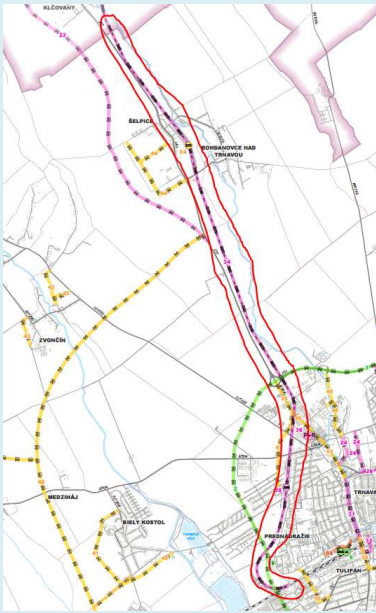
<b>Názov</b>	(33.) OPTIMALIZÁCIA INFRAŠTRUKTÚRY NA TRATI TRNAVA (MIMO) – SEREĎ (VRÁTANE) ZA ÚČELOM ZEFEKTÍVNEJŠIEHO GVD
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba nevyžaduje zanesenie do Územnej plánovacej dokumentácie, pretože sa jedná len o úpravu trate v existujúcej stope.
<b>Jestvujúci stav</b>	Predmetný úsek železničnej trate je dlhý 15 km, a osobné vlaky ho prejdú za približne 15 minút. Staničné zabezpečovacie zariadenie v Krížovaniach nad Dudváhom ako aj traťové v príslušných traťových úsekoch je II. kategórie.
<b>Popis návrhu</b>	Riešenie jednokoľajného úseku Trnava - Sereď za účelom zvýšenia priepustnosti trate a zabezpečenia prestupných väzieb v ŽST Trnava a v ŽST Galanta aj s prihliadnutím na projekt výstavby novej trate Trnovec nad Váhom - Nitra.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie spoľahlivosti železničnej dopravy</li> <li>• Mierne skrátenie cestovných dôb</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	-
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Zavedenie IDS.</p> <p>Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.</p> <p>Modernizácia alebo optimalizácia železničných tratí pre zvýšenie kapacity pre osobnú aj nákladnú dopravu.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>



<b>Záver</b>	Stavba prinesie merateľné zlepšenie pre osobnú železničnú dopravu a zároveň nie je príliš investične náročná. Odporúča sa preto jej zaradenie do roku 2025.
--------------	---



## 1.17. (34.) REKONŠTRUKCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE TRNAVA - SENICA - KÚT

Názov	(34.) REKONŠTRUKCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE TRNAVA - SENICA - KÚT
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	V Územných plánoch Trnavského samosprávneho kraja, mesta Trnava a obcí Šelpice a Bohdanovce nad Trnavou je zanesené možné zdvojkolajnenie trate. V meste Trnava je zaradené medzi verejne prospešné stavby.
Jestvujúci stav	Trať Trnava – Senica – Kúty je jednokolajná elektrifikovaná železničná trať. Celá trať, vrátane staníc, je zabezpečená zabezpečovacím zariadením najvyššej, III. kategórie. Traťová rýchlosť je 70 – 80 km/h. Nástupiska na tratiach sú nízke, a preto nie sú bezbariérové prístupné.
Popis návrhu	Rekonštrukcia železničnej trate s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti, skrátenia cestovného času, zabezpečenie systémových prestupných väzieb v ŽST Trnava a Kúty. Rezerva v územných plánoch dotknutých obcí ráta s možnosťou výstavby druhej traťovej koľaje.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie spoľahlivosti železničnej dopravy</li> <li>• Skrátenie cestovných dôb</li> <li>• Zlepšenie možností zapojenia železničnej trate do IDS</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	-
Väzba na špecifické	Zavedenie IDS.





<b>ciele</b>	<p>Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.</p> <p>Modernizácia alebo optimalizácia železničných tratí pre zvýšenie kapacity pre osobnú aj nákladnú dopravu.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopráv.</p>
<b>Záver</b>	<p>Jedná sa o pomerne dlhú trať a z toho plynúce značné investičné náklady, avšak zároveň o trať s nevyužitým prepravným potenciálom. Niektoré časti sú už uspokojivo vyriešené – napríklad zabezpečovacie zariadenie. Z týchto dôvodov sa odporúča zaradiť stavbu do scenára 2030.</p>



### 1.18. (35.) P+R TRNAVA VÝCHOD, (36.) P+R TRNAVA ZÁPAD, (51.) P+R TRNAVA SEVER, (52.) P+R TRNAVA JUH


<b>Názov</b>	<p>(35.) P+R TRNAVA VÝCHOD</p> <p>(36.) P+R TRNAVA ZÁPAD</p> <p>(51.) P+R TRNAVA SEVER</p> <p>(52.) P+R TRNAVA JUH</p>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Parkoviská P+R nie sú v Územnom pláne mesta Trnava riešené.
<b>Jestvujúci stav</b>	V Trnave sa nenachádza žiadne parkovisko typu P+R v okrajových častiach mesta, kde by bolo možné pohodlne prestúpiť na autobus MAD.
<b>Popis návrhu</b>	<p>Výstavba parkoviska P+R Trnava východ s kapacitou približne 130 vozidiel. Umiestnené v nadväznosti na smer z R1 a D1 (Nitrianska ulica).</p> <p>Výstavba parkoviska P+R Trnava západ s kapacitou približne 400 vozidiel. Umiestnené v nadväznosti na smer z cesty I/51 a II/504 (Trstínska alebo Ružindolská ulica)</p> <p>Výstavba parkoviska P+R Trnava sever s kapacitou približne 350 vozidiel. Umiestnené v nadväznosti na smer z I/61 (smer z Bučian), prípadne aj II/504 a II/560.</p> <p>Výstavba parkoviska P+R Trnava juh s kapacitou približne 500 vozidiel. Umiestnené v nadväznosti na smer z I/61 (z Hrnčiaroviec nad Parnou).</p>
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie kapacity pre statickú dopravu</li> <li>• Zníženie potreby miest pre statickú dopravu v CMZ</li> <li>• Zvýšenie atraktivity VOD</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavieb</li> <li>• Zabor nových plôch pre účely statickej dopravy</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> <li>• Plochy nie sú zanesené v územnom pláne</li> <li>• Potreba ekonomicky náročného zavedenia alebo posilnenia MAD k parkoviskám</li> </ul>
<b>Posudzované</b>	2025 (all), 2030 (bau) pre (35.) a (36.)



<b>scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau) pre (51.) a (52.)
<b>IAD</b>	-
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Rozvoj systémov P+R, K+R, P+G.</p> <p>Podpora navigačných systémov, vrátane navádzania na P+R, K+R.</p> <p>Rozvoj systémov P+R, K+R, B+G, B+R.</p> <p>Zavedenie regulácie parkovania aj mimo centrum Trnavy, následná postupná výstavba parkovacích domov.</p> <p>Parkovacia politika pre centrálnu časť mesta (CMZ).</p> <p>Riešenie parkovania v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p> <p>Zavedenie IDS.</p>
<b>Záver</b>	<p>Mesto Trnava je mesto s prevažne kompaktnou zástavbou bez rýchlej koľajovej dopravy pre obsluhu intravilánu mesta. S ohľadom na použitie autobusov MAD len na pomerne krátku vzdialenosť by bolo potrebné nákladné posilnenie na atraktívny interval. Z hľadiska P+R by vyššiu účinnosť priniesli TIOPy pri železničných staniciach mimo územie MFO. Napriek tomu potenciál pre P+R existuje a odporúča sa tak zaradiť stavby do scenára 2030.</p>



### 1.19. (37.) ŽELEZNIČNÁ ZASTÁVKA TRNAVA OBCHODNÁ ZÓNA, (38.) ŽELEZNIČNÁ ZASTÁVKA TRNAVA ZÁPAD, (53.) ŽELEZNIČNÁ ZASTÁVKA DOLNÉ LOVČICE

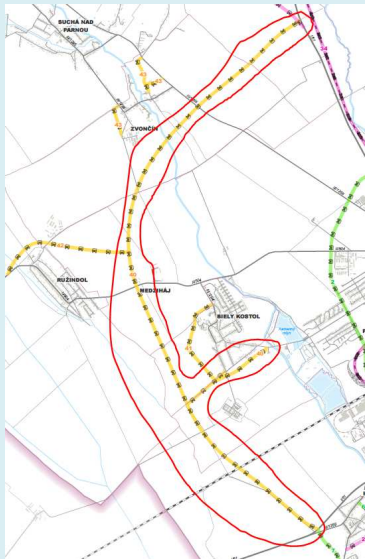
<b>Názov</b>	(37.) ŽELEZNIČNÁ ZASTÁVKA TRNAVA OBCHODNÁ ZÓNA (38.) ŽELEZNIČNÁ ZASTÁVKA TRNAVA ZÁPAD (53.) ŽELEZNIČNÁ ZASTÁVKA DOLNÉ LOVČICE
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Nové železničné zastávky na území MFO nie sú v územných plánoch mesta Trnava a obcí MFO navrhované.
<b>Jestvujúci stav</b>	V meste Trnava sa okrem „hlavnej“ železničnej stanice nachádza len zastávka Trnava predmestie, ktorá má pre obyvateľov mesta značne nevýhodnú polohu. Vlaky tak chodia v blízkosti významných zdrojov a cieľov dopytu bez zastavenia – napríklad okolo obchodnej zóny pri Nitrianskej ceste, okolo zástavby pri Kamennej ceste a sídliska Prednádražie. Rovnako nie je dobre železnične dostupná obec Dolné Lovčice, napriek tomu, že vlak premáva v dochádzkovej vzdialenosti.
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba novej železničnej zastávky Trnava obchodná zóna vrátane bezbariérového pešieho prístupu z Nitrianskej cesty aj Novej ulice. Zlepšenie využiteľnosti železničnej dopravy na území mesta Trnava.  Výstavba novej železničnej zastávky Trnava západ pri priecestíu s Kamennou cestou. Zlepšenie využiteľnosti železničnej dopravy na území mesta Trnava. Náhrada málo využívanej zastávky Trnava predmestie.  Výstavba novej železničnej zastávky Dolné Lovčice pri obci Dolné Lovčice v medzipriamej na železničnej trati. Súčasťou projektu je výstavba prístupových ciest k zastávke a bezbariérového prístupu, a to z obce Dolné Lovčice aj z Horných Lovčíc – časti obce Brestovany.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie dostupnosti železničnej dopravy</li> <li>• Potenciál zníženia intenzít IAD</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Predĺženie cestovných dôb pre tranzitujúcich cestujúcich</li> <li>• Mierne zníženie kapacity železničných tratí</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavieb</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	<p>2025 (all), 2030 (bau) pre (37.) a (38.)</p> <p>2030 (all), 2040 (bau) pre (53.)</p>
<b>IAD</b>	-
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Zavedenie IDS.</p> <p>Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.</p> <p>Rozvoj prímestskej VOD v rámci MFO a regiónu.</p> <p>Zlepšenie prestupných väzieb.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry VOD, vrátane bezbariérovosti.</p> <p>Dodržanie štandardov pre vozidlá VOD/MHD nastavených podľa PDO, PUM.</p> <p>Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti.</p> <p>Bezpečné zastávky a terminály.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopráv.</p>
<b>Záver</b>	<p>Nové železničné zastávky v Trnave zlepšia obsluhu mesta na tratiach, kde zastavenie navyše nebude znamenať významné predĺženie cestovných dôb. Tieto zastávky sa odporúča realizovať do roku 2030. Zastávka Dolné Lovčice leží na koridore, a preto zastavenie vlaku prinesie okrem vyššieho predĺženia cestovných časov i zníženie kapacity trate. Preto bude potrebné v štúdii určiť potenciál zastávky a realizáciu zvážiť. Odporúča sa zariadenie do scenára 2040.</p>



## 1.20. (40.) DOPRAVNÉ PREPOJENIE I/61, II/504 A MK REKREAČNÁ

<b>Názov</b>	<b>(40.) DOPRAVNÉ PREPOJENIE I/61, II/504 A MK REKREAČNÁ</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba je zanesená v Územnom pláne mesta Trnava po zmene č. 05/2020. V územných plánoch ostatných dotknutých obcí zatiaľ zanesená nie je.
<b>Jestvujúci stav</b>	V mieste plánovanej stavby neexistuje žiadna vhodná alternatívna cestná komunikácia. Najbližšou možnosťou prekonať železničnú trať Bratislava – Trnava – Žilina je podjazd v ulici Dohnányho, ktorý kapacitne nepostačuje. Pri cestách medzi severozápadným okrajom MFO Trnava a diaľnicou D1 je tam potrebné cestovať cez mesto Trnava, prípadne cez iné obce po cestách III. triedy, čo predlžuje čas jazdy a zvyšuje emisnú záťaž.
<b>Popis návrhu</b>	Komunikácia zabezpečí prepojenie ciest I/61 Bratislavská v obci Hrnčiarovce nad Parnou, Miestnu komunikáciu Rekrečná v meste Trnava a obci Biely Kostol a II/504 Ružindolskú cestu v lokalite Medziháj v meste Trnava.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vytvorenie úplne nového prepojenia v rámci MFO Trnava</li> <li>• Odklonenia časti IAD a ťažkých nákladných vozidiel mimo mesto Trnava</li> <li>• Skrátenie cestovných dôb z obcí k diaľnici D1</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> <li>• Nesúhlas niektorých obcí s výstavbou</li> <li>• Potreba zanesenia do územných plánov obcí (okrem mesta Trnava) a TTSK</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2040 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2040 (all) je od 5 940 do 9 290 vozidiel / 24 h.




<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Dobudovanie siete zberných komunikácií a väzieb na regionálnu a nadregionálnu sieť.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p>
<b>Záver</b>	<p>Dopravné prepojenie je prínosnou alternatívou západného obchvatu mesta Trnava, avšak v dopravnom systéme menej účinnou. Prináša však rýchle spojenie na diaľnicu D1, a je preto prínosná i pri súčasnej existencii západného obchvatu. Odporúča sa zaradiť stavbu do scenára 2040.</p>






## 1.21. (42.) PRELOŽKA CESTY II/504 V OBCI RUŽINDOL

<b>Názov</b>	(42.) PRELOŽKA CESTY II/504 V OBCI RUŽINDOL
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba nie je zanesená v územnej plánovanej dokumentácii.
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesta II/504 prechádza priamo cez obytnú zástavbu v obci Ružindol. Nameraná intenzita vozidiel v roku 2015 bolo 4 257 za deň.
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba preložky cesty II/504 severne od zastavaného územia obce v nadväznosti na stavbu "Dopravné prepojenie I/61, II/504 a MK Rekreačná".
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odklonenie tranzitnej dopravy z intravilánu obce Ružindol</li> <li>• Zvýšenie bezpečnosti dopravy, zníženie emisií</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> <li>• Potreby zanesenia do územného plánu obce Ružindol</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2040 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2040 (all) je 23 130 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Dobudovanie siete zberných komunikácií a väzieb na regionálnu a nadregionálnu sieť.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p>
<b>Záver</b>	Stavba predstavuje logickú nadväznosť na projekt dopravného prepojenia ciest I/61, II/504 a MK Rekreačná. Preto sa odporúča zaradiť do scenára 2040.

## 1.22. (46.) NÁHRADA ÚROVŇOVÉHO PRIECESTIA NA TRSTÍNSKEJ CESTE MIMOÚROVŇOVÝM

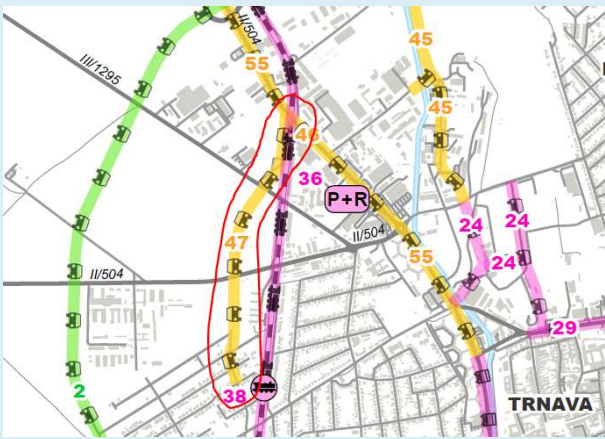
<b>Názov</b>	<b>(46.) NÁHRADA ÚROVŇOVÉHO PRIECESTIA NA TRSTÍNSKEJ CESTE MIMOÚROVŇOVÝM</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba je zanesená v územnom pláne mesta Trnava. Je zaradená medzi verejne prospešné stavby.
<b>Jestvujúci stav</b>	Trstínska cesta v mieste železničného prejazdu patrí medzi najvyužívanejšie cesty v meste. V roku 2015 bola intenzita 16 316 vozidiel za deň. Na železničnej trati premávajú 2-4 vlaky za hodinu (za oba smery). Železničný prejazd je zabezpečený prejazdovým zabezpečovacím zariadením, avšak z dôvodu vysokých intenzít IAD a polohy zastávky Trnava predmestie dochádza u nej k tvorbe kolón.
<b>Popis návrhu</b>	Zahĺbenie trstínskej cesty a výstavba železničného mostu. Odstránenie bezpečnostne nevyhovujúceho železničného priecestia.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie bezpečnosti cestnej i železničnej dopravy</li> <li>• Zníženie emisií vplyvom kratšieho státia vozidiel</li> <li>• Zvýšenie plynulosti cestnej dopravy.</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> <li>• Potreba uzatvorenia cesty a prípadne i železničnej trate v priebehu výstavby</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2030 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2030 (all) je 12 300 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Dostavba obslužných komunikácií a chybujuúcich prepojení.</p> <p>Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.</p> <p>Modernizácia alebo optimalizácia železničných tratí pre zvýšenie kapacity pre osobnú aj nákladnú dopravu.</p>



	<p>Rozvoj prímestskej VOD v rámci MFO a regiónu.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>
<b>Záver</b>	<p>Stavba je napriek významným investičným nákladom prospešná pre železničnú aj cestnú dopravu. Odporúča sa realizovať s scenári 2030.</p>



### 1.23. (47.) PREPOJENIE KAMENNÁ CESTA - TRSTÍNSKA CESTA

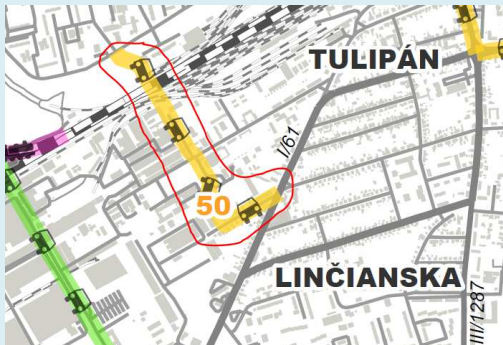
<b>Názov</b>	<b>(47.) PREPOJENIE KAMENNÁ CESTA - TRSTÍNSKA CESTA</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba je zanesená v územnom pláne mesta Trnava.
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti prepojenie ulíc Trstínska cesta, Orešianska, Modranská a Kamenná cesta západne od železničnej trate neexistuje. Po plánovanom rozvoji zástavby popri Orešianskej ceste a v ďalších lokalitách môže dôjsť bez vybudovania tejto stavby k preťaženiu jestvujúcej cestnej siete v oblasti.
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba novej obslužnej komunikácie spájajúcej Kamennú cestu, Ružindolskú, Suchovskú a Trstínsku cestu západne od železničnej trate. Výstavba sa predpokladá po etapách. Čiastočne využíva existujúcu ulicu Traťová. Návrhová kategória MOU 7,5/40.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zaistenie nového prepojenia v západnej časti mesta</li> <li>• Čiastočné odbremenenie jestvujúcich ciest</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2030 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2030 (all) je maximálne 960 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na špecifické ciele</b>	<p>Dostavba siete zberných komunikácií a väzieb na regionálnu a nadregionálnu sieť.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p>



<b>Záver</b>	Pri súčasnej existencii západného obchvatu a problematického širkového usporiadanie jestvujúcej časti Traťovej ulici je význam tejto stavby len lokálny. Preto sa odporúča zaradiť do scenára 2040.
--------------	---



## 1.24. (50.) MOST NAD ŽELEZNICOU (BEDŘICHA SMETANU - COBURGOVA ULICA) V TRNAVE

<b>Názov</b>	(50.) MOST NAD ŽELEZNICOU (BEDŘICHA SMETANU COBURGOVA ULICA) V TRNAVE
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba nie je zanesená v územne plánovacej dokumentácii.
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti neexistuje vhodné cestné prepojenie sídliska Prednádražie so sídliskom Linčianska a priemyselnou zónou v Strojárskej ulici. Prepojenie je dostupné len pre pešiu dopravu a je veľmi bariérové aj pre cyklistickú dopravu. Najbližšou alternatívnou trasou pre cestnú dopravu je podjazd Dohnányho, ktorý kapacitne nepostačuje.
<b>Popis návrhu</b>	Náhrada jestvujúcej lávky pre nemotorovú dopravu plnohodnotným mostom pre cestnú dopravu, vrátane chodníkov a cyklotrasy. Projekt predpokladá aj prepojenie ulíc Coburgova a Petzvaldova. Variant 1 predpokladá zjednosmernenie ulíc Coburgova a Petzvaldova v úseku medzi premostením a Bratislavskou ulicou, variant 2 predpokladá obojsmernú prevádzku indukovanej dopravy Petzvaldovou ulicou. Projekt nie je zahrnutý v platnej verzii územného plánu.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vytvorenie potrebného cestného prepojenia medzi sídliskami Prednádražie a Linčianska bez potreby zachádzania do CMZ</li> <li>Zlepšenie podmienok i pre pešiu a cyklistickú dopravu náhradou jestvujúcej bariérovej lávky bezbariérovým pásom na moste</li> <li>Zníženie intenzít v kapacitne problematickom podjazde v Dohnányho ulici</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>Jednanie s dotknutými orgánmi</li> <li>Zásah do cenného Parku Janka Kráľa</li> <li>V prípade realizácie západného obchvatu mesta Trnava je most nadbytočný</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2030 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2030 (all) je 2 520 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na</b>	Dostavba obslužných komunikácií a chýbajúcich prepojení.

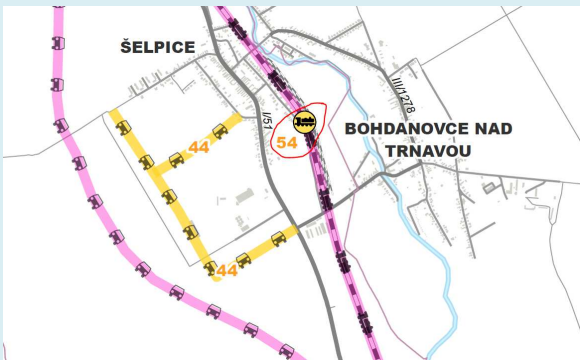


<b>špecifické ciele</b>	<p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p> <p>Výstavba komunikácií pre cyklistov a skvalitňovanie jestvujúcich trás pre cyklistov.</p> <p>Zriaďovanie nových peších zón, prepojenie existujúcich peších zón v centre mesta.</p>
<b>Záver</b>	<p>Stavba by bola účinná v prípade, ak sa nepodarí vybudovať most v Strojárskej ulici ako súčasť západného obchvatu Trnavy. Stavba predstavuje zásah do cenného Parku Janka Kráľa a nie je tak žiadúca existencia oboch mostov zároveň. Z dopravného hľadiska má väčší potenciál most v Strojárskej ulici a preto sa posudzovaný projekt neodporúča k realizácii.</p>





## 1.25. (54.) PREMIESTNENIE NÁSTUPISKA V ŽST ŠELPICE

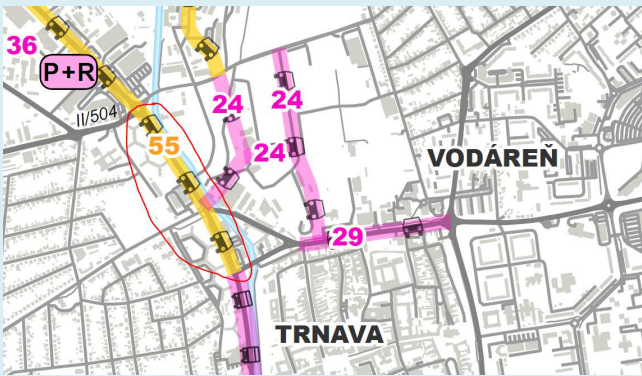
Názov	(54.) PREMIESTNENIE NÁSTUPISKA V ŽST ŠELPICE
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba nie je zanesená v územne plánovacej dokumentácii.
Jestvujúci stav	Nástupište železničnej stanice Šelpice sa nachádzajú pri Trnavskom záhlaví stanice. Toto umiestnenie je v rámci obce Šelpice pomerne nevýhodné, pretože zo stredu obce je potrebné prekonať vzdialenosť cca 900 m. O niečo výhodnejšia je jestvujúca poloha nástupísk pre obec Bohdanovce nad Trnavou. Z južnej časti obce je to k nástupiskám približne 850 m.
Popis návrhu	Posun nástupiska o cca 350 m severným smerom. Vybudovanie bezbariérového nástupiska ako aj priameho pešieho prístupu zo strednej časti obce Bohdanovce nad Trnavou (podchod pod koľajiskom).
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skrátenie priemernej dochádzkovej vzdialenosti v oblasti na železničnú dopravu</li> <li>Zaistenie bezbariérového prístupu do vlakov (spoločne s novými vozidlami)</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bez novej prístupovej cesty predĺženie dochádzkovej vzdialenosti pre obec Bohdanovce nad Trnavou</li> <li>Ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	-
Väzba na špecifické ciele	<p>Zavedenie IDS.</p> <p>Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.</p> <p>Rozvoj prímestskej VOD v rámci MFO a regiónu.</p> <p>Zlepšenie prestupných väzieb.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry VOD, vrátane bezbariérovosti.</p> <p>Dodržanie štandardov pre vozidlá VOD/MHD nastavených podľa PDO, PUM.</p> <p>Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti.</p>



	Bezpečné zastávky a terminály. Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy. Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.
<b>Záver</b>	Stavbu je vhodné na základe podrobnejšej štúdie realizovať súčasne s modernizáciou celej trate. Preto sa odporúča zaradiť do scenára 2030.



## 1.26. (55.) ROZŠÍRENIE TRSTÍNSKEJ CESTY

Názov	(55.) ROZŠÍRENIE TRSTÍNSKEJ CESTY
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v Územnom pláne mesta Trnava. Je zaradená medzi verejne prospešné stavby.
Jestvujúci stav	Trstinská cesta, ktorá je čiastočne súčasťou cesty II/504 patrí k najvyťaženejším v meste Trnava. Podľa sčítanie dopravy z roku 2015 ňou prejde denne 16 316 vozidiel za deň. Napriek tomu sú k dispozícii len 2 jazdné pruhy – po jednom v každom smere.
Popis návrhu	Rozšírenie cesty na kategóriu MZ 15,5/50 v súlade s územným plánom. Mimoúrovňové križenie s železničnou traťou je riešené samostatným projektom. V rámci ďalších stupňov dokumentácie je vhodné zvážiť účinnosť vytvorenie preferenčných pruhov pre autobusy VOD.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie kapacity pre cestnú dopravu</li> <li>• Možnosť zriadenia vyhradených pruhov pre autobusy VOD</li> <li>• Zvýšenie spoľahlivosti autobusov VOD</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť stavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2030 (all) je 28 920 vozidiel / 24 h.
Väzba na špecifické ciele	<p>Preferencia vozidiel mestskej hromadnej dopravy, bus pruhy.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri križení všetkých druhov dopravy.</p> <p>Zavedenie IDS.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p>
Záver	Stavba prinesie potrebné skapacitnenie ciest v severozápadnej časti mesta Trnava. Odporúča sa k realizácii v scenári 2030.



EURÓPSKA ÚNIA  
Európsky fond  
regionálneho rozvoja



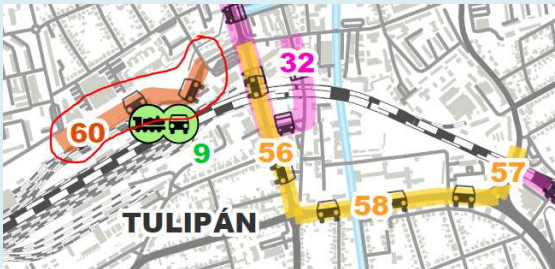
Integrovaný regionálny  
operačný program  
2014 - 2020



MINISTERSTVO  
INVESTÍCIÍ, REGIONÁLNEHO ROZVOJA  
A INFORMATIZÁCIE  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



## 1.27. (60.) OBSLUŽNÁ KOMUNIKÁCIA PREDNÁDRAŽIE - ŽELEZNIČNÁ STANICA

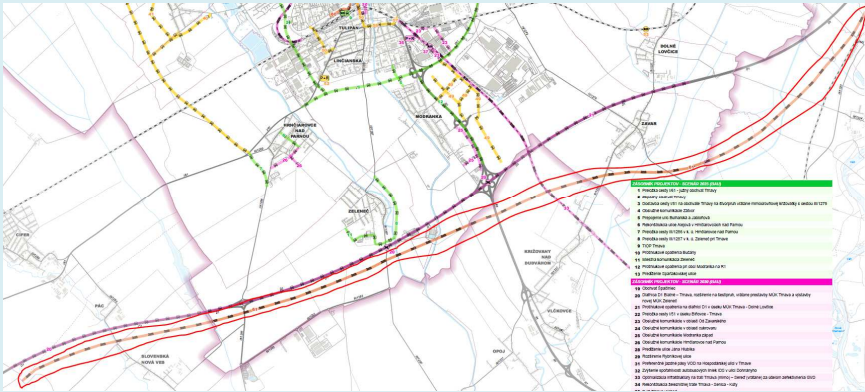
Názov	(60.) OBSLUŽNÁ KOMUNIKÁCIA PREDNÁDRAŽIE – ŽELEZNIČNÁ STANICA
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Stavba je zanesená v Územnom pláne mesta Trnava s podmienkou, že trasa musí byť preverená komplexne prerokovanou urbanisticko-dopravnou štúdiou.
Jestvujúci stav	V súčasnosti nie je sídlisko Prednádražie spojené s Železničnou a Autobusovou stanicou Trnava vhodnou cestnou komunikáciou. Vozidlá IAD môžu používať ulice Andreja Hlinku, Andreja Sládkoviča a Ferka Urbánka, čo však nie sú ulice stavebne vhodné pre prejazd tranzitnej dopravy vo väčšej miere. Tieto ulice sú zároveň nevhodné pre vedenie liniek MAD, ktorá tak musí používať obojsmerne ulice Hospodárska, Študentská a Jána Bottu, čo jednosmerne predlžuje trasu cca o 1 km.
Popis návrhu	Výstavba novej obslužnej komunikácie medzi sídliskom Prednádražie (ulica Bedřicha Smetanu) a oblasťou Autobusovej a Železničnej stanice. Vzhľadom na priechod Parkom Janka Kráľa je potrebné preveriť vhodnosti trasy komunikácie komplexne prerokovanou urbanisticko-dopravnou štúdiou.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odklonenie tranzitnej dopravy z ulíc s obytnou zástavbou</li> <li>• Významné skrátenie trasy medzi sídliskom Prednádražie a železničnou stanicou pre autobusy MAD</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> <li>• Významný zásah do cenného Parku Janka Kráľa</li> </ul>
Posudzované scenáre	2040 (all), 2050 (bau)
IAD	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy v roku 2040 (all) je 9 410 vozidiel / 24 h.
Väzba na špecifické ciele	<p>Dobudovanie obslužných komunikácií a chýbajúce prepojenia.</p> <p>Odstránenie jestvujúcich kapacitných nedostatkov komunikačnej siete.</p> <p>Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri krížení všetkých druhov dopravy.</p> <p>Eliminácia zvyšnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO.</p>



<b>Záver</b>	<p>Stavba prinesie významné zlepšenie pre autobusy MAD a tiež zlepšenie pre vozidlá IAD. Problematické je však vedenie cez cenný Park Janka Kráľa, ktoré bude z hľadiska rokovania veľmi zložitý. Stavba je zaradená do scenára 2040 s tým, že je nutné jej prípadnú realizáciu možné odporúčať až na základe podrobnej územnej štúdie.</p>
--------------	---



## 1.28. (61.) VYSOKORÝCHLOSTNÁ ŽELEZNIČNÁ TRÁŤ BRATISLAVA - TRNAVA - TRENČÍN - ŽILINA

<b>Názov</b>	(61.) VYSOKORÝCHLOSTNÁ ŽELEZNIČNÁ TRÁŤ BRATISLAVA TRNAVA - TRENČÍN - ŽILINA
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba nie je zanesená v aktuálnej územnej plánovacej dokumentácii dotknutých území. Trasa je však zanesená v Územnom genereli dopravy Trnavského samosprávneho kraja.
<b>Jestvujúci stav</b>	Železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina je takmer kompletne zmodernizovaná, avšak stále sa jedná o konvenčnú dvojkolajnú trať s rýchlosťou maximálne 160 km/h. V úseku Bratislava - Trnava je táto trať na hranici kapacity a neumožňuje tak ďalšie posilňovanie osobnej dopravy v špičkách pracovných dní, ktoré by bolo žiaduce. Napriek plánom na zvýšenie jej kapacity bude v návrhovom horizonte 2050 jej kapacita opäť vyčerpaná. V ostatných úsekoch existuje mierna kapacitná rezerva, avšak pre dosiahnutie konkurencieschopnosti k IAD je potrebné zvýšenie cestovnej rýchlosti, ktoré konvenčná trať už nemôže dosiahnuť.
<b>Popis návrhu</b>	Vysokorýchlostná železničná trať približne kopírujúca jestvujúcu trať č. 120 a diaľnicu D1. Vzhľadom na nízky stupeň pripravenosti nie je známe presné trasovanie. Predpokladaná trasa neráta s priamou obsluhou Trnavy, ale len vedením trate v blízkosti diaľnice D1 s možnosťou výstavby nácestnej stanice a zaistení prípojnej dopravy do mesta Trnava iným spôsobom.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Významné skrátenie cestovných dôb medzi významnými mestami Slovenska</li> <li>• Významné zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mimoriadne vysoká ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>• Zabor nových plôch pre dopravu</li> <li>• Jednanie s dotknutými orgánmi</li> <li>• Potreba zanesenia do územných plánov veľkého počtu miest, obcí a krajov</li> <li>• Obmedzený význam pre mesto Trnava s ohľadom na vedenie v koridore pri diaľnici D1 – potreba kvalitnej nadväznej dopravy</li> </ul>
<b>Posudzované scenáre</b>	2050 (all), 2050 (bau)
<b>IAD</b>	-





<b>Väzba na špecifické ciele</b>	Modernizácia alebo optimalizácia železničných tratí pre zvýšenie kapacity pre osobnú aj nákladnú dopravu
<b>Záver</b>	Stavba siete nemá priamo pre mesto Trnava, alebo obce MFO zásadný dopravný význam, jedná sa však o stavbu nadnárodného významu ako súčasť koridorov TEN-T. Preto sa odporúča v postupnej príprave projektu pokračovať a stavbu zaradiť do scenára 2050.

