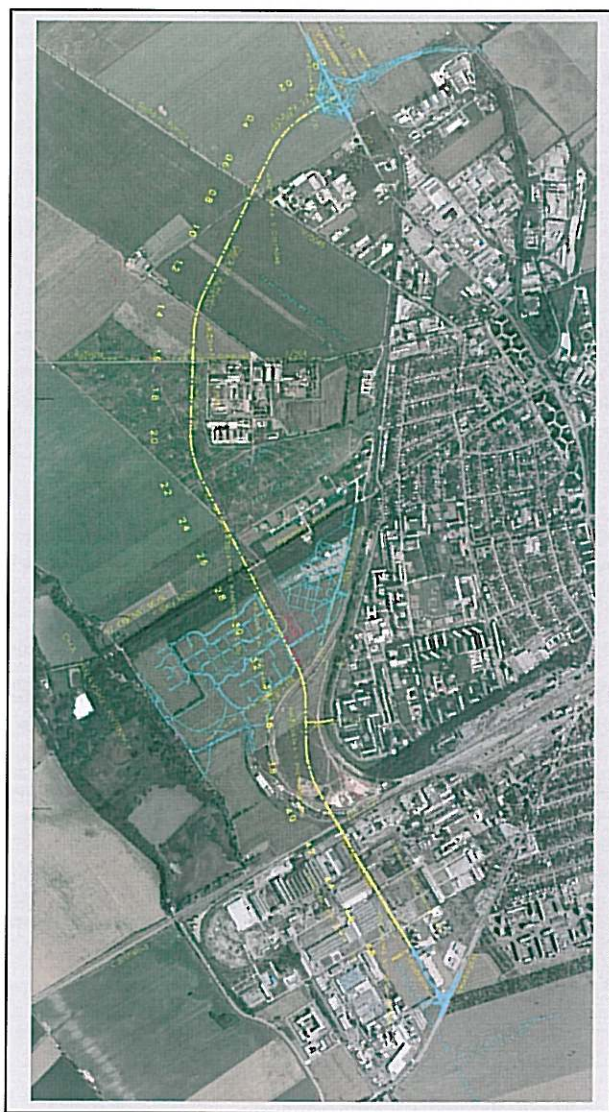


Zdôvodnenie opodstatnenosti západného dopravného prepojenia mesta Trnava



Objednávateľ:

Mesto Trnava.

Mestský úrad v Trnave

Trhová ul. 3

91 771 Trnava

Spracovateľ

HBH Projekt, spol. s r.o.

organizačná zložka Slovensko

Ružová dolina 10

821 09 Bratislava

Apríl 2015



Zdôvodnenie opodstatnenosti západného dopravného prepojenia mesta Trnava

Trnava tvorí dôležitú križovatku cestnej siete Slovenska. Cez mesto prechádza cesta I. triedy I/51 z Českej republiky na južné Slovensko a cesta I/61 z Bratislavy na Považie, súbežná s diaľnicou D1. Z juhu je mesto napojené prostredníctvom rýchlostnej cesty R1 zo smeru Nitra a na diaľnicu D1 v diaľničnej križovatke Trnava. Základom komunikačnej siete mesta je vnútorný mestský okruh okolo centra, ktorého úlohou je nielen distribúcia obslužnej dopravy okolo Centrálnej mestskej zóny. Z okruhu ďalej pokračuje systém mestských radiál v smeroch hlavných dopravných vstupov mesta.

Dopravná sieť je v uplynulých rokoch doplnená obchvatom mesta. Severná časť obchvatu bola sprevádzkovaná v roku 2012, čím sa zabezpečil odklon tranzitnej dopravy z rýchlostnej cesty R1, ciest I triedy I/51 a I/61 a zároveň zlepšili dopravné napojenia mestských priemyselných zón. Tranzitná doprava v trase cesty I/61 smer Bratislava zatiaľ nie je riešená. Odklon tohto smeru zabezpečí až realizácia južnej časti obchvatu. Posledným úsekom obchvatu mesta má byť severozápadná časť, ktorá zabezpečí prepojenie cesty I/51 od Trstínskej cesty po cestu II/504 Ružindolskú cestu.

V ÚPN mesta Trnava je v pokračovaní severozápadnej časti obchvatu tzv. západné prepojenie, ktoré by doplnilo chýbajúce a veľmi potrebné prepojenie rozvíjajúcich sa obytných častí s juhom mesta. Práve toto prepojenie sa stáva predmetom diskusií a rozdielnych názorov v radoch verejnosti aj predstaviteľov mesta.

Predkladané zdôvodnenie uvádza dôvody a históriu zaradenia západného prepojenia do ÚPN mesta.

Za posledných 10 rokov nastal v Trnave veľký prílev investorov, spojený predovšetkým so spustením prevádzky automobilových závodov PSA. Aby bolo možné zhodnotiť vplyv rôznych investičných zámerov, bolo potrebné poznať súčasnú dopravnú situáciu, predovšetkým dopravné väzby medzi jednotlivými časťami mesta, ako aj dopravné prúdy viazané na samotné mesto.

V tejto súvislosti vznikla potreba vypracovania dokumentu, ktorý by komplexne zhodnotil dopravnú situáciu na území mesta a v jeho spádovom území.

V roku 2007 vypísalo mesto Trnava súťaž na spracovanie Generálneho dopravného plánu mesta (GDP), ktorej víťazom sa stala spol. DOPRAVOPROJEKT, a.s. Generálny dopravný plán bol spracovaný v priebehu rokov 2007 a 2008 a jeho súčasťou boli podrobné dopravné prieskumy, hĺbková analýza dopravných vzťahov a predpoklady vývoja dopravných vzťahov na území mesta - dopravná prognóza.

GDP bol spracovaný pre účely:

- riešenia špecifických územno-technických a dopravných problémov mesta a navrhne koncepciu riešenia optimálneho fungovania dopravného systému mesta
- podrobnejšieho dopravného riešenia celomestskej územnoplánovacej dokumentácie:
- podkladu pre aktualizáciu dopravnej časti ÚPN mesta Trnava,
- overenia a zdokumentovania územno-technických súvislostí a dopadov na priestorové usporiadanie a funkčné využitie územia

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

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

Platná územnoplánovacia dokumentácia stanovovala v riešenom území koncepciu dopravy, ktorá bola prehodnotená na základe najnovších poznatkov, získaných z aktuálnych výsledkov dopravných sčítaní a prieskumov. ÚPN mesta stanovil v riešenom území limity, ktoré bolo potrebné rešpektovať z hľadiska urbanistického a preveriť z hľadiska dopravného.

Požiadavky vyplývajúce z územnoplánovacej dokumentácie a potrieb budovania hierarchicky previazaného systému nástrojov územného plánovania predstavovali:

- zdokumentovanie územno-technických súvislostí a dopady na priestorové usporiadanie a funkčné využitie okolitého územia na podklade variantov dopravného a urbanistického riešenia
- overenie možnosti variantného riešenia navrhovaných dopravných systémov

Na splnenie uvedených úloh bolo potrebné vykonať rozsiahle dopravné prieskumy, ktoré sa týkali všetkých druhov dopravy v meste. Konkrétne boli zrealizované nasledovné prieskumy:

1. Dopravno-sociologický prieskum (vykonala ho agentúra MVK)
2. Smerový prieskum automobilovej dopravy (zápisom EČV)
3. Križovatkový prieskum
4. Prieskum hromadnej dopravy
5. Prieskum nemotoristických dopravy
6. Prieskum statickej dopravy

Predovšetkým dopravný-sociologický prieskum, ktorý nepatrí medzi štandardné druhy prieskumov, priniesol cenné poznatky o dopravnom správaní obyvateľov mesta, ich smerovaní a využívaní dopravných prostriedkov na území mesta. Súbor prieskumov vytvoril kvalitnú databázu údajov, z ktorej sa dalo čerpať nielen pri spracovaní GDP a aj ďalších návrhov do výhľadu.

Na základe výsledkov prieskumov vykonaných v októbri 2007 a dostupných podkladov o dopravnej situácii na území mesta Trnava bola analyzovaná súčasná dopravná situácia. Výstupy z GDP slúžili ako podklad pre stanovenie riešenia problémových oblastí dopravnej situácie v meste, podkladom pre návrh koncepcie dopravy pre spracovanie aktualizácie Územno – plánovacej dokumentácie.

Údaje zistené dopravnými prieskumami tvorili databázu údajov, ktorá slúžila ako podklad pre modelové zaťaženie cestnej a komunikačnej siete. Výsledkom modelového zaťaženia boli údaje o intenzite dopravy na komunikačnej sieti, posúdenie výkonnosti úsekov a križovatiek a identifikácia problémových lokalít.

Posudzované komunikácie v Trnave vo veľkej miere nevyhovovali dopravným nárokom.

Medzi nevyhovujúce úseky boli zaradené najmä lokality:

	prekročenie kapacity o
- Dohnányho ul.	5%
- Hospodárska	24 - 27%
- Trstínska cesta	12%
- Rybníkova ul.	37%
- Šrobárov ul. /Zelený krížek	47%
- Sladovnícka ul.	20%
- Kollárova	4%

Príčinou zložitej dopravnej situácie bola a je často aj v súčasnosti znížená kapacita jednotlivých úsekov, spôsobená malou priepustnosťou križovatiek. Ďalším dôvodom bola veľká kumulácia IAD, MHD, cyklistickej a pešej dopravy. Odstránenie uvedených problémov nebolo treba riešiť iba pre súčasnosť, ale hlavne do výhľadu.

Ďalším krokom pri spracovaní GDP bola prognóza dopravy a následná etapizácia výstavby komunikačného systému. V dopravnej prognóze boli započítaná doprava, ktorú budú generovať jednotlivé investičné zámery podľa vtedy známych údajov.

Na základe výstupov z GDP bola aktualizovaná dopravná časť ÚPN mesta Trnava.

V dopravnej časti ÚPN mesta bol spresnený návrh jednotlivých kategórií komunikačnej siete mesta, typy križovatiek a etapizácia výstavby jednotlivých dopravných investícií na základe ich nutnosti a účinnosti pri zabezpečení plynulosti dopravy v meste.

Od spracovania GDP do súčasnosti došlo tiež k situácii, ktorá už nepredpokladá také ambiciózne projekty, ako v čase jeho spracovania v roku 2008. Ide hlavne o projekty priemyselného charakteru. Viaceré priemyselné parky, či logistické centrá svoju realizáciu prehodnotili a od projektov ustúpili, alebo ich budú realizovať neskôr.

Naopak, oblasť rozvoja obytných komplexov, či objektov vybavenosti pre občanov nebola dotknutá, skôr prišlo ešte k jej navýšeniu.

Od spracovania GDP v roku 2008 po súčasnosť boli v meste Trnava zrealizované viaceré kľúčové dopravné projekty, zakotvené v ÚPN mesta.

Severný obchvat mesta

Vytvoril sa tak ucelený ťah R1 – cesta I/51 na Trstín, ktorý umožnil presmerovanie tranzitnej dopravy z centra mesta na obchvat mesta a prispel k zníženiu dopravného zaťaženia na trase Nitrianska – Hlboká – Rybníkova – Trstínska

Rekonštrukcia Nitrianskej ul., vrátane súvisiacich križovatiek, ako svetelne riadená križovatka pri NAD a OK Nitrianska – Tamaškovičova, zvýšili kapacitu príľahlých cestných úsekov a skvalitnili dopravnú sieť mesta

OK Trstínska – zlepšenie priepustnosti križovatky, prepojenie na Cukrovú ul.

Zrealizované dopravné stavby reálne prispeli k plynulosti dopravy a ukázalo sa, že splnili predpokladané očakávania.

Stále však zostali problémy na Hospodárskej a Sladovníckej ul.

Ako mnoho väčších miest aj Trnava zápasí s dopravnými problémami, ktorých riešenie je často obmedzované existujúcim stavom, ktorý je potrebné zachovať. Rovnako mienka obyvateľov býva dôvodom, ktorý môže oddialiť viaceré, aj keď často veľmi potrebné rozhodnutia.

V Trnave predstavuje kritické miesto na komunikačnej sieti deliaci efekt železničnej trate.

Spojenie z juhu na sever umožňujú (okrem obchvatu mesta) 3 prepojenia, ktoré je možné v rámci intravilánu mesta použiť pre automobilovú dopravu

- **Sladovnícka ul** - 2-pruhová komunikácia bez možnosti rozšírenia, využívaná pre všetky druhy AD
- **Dohnányho ul** - 2-pruhová komunikácia bez možnosti rozšírenia, využívaná pre všetky druhy AD
- **Ul. Žarnova** - 2-pruhová komunikácia bez možnosti rozšírenia v tesnej blízkosti areálu nemocnice, nevhodná pre vyššie dopravné zaťaženie. Jej využitie je povolené iba pre IAD, resp. ľahkú ND.

Z uvedených komunikácií sú pre spojenie južnej a severnej časti mesta preto reálne využiteľné prvé dve prepojenia. Kým prepojenie na Sladovníckej ul. možno, vplyvom vyššie uvedených zrealizovaných dopravných investícií, považovať za bezproblémové, podjazd na Dohnányho ul. je aj v súčasnosti kapacitne nepostačujúci. Doprava na tejto strane mesta, pre ktorú je toto spojenie kľúčové je nútená znášať každodenné kongescie dopravy.

Uvedený dopravný problém nevyrieši ani južný obchvat mesta, ktorý vyústi na Bratislavskú ul. Rovnako je malá pravdepodobnosť, že obyvatelia západnej časti mesta budú využívať "obchádzku" po existujúcom obchvate mesta v prípade prepojenia cesty II/504 s Trstínskou cestou.

Plánovaný rozvoj v severozápadnej časti mesta bude, už v súčasnosti, zlú dopravnú situáciu naďalej zhoršovať.

V krátkosti niekoľko konkrétnych údajov:

V roku 2000 uvažoval ÚPN mesta s objemom výstavby v lokalite IBV Kamenný mlyn - 350 RD.

V roku 2004 po aktualizácii ÚPN mesta bola vyčlenená nová plocha IBV Za traťou 1. etapa 71 RD,

V roku 2006 IBV Za traťou 2. etapa 71 RD

V roku 2008 IBV Za traťou 3. etapa 91 RD.

V roku 2008 bola zmenou schválená lokalita IBV Za traťou IV v počte 196 R. Zároveň bola vyčlenená v lokalite Kočišské zóna IBV s počtom 360 RD.

Vzhľadom na vyššie uvedený objem navrhovanej obytnej výstavby, v roku 2008 spracovávaný, GDP mesta reagoval na predpokladané dopravné nároky návrhom západného dopravného prepojenia mesta, ktorým by lokalita Trnava západ bola prepojená na lokalitu Trnava juh. Zámerom bolo odľahčiť dopravu v rámci širšieho centra.

V roku 2010 pribudli do ÚPN ďalšie lokality IBV
- Za traťou III/B 253 RD
- Za traťou IV/B 28 RD.

Spolu to predstavuje 1420 RD, ktoré pri priemernej obývanosti 3,5 os na RD predstavujú takmer 5000 obyvateľov.

Do súčasného dňa je v uvedenej lokalite Za traťou postavených cca 400 RD a povolených je 270 RD, v lokalite Kamenný mlyn 350 RD. K tomuto počtu je potrebné pripočítať masívnu výstavbu IBV v Bielom Kostole, ktorého obyvatelia využívajú Kamennú cestu a ulicu Terézie Vansovej na príjazd do Trnavy.

Tieto investície neustále zvyšujú nároky na dopravnú infraštruktúru a v konkrétnom prípade rozvoja severozápadnej časti mesta sú to nároky na ul. Terézie Vansovej a Hospodársku a Dohnányho ul. Riešenie by malo odbremeniť existujúcu cestnú sieť, umožniť severo-južné prepojenie a nezaťažovať existujúci podjazd na Dohnányho ul.

Pri tejto príležitosti je potrebné spomenúť aj lokalitu Medziháj, kde bol plánovaný profesionálny pretekársky okruh, a s ktorou sa v budúcnosti uvažuje ako s rekreačným zázemím Trnavy a okolia. Táto lokalita bude výhľadovo tiež generovať veľký objem dopravy. Napojenie uvedeného územia si vyžiada prepojenie cesty II/504 alebo smerom na sever na cestu I/51, alebo na juh (západné prepojenie).

V súvislosti s nutnosťou spomínaného západného prepojenia bola v roku 2013 spracovaná Dopravná štúdia, ktorej predmetom bolo zhodnotenie vplyvu mostného prepojenia ul. B. Smetanu a Coburgovej ul. na rozdelenie dopravy v území. Návrh premostenia železničnej trate s následným prepojením trasy na Bratislavskú ul. malo ideovo preveriť, aký vplyv a využiteľnosť by malo takto navrhnuté dopravné spojenie s využitím existujúcej mostnej konštrukcie cez železnicu. Dopravná štúdia bola spracovaná na základe aktuálnych údajov o dopravnom zaťažení územia a navrhovaná komunikácia mala slúžiť pre IAD a nemotoristickú dopravu. Štúdia ukázala, že nové prepojenie v západnej lokalite mesta by bolo opodstatnené aj v takto redukovanej forme. Na preťaženej Dohnányho ul. by znížilo dopravné zaťaženie o cca 40%.

„Západné“ prepojenie je riešením do výhľadu, v ktorom sa počíta s intenzívnym rozvojom mesta práve v jeho severozápadnej časti mesta.

Doprava, ktorú bude generovať plánovaná bytová a rodinná zástavba priráža niekoľkonásobne existujúcu sieť, predovšetkým ul. T. Vansovej a následne Hospodársku a Dohnányho ul.

Tieto ulice by do výhľadu nezniesli uvedený objem dopravy.

Plánovaná výstavba môže v rannej špičke vygenerovať jazdy až 900 voz/h (čo v nárokoch na cestnú sieť znamená jazdný pruh navyše).

Z týchto vozidiel by veľká časť mohla využiť západné prepojenie. Existujúce dopravné vzťahy v smere na juh, by taktiež využili toto prepojenie, čo by uvoľnilo kapacitu na Hospodárskej a Dohnányho ul.

Realizácia západného prepojenia nemá v súčasnosti podporu obyvateľov mesta predovšetkým z dôvodu, že koridor „západného“ prepojenia, tak ako je zakreslený v ÚPN, evokuje komunikáciu, ktorá bude tvoriť deliaci efekt, zvýhodňuje iba motoristov a ohrozuje zeleň v meste.

To, že doprava potupne zahltí Kamennú cestu a ul. Terézie Vansovej sa v súčasnosti nevidí ako akútny problém – preťažená Hospodárska a Dohnányho ul. je už dlhoročná realita.

Sú samozrejme aj iné riešenia, ale každé z nich si žiada kompromisy: je preto potrebné rozhodnúť sa, ktoré z nich by bolo prínosom pre mesto aj jeho obyvateľov:

- **Skapacitnenie existujúcej siete** – bez asanačných zásahov nerealizovateľné
- **Radikálne zníženie objemu plánovanej výstavby** - na zváženie
- **Využívanie iných druhov dopravy:** MAD - tiež využíva cestnú sieť, západné prepojenie by bolo prínosom aj pre MAD, cyklistická doprava - pri pravidelných cestách do práce je závislá od počasia - v zime pre veľkú časť cestujúcich nevyužiteľná.

Pre výhľadové zámery v západnej časti mesta, ak majú byť zachované v takom rozsahu, ako sú plánované, sa prepojenie častí Trnavy v západnej časti mesta javí viac ako nutné.

Záver:

Bolo by na škodu, vylúčiť zámer z ÚPN, nakoľko rozvojové plány mesta si vyžadujú riešenie, ktoré odbremení centrum a nebude viesť dopravu zo severozápadnej časti mesta centrom jediným úzkym spojením na juh po Dohnányho ul.

Nakoľko ide o miestnu komunikáciu (v ÚPN navrhovaná ako MZ8,5/50) jej šírkové usporiadanie a rýchlosť jazdy by bola prispôbená intravilánovému režimu.

Východná časť mesta svoje dopravné riešenie má. Sprevádzkovanie severovýchodného obchvatu mesta prinieslo svoje výhody. Obchvat obsluhuje prevažne priemyselnú časť mesta a tak aj riešenie je prispôbené charakteru územia a tranzitnej doprave.

Západná časť mesta môže mať podobné riešenie, ale forma musí byť prispôbená charakteru územia - prepojenie pre obyvateľov územia, aj motoristov aj nemotoristov.

V rámci ÚPN mesta je navrhnutý koridor, ale forma jeho realizácie je výzvou pre projektantov, architektov a aj obyvateľov mesta. Navrhované prepojenie sa nemusí stať bariérou, ak sa k návrhu bude pristupovať citlivo a s prihliadnutím na dotknuté územie.

Na základe vyššie uvedených dôvodov odporúčame ponechanie západného prepojenia v ÚPN mesta Trnava ako územnú rezervu do výhľadu.

Apríl 2015

Ing. Tatiana Blanárová



PROJEKTOVÁ KANCELÁR
pro dopravní a inženýrské stavby

Organizačná zložka Slovensko
Ružová dolina 10
821 09 Bratislava