

## **OBSAH:**

- A. Textová časť
  - I. Základné identifikačné údaje
  - II. Základné identifikačné údaje
  - III. Základné údaje
  - IV. Vymedzenie riešeného územia
  - V. Základné územné vzťahy, vzťahy k vyššej územnej jednotke, základná štruktúra osídlenia
  - VI. Základný rozbor cestných dopravných vzťahov
    - 1. Komunikačný cestný systém
    - 2. Cestná hromadná doprava
    - 3. Nemotorová ukludnená doprava
    - 4. Negatívne vplyvy dopravy
  - VII. Dopravný prieskum
  - VIII. Rozbor vstupných údajov a ich posúdenie z pohľadu predchádzajúcich koncepcií
  - IX. Návrh riešenia na základe zistených rozborov
  - X. Pasport dopravného značenia
- B. Grafická časť
- C. Tabuľková časť

## **II. Základné identifikačné údaje:**

<i>Názov dokumentácie:</i>	Mestská komunikačná sieť
<i>Miesto:</i>	Šaľa
<i>Okres:</i>	Šaľa
<i>Kraj:</i>	Nitriansky
 <i>Objednávateľ:</i>	 <b>Mesto Šaľa</b> Námestie sv. Trojice 7 925 17 Šaľa
 <i>Zhotoviteľ:</i>	 <b>Ing. Ladislav Chatrnúch – VISIA</b> Sládkovičova 50, 927 01 Šaľa
 <i>Spracoval kolektív:</i>	 Ing. Zoltán Zeman, a.i. Ing. Ladislav CHatrnúch, a.i. Tomáš Chatrnúch, Katarína Zemanová

### **III. Základné údaje**

#### **1. Zadanie úlohy**

V priebehu I. štvrťroka 2008 Mesto Šaľa vypísalo súťaž na spracovanie „Generelu dopravy v meste Šaľa“, kde bola vybraná na jeho spracovanie spoločnosť – Ladislav Chatrných – VISIA.

Na základe uvedeného bola vypracovaná zmluva o dielo na vypracovanie predmetnej dokumentácie podľa par. 536 a nasl. Obchodného zákonníka 513/Zb., ktorú obidvaja účastníci podpísali.

#### **2. Hlavný cieľ riešenia**

Cieľom zadania bolo prehodnotiť územno-dopravné vzťahy z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v duchu nových princípov a zmien ako spoločenských tak aj hospodárskych. Uvedený materiál následne bude slúžiť na konkrétne spracovanie detailov v špecifických lokalitách a miestach a fyzickej úpravy dopravného značenia a organizácie cestnej premávky.

Hlavným cieľom spracovaného materiálu je riešenie celkovej koncepcie cestnej premávky v meste Šaľa a to z pohľadu hlavnej komunikačnej siete, vedľajšej komunikačnej siete a statickej dopravy v širších súvislostiach smerujúcich ku komplexnému doriešeniu vzájomných vzťahov tejto oblasti.

Výsledkom získaných a zhodnotených podkladov je návrh opatrení na riešenie cestnej premávky v danom území ako krátkodobých tak i dlhodobých.

#### **3. Hlavná filozofia prístupu k spracovaniu materiálu**

V nedávnej minulosti sa zmenila politická situácia, čo sa zákonite odráža aj k zmene celého prístupu k riešeniu stanovenej úlohy. Základným prvkom je oblasť iného pohľadu na spoločensko ekonomické zriadenie, iné posudzovanie vlastníckych vzťahov ako aj a to najmä, zapojenie občana do základných rozhodovacích prvkov.

Realizácia koncepčných úloh a záverov bola v minulosti v rukách niekoľkých osôb a v podstate možno konštatovať, že sa vykonávala direktívne, bez účasti odbornej verejnosti a aj samotných občanov.

Celospoločenské zmeny túto skutočnosť zmenili a občania majú prostredníctvom svojich volených zástupcov ako aj osobne spolupôsobiť pri zabezpečovaní a plnení celospoločenských úloh.

Základnou schémou pri spracovaní tohto materiálu bolo zhodnotenie predchádzajúcich opatrení od roku 2000, posúdenie ich opodstatnenosti a splnenia predpokladaného účinku a následne navrhnutie prípadných nových opatrení v kontexte do roku 2015.

Vzhľadom na vysoký rozvoj spoločnosti ako v ekonomickej a hospodárskej oblasti dochádza súčasne aj k expanzii v stupni motorizácie. Toto sa ale okrem nevyvrátiteľných pozitívnych prvkov prejavuje aj negatívne a to najmä v oblasti bezpečnosti a plynulosti

cestnej premávky. Z hľadiska spracovávania takýchto materiálov je taktiež negatívnym prvkom nemožnosť objektívneho a preukázateľného stanovenia predpokladu nárastu motorizácie ako aj finančných tokov na plnenie úloh v tejto oblasti.

Do tejto situácie je potrebné zahrnúť aj v súčasnosti prebiehajúcou recesiou v bankovom sektore a jej prejavoch na celkovej hospodárskej situácii. V súčasnosti nikto nedokáže definovať odhad smerovania a dôsledkov tohto stavu. Už v súčasnosti dochádza k útlmu výroby motorových vozidiel a nie je známa doba tejto recesie, čo opätovne potvrdzuje nemožnosť dôsledného odhadu predpokladaného vývoja.

Na základe uvedeného je filozofia materiálu smerovaná na odbornú sféru a predpokladmi sa výraznejšie nezaobrá.

#### **IV. Vymedzenie riešeného územia**

Sídlny útvar Šaľa partí podľa regionálneho geomorfologického členenia do oblasti Podunajskej nížiny a celku Podunajskej roviny. Z hľadiska morfoštruktúrnych oblastí sa ako krajina nachádza v oblasti širokých ričnych rovín a údolných nív.

Celkovo je táto aglomerácia na plochom, nečlenitom, mierne zvlnenom povrchu, ktorý sa mierne zvažuje na juh. Stred mesta je vo výške 107 m.n.m. Mestom preteká rieka Váh.

Šaľa mala k 31.12.2006 celkom 24 578 obyvateľov, z toho 11 970 mužov a 12 608 žien. Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov je 56 %. Vekové zloženie obyvateľstva je nasledovné:

- 0-13 ..... 3 228
- 14-60 ..... 18 443
- 61 a viac ..... 2 909

Súčasťou okresného mesta je aj MČ Veča.

#### **V. Základné územné vzťahy, vzťahy v vyššej územnej jednotke, základná štruktúra osídlenia**

Pri zohľadnení posúdenia a spracovania uvedeného materiálu (oblasť dopravy) je nevyhnutné vychádzať zo základného konceptu územného rozvoja celého Nitrianskeho kraja spracovaného v územnom pláne Nitrianskeho kraja, najmä v oblasti rozvoja komunikačnej infraštruktúry.

Nitriansky kraj sa rozprestiera v juhozápadnej časti Slovenska a je hraničným krajom s Maďarskou republikou. Vnútroštátne hraničí s Trnavským, Trenčianskym a Banskobystrickým krajom.

Z geomorfologického pohľadu sa prakticky celé územie kraja rozprestiera na Západopanónskej panve – Podunajská rovina a Podunajská pahorkatina. Okrajovo zachytáva časť Západných Karpát – na severe začiatok horských masívov Tríbeč, Pohronský Inovec a Štiavnické vrchy a na juhu Burdu.

Nížinný charakter kraja predurčujú jeho klimatické vlastnosti – patrí do teplej oblasti s najteplejšími oblasťami Slovenska, ako aj prevládajúci hospodársky charakter, vychádzajúci z existencie najlepších poľnohospodárskych a orných pôd na Slovensku. Krajom preteká

najväčšia slovenská rieka Váh, ktorá pri Komárne ústi do Dunaja. Ďalej ním z najväčších slovenských riek pretekajú rieky Hron, ústi do Dunaja pri Štúrove, a rieka Nitra.

Na území Nitrianskeho kraja sa „píšu“ najstaršie historické udalosti slovenského národa a štátnosti. Mesto Nitra je najstarším sídlom Slovenska, ktorého prvé písomné zmienky pochádzajú z prvej tretiny 9. storočia. Mesto Nitra sa formovalo v blízkosti starého slovanského osídlenia a už v 9. storočí bolo centrom Nitrianskeho kniežatstva.

Nitriansky kraj sa skladá zo siedmych okresov – Nitra, Komárno, Levice, Nové Zámky, Šaľa, Topoľčany a Zlaté Moravce. Nitriansky kraj sa rozprestiera na celkovej ploche 6 343 km<sup>2</sup>. K sčítaniu ľudu, domov a bytov k 3.3.1991 mal Nitriansky kraj 716,8 tis. obyvateľov, ku koncu roka 1996 to bolo 717,6 tis. obyvateľov. Priemerná hustota obyvateľstva kraja je 113 obyvateľov na km<sup>2</sup>.

Kraj Nitra má zo všetkých krajov Slovenska najväčšie zastúpenie obyvateľov maďarskej menšiny, asi 30%. Najviac obyvateľov maďarskej národnosti je v okrese Komárno.

Z hľadiska demografických a vzdelanostných charakteristík patrí kraj Nitra k tzv. problémovým. V kraji je zastúpený vysoký podiel poproduktívneho obyvateľstva. Obyvateľstvo dlhodobo vykazuje jeden z najnižších prírastkov obyvateľstva a to predovšetkým v južných okresoch. Vzdelanostná štruktúra obyvateľstva je nevyhovujúca. V kraji Nitra žije viac ako 33% populácie len so základným vzdelaním, čo je najväčší podiel na celom Slovensku.

Z hľadiska hospodárskych charakteristík patrí kraj Nitra do poľnohospodársko – priemyselného typu. Rozhodujúcimi priemyselnými odvetvami kraja sú strojársky, chemický a potravinársky priemysel. Priemyselným centrom kraja je mesto Nitra. Najstarším a najrozšírenejším priemyselným odvetvím kraja je potravinársky priemysel, ktorý nadväzuje na základnú poľnohospodársku výrobu. Potravinársky priemysel je rozmiestnený takmer homogénne po území celého kraja. Ostatné priemyselné odvetvia sú relatívne mladé, ktoré vznikli predovšetkým v období socialistickej industrializácie po druhej svetovej vojne. Najvýznamnejšie podniky priemyselnej výroby sa nachádzajú v Komárne – Slovenské lodenice, Tlmačoch – SES, Štúrove – Assi Domän Packaging, a.s., Nových Zámkoch – Elektrosvit, Šali – Duslo, Topoľčanoch – Ozeta a Mier Topoľčany a v Zlatých Moravciach – Calex (resp. Nový Calex).

## **VI. Základný rozbor cestných dopravných vzťahov**

### **1. Komunikačný cestný systém**

**Širšie dopravné vzťahy VÚC Nitra** sú podmienené dopravnými väzbami na sídelnú štruktúru Slovenska, menovite však na hlavné mesto Bratislavu. Základnými druhmi dopravy sú doprava cestná a železničná. Hlavné dopravné trasy sú orientované v smere západ - východ a v smere sever - juh. Dôležitým dopravným fenoménom je medzinárodná Dunajská vodná cesta.

Vlastná dopravná poloha riešeného územia, ktoré sa nachádza juhovýchodne od hlavného mesta Slovenska, sa nachádza v dotyku hlavných medzinárodných a celoštátnych dopravných koridorov, na ktoré však toto územie nemá adekvátne prepojenie. Ide najmä o Pan-Európske koridory a to :

- IV. Berlín – Praha – Budapešť- Istanbul,
- V. vetva A Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod,
- VII. Dunaj.

V riešení dopravy VÚC je preto potrebné organizovať rozvoj dopravného systému tak, aby sa zabezpečilo rýchle prepojenie riešeného územia na označené dopravné koridory a to cestami na úrovni rýchlostných komunikácií, kde je potrebné prebudovať prepojenie v smere západovýchodnom, zahrňujúce najmä cesty I/51 a I/65 a prepojenie v smere severovýchodnom predstavovanom trasou I/64 s predĺžením do Maďarska na trasu M1. Južnej časti riešeného územia chýba rovnako v smere západ - východ adekvátne dopravné prepojenie, ktoré môže byť zabezpečené budovaním Južného cestného ťahu a tým vytvorením dopravného koridoru na juhu Slovenska s možnosťou jeho povýšenia na medzinárodný koridor.

V cestnej doprave je pripojenie územia zabezpečované najmä cestami I. triedy. Najvýznamnejším je prepojenie cestou I/51 na Sereď, ktoré je ďalej spojením Nitry s Bratislavou a Trnavou. Na juhovýchod je touto cestou zabezpečované spojenie na Levice a Veľký Krtíš. Na severovýchod zabezpečuje cesta I/65 prepojenie na Žiar nad Hronom, Zvolen a Banskú Bystricu. Cesta I/64 umožňuje na juhu spojenie v smere na Nové Zámky a Komárno (s väzbami na Maďarsko). Na severe táto cesta prepája riešené územie s Topoľčanmi a Prievidzou, a následne s Martinom a Žilinou. Na juhu riešeného územia zabezpečuje prepojenie tejto časti kraja najmä na Bratislavu cesta I/63. Cesta I/75 vedená v smere západ – východ severne od I/63 zabezpečuje prepojenie okresov Šaľa, Nové Zámky a Levice. Táto cesta sa pripája v najvýchodnejšej časti územia na I/66 s možnosťou prechodu do Maďarska. Prepojenie východnej časti kraja v smere severovýchodnom je zabezpečené cestou I/76.

Doplňujúcimi prepojeniami v cestnej doprave sú prepojenia cesty II/513 na Hlohovec, II/511 na Prievidzu, II/573 na Sereď, II/524 na Banskú Štiavnicu a II/527 na Veľký Krtíš. Cesty II. triedy 562, 563, 509, 589, 588, 580 a 564 zabezpečujú dopravné prepojenia v kraji.

### **Základné rozvojové osi**

Popri sídelných póloch sa sídelná štruktúra bude rozvíjať pozdĺž jednotlivých komunikačných a infraštruktúrnych koridorov, **tzv. rozvojových osí**.

Rozvojové osi sú podľa Koncepcie územného rozvoja Slovenska – II. návrh členené na dve významové osi – rozvojové osi sídelné a rozvojové osi komunikačno-sídelné (prepájacie). Definícia je nasledovná:

***Rozvojové osi sídelné** sú osi, ktoré sú tvorené hustou sieťou sídiel v zásade pozdĺž komunikačných prepojení celoštátneho, nadregionálneho, resp. regionálneho významu a prepojení ostatných infraštruktúr a ktoré vytvárajú určitý urbanizovaný pás.*

***Rozvojové osi komunikačno-sídelné (prepájacie)** sú tvorené predovšetkým komunikačnými systémami celoštátneho, nadregionálneho, resp. regionálneho významu na ktorých sa nachádzajú aj jednotlivé sídla, ktoré v dôsledku polohy na týchto významných prepojeniach získavajú špecifické a výhodné postavenie oproti ostatným sídlam v sídelnom systéme mimo rozvojových osí a mimo aglomerovaných sústav ťažisk osídlenia.*

***Rozvojové osi sídelné** sa na území Nitrianskeho kraja vyformovali pozdĺž tokov riek Váh – Nitra a Hron a v smere západovýchodnom Nitra – Pohronie.*

***Rozvojové osi komunikačno-sídelné** sa na území Nitrianskeho kraja formujú v smere existujúcich (cesta I/75) i uvažovaných cestných prepojení (južný cestný ťah).*

## Rozvoj komunikačnej siete

**Rozvoj komunikačnej infraštruktúry** sa stáva druhým podstatným koncepčným prvkom usmerňovania rozvoja sídelného systému v nových spoločensko-politických a hospodárskych podmienkach. Vo vzťahu na koncepciu rozvoja sídelných pólov je potrebné podporovať rozvoj komunikačnej infraštruktúry tak, aby sa tento ich rozvoj podporil a aby sa minimalizovali náklady spojené s prevádzkou celého sídelného systému, pritom však aby sa ponechala vôľa každého subjektu slobodne sa rozhodovať o svojom pôsobení v prostredí.

Dopravné toky na území Nitrianskeho kraja tranzitného charakteru sú v smerovaní totožné s uvedenými rozvojovými osami. Preto sa v návrhu riešenia odporúča vytvoriť v týchto smeroch koridory efektívnej a výkonnej infraštruktúry jednotlivých dopravných systémov s vhodnou deľbou dopravnej práce.

Vo výhľade sa odporúča vytvoriť kvalitatívne nový regionálny systém regionálnej koľajovej dopravy využívajúcej súčasne a navrhované železničné trate. Uvažuje sa tým znížiť nároky na autobusovú dopravu v prospech ekologickej koľajovej.

Vo vzťahu na medzinárodné komunikačné prepojenia sú najdôležitejšie koridory v smere na Maďarsko, ktorých infraštruktúra sa organicky napája na vyššie uvedené koridory regiónu.

Sídelná štruktúra Nitrianskeho kraja je charakteristická relatívne rovnomerným osídlením. V rámci neho sú aj relatívne rovnomerne rozmiestnené stredne veľké mestá, ktoré sú terciárnymi centrami, pri ktorom dominuje krajské mesto Nitra. Ďalej sú to centrá Topoľčany, Šaľa, Nové Zámky, Komárno, Zlaté Moravce, Levice, Štúrovo, Želiezovce a Šahy. V ďalšej budúcnosti sa odporúča dobudúvať uvedené centrá ako plnohodnotné terciárne centrá zabezpečujúce vyššiu ako aj špecifickú obslužnú infraštruktúru pre celé obyvateľstvo Nitrianskeho kraja.

## Preferované sídelné rozvojové osi

V smernom pláne VÚC Nitra sú na území kraja preferované sídelné rozvojové osi, ktoré sa rozvinuli na základe historických koridorov pozdĺž vodných tokov.

**V severo - južnom smere** sú to:

- ponitrianska sídelná rozvojová os Topoľčany, Nitra, Nové Zámky, Komárno, ktorá sa na severe prepája na Bánovce nad Bebravou a Trenčín a na hornonitriansku sídelnú rozvojovú os,
- dolná časť pohronskej sídelnej rozvojovej osi od Hronského Beňadiku cez Tlmače, Levice, Želiezovce po Štúrovo.

**V západo - východnom smere** je to rozvojová os:

- Sered'/Hlohovec, Nitra, Zlaté Moravce, Hronský Beňadik.

**V perspektíve** sa odporúča podporovať:

- juhoslovenskú komunikačno-sídelnú rozvojovú os: Nové Zámky, Želiezovce, Šahy, smer Veľký Krtíš, Lučenec, ktorá na západe vychádza z dvoch prepojení

- komunikačných - sídelných rozvojových osí a to v prepojení Galanta, Šaľa a Veľký Meder, Kolárovo na Nové Zámky.

Celoslovenské súvislosti riešenia ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja vychádzajú z Koncepcie územného rozvoja Slovenska - územno-technického podkladu - I. návrh a Zásad pre realizáciu územného rozvoja Slovenska, ktoré boli schválené vládou Slovenskej republiky uznesením z 8. novembra 1994 číslo 1124, ako aj Koncepcie územného rozvoja Slovenska - II. návrh schválenej vládou Slovenskej republiky v decembri 1997. Súvislosti na tieto materiály sú uvedené pri nasledovných kapitolách.

## Charakteristika centier

### *Koncepcia UR Slovenska – I. návrh*

*Koncepcia územného rozvoja Slovenska vyhodnotila vo svojom I. návrhu obce ako sídelné centrá v systéme osídlenia celého Slovenska. Koncepcia územného rozvoja Slovenska I. návrh charakterizovala z celoslovenského pohľadu centrá ležiace na území Nitrianskeho kraja takto:*

- mesto Nitra (87 569 obyvateľov v r. 1996) ako nadregionálne centrum,
- mesto Nové Zámky (43 487) a Komárno (37 894) ako centrá regionálneho významu s možnosťou plnenia nadregionálnych funkcií, resp. alternatívne ako navrhované nadregionálne centrum,
- mestá Levice (36 906) a Topoľčany (30 353) ako regionálne centrá s možnosťou nadregionálnych funkcií,
- **mesto Šaľa (25 302) ako regionálne centrum,**
- mestá Zlaté Moravce (15 523), Štúrovo (13 481) a Šurany (10 568) ako subregionálne centrá s možnosťou regionálnych funkcií,
- mestá Vráble (9 677), Kolárovo (11 012), Šahy (8 522), Želiezovce (7 660), Hurbanovo (7 987), Tlmače (4 297) ako subregionálne centrá.

*Ďalej ako hodnotené centrá na celoslovenskej úrovni, avšak už len ako lokálneho významu boli uvádzané tieto:*

- Kalná nad Hronom (2 071), Dvory nad Žitavou (5 076), Nesvady (5 153), Palárikovo (4 367) a Močenok (4 265).

### *Koncepcia UR Slovenska – II. Návrh*

*Koncepcia územného rozvoja Slovenska – II. návrh, ktorá bola schválená vládou SR v decembri 1997 odporúča aj vo vzťahu k administratívne usporiadaniu územia Slovenska členiť ťažiská osídlenia na:*

1. ťažiská osídlenia celoštátneho až medzinárodného významu,
2. ťažiská osídlenia nadregionálneho až celoštátneho významu,
3. ťažiská osídlenia regionálneho významu,
4. ťažiská osídlenia miestneho významu.

**Ťažiskami osídlenia celoštátneho až medzinárodného významu** sú ťažiská osídlenia tvorené okolo krajských centier a ich pridružených centier. Sú to ťažiská osídlenia, ktoré v dôsledku svojich centier všetky sú celoštátneho významu a v rôznych funkciách majú zväčša až medzinárodný význam, resp. tento medzinárodný význam môžu a mali by v budúcnosti plniť.

Ťažiská osídlenia vytvorené okolo krajských miest sa vyformovali na základe ich polarizačných a aglomeračných účinkov tak, že vo viacerých prípadoch presahujú administratívne hranice súčasne vymedzených krajov, dokonca sú vzájomne zrastené do jedného ťažiska. Formálne sa preto môže hovoriť o ôsmich ťažiskách osídlenia krajských miest, avšak v skutočnosti v dôsledku prerastania území jednotlivých ťažísk navzájom ide o tieto ťažiská osídlenia:

1. bratislavsko-trnavské ťažisko osídlenia,
2. nitrianske ťažisko osídlenia,
3. trenčianske ťažisko osídlenia,



4. žilinsko-martinské ťažisko osídlenia,
5. banskobystricko-zvolenské ťažisko osídlenia a
6. košicko-prešovské ťažisko osídlenia.

Pri ťažiskách osídlenia bratislavsko-trnavskom a nitrianskom sa taktiež prejavujú vzájomne prevádzajúce sily, ako aj polarizačné a aglomeračné účinky mesta Bratislavy, ktoré sú tak silné, že pôsobia aj na samotné centrum - mesto Nitra. Tieto účinky sa predpokladajú ešte zväčšiť v dôsledku uvažovaných komunikačných prepojení a ich kvalitatívnych zlepšení, a preto do budúcnosti sa dá očakávať vytvorenie jedného ťažiska osídlenia – bratislavsko-trnavsko-nitrianskeho ťažiska osídlenia.<sup>1</sup>

**Ťažiská osídlenia nadregionálneho až celoštátneho významu** sú tvorené okolo centier nadregionálneho až celoštátneho významu. V zásade ide o ťažiská osídlenia krajského významu s niektorými funkciami nadkrajského a celoštátneho významu a v niektorých špecifických funkciách až významu medzinárodného.<sup>2</sup>

Ťažiskom osídlenia nadregionálneho až celoštátneho významu na území Nitrianskeho kraja je:

1. novozámocko-komárňanské ťažisko osídlenia.

**Ťažiskami osídlenia regionálneho významu** sú územia tvorené okolo centier, ktoré majú krajský význam a polarizujú okolo seba niektoré ďalšie menšie centrá, prípadne ďalšie sídla v ich zázemí. V zásade neprekračujú krajský význam, aj keď v dôsledku administratívneho usporiadania prekračujú hranice krajov, resp. ležia na ich okraji.<sup>3</sup>

Na území Nitrianskeho kraja ide:

1. levické ťažisko osídlenia,
2. topolčianske ťažisko osídlenia, ktoré sa rozprestiera aj na území kraja Trenčín zahrňujúc mestá Bánovce nad Bebravou a Partizánske ako jadrá ťažiska osídlenia aj s príslušnými obcami.

**Ťažiskami osídlenia miestneho významu** sú územia tvorené územiami okolo centier, ktoré majú nižší ako celokrajový význam, pritom však vytvárajú v rámci kraja určité póly miestneho významu.<sup>4</sup>

Na území Nitrianskeho kraja ide o nasledovné ťažiská:

1. štúrovské ťažisko osídlenia,
2. šahanské ťažisko osídlenia.

Ako novo vznikajúce perspektívne centrá miestneho významu, ktoré sa vytvárajú okolo viacerých, resp. spájaním viacerých miestne významných obcí, možno odporúčať podporovať rozvoj vzťahov nasledovných obcí:

- Šaľa – Trnovec – Močenok,
- Zlaté Moravce – Topolčianky,
- Vráble s okolitými menšími obcami,

<sup>1</sup> Koncepcia územného rozvoja Slovenska – II. návrh, str. 70 až 71 (materiál predkladaný na rokovanie vlády SR)

<sup>2</sup> taktiež, str. 72

<sup>3</sup> taktiež, str. 72

<sup>4</sup> taktiež, str. 72

- Svodín – Strekov – Gbelce,
- Šahy – Dudince (v okrese Krupina Banskobystrického kraja).

### **Sídlné rozvojové osi**

Koncepcia územného rozvoja Slovenska – II. návrh uvažuje s nasledovnými rozvojovými osami prechádzajúcimi Nitrianskym krajom.

Medzi sídlné rozvojové osi celoštátneho, resp. nadregionálneho významu zaradila:

- ponitriansku sídlnú rozvojovú os: Trenčín, Bánovce nad Bebravou, **Topoľčany, Nitra, Nové Zámky, Komárno**,
- pohronskú sídlnú rozvojovú os: Brezno, Banská Bystrica, Zvolen, **Žarnovica, Levice, Štúrovo**.

V meste Topoľčany začína aj

- homonitrianska sídlná rozvojová os: **Topoľčany, Partizánske, Prievidza, Nitrianske Pravno**,

ktorá sa rozprestiera zväčša na území Trenčianskeho kraja.

### **Komunikačno-sídlné rozvojové osi**

Komunikačno – sídlné rozvojové osi prechádzajúce Nitrianskym krajom v súlade s Koncepciou územného rozvoja Slovenska – II. návrh sú:

- záhorsko-trnavská komunikačno-sídlná rozvojová os: Skalica - Holič, Senica, Trnava, Sereď, **Nitra**,
- podunajská komunikačno-sídlná rozvojová os: **Senec, Galanta, Nové Zámky**,
- veľkomederská komunikačno-sídlná rozvojová os: Dunajská Streda, Veľký Meder (s odbočkou na Medveďov), **Kolárovo, Nové Zámky**,
- juhoslovenská komunikačno-sídlná rozvojová os: **Nové Zámky, Želiezovce, Šahy, Veľký Krtíš, Lučenec**.

K týmto je treba priradiť komunikačno-sídlnú rozvojovú os prepájajúcu

- Hlohovec – Nitra.

### **Regionálne rozvojové osi**

Popri rozvojových osiach, ktoré vymedzila Koncepcia územného rozvoja Slovenska – II. návrh, sú na území Nitrianskeho kraja vyformované a sledovateľné rozvojové osi regionálneho významu. Tieto sa tiahnu viac menej pozdĺž historicky starších komunikačných trasách, resp. tokov riek, ktoré v súčasnosti v dôsledku nových komunikačných prepojení stratili na význame. Medzi takéto osi možno zaradiť:

- požitavskú regionálnu sídlnú os od Zlatých Moraviec cez Vrábľe po Šurany,
- regionálnu sídlnú os pozdĺž pôvodného koryta rieky Nitry, ktorá zdvojuje sídlnú rozvojovú os medzi mestami Nitra a Šurany,
- regionálnu sídlnú os pozdĺž Bešianskeho potoka od Šurian cez Podhájsku, Kalnú nad Hronom po Levice,
- regionálnu sídlnú os pozdĺž Perkovského potoka od Zbehov, Čakajoviec po Horné Obdokovce,
- regionálnu sídlnú os pozdĺž Radošinky od Zbehov po Radošínú.

Územný plán VÚC Nitra stanovil aj regulatívy – pre lokalitu ovplyvňujúcu dopravu v samotnom meste Šaľa :

## Oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry

Z hľadiska oblasti rozvoja nadradenej komunikačnej siete sú v ÚP VÚC Nitra navrhované vzhľadom k mestu Šaľa pod bodom 7. rozvoj nadradenej dopravnej infraštruktúry nasledovné opatrenia, bod.:

- 7.10. cesta I/75 Galanta – Šaľa – Nové Zámky – zabezpečiť vybudovanie obchvatu Šale medzi Kráľovou a Šaľou v dĺžke 4,15 km s napojením sa na obchvat Trnovca nad Váhom, zabezpečiť odstránenie technických porúch v úseku Šaľa – Trnovec nad Váhom a homogenizovať parametre cesty na kategóriu S11,5/80,
- 7.11. cesta I/75 – zabezpečiť vybudovanie obchvatu Trnovca nad Váhom v dĺžke 3,2 km,
- 7.18. cesta II/562 Nitra – Trnovec nad Váhom – zabezpečiť šírkové usporiadanie súčasnej II/562 na S11,5/80 tak, aby bolo prepojenie krajského sídla s okresným ako na úrovni I. triedy,
- 7.19. zabezpečiť homogenizáciu ciest prvej triedy na kategóriu S11,5/80, ciest druhej triedy na kategóriu S9,5/80 a ciest tretej triedy na kategóriu S7,5/60,
- 7.20. zabezpečiť výhľadové prebudovanie úrovňových priechodov (ako bodových závad) ciest I. a II. triedy so železničnými traťami na mimoúrovňové,

### Mesto Šaľa – dopravná infraštruktúra:

#### základné údaje

**Šaľa** sa rozprestiera v juhozápadnej časti Slovenska. Nížinný charakter kraja predurčujú jeho klimatické vlastnosti – patrí do teplej oblasti s najteplejšími oblasťami Slovenska, ako aj prevládajúci hospodársky charakter, vychádzajúci z existencie najlepších poľnohospodárskych a orných pôd na Slovensku. Mestom preteká najväčšia slovenská rieka Váh, ktorá pri Komárne ústi do Dunaja.

Ako sídelné mesto okresu spadá do Nitrianskeho kraja, ktorý sa skladá zo siedmych okresov – Nitra, Komárno, Levice, Nové Zámky, Šaľa, Topoľčany a Zlaté Moravce. Nitriansky kraj sa rozprestiera na celkovej ploche 6 343 km<sup>2</sup>. K sčítaniu ľudu, domov a bytov k 3.3.1991 mal Nitriansky kraj 716,8 tis. obyvateľov, ku koncu roka 1996 to bolo 717,6 tis. obyvateľov. Priemerná hustota obyvateľstva kraja je 113 obyvateľov na km<sup>2</sup>.

**Šaľa ako okresné mesto** je jedným z významných centier juhozápadného Slovenska, ktoré sa súčasne dynamicky rozvíja ako ekonomicky tak i hospodársky. Nezanedbateľným vplyvom je aj významný podiel rekreačných aktivít súvisiacich s vodným dielom Kráľová na Váhu a termálnymi kúpaliskami na juhu Slovenska, najmä s lokalitou Diakovce. Z hľadiska komunikačno – sídelnej osi sa nachádza na rozvojovej osi Senec - Galanta – Nové Zámky (II. Návrh) a je zaradená do samotné mesto je zaradené do regionálneho významu rozvojového sídla (I. návrh).

Cez Šaľu sú vedené cesty celoštátneho významu ako aj regionálneho významu. Uvedené cesty tvoria nadradený komunikačný systém mesta. Ide o cesty:

- I/75 – prepájajúca smery Galanta – Nové Zámky, s možnosťou odbočenia na Nitru,
- II/573 – prepájajúca Sereď od rýchlostnej komunikácie R 1,
- III/5085 – prepájajúca Šaľu v smere na Diakovce – Saliby ...
- III/50811 – prepájajúca Šaľu v smere Duslo – Močenok

Ide o komunikačný systém, ktorý vedie prevažnú časť dopravného zaťaženia cez mesto a vlastne zabezpečuje prieťah cez okresné mesto. Po tejto komunikačnej sieti je

vedená celá tranzitná ako osobná tak i nákladná doprava. Uvedené má podstatný podiel na celý dopravný systém v meste a odráža dopravné pomery, kvalitu ako aj dopravnú situáciu v meste.

Vývoj intenzity na týchto cestách je sledovaný v pravidelných intervaloch SSC, ktoré pri podrobnejšom analyzovaní poukazujú na skutočnosť, že pri nezmenených parametroch uvedených komunikácií dochádza k ich preťažovaniu najmä z hľadiska kapacity, resp. neprimeraného zaťaženia.

Centrálne z pohľadu VUC Nitra je problematika cestnej dopravy v rámci mesta Šaľa riešená doposiaľ len administratívne v rámci rôznych prípravných a plánovacích dokumentov.

Najmarkantnejší a radikálny spôsob riešenia je vybudovanie obchvatu mesta Šaľa, kde už bol vypracovaný materiál – **Správa o posudzovaní vplyvov na životné prostredie**. Súčasne je v územnom pláne VUC Nitra aj uvedený obchvat zapracovaný. V súčasnosti ale nie je stanovený čas jeho výstavby a celý materiál je v pozícii výhľadu. Taktiež je potrebné vychádzať aj zo skutočnosti, že mesto Šaľa nie je z celoslovenského hľadiska zaradené ako nadregionálne sídlo ale len ako regionálne, čo sa pravdepodobne prejaví v postupnosti zaraďovania jednotlivých opatrení do realizácie.

Ďalší vývoj mesta Šaľa je potrebné vnímať v nových súvislostiach. Tieto nespočívajú len v zmenených politických a hospodárskych podmienkach Slovenska, ale predovšetkým v súvislostiach a podmienkach tzv. postindustriálnej etapy vývoja spoločnosti. Podstatou tejto etapy vývoja spoločnosti je jej transformácia zo spoločnosti "industriálnej" na spoločnosť "informačnú", pre ktorú je determinantom rozvoja transformácia z produkcie hmotných statkov na produkciu duchovných hodnôt.

V podmienkach mesta sa preto očakáva dovŕšenie rozvoja terciárneho sektora, s čím bude súvisieť aj doformovanie terciárnych centier osídlenia. Terciárne centrá by tak mali v plnej miere plošne zabezpečiť pre všetko obyvateľstvo mesta komplexné poskytovanie základných a vyšších služieb v optimálnych časových izochrónach dostupnosti. Súčasne s tým sa očakáva v súlade s charakterom postindustriálneho vývoja ďalší rozvoj primárneho a sekundárneho sektora, ktorý ďalší rozvoj tkvie v ekologizácii výroby, spôsobe spracovania a využívania ich produktov. V meste Šaľa, vzhľadom na jeho začlenenie medzi mestá nadregionálneho charakteru bude dôležitý spôsob a hlavne rýchlosť tejto zmeny v dominujúcom primárnom sektore.

Zmena v dominantnosti sektorov a spôsobu produkcie prinesie aj zmeny v spôsobe života spoločnosti, ktorý môže priniesť aj nové súvislosti na vývoj sídelného systému. Základnými znakmi v zmene spôsobu života spoločnosti bude prechod z pevných organizačných foriem produkcie na formy dobrovoľných zoskupení, tvoriacich sa a pôsobiacich v závislosti od zabezpečenia jednotlivých úloh, aktivít a potrieb. Predpokladá sa vznik občianskej spoločnosti opierajúcej sa o vysokú mieru integrovaného poznania a vysokú mieru sociálneho hodnotového systému. Z predpokladaného občianskeho charakteru spoločnosti vyplýva aj decentralizovaný princíp organizácie, dobrovoľná a dohodnutá hierarchizácia a pod.

Vo vzťahu na vývoj sídelného systému sa bude pravdepodobne prejavovať ich základný charakter a to, že informačné technológie poskytujú svoje služby a výsledky svojej činnosti všetkým produkčným sektorom a všetkým spoločenským formáciám bez ohľadu na ich umiestnenie, veľkosť a pod. To dáva predpoklad uchovania existujúcej rozdrobenej sídelnej štruktúry pri plnom kvalitatívnom poskytnutí všetkých služieb. V meste Šaľa, kde sídelná štruktúra historicky vychádza z podmienok produkcie primárneho sektora, by to mohlo znamenať uchovanie súčasného osídlenia a jeho veľkostnej štruktúry, bez vážnejších dôsledkov na emigráciu obyvateľstva.

### Prepravné vzťahy

**Prepravné vzťahy** v rámci mesta Šaľa sú orientované najmä na Bratislavu, Nitru, Nové Zámky a Galantu s najväčšou záťažou na cestnú dopravu. Dopravné objemy sú sústredené do hlavných dopravných koridorov tvorených cestami I., II a III. triedy. Odhad vývoja motorizácie je v súčasnej dobe veľmi ťažký, najmä vzhľadom na nedostatok podkladov pre analýzu rozvoja dopravy. Možno predpokladať nárast stupňa automobilizácie do hodnoty 1:2 so zvýšením hybnosti obyvateľstva v individuálnej automobilovej doprave voči cestnej hromadnej doprave.

Cesta	úsek	1995	2005	2015
Okres Šaľa				
I/75	81360	5800	9918	13456
	81378	3236	5534	7508
	82609	1979	2573	3404
II/562	82730	1695	2204	2915
	II/573	82727	2378	3091

## STATICKÁ DOPRAVA

### Úvod:

Súčasný stupeň motorizácie v súvislosti s rozvojom miesta Šaľa je vysoký a prejavuje sa najmä v oblasti statickej dopravy, ako potrebe odstavných plôch tak i parkovacích plôch. V danom prípade môžeme konštatovať, že sa ako problém javia otázky ako krátkodobého tak i dlhodobého parkovania.

Z celkového pohľadu ide najmä o centrálnu oblasť – krátkodobé parkovanie a obytnú oblasť dlhodobé parkovanie. Pri zohľadnení konkrétnej situácie vychádza, že základnými okruhmi problémov v rámci okresného mesta Šaľa sú:

- V meste Šaľa – krátkodobé parkovacie stojiská
- Vo Veči – dlhodobé odstavné stojiská.

### Šaľa:

#### *Súčasná kapacita odstavných plôch*

Na zistenie a získanie prvotných vstupných údajov bolo vykonané miestne šetrenie a ohliadka súčasných pomerov. Taktiež bol čiastočne využitý prieskum vykonaný Ing. J. Morávkom. Ako základné prvky boli sledované :

- Priebeh parkovania a naplnenia parkovísk
- Podiel nesprávneho parkovania
- Doba státia
- Obratovosť na parkoviskách
- Vozidlá bez pohybu.

Vychádzajúc z uvedených skutočností možno konštatovať, že v celkovom pohľade je vyťaženosť parkovacích plôch - parkovísk využitá na cca 65 %.

Podľa konkrétneho umiestnenia parkovacích plôch je situácia nasledovná:

- parkovacie priestory v centrálnej zóne a jej blízkosti do 200 m sú v priebehu dňa – 06 – 18,00 hod. využívané spravidla na 100%.
- Parkovacie plochy vo vzdialenosti viac ako 200 m od centrálnej zóny sú využívané cca na 52 %,
- Parkovacie plochy pred hypermarketmi Billa, Kaufland sú využívané cca na 85 %.

### **Záver**

Orientačný prieskum charakteristík parkovania preukázal, že:

- v centrálnej mestskej zóne v špičkových časoch (9.00 – 12.00 a 14.00 – 16.30 hod) je kapacita parkovísk využitá na 100 % a zákonite sa prejavujú formy odstavovania vozidiel v miestach kde to nie je dovolené, najmä zeleň, chodníky, priechody pre chodcov a najmä v miestach vjazdov na jednotlivé parcely, kde bránia ostatným účastníkom cestnej premávky v bezpečnom a plynulom využívaní komunikácií.
- Sú značné rozdiely v rámci obytných zón a centrálnej mestskej zóny najmä z pohľadu počtu krátkodobých a dlhodobých státí v jednotlivých lokalitách,
- Nedostatočné množstvo parkovacích miest v centrálnej mestskej zóne si vyžaduje vybudovanie nových parkovísk v primeranej dostupnosti, t.j. do 300 m, v počte cca 200 stojísk,
- Na nevyhnutnosť riešenia parkovania v centrálnej mestskej zóne formou platených parkovísk či organizovaného parkovania v centre, pre potreby návštev na úradoch,

### **Šaľa – Veča**

#### ***Súčasná kapacita odstavných plôch***

Pri riešení zadanej problematiky bola po vykonaná obhliadka na mieste. Bolo zistené, že problémy súvisiace so statickou dopravou sa týkajú iba časti územia s pôvodnou zástavbou panelovými domami – obytnou zónou. V časti územia, kde v súčasnosti prebieha výstavba nových bytových domov alebo individuálna bytová výstavba, je počet vytvorených parkovacích miest primeraný a počtu bytových jednotiek.

Statická doprava v časti územia s pôvodnou zástavbou panelovými domami je závažným problémom, čo dokumentoval aj aktuálny stav zistený pasportizáciou súčasného stavu parkovania. Parkovanie v mestskej časti Veča je umožnené na odstavných plochách

pozdĺž obslužných komunikácii funkčnej triedy C2 a C3 na jednej alebo oboch stranách. Odstavné plochy sú navrhnuté na teréne pri objektoch obytnej zástavby. Samostatne je v niektorých častiach umožnené odstavenie vozidiel v radových garážach. Radenie vozidiel na odstavných plochách je často nesystematické, bez vyznačenia parkovacích miest, čo znižuje využitie týchto plôch.

Obslužné komunikácie umožňujúce prístup k obytným jednotkám sú dostatočne široké ak sú dvojpruhové a sú určené na príjazd a odjazd vozidiel. Vo väčšine prípadov sú však používané aj na neriadené parkovanie vozidiel (vozidlá sú bežne odstavené na opačnej strane komunikácie ako je parkovacia plocha, veľmi často sa pri parkovaní využíva chodník pre chodcov a pod.), čo znižuje ich šírku a tým plynulosť a bezpečnosť ich prejazdu. Taktiež voľne parkujúce vozidlá obmedzujú v zimnom období údržbu komunikácií.

Pri monitorovaní súčasného stavu statickej dopravy boli na jednotlivých komunikáciách zaznamenané samostatné plochy vyhradené na parkovanie a boli približne prepočítané na počet parkovacích miest. Stav je uvedený v tab.1.

Tab.1 Prehľad parkovacích možností na komunikáciách

Ulica	Šírka komunikácie /m/	Rozmery parkovacej plochy		Približný počet parkovacích miest len na parkovacej ploche (bez parkovania na súběžnej komunikácii)
		Dĺžka /m/	Šírka /m/	
<b>Krížna 1</b> (od Narcisovej 3 po gen. Svobodu)	6	60	5	24
<b>Krížna 2</b> (od Narcisovej 3 vpravo)	6	39	5	15
<b>Narcisova 1</b> (od gen. Svobodu smerom ku Komenského)	6	47 vpravo 32 vľavo	5	18 12
<b>Narcisova 2</b> (od Narcisovej 1 k Slnačnej)	6	60	5	24
<b>Narcisova 3</b> (od Narcisovej 1 po Krížnu 1)	6	45	5	18
<b>Slnačná 1</b> (od gen. Svobodu po napojenie na novú ul. okolo novej bytovej výstavby)	6	60	5	24
<b>Slnačná 2</b> (od gen. Svobodu po Cintorínsku 1)	6	68	5	27
<b>gen. Svobodu 1</b> (od ul. Nitrianska po Hollého)	6	75	5	30
<b>gen. Svobodu 2</b> (od Hollého po Slnačnú)	6	111	5	44
<b>Slepá</b> (z Hollého medzi obytné domy smerom k Slnačnej)	6	63	6	25
<b>Cintorínska 1</b> (od Slnačnej po Hollého)	6	108	5	43
<b>Cintorínska 2</b> (od Hollého po gen. Svobodu)	6	128	5	51
<b>Lúčna 2</b> (od Hollého po školu)	6	87 vľavo 57 vpravo	5	34 22
<b>Lúčna 1</b> (od ul. Nitrianska po Hollého)	6	35	5	14
<b>Hollého 1</b> (od gen. Svobodu po Lúčnu)	6	0	0	10 (pre obchodnú vybavenosť)
<b>Hollého 2</b> (od Lúčnej po Fr. Kráľa)	6	50	5	20
<b>Fr. Kráľa</b> (od ul. Nitrianska po koniec areálu školy)	6	30	5	12 (pred obytným domom na križovatke s Hollého)
<b>Fr. Kráľa</b> (pri prvom obytnom dome od ul. Nitrianska)	6	46	5	18
<b>Fr. Kráľa</b> (pri druhom obytnom dome od ul. Nitrianska)	6	49	5	19
<b>Fr. Kráľa</b> (pri treťom obytnom dome od ul. Nitrianska)	6	42	5	16
<b>Spolu</b>				<b>520</b>

\* Spracovatelia si niektoré ulice pracovne pomenovali sami, nakoľko tieto neboli zakreslené v mapovom podklade, ktorý mali k dispozícii. Sú to o ulice Krížna, Nová, Plánovaná, Spojka a Slepá ulica.



**Posúdenie súčasnej kapacity odstavných plôch**

Úlohou druhej etapy bolo posúdenie súčasnej kapacity odstavných plôch na základe stanovenia potrebného počtu parkovacích miest. Smerodajným údajom pre ich výpočet bol počet bytových jednotiek v obytných domoch na danej ulici zistený počas obhliadky. Ten bol prepočítaný na potrebný počet parkovacích miest v zmysle STN 73 6110 čl. 16.3.10. Vychádzalo sa z obložnosti bytov 3 osobami. Posúdenie súčasného stavu statickej dopravy bolo vykonané porovnaním potrebného počtu parkovacích miest s približným počtom parkovacích miest na vytvorených parkovacích plochách zisteným pasportizáciou (bez parkovacích miest na súběžnej komunikácii). Výsledok je uvedený v tab.2.

Tab. 2 Porovnanie potrebnej a súčasnej kapacity parkovacích plôch

Ulica	Počet bytových jednotiek	Potrebný počet parkovacích miest	Približný počet parkovacích miest len na parkovacej ploche (bez parkovania na súběžnej komunikácii*)	Rozdiel
<b>Krížna 1</b> (od Narcisovej 3 po gen. Svobodu)	64	24	24	-
<b>Krížna 2</b> (od Narcisovej 3 vpravo)	64	24	15	- 9
<b>Narcisova 1</b> (od gen. Svobodu smerom ku Komenského)	192	72	18 12	- 42
<b>Narcisova 2</b> (od Narcisovej 1 k Slničnej)	94	35	24	- 11
<b>Narcisova 3</b> (od Narcisovej 1 po Krížnu 1)	128	48	18	- 30
<b>Slničná 1</b> (od gen. Svobodu po napojenie na novú ul. okolo novej bytovej výstavby)	128	48	24	- 24
<b>Slničná 2</b> (od gen. Svobodu po Cintorínsku1)	64	24	27	+ 3
<b>gen. Svobodu 1</b> (od ul. Nitrianska po Hollého)	100	38	30	- 8
<b>gen. Svobodu 2</b> (od Hollého po Slničnú)	176	66	44	- 22
<b>Slepá</b> (z Hollého medzi obytné domy smerom k Slničnej)	48	18	25	+ 7
<b>Cintorínska 1</b> (od Slničnej po Hollého)	207	78	43	- 35
<b>Cintorínska 2</b> (od Hollého po gen. Svobodu)	108	41	51	+ 10
<b>Lúčna 2</b> (od Hollého po školu)	96	36	34 22	+ 20
<b>Lúčna 1</b> (od ul. Nitrianska po Hollého)	115	43	14	- 29
<b>Hollého 1</b> (od gen. Svobodu po Lúčnu)	64	24	10 (pre obchodnú vybavenosť) NEZAPOČÍTANÉ	- 24
<b>Hollého 2</b> (od Lúčnej po Fr. Kráľa)	0	0	20	+ 20
<b>Fr. Kráľa</b> (od ul. Nitrianska po koniec areálu školy)	20	8	12 (pred obytným domom na križovatke s Hollého)	+ 4

<b>Fr. Kráľ'a</b> (pri prvom obytnom dome od ul. Nitrianska)	48	18	18	-
<b>Fr. Kráľ'a</b> (pri druhom obytnom dome od ul. Nitrianska)	48	18	19	+ 1
<b>Fr. Kráľ'a</b> (pri treťom obytnom dome od ul. Nitrianska)	48	18	16	- 2
<b>Súčet</b>		<b>681</b>	<b>510</b>	<b>- 171</b>

\* parkovaním na súběžnej komunikácii sa myslí parkovanie, ktoré nie je na vyznačených parkovacích miestach

Na základe uvedeného porovnania je možné konštatovať, že odstavné plochy určené pôvodne na parkovanie vozidiel v rámci posudzovaného územia mestskej časti Veča celkovo nevyhovujú z kapacitného hľadiska, pričom niektoré z komunikácií majú výrazný nedostatok parkovacích miest (Narcisova 1, Cintorínska 1), avšak iba Lúčna 2 a Hollého 2 (k nej však nie je priamo pridružený žiaden bytový dom) majú výraznejšie prebytočnú kapacitu vzhľadom na potrebný počet parkovacích miest vypočítaný z obložnosti bytových jednotiek pričlenených k danej komunikácii.

## NÁVRH RIEŠENIA STATICKEJ DOPRAVY

Nakoľko existujúce odstavné plochy sú nepostačujúce, vozidlá vodiči odstavujú mimo plôch neorganizovane a chaoticky, čím spôsobujú vznik kolíznych situácií, ktoré významnou mierou ohroujú bezpečnosť a najmä plynulosť cestnej premávky.

Cieľom návrhu je:

- upokojiť dopravu,
- zlepšiť podmienky pre statickú dopravu,
- ozdraviť priestor zeleňou,
- zabezpečiť plynulý prejazd dopravy miestnymi komunikáciami (odstrániť nevhodné parkovanie po okrajoch komunikácií),
- zvýšiť bezpečnosť chodcov na miestnych komunikáciách.

V danom prípade možno rozdeliť opatrenia na :

- Krátkodobé riešenie
- Dlhodobé riešenie

**Z hľadiska krátkodobých riešení - opatrení sa navrhuje ako v Šali tak i Šali – Veča zabezpečiť“**

### a) opatrenia administratívneho charakteru

- prehodnotiť vydané povolenia jednotlivým podnikateľom z pohľadu dodržania stanovených podmienok (pri stavebnom povolení, zmene užívania stavby) týkajúcich sa stanoveného počtu parkovacích stojísk,
- Pri nových rozhodnutiach zamerať pozornosť na dodržiavanie nevyhnutného počtu parkovacích stojísk v zmysle STN 73 61 10 a stanovenie základných parametrov a to najmä:

- Stupeň automobilizácie –  $K_a = 1 : 2$ ,
- Del'ba prepravnej práce – min.  $K_d = 35 : 65$ ,

a požadovať vo všetkých prípadoch preukázanie zabezpečenia týchto plôch na pozemkoch investora, prípadne na prenajatých plochách nepovoľovať využívanie, resp. prenájom stávajúcich parkovacích plôch pre vyššie uvedené účely. Vzor pozri prílohu.

- b) **prehodnotiť všetky ulice** v oblasti centrálnej mestskej zóny s tým, že v miestach, kde je zakázané parkovanie vozidiel osadiť dopravné značky, resp. fyzicky zabrániť vjazd vozidiel na tieto úseky ako napr. zábradlia, okrasné zábrany a pod.

## Šaľa - Veča

### Návrh riešenia

Návrh riešenia za účelom získania nových plôch pre parkovanie je možný v troch rovinách:

- presmerovanie dopravy v časti Veča – juh,
- úprava šírkového usporiadania jestvujúcich miestnych komunikácií,

Riešenie prostredníctvom budovania hromadných garáží, ktoré má mesto taktiež v oblasti naplánované vybudovať je síce možné, ale z ekonomického hľadiska nie pre všetkých obyvateľov dostupné.

Zvýšenie kapacity parkovacích plôch úpravou súčasného šírkového usporiadania miestnych komunikácií by počas realizácie negatívne ovplyvnilo kvalitu dopravy v danom území. Preto sme sa rozhodli pre riešenie s najnižšími finančnými nákladmi, ktorým je usmernenie dopravy na miestnych komunikáciách za účelom získania priestoru na korektné parkovanie pozdĺž komunikácií. V podstate ide úpravu súčasného stavu v parkovaní vozidiel tým spôsobom, že sa vytvorí sieť jednosmerných komunikácií (časť z obojsmerných komunikácií sa zmení na jednosmernú), čo umožní využívať časť šírky tejto jednosmernej komunikácie na parkovanie.

V tab.3 je uvedený súčasný stav miestnych komunikácií v mestskej časti Veča – juh, ich šírkové usporiadanie a súčasný stav parkovania.

Tab. 3 Súčasné šírkové usporiadanie komunikácií

Ulica	Šírka komunikácie	Šírka odstavnej plochy
<b>Krížna 1 a 2</b>	6 m	5 m vľavo
<b>Narcisova 1 a 3</b>	6 m	5 m vpravo
<b>Narcisova 2</b>	6 m	5 m vľavo
<b>Slniečná 1 a 2</b>	6 m	5 m vpravo
<b>gen. Svobodu 1 a 2</b>	6 m	5 m vľavo
<b>Slepá</b> (z Hollého medzi obytné domy smerom k Slniečnej)	6 m	6 m vľavo
<b>Cintorínska 1 a 2</b>	6 m	5 m vpravo
<b>Lúčna 2</b> (od Hollého po školu)	6 m	2x5 m vpravo, vľavo
<b>Lúčna 1</b> (od ul. Nitrianska po Hollého)	6 m	5 m vpravo
<b>Hollého 1</b> (od gen. Svobodu po Lúčnu)	6 m	–
<b>Hollého 2</b> (od Lúčnej po Fr. Kráľa)	6 m	5 m vpravo
<b>Fr. Kráľa</b> (od ul. Nitrianska po koniec areálu školy)	6 m	–
<b>Fr. Kráľa</b> (pri troch obytných domoch)	6 m	5 m vľavo
<b>Fr. Kráľa</b> (pri novej zástavbe)	6 m	2,25 m vľavo

Nový návrh usmernenia dopravy predpokladá ponechanie základnej zbernej komunikácie funkčnej triedy B2 – ulice Nitrianskej bez zmeny. Za základe štruktúry komunikačného systému mestskej časti Veča – juh navrhujeme ako obojsmerné komunikácie ponechať obslužné komunikácie funkčnej triedy C2, po ktorých je v súčasnej dobe vedená MHD. Sú to ulice Lúčna 1, Hollého 1 a 2 a gen. Svobodu 1. Obojsmernými musia zostať aj komunikácie, ktoré sú v súčasnosti slepými ulicami (Križna 2, Narcisova 2, Slepá, Lúčna 2) a prístupové komunikácie k výškovým obytným domom z ulice Fraňa Kráľa, ktorá musí byť taktiež obojsmerná, pretože po nej premáva prímestská autobusová doprava a slúži aj na zásobovanie hypermarketu TESCO.

Počet parkovacích miest, ktoré je možné získať presmerovaním dopravy, spolu s celkovým počtom parkovacích miest v riešenom území po usmernení dopravy je v tab.4.

Tab.4 Celková bilancia parkovacích miest po usmernení dopravy

Ulica	Potrebný počet parkovacích miest	Počet parkovacích miest na jednosmernej komunikácii	Približný počet parkovacích miest len na parkovacej ploche (bez parkovania na súdežnej komunikácii*)	Rozdiel
<b>Križna 1</b> JEDNOSMERNÁ	24	13	24	+ 13
<b>Križna 2</b> OBOJSMERNÁ	24	7 (v časti pri nádobách na odpadky)	15	- 2
<b>Narcisova 1</b> JEDNOSMERNÁ	72	13	18 12	- 29
<b>Narcisova 2</b> OBOJSMERNÁ	35	17	24	+ 6
<b>Narcisova 3</b> JEDNOSMERNÁ	48	20	18	- 10
<b>Slnečná 1</b> JEDNOSMERNÁ	48	13	24	- 11
<b>Slnečná 2</b> JEDNOSMERNÁ	24	18	27	+ 21
<b>gen. Svobodu 1</b> OBOJSMERNÁ	38	0	30	- 8
<b>gen. Svobodu 2</b> JEDNOSMERNÁ	66	25	44	+ 3
<b>Slepá</b> OBOJSMERNÁ	18	12	25	+ 19
<b>Cintorínska 1</b> JEDNOSMERNÁ	78	26	43	- 9
<b>Cintorínska 2</b> JEDNOSMERNÁ	41	26	51	+ 36
<b>Lúčna 2</b> OBOJSMERNÁ	36	0	34 22	+ 20
<b>Lúčna 1</b> OBOJSMERNÁ	43	0	14	- 29
<b>Hollého 1</b> OBOJSMERNÁ	24	0	10 (pre obchodnú vybavenosť) NEZAPOČÍTANÉ	- 24
<b>Hollého 2</b> OBOJSMERNÁ	0	0	20	+ 20

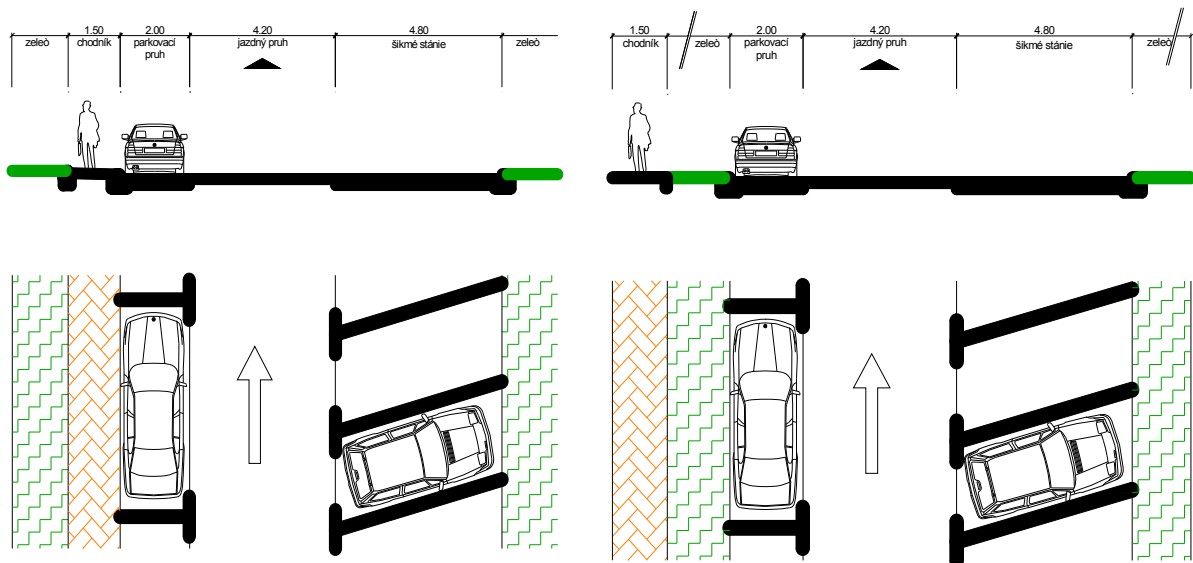
<b>Fr. Kráľa</b> (od Nitrianskej po Hollého) OBOJSMERNÁ	0	0	0	0
<b>Fr. Kráľa</b> (od Hollého po koniec areálu školy) OBOJSMERNÁ	8	0	12 (pred obytným domom na križovatke s Hollého)	+ 4
<b>Fr. Kráľa</b> (pri prvom obytnom dome od ul. Nitrianska) OBOJSMERNÁ	18	8	18	+ 8
<b>Fr. Kráľa</b> (pri druhom obytnom dome od ul. Nitrianska) OBOJSMERNÁ	18	8	19	+ 9
<b>Fr. Kráľa</b> (pri treťom obytnom dome od ul. Nitrianska) OBOJSMERNÁ	18	6	16	+ 4
<b>Súčet</b>	<b>681</b>	<b>212</b>	<b>510</b>	<b>+ 41</b>

### **Návrh spôsobu parkovania na komunikáciách**

Úprava, prípadne legalizácia spôsobu parkovania na komunikáciách vyplýva z navrhutej zmeny organizácie dopravy a osadenia nového dopravného značenia upravujúceho smerovanie dopravy a spôsob parkovania. Na základe týchto opatrení uvádzame navrhované riešenia parkovania na jednotlivých uliciach riešenej časti sídliska Šaľa – Veča.

Zoznam komunikácií uvedený pri jednotlivých návrhoch neobsahuje komunikácie Křížna 2 (obojsmerná – slepá), generála Svobodu 1 (obojsmerná – MHD), Lúčna 1 (obojsmerná – MHD), Lúčna 2 (obojsmerná – slepá), Hollého 1 (obojsmerná – MHD), Hollého 2 (obojsmerná – prímestská doprava), Fraňa Kráľa (obojsmerná – prímestská doprava a zásobovanie TESCO). Na týchto obojsmerných uliciach nebolo možné vzhľadom na ich šírkové usporiadanie navrhnuť pozdĺžne parkovanie na komunikácii. Parkovanie je navrhované iba na existujúcich odstavňových plochách. Doterajšie parkovanie na týchto komunikáciách, ktoré obmedzuje plynulosť dopravy, bude zakázané zvislým dopravným značením.

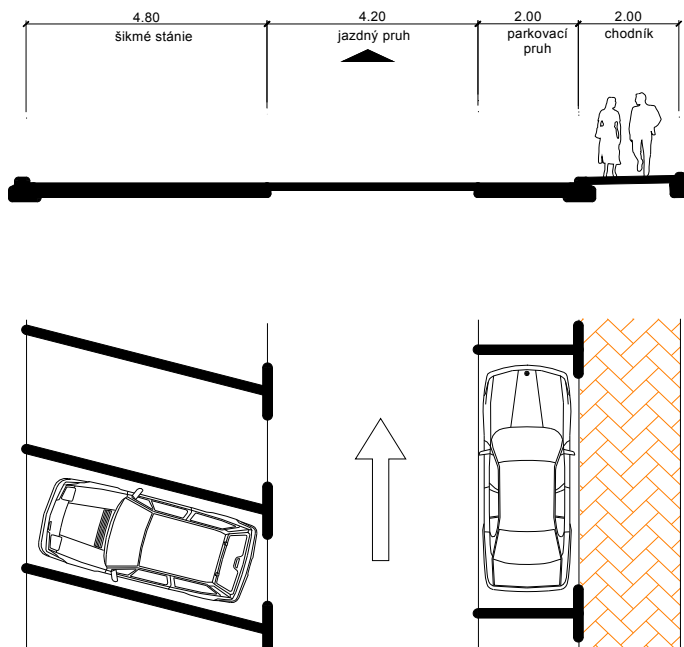
**Návrh 1** (šikmé parkovanie vpravo a pozdĺžne vľavo pri jednosmernej premávke s alternatívnou polohou zeleného pásu a chodníka)



Takýto spôsob parkovania navrhujeme na uliciach :

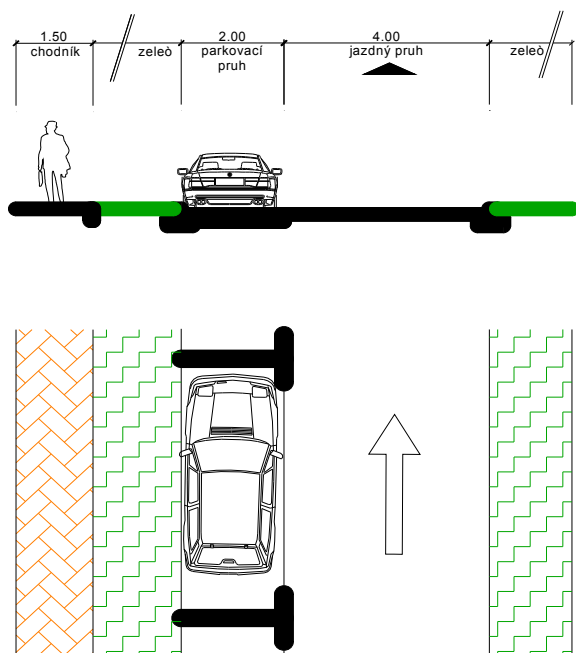
- Narcisova 1,
- Narcisova 3 (v úseku od začiatku odstavnej plochy vpravo),
- Slniečná 1 (v úseku od začiatku odstavnej plochy vpravo),
- Slniečná 2 (v úseku od začiatku odstavnej plochy vpravo),
- Cintorínska 1 a Cintorínska 2.

**Návrh 2** (šikmé parkovanie vľavo a pozdĺžne parkovanie vpravo pri jednosmernej premávke)



Takýto spôsob parkovania navrhujeme na uliciach Krížna 1 a Gen. Svobodu 2.

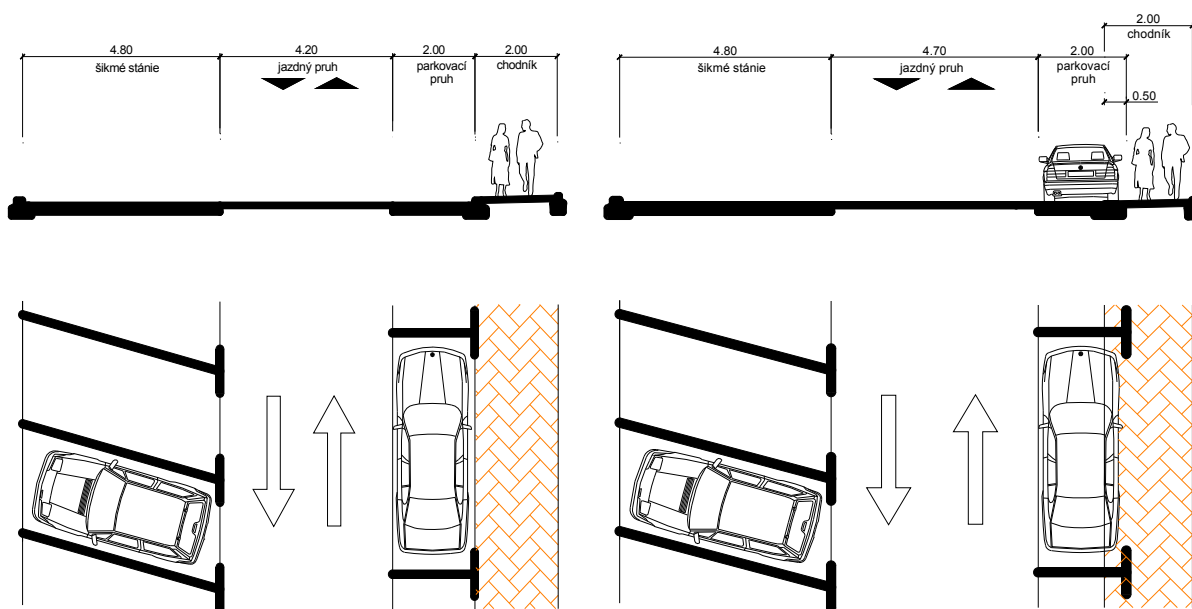
**Návrh 3** (pozdĺžne parkovanie vľavo pri jednosmernej premávke)



Takýto spôsob parkovania navrhujeme na uliciach:

- Narcisova 3 (na úseku, kde nie je vpravo odstavná plocha),
- Slniečná 1 (na úseku, kde nie je vpravo odstavná plocha),
- Slniečná 2 (na úseku, kde nie je vpravo odstavná plocha).

**Návrh 4** (pri obojsmernej premávke šikmé parkovanie vľavo a pozdĺžne parkovanie vpravo, s prípadnou možnosťou parkovania na časti chodníka)



Takýto spôsob parkovania navrhujeme na uliciach Narcisova 2 a Slepá.

## **Dlhodobé riešenie**

### **Šaľa**

V danej lokalite sa vzhľadom na zvýšenie možností zabezpečenia kvality parkovania v centrálnej mestskej zóne navrhujú nasledovné riešenia:

**z hľadiska dlhodobého výhľadu** vybudovanie parkovacích domov v primeranej dostupnosti t.j. do 300 m od CMZ.

**Z hľadiska okamžitého riešenia:** Vytýpovanie oblasti na reguláciu a spoplatnenie parkovania slúžiace v centrálnej mestskej zóne a to formou vyznačenia spoplatnenej zóny s dopravným obmedzením s vydaním parkovacích kariet, príslušným dopravným značením. Riešenie spoplatnenia je možné na základe vydaného nariadenia mesta pomocou parkovacích automatov, prípadne fyzicky predajcami týchto kariet.

**Technické podmienky** pre zavedenie takejto prevádzky sú:

- Realizácia dopravného značenia, ako zvislého tak aj vodorovného,
- Vypracovanie všeobecne záväzného nariadenia obce, ktoré bude definovať hranice zóny a podmienky parkovania, zvýhodnenie parkovania obyvateľov, spôsob kontroly, sankcie za jeho porušovanie, úlohy prevádzkovateľov a povoľovacieho orgánu, podmienky pre dopravnú obsluhu, riešenie otázok vozidiel ZTP osôb a pod.,
- vyčlenenie a určenie zodpovedných kontrolných pracovníkov,
- ustanovenie prevádzkového systému
- stanovenie spôsobu riešenia priestupkov a odvolacieho orgánu.

Vytvorenie platených a strážených parkovísk na uzatvorených plochách, formou Parkoviska s organizovanou premávkou. Výber parkovného je zabezpečený pri vjazde a výjazde z parkoviska. V danom prípade je potrebné zohľadniť skutočnosť, že parkoviská by mali byť strážené 24 hod. denne, resp. v stanovenom čase spravidla od 20.00 do 06.00 otvorené bezplatné pre verejnosť. Stanovenie režimu by podliehalo schvaľovaciemu procesu MÚ Šaľa.

**Technické podmienky** prevádzky takéhoto parkoviska:

- Uzatvorenie parkoviska závorou a oplotením,
- Zavedenie platobného systému,
- Prevádzkový poriadok parkoviska schválený obcou, definujúci práva a povinnosti,
- Dopravné značenie a organizácia parkoviska, schválené aj ODI PZ SR,
- Prístrešok pre obsluhu.



Výhodnosť takých parkovísk sa ukázala tam, kde nie sú vybudované parkovacie domy s garážovými systémami, ide najmä o záruku, že vozidlá nebudú odcudzené a ani poškodené.

### **Šaľa – Veča**

Z hľadiska dlhodobých opatrení je nevyhnutné vybudovanie nových parkovacích stojísk ako aj parkovacích domov. Ide o najúčelnejšie riešenie, ktoré v rámci zaistenia dlhodobých stojísk zabezpečuje plný komfort všetkým účastníkom cestnej premávky, odbúra stojiská dlhodobého charakteru z obytnej zóny a najmä zabezpečí bezpečnosť vozidiel obyvateľov (vykrádanie vozidiel, odcudzenie a pod.).

Z hľadiska vytvorenia sa navrhuje aby boli parkoviská vybudované vo vnútro blokoch na úkor zelene, tak ako je to realizované v súčasnosti (novo navrhnuté parkoviská Hollého, Cintorínska, atď..)

Aj napriek uvedeným aktivitám je pri zohľadnení všetkých okolností predpoklad potreby cca 90 parkovacích stojísk. Z celkového pohľadu je vhodné pri návrhoch parkovacích domov uvažovať s výhľadom do roku 2015 s počtom 150 stojísk.

Pri posúdení dostupnosti cca 300 – 500 m sa javí ako primerané vybudovanie poschodového parkovacieho domu za ČS PHM a bytovkami pri hrádzi Váhu s tým, že bude priestor primerane upravený. Tento návrh nezohľadňuje majetkové vzťahy priestoru.

## Filozofia parkovania vozidiel Podľa STN 73 61 10

Problematika riešenia parkovania v mestách je jednou zo základných prvkov dopravnej obsluhy územia. Pri nedostatočnom dodržaní tejto skutočnosti dochádza k väčšine problémov v oblasti cestnej premávky v meste.

Riešenie problematiky bez charakteristiky prevádzky a daného územia má podstatný vplyv na následne vzniknuté problémy, ktoré sa z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky zdajú byť neriešiteľné a v konečnom dôsledku zapríčiňujú všetky problémy spojené s odstavovaním a parkovaním vozidiel. Prítom pri nekompromisnom trvaní na dodržaní základných požiadaviek na parkovacie plochy z pozície príslušných cestných orgánov sa tento problém eliminuje.

Pri spojitosti tejto oblasti s nedostatkom finančných prostriedkov ako aj majetkových vzťahov na problematiku územia vzniká problém pre príslušné cestné správne orgány.

Základné požiadavky na odstavné plochy sú definované v STN 73 6110, projektovanie miestnych komunikácií, kde je stanovené:

Plošné nároky na parkovanie,

- Doba státia vozidiel, - krátkodobé, dlhodobé
- Odstavné a parkovacie plochy,
- Delenie činností riešeného územia – bývanie, administratíva, obchod, služby, kultúra, škola, stravovanie, ubytovanie a pod.,

Kritéria pre výpočet

- Stupeň automobilizácie – navrhuje sa aby bol stanovený na úroveň 1 : 2,
- Veľkosť obce,
- Poloha riešeného územia v rámci obce,
- Deľba prepravnej práce,

Ide o koeficienty, ktoré svojim spôsobom odrážajú situáciu v mieste stavby a zohľadňujú potreby mesta.

Základným východiskom pre hodnotenie územia je platná územno-plánovacia dokumentácia spracovaná pre sídlo. Pre konkrétny objekt je potrebné spracovať osobitný výpočet, ktorý zohľadňuje vyššie uvedené prvky a je predpoklad, že pri jeho dodržaní nevzniknú v budúcnosti negatívne prvky. Tento výpočet a preukázanie zabezpečenia potrebného počtu parkovísk je nevyhnutné vyžadovať už v územnom konaní.

Uvedená norma uvažuje aj s možnosťou zástupnosti niektorých funkcií z hľadiska výpočtu parkovania tu je ale potrebné k tejto problematike pristupovať veľmi obozretne aby nedošlo k skresleniu požadovaných výpočtov s tým, že v budúcnosti budú chýbať potrebné počty miest.

Súčasne je potrebné vyžadovať preukázanie potrebného počtu parkovacích miest a v prípadoch zmeny funkcie objektu, resp. pri žiadostiach o zmenu podnikateľskej činnosti v objekte, čo má tiež podstatný vplyv na potrebu parkovacích stojísk.

## 2. Cestná hromadná doprava

Z hľadiska krajského nadregionálneho významu predpokladá ÚP VÚC Nitra rozvoj autobusových nádraží vo všetkých okresných sídlach vrátane závodov SAD. Umiestnenie podniku sa uvažuje v krajskom meste spolu s vyšším technickým vybavením pre údržbu. Vzhľadom na postupný prechod cestnej hromadnej dopravy do súkromného sektoru je potrebné riešiť jej koordináciu na okresnej aj krajskej úrovni. V závislosti na rozvoji integrovaného systému hromadnej dopravy a nadväzne na budovanie železnice je potrebné zabezpečiť cestnú hromadnú dopravu pre spojenie sídiel v kraji na hlavné mesto Slovenska, sídlo kraja a okresov, tam kde nie je účinné spojenie železničnou dopravou.

Z pohľadu samotného mesta Šaľa pri posúdení konkrétnych okolností vychádza, že rozloženie MHD je primerané. Problematickou oblasťou sa javí stav a úroveň konkrétnych zastávok MHD. Orientačným prieskumom bolo zistené, že cca 50% zastávok nemá vybudované niky a zastávky sú riešené na komunikácii len pomocou vodorovného dopravného značenia. Na základe uvedeného sa odporúča spracovanie konkrétneho projektu týkajúceho sa obnovy, úprav a rekonštrukcií takýchto zastávok MHD.

## 3. Nemotorová ukladnená doprava

### Pešia doprava

Pešia doprava v rámci mesta Šaľa je na štandardnej úrovni. Pri hlavnej komunikačnej sieti sú vybudované chodníky. Ich stav a úroveň ako i šírkové pomery sú dostatočné. V danej oblasti je potrebné výhľadovo riešiť optimalizáciu kríženia motorovej a nemotorovej dopravy (priechody pre chodcov), najmä z pohľadu posudzovania hlavných peších ťahov v súvislosti s vysokou intenzitou cestnej premávky na ceste I/75.

V danej oblasti je potrebné zvýšiť dôraz pri zabezpečovaní pešej dopravy z pohľadu európskych štandardov a to najmä vytváraním vodiacich pásov pre nevidiacich, bezbarierových nájazdov, najmä pri priechodoch, signalizačných zariadeniach na priechodoch a križovatkách.

### Cyklistická doprava

Z hľadiska cyklistiky v rámci ÚP VÚC Nitra je potrebné uvažovať s rozvojom Považskej trasy pre cykloturistiku vedenej po hrádzi Váhu. Súčasne sa v rámci uvedeného materiálu uvažuje s trasami Šaľa – Diakovce a Šaľa – Duslo.

Okrem uvedených oblastí je nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť aj vnútromestskej cyklistickej doprave a to najmä v rámci povoľovania a budovania nových objektov ako aj konkrétneho riešenia dielčích úsekov v miestach, kde to situácia dovoľuje.

## 4. Negatívne vplyvy dopravy

Údaje o negatívnych vplyvoch viazané k časovému horizontu posledného známeho sčítania cestnej dopravy.

### Hlučnosť

*Sledovaná je hlučnosť z cestnej a železničnej dopravy. Podľa metodiky zobrazovania hlukovej situácie v ÚPD možno orientačne stanoviť pásma ekvivalentných hlukových hladín, ktoré sú stanovené hodnotami:*

- 40 dB(A) - územia prírodných rezervácií,
- 45 dB(A) - územia rekreačných priestorov,
- 50 dB(A) - obytné priestory v sídlach do 5000 obyv.,
- 60 dB(A) - centrá sídelných útvarov,
- 65 dB(A) - obytné súbory pozdĺž hlavnej a základnej komunikačnej siete,
- 70 dB(A) - pre výrobné zóny a centrá SÚ s obytnou zástavbou pozdĺž hlavnej komunikačnej siete.

Územia s hladinou hluku nad 60 dB(A) sú už len podmiennečne vhodné na bývanie.

Stanovenie ekvivalentných hlukových hladín vychádzalo zo sčítania dopravy ÚCHD z r. 1995 podľa "Metodických pokynov na výpočet hladín hluku z dopravy" (VÚVA Brno, 1991).

Tabuľka hlučnosti cestnej dopravy (7,5m od zdroja).

Sčítací úsek	RPDI					
	zaťaženie r. 1995	hluk v dB(A)	zaťaženie r. 2005	hluk v dB(A)	zaťaženie r. 2015	hluk v dB(A)
Okres Šaľa						
81360	5800	71,67	9918	66,76	13456	68,08
81378	3236	69,13	5534	64,22	7508	65,55
82609	1979	65,15	2573	58,91	3404	60,16
82730	1695	64,91	2204	58,72	2915	59,93
82727	2378	66,38	3091	60,18	4080	61,39

Najväčší zdroj hluku z cestnej dopravy predstavujú cesty I. a II. Triedy. Z priestorového hľadiska predstavuje dosah hlukovej hladiny nad 60dB(A) vo voľnej krajine vzdialenosti do 75m. Stanovenie hladiny hluku je podkladom pre návrh dopravných a stavebných opatrení. Pre obmedzenie negatívnych dopadov hluku je potrebné na najzaťaženejších komunikáciách v dotyku osídlenia uvažovať s vybudovaním protihlukových bariér.

### Exhaláty z dopravy

Exhaláty z cestnej dopravy predstavujú dôležitú zložku znečistenia ovzdušia, ich hodnoty však nie sú pravidelne sledované. Hlavné negatívne vplyvy exhalátov sú sústredené do miest a okolia najzaťaženejších komunikácií. Vzhľadom na uvedené je možné preventívne odporučiť vylúčenie poľnohospodárskej výroby v okolí ciest I. a II. triedy (podľa intenzity premávky) do vzdialenosti min.50 m. Obmedzovanie týchto negatívnych javov možno riešiť preferovaním hromadnej dopravy, vybudovaním integrovaného systému hromadnej dopravy v regióne a podporou využívania alternatívnych zdrojov paliva (zemný plyn, propán-bután).

## VII. Dopravný prieskum

V mesiaci jún 2008 (pozri prílohu) bol vykonaný orientačný prieskum intenzity dopravy na cestách z ktorého vychádzajú nasledovné orientačné hodnoty:

Smer:

- Od N. Zámkov – 14 088 vozidiel
- Od Dusla – 5 634,
- Od R 1 – 6 944,
- Od Galanty - 12 954,
- Od Diakoviec – 3 632 vozidiel.

Pri porovnaní získaných hodnôt o intenzite cestnej premávky v priemernom pracovnom dni vychádza, že do mesta a z mesta prejde v oboch smeroch minimálne 43 252 vozidiel.

Z hľadiska predmetnej lokality je rozhodujúci smer od Galanty a od N. Zámkov, t.j. cesta I/75 kde cez uvedený úsek musia prejsť všetky vozidlá smerujúce od západu na východ. Súčasne je uvedený smer priamo stiahnutý do intravilánu obce a pri jeho delení na jednotlivé smery je vedený priamo cez mesto.

Uvedená trasa je ťažisková pre vedenie cestnej dopravy v meste Šaľa a zachytáva prevažnú väčšinu dopravného zaťaženia prechádzajúceho mestom, súčasne zaisťuje celú tranzitnú dopravu a najmä nákladnú dopravu pre všetky smery. Z daného hľadiska možno konštatovať, že ide o kapacitne hraničné zaťaženie dopravného systému v meste.

Vývoj intenzity na cestách v pravidelných päťročných intervaloch sleduje Slovenská správa ciest na vybratých cestných profiloch.

Na základe uvedených údajov je možné ako príklad uviesť hodnoty na vjazde do mesta od Galanty kde pri porovnaní hodnôt zaťaženia za 24 hodín v priemernom pracovnom dni spolu pre oba smery jazdy vychádza nárast oproti roku 1990 k orientačnému prieskumu z júna 2008 o cca 250 %, čo pri zohľadnení skutočnosti, že cesta zostáva v pôvodných parametroch ide o stav, ktorý možno hodnotiť ako kritický.

Zloženie dopravného prúdu je štandardné a to najviac je osobných motorových vozidiel cca 52 %, potom nasledujú nákladné vozidlá s 38 % a ostatní účastníci cestnej premávky.

## **VIII. Rozbor vstupných údajov a ich posúdenie z pohľadu predchádzajúcich koncepcií**

Hlavnú dopravnú kostru riešeného územia predstavujú cesty I., II a III. triedy s výrazným centrickým smerovaním k Nitre a Galante (Bratislava).

*Cestnú dopravu zabezpečuje v smere:*

- **západ – východ** cesta I/75 Sládkovičovo – Galanta – Šaľa – Nové Zámky
- **sever – juh** sú to cesty
  - II/573 Šoporňa – Šaľa – Vlčany – Kolárovo – Komárno, ktorá sa napája nad Šoporňou na cestu I/51 (zaradenú do medzinárodnej trasy E 571) a
  - II/562, spájajúca okresné mesto Šaľa s krajským sídlom Nitra.

Na zaistenie zvýšenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky bol vypracovaný projekt (*Ing. Ján Morávek, CSc.*) **na dočasné riešenie problematiky s upravením organizácie dopravy na jednotlivých križovatkách**. Najvýraznejšia úprava bola zrealizovaná tým, že došlo k zjednosmerneniu ulice Kráľovská a smer od Galanty je vedený po tejto ulici, čím sa intenzita cestnej premávky rozložila na dve ulice. Ide o dočasné riešenie vytvorené pomocou montovaných dopravných zariadení, ktoré čiastočne rieši jednu vetvu križovatky Štúrova – ul. SNP. Pritom ale v križovatke Kráľovská – SNP je vytvorený nebezpečný dopravný uzol s nedostatočným rozhľadom, ktorý má za následok vznik dopravných kolízií a dopravných nehôd.

Vzhľadom na skutočnosť, že prieťah cesty I/75 mestom Šaľa v celom koridore má nedostatočnú kapacitu sa tieto skutočnosti prejavujú aj na kapacite a priepustnosti jednotlivých križovatiek a samozrejme aj mostu cez Váh, ktorý je jedinou spojnicou Šaľa – Veča, čím dochádza k vytvoreniu tzv. lievika, v ktorom sa stretáva ako tranzitná doprava tak i individuálna a je determinujúcou pri posudzovaní celej dopravnej infraštruktúry v meste Šaľa.

Akéoľvek riešenie dopravnej infraštruktúry mesta je naviazané na prejazdnosť uvedeného úseku – most cez Váh a z hľadiska vývoja do budúca sa javí ako dočasné.

V súčasnej dobe je na základe spracovaných rozborov, analýz a návrhov (Ing. J. Morávek, CSc., – rok 2003) **zrealizovaná organizácia dopravy na stávajúce podmienky optimálne**. Zohľadňuje reálne možnosti riešenia problematiky a vzhľadom na konkrétny stav komunikačnej siete v meste.

Na základe uvedeného nie je potrebné realizovať nové krátkodobé opatrenia, okrem štandardných ako je zvyšovanie komfortu v rámci komunikačného systému, pravidelnej a kvalitnej údržbe komunikácií, dopravného značenia a vytvárania priestoru pre základné funkčné vlastnosti komunikácií.

### **IX. Návrh riešenia na základe zistených rozborov**

Na základe uvedených a definovaných vzťahov sa výhľadovo do roku 2015 pre zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a skvalitnenie dopravnej infraštruktúry v meste Šaľa navrhuje :

#### ***Okamžité opatrenia:***

Organizáciu dopravy na hlavných cestných ťahoch ponechať v stávajúcom stave s tým, že :

- Vybudovať novú okružnú križovatku – Kráľovská (v súčasnosti prebieha územné konanie),
- Realizovať opatrenia na ochranu chodcov v miestach priechodov pre chodcov najmä na ceste I/75 a ostatných významných cestách,
- V rámci povoľovacieho správneho konania nových objektov venovať zvýšenú pozornosť konkrétnym pripájania objektov na hlavnú komunikačnú sieť a zabezpečenia dostatočného počtu parkovacích miest s určením stupňa motorizácie min. 1 : 2,5.
- Priebežne - lokálne riešiť vznikajúce nehodové lokality (tzv. black spot), najmä v oblasti hlavných cestných ťahov pomocou úprav dopravného značenia, využívania dopravných zariadení a prvkov.
- Prepracovať pasport dopravného značenia na nové podmienky a situáciu vykonaných zmien v organizácii dopravy.
- Spracovať rozbor stavu , kvality a umiestnenia zastávok a návrh na ich úpravy vrátane príslušných projektových dokumentácií
- Postupne obnoviť a doplniť dopravné značky a to v zmysle nového zákona o premávke na pozemných komunikáciách.

#### ***Dlhodobé opatrenia:***

- Na trase I/75 vybudovať obchvatu mesta Šaľa s novým premostením rieky Váh. Realizácia sa navrhuje v dvoch alternatívach a to po severnej strane sídelného útvaru v dĺžke 9,1 km, resp. vedením trasy medzi Kráľovou nad Váhom a Šaľou v dĺžke 4,15 km. S nadväznosťou na vybudovanie obchvatu obce Trnovec nad Váhom v dĺžke 3,2 km. Z navrhovaných alternatív sa z hľadiska dopravnej obsluhy javí výhodnejšou kratšia alternatíva, ktorá môže lepšie zabezpečiť obsluhu

jednotlivých sídiel v priestore okresného mesta a je z hľadiska investičných nákladov výhodnejšia.

- Vzhľadom na vysoké dopravné zaťaženie cesty I/75 je potrebné uvažovať s potrebou protihlukových opatrení v dotyku zástavby. Najzaťaženejší úsek je od križovatky s II/573 po mestskú časť Veča, kde podľa dopravného zaťaženia nadobúda ekvivalentná hladina hluku hodnotu 71,38 dB(A). Pritom pri hodnotách nad 60,0 dB je bývanie v takomto priestore možné len podmienene. Trasu I/75 je potrebné uvažovať v kategórii S11,5/60(80) vrátane úseku Šaľa – Nové Zámky s možnosťou výhľadového rozšírenia na kategóriu S22,5/60(80) podľa nárastu výhľadového zaťaženia (úsek Galanta – Šaľa).
- Vzhľadom na nárast významu cesty II/562 túto upraviť na kategóriu S11,5/80.
- Cestu II/573 upraviť na výhľadové šírkové usporiadanie v kategórii S9,5/80
- Cesty III. triedy upraviť v šírkovom usporiadaní podľa kategórie S7,5/60.
- Vybudovať cyklistické trasy Šaľa – Diakovce a Šaľa – Duslo,
- Po vybudovaní obchvatu vytvoriť cyklistické chodníky v rámci mesta tak aby došlo k segregácii motorovej a nemotorovej dopravy.
- Zrealizovať rekonštrukciu zastávok MHD.

## **X. Pasport dopravného značenia**

Súčasťou uvedeného materiálu je aj spracovanie pasportu dopravného značenia. V súvislosti s jeho spracovaním boli zmapované zvislé dopravné značky v rámci mesta a zisťovaná ich správnosť umiestnenia, stavu a kvality.

Celkovo vychádza, že stav na cestách I., II., a III. Triedy z hľadiska kvality, správnosti umiestnenia je na primeranej úrovni. V rámci miestnej komunikačnej siete je stav horší. Sú použité dopravné značky, ktoré nezodpovedajú príslušným STN a to najmä z hľadiska vyhotovenia. Základnou problematickou oblasťou je, že nie je použitá predpísaná fólia pri dopravných značkách upravujúcich prednosť v jazde ako sú Hlavná cesta, Stoj daj prednosť v jazde, Stop daj prednosť v jazde, dopravné značky označujúce priechod pre chodcov a železničné priecestia.

V tejto oblasti vychádza, že cca 25 % dopravných značiek by malo byť vymenených a ďalších cca 8 % doplnených, pretože v zmysle pravidiel umiestňovania dopravných značiek chýbajú.

Po posúdení stavu organizácie cestnej premávky v súvislosti s dopravným značením sa navrhuje a v pasporte dopravného značenia sa prejavuje nasledovné:

- zmena – úprava dopravného značenia na križovatke SNP – Štúrova a to tak, že v smere ku Kráľovskej bude len ľavé odbočenie a rovný smer bude zlúčený s pravým odbočením. Uvedené si vyžiada zmenu signálnych plánov, zmenu vodorovného a zvislého dopravného značenia.
- Vytvorenie obytných zón v miestach, kde to situácia dovoľuje s tým, že sa v nich ponechá zóna bez dopravných značiek s využitím pravidla prednosti s prava. V daných zónach je

priamo pravidlami cestnej premávky určené správanie účastníkov cestnej premávky. Navrhuje sa po určitej dobe vyhodnotiť toto opatrenie a v prípade potreby zrealizovať čiastočné prvky ukludnenia dopravy ako napr. dopravné prahy, a pod.

Podrobnejšie pozri výkresovú dokumentáciu.

*Použitá literatúra:*

1. *Územný plán VÚC Nitra,*
2. *Cesta I/75, Šaľa – obchvat – Správa o hodnotení podľa zákona č. 24/2006 z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie – zhotoviteľ ENVICONSULT, s.r.o. (november 2006),*
3. *Šaľa riešenie statickej dopravy v MČ Veča – spracovateľ Žilinská univerzita, Stavebná fakulta, Katedra cestného staviteľstva (október 2004),*
4. *Územný generel pre oblasť dopravy v meste Šaľa – Ing. Ján Morávek CSc., a kolektív – október 2003*