

Pripomienkovacie konanie na ÚGD Šaľa

P.č.	otrázka od:	znenie otázky	odpoveď spracovateľa	poznámka
1	Ing. Szekeres	<p>chýbajú niektoré návrhové časti, napr. spracovanie viacerých variantov riešenia, železničné priecestia nie sú riešené mimoúrovňovo, chýba swot analýza, nie sú určené kritické body dopravnej situácie, nie je spracovaný variant, čo sa stane, ak sa nebude riešiť severný obchvat a v budúcnosti v r. 2040, južný obchvat. Odporučiť postupnosť krokov, podľa ktorých bude mesto postupovať pri strategickom plánovaní, aby sa vyhlo dopravným kolapsom.</p>	<p>proces spracovania ÚGD podliehal aj výsledkom z pracovných rokovaní s vedením mesta ako aj s odbornými vedúcimi pracovníkmi územného plánu a dopravy. Usmernenia vychádzali s dopĺňaním podkladov zo strany mesta a vytvoril sa ucelený prehľad pripravovaných investícií na území mesta. Takto sa konkretizoval postupný rozsah rozvoja mesta. Z týchto príčin sa ustúpilo zo základného zadania vo variantných riešeniach a preto aj SWOT analýza je zbytočná, pretože nemajú sa ako porovnávať tradičné varianty riešenia - nulový, reálny a optimistický. Mesto má jasný konkrétny rozvoj a variantné riešenia nie sú potrebné pre teoretické posúdenie. Problematika obchvatu mesta Šaľa, ktoré podliehalo vyjadreniam MDV SR a MŽ SR je jasná a pre výhľadové obdobie, variant bez obchvatu nemá opodstatnenie posudzovať. Pre výhľadové riešenia sa odporučilo, aby sa posúdil severný variant obchvatu mesta a vo výhľade sa vložil južný obchvat a tieto sa navzájom porovnali a tak určili disporporcie. tieto sú zdokumentované. Kritické body mesta Šaľa sú významné už zo súčasného stavu (celý priesťah I/75) a vo výhľade potreba južného obchvatu práve poukazuje z dôvodu nárastu dopravy na I/75 ako aj zo smeru cesty II/573 a cesty III/1366 potrebuje predchádzať dopravným</p>	
			<p>kolapsom v meste. Preto spracovateľ odporúča, aby sa do záväznej časti ÚPN dostal aj južný obchvat čím bude strategicky definovaný. Železničné priecestia musia byť na medzinárodných hlavných trasách, podľa EÚ, riešené mimoúrovňovo s cestnou sieťou. Táto problematika je definovaná a jasná a je v zodpovednosti ŽSR. Spracovateľ nepovažoval za významné, toto navyše zdôrazňovať v ÚGD, ak je táto problematika systémovo nastavená nie len na národnej úrovni, ale až na úrovni EÚ.</p>	
2	Ing.arch. I.Pleidel	<p>-vyšpecifikovať konkrétne odporúčania spracovateľa, zoznam krokov, v ktorom by sa určila postupnosť a priority komplexného dopravného riešenia.</p>	<p>v závere každej kapitoly sa uvedie odborný názor, odporúčanie spracovateľa k danej problematike. Postup pri komplexnom dopravnom riešení nových investícií sa nachádza v prílohe 12.4.</p>	

3	Ing.arch. I.Pleidel	-riešenia, odporúčania a odborný názor spracovateľa uvedený v ÚDG, by slúžil mestu pri argumentácii, ako opora pri posudzovaní investičných zámerov, a tiež ako odborná podpora pre stavebný úrad pri rozhodovaní v jednotlivých správnych konaniach.	v závere UGD sa definujú požiadavky, ktoré sa odporúčajú pre investorov z hľadiska riešenia dopravy, pred schválením investičného zámeru. Tieto kroky a obsah musí splniť každý investor. Postup pri komplexnom dopravnom riešení nových investícií sa nachádza v prílohe 12.4.	
4	M.Políček	doplniť konkrétnejšie spracovaný systém organizácie dopravy, napr. vyznačené odporúčania jednosmeriek, systém značenia parkovísk a pod.	ÚDG rieši strategické úlohy v rozvoji mesta z hľadiska dopravnej infraštruktúry a dopravných služieb v oblasti verejnej dopravy a alternatívnych druhov dopravy. Úlohou generelu nie je riešiť problematiku organizácie a regulácie dopravy. Táto problematika sa rieši podľa TP 054 INŠTRUKCIA O DOPRAVNO-INŽINIERSKEJ DOKUMENTÁCIÍ, kde sa definuje pre každú úroveň riešenej problematiky obsahy PD či štúdií. Činnosti, ktoré sú v otázke rieši potom buď Štúdiá organizácie a riadenia dopravy, Ročný projekt organizácie a riadenia dopravy či Operatívne návrhy organizácie a riadenia dopravy. Je to v kompetencii mesta a v rámci prípravy každoročného rozpočtu môžu byť tieto dokumentácie k dispozícii.	
5	Ing. T.Meszáros	-do kapitoly 3.6.7, doplniť digitálne výkresy križovatiek v čo najväčšom rozlíšení (formát A2) s príslušnými vrstvami (analýza, posúdenie, návrh) a doplniť konkrétne odporúčania ako riešiť niektoré kritické križovatky,	úlohou UGD nie je podrobne riešiť polohopis a veľkú mierku križovatiek napr. v mierke 1:1000, 1:500. už vôbec nie digitálne výkresy križovatiek. Tieto majú byť súčasťou pasportu miestnych komunikácií a majú byť súčasťou mestského Geografického informačného systému. Posúdenie križovatiek v úrovni strategického dokumentu ÚGD sa vykonali podľa TP 102 pre súčasný ako aj výhľadový stav, aby sa preverili navrhované strategické riešenia. Podrobné posúdenie však nieje súčasťou ÚGD.	
6	Ing. T.Meszáros	-doplniť prehľadný výkres s kritickými bodmi, dopravnými uzlami pri odhadovaných intenzitách pre r.2025 až 2040 a uviesť odporúčanie spracovateľa	pri analýze súčasného stavu sú v kapitole 3.6.7. podrobne preukázané zaťaženia intenzity dopravy na vstupoch (ramenách) križovatky. Z nich sa tvoril dopravný model súčasného stavu, ktorý je dokladovaný. Záver kapitoly usmerňuje odporúčaniami, ktoré opisujú hlavné dopravné ťahy. Z nich logicky vyplýva potom aj problém pre všetky križovatky, ktoré sú na tejto trase.	

7	Ing. T.Meszáros	-doplniť odporúčenie možnosti budovania južného obchvatu na etapy –určenie prioritizácie etáp	toto je v návrhovej časti ÚGD dokumentované.	
8	Ing.arch. V.Becker	v kapitole 3.6.7 doplniť grafický návrh spracovateľa v celkovej návaznosti na dopravu v danom území, vyriešiť dopravnú situáciu na exponovaných uliciach Kráľovská a Štúrova, keďže sú to komunikácie I.triedy s vysokou dopravnou intenzitou	Úlohou ÚGD nie je vyriešiť dopravnú situáciu súčasného stavu v exponovaných uliciach. Toto sa má riešiť v inej dokumentácii. ÚGD upozornilo v analytickej časti na nedostatky a mesto Šaľa ich bude systémovo riešiť v ďalších krokoch v príslušnej PD, či štúdií organizácii a regulácii dopravy.	
9	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	Obrázky a výkresy sú v nízkom rozlíšení, nedajú sa zväčšiť v čitateľnom rozlíšení, pri zväčšení sú nečitateľné.	výkresy sú k dispozícii v elektronickej forme na oddelení územného plánu. Základný rozmer výkresov v elektronickej forme je vo formáte A1.	
10	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	Výkresy s komunikáciami a s intenzitami (obr.348-366) , v tlačenej forme zvlášť, ale ani v digitalnej, nevidieť niektoré navrhované križovatky, mnohé sú prekryté číslami intenzít	obrázky v elektronickej forme dokumentácie možno zväčšovať a čísla sú potom čitateľné. Pri štúdií detailov je tento spôsob prijateľný. Netreba zbytočne obrázky zväčšovať a tlačiť. Dokonca výrez, ak ho potrebuje iný čitateľ/záujemca si môže vykonať z obrázka a vytlačiť. Spracovateľ už viac ako 15 rokov vo svojich dokumentáciách nevytvára veľa príloh v tlačenej forme lebo nie sú efektívne.	
11	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	v textovej časti ÚGD sú ťažko čitateľné napr. obrázky č.190,191,193,194, 352 až 359, v obrázkoch popis intenzít zakrýva sieť komunikácií, nie je vidieť križovatky	v kartogramoch siete pozemných komunikácií celých území sú dôležité zobrazit' rezy komunikácií s intenzitami dopravy. V týchto výkresoch nie sú súčasťou križovatky. Križovatky sa dokumentujú kartogramami zaťaženia samostatne a tie slúžia pre podrobnú projektovú dokumentáciu. Nie sú súčasťou ÚGD.	
12	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	Pomohol by prehľadný výkres komunikácií, križovatiek, zástavby, bez intenzít, vo väčšom rozlíšení, ktorý sa dá čitateľne zväčšiť, napr. ako ste zaslali pri Zozname investícií – kde je vidieť jednotlivé komunikácie aj s križovatkami	tieto sú dokladované novými grafickými výstupmi vo formáte A1. Základných výkresov je 5.	
13	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	kapitola 3.5 - niektoré obrázky grafov sú neúplné, časť grafu je odrezaná , napr.graf na obr.č.94	Obrázok je v poriadku. Obrázok popisuje časovú medzeru pod 12 s. Preto je len tak "málo zobrazené", pretože intenzita dopravy dosahuje nízke hodnoty a časových medzier pod 12 s na danom reze nie je veľa.	
14	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	Výkres č.5 – Typy ulíc - Časti ulíc: Jesenského, Hospodárska, Dolná, (vid UPN mesta Sala, ZaDč.6 – 4 Komplexný výkres), nie sú len bytové individuálne ulice, okrem bývania sa tam nachádzajú aj prevádzky, v zmysle UPN	Na Jesenského ul. je zanedbateľné množstvo prevádzok, vo väčšine sú tam RD. Na Hospodárskej ulici sa nachádzajú prevádzky, ktoré majú parkovanie na vlastnom pozemku (štadión, benzínka). Dolná ul. má zmenenú funkciu na multifunkčnú.	

15	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	Výkres .č.12 – Komplexný výkres - Plánovaná zástavba - pre prehľadnosť zosúladiť s očíslovaním Rozvojových plôch – podľa obr. 338/str.170	nová príloha č. 1	
16	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	Tabuľka č.85/str.184 – Nové investície, v bode č.21 investícia LP-Kráľová sa jedná o lokalitu „Šalianska tabuľa pri Kráľovej“?, potom chýba v grafickom zobrazení, vo výkresoch a obrázkoch	LP Kráľová ako ľahký priemysel nemôže byť zaradený ako IBV.	
17	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	-k tabuľke č.85/str.184 priradiť obrázkov s vyznačením lokalít, ako to bolo zaslané v pracovných materiáloch. Iba na základe tabuľky nie je jasné, o ktoré lokality sa jedná	je priložený	
18	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	-Zosúladiť tab.č.85/str.185, vyznačenie lokalít vo výkrese č.12, vyznačenie lokalít v obr. č.338 /str.170 a popis na str. 169	je priložený	
19	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	-v obr. č. 344,346,347,338, 352 až 359 vyznačené plochy plánovanej zástavby vyznačiť jednotnou farbou, bez zobrazenia farebnej grafiky investičných zámerov, napr. nová Veča – časť Večianska tabuľa ešte nie je schválený investičný zámer, je to iba ideový zámer, v súčasnosti prebiehajú ZaDč.7 UPN mesta, ktoré zahŕňajú aj túto lokalitu.	upravené	
20	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	Kapitola 3.6.3 - -nečitateľný obr. 194 / Str.91	obrázok má len súvislosť s tabuľkou 58, aby bolo zrejmé, kde sa na sieti PK križovatka nachádza	
21	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	tab. č.58/str.91 – omyl – je križovatka č.14 riadená? I/75- Švermova-Kráľovská	opravené	
22	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	Kapitola 3.6.7. - Chýba Zoznam posudzovaných križovatiek, prehľadný výkres s vyznačením križovatiek, pre ktoré sú uvádzané kartogramy	je v prílohe	
23	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	aké označenie prislúcha križovatkám A,B,C,D...podľa tab.č.58/str.91?	upravená tabuľka, ide o rezy na pozemných komunikáciách	
24	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	čísla vo viacerých kartogramoch križovatiek sa prekrývajú napr.: Str.94 križovatka D – prekrývajú sa čísla intenzít	to je problém softvéru - pri rovnakej mierke možno upraviť obrázky len pre vstup	
25	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	Str.96 križovatky F,G – sú rôzne križovatky, majú rovnaké kartogramy, nesprávne uvedený názov križovatky obr. č.205	opravené	

26	Ing. Z.Hrubá, referent IČ	Kapitola 3.9.2/Str. 136 – uviesť názorný príklad, grafický návrh, prebudovania exist.parkovísk na jednoduchú formu HG	príkladov je niekoľko a spracovateľ nechce predikovať, ktorý variant je vhodný. Napr. podzemné/nadzemné kruhové automatické garáže (finančne náročné), výťahové automatické garáže stojiská na čelách obytných budov - panelové domy - príklad Žilina, prebudovanie pozemných parkovísk na 1-podlažné otvorené parkoviská (prekrytie ako HG s uzatvorením a filozofiou prenájmu alebo kúpy stojiska), +1 podlažie prístupné podľa zásad parkovacej politiky ap.	
27	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	zhotoviteľ pracoval iba s číslami, ktoré získal, realita je celkom iná odlišná - nakoľko sa pohybujem v štvrti Orechová - nesedia tabuľky o počtoch vozidiel - je to štatistický fakt, vozidlá sú na firemnej adrese, možno na adrese detí, rodičov, na adrese firmy v BA.	spracovateľ vykonal dopravný prieskum v čase, ktorý sa oznámil MÚ. Navyše sa vykonal nábor sčítačov, ktorí mohli byť priamo obyvatelia mesta či študenti (spolupráca priamo s poslancom MZ). Tým, že skoro žiadna ulica nemá vyznačené vodorovným značením počet parkovacích stojísk, nemožno objektivizovať presný počet. Tento stav sa musí riešiť podrobnou projektovou dokumentáciou pre samotné riešenie zóny parkovania ako súčasť parkovacej politiky mesta.	
28	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	pre autentickosť, že sa jedná o materiál pre SA by som doplnila zopár foto typických ulíc či školská, obytná, vnútrobloková sídlisková či SNP bulvár - naznačený funkčný rez, profil návrhu, prípadové štúdie zo zahraničia...Trebárs ulice Vinohradnícka, Záhradnícka, Družstevná, Školská, Agátová, Jesenského, SNP, Vlčanská, Dolná....Kráľovská, Štúrova	Fotodokumentácia sa nachádza v časti verejné priestory, ale nebola priradená do konečného dokumentu. Fotodokumentácia by obsahovala niekoľko desiatok dodatočných strán už aj tak rozsiahlej správy ÚGD.	
29	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	chýba mi sociálna dimenzia materiálu, mentálna mapa ako pociťujeme ulice, modelové správanie sa generácií demografické údaje - koľko ľudí dochádza za prácou do BA, GA, NR, NZ....	ÚGD a jej osnova je definovaná v TP 054. Demografia sa získavala z oficiálnych podkladov mesta a Štatistického úradu SR. Vzorka anketového prieskumu, ktorú spracovateľ vykonal sa týka predovšetkým základných údajov o doprave a prepraných zvykoch a vzťahoch obyvateľov. Z tejto vzorky však nemožno generalizovať celé mesto. Podrobná sociálna a mentálna mapa nie je predmetom ÚGD. Mesto Šaľa si môže špeciálne realizovať prieskum, ktorý bude orientovaný na špeciálne socio-demografické správanie sa obyvateľov mesta.	
30	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	chýbajú mi návrhy, prípadové štúdie ako riešiť terajšiu situáciu bez obchvatu - skúsenosti zo zahraničia bicykel, kolobežky je pre domácich, tí čo pracujú v SA, študujú, chodia do školy, sú na dôchodku, sú na materskej....chorí, invalidní	Podľa TP 054 sa táto problematika rieši v iných dokumentáciách a nie v ÚGD. Prípadové štúdie, ak sú vypracované môžu sa ich výsledky premietnuť do ÚGD. Nie naopak a pri existencii takýchto štúdií mesto si môže vytvoriť vlastný systém.	

31	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	chýbajú mi nové myšlienky, podnety, inovácie - trebárs ako riešia v Čechách, Rakúsku, Maďarsku, Poľsku - je to rýdzo technický materiál - mesto je živý organizmus pre ľudí...	spracovanie ÚDG vychádzalo z najnovších poznatkov vo svete. Literatúra je bohatá. Základný odkaz, kde možno porovnať výstupy obsahu a predmetu ÚGD možno nájsť na https://www.vtpi.org/tdm/index.php . Predmet predloženého ÚGD vychádzal z intencií Nového urbanizmu (New Urbanism) a Rozumného rastu (Smart Growth).	
32	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	lávka cez Váh, železničné podjazdy, nadjazdy, profily, možnosti, nové pešie zóny, pešie ulice, pešie vnútrobloky, ako reštrukturalizovať hromadné garáže - radové, brownfieldy...	lávka - neriešila sa, železnica - pozri odpoveď 48, v meste Šaľa sme nenašli možnosť nových ucelených peších zón (dĺžky nad 150 m), vnútrobloky - úloha iného stupňa PD, HG - pozri odpoveď 26.	
33	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	ako riešiť typické obytné ulice - návrhy pre stavebné úrady - predzáhradka, dom, zelený pás, stromoradia, dve garáže, dve parkovacie miesta, cyklisti, kde má stáť návšteva, kde domáci, aby boli zachované parametre prejazdu aj veľkých nákladných áut - smetiarske, požiarnici, či nákladné autá a mechanizmy - na každej ulici sa stavia, prestavuje....	Obytné ulice sú vyriešené v kapitole 4.1.1. Bytové ulice, kde sú uvedené príklady a potrebné opatrenia. Podrobné riešenia nie sú predmetom ÚGD.	
34	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	ako riešiť školské ulice ZŠ, MŠ a školské lokality - deti sa nosia aj z okolitých dedín do SA, kumulácia áut, detí, rodičov, pešie, na bicykloch, na kolobežkách - trebárs nové návrhy - nové príjazdy, odstránenie plotov - Družstevná, Školská, Murgaša....čo nová ulica pri CVČ	Školské ulice sú vyriešené v kapitole 4.1.3. Základné zásady a potrebné opatrenia sú dokumentované v správe.	
35	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	starý násyp - nefunkčný - stará štúdia - zámery - dať k starému násypu garáže???	otázka je nezrozumiteľná. Spracovateľ nevie reagovať.	
36	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	ostrovy tepla - mesto - ako tieniť ulice, eliminovať klimatických dopady- zeleň, stromy, aleje, ochladzovanie ciest, nové technické riešenia, ako zazeleniť - kruháče, nový zámer šopingu v CMZ - Mlyn, názor k novým zamýšľaným lokalitám na Veči, v SA, v konurbácii SA smer Kráľová, Dlhá...Trnovec	Mesto Šaľa detaily môže riešiť prípadovými štúdiami, štúdiami realizovateľnosti a inými stuňami PD. Základné zásady tvorby mestských komunikácií spracovateľ uviedol v správe.	

37	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	chýba mi názor na pešiu zónu - časť parkovisko - veľa asfaltu, veľa plechu, veľa horúčavy, čo kolízne body, neuralgické momenty, bezpečnosť, čo obrazy mesta z pohľadu vodiča? čo retardéry, spomaľovače, čo vlnovkovité prejazdne ulice, vkladanie zelene...	detailsy nie sú predmetom ÚGD. Možno ich riešiť samostane v príslušných požadovaných detailoch v iných stupňoch PD prípadne v štúdiách.	
38	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	hlavným problémom je nedostatok pracovných príležitostí v SA, nutnosť mať auto, chodiť na stanicu, nutnosť mať firemné auto...zmeny pracovnej doby, homeoffice, špičkové zápchy, lievik most	bez komentára	
39	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	materiál mi príde diskriminačný voči ženám, matkám, vodičkám, deťom, seniorom, invalidom a ohrozeným skupinám....odviezť deti do školy, škôlky, polikliniky, po lekároch, uháňať do práce v NR, BA, po nákupoch, za starými rodičmi, hľadať miesto na parkovanie....a pohľad z druhej strany chodca a jeho bezpečnosti, cyklistu, kolobežkára, vozíčkára, malých pobežujúcich detí, pomalších starkých s paličkami	bez komentára, ide o subjektívny názor, ktorý nemá odozvu v predmete ÚGD.	
40	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	žiaden legálny nápad ako odkloniť dopravu, ako riešiť kyvadlovú dopravu, ako nepreťažovať most, ako rozložiť dopravu, aké benefity pre tých, čo cestujú MHD	bez komentára	
41	Ing.arch. Belzárová – členka komisie ÚPVD	aké sú výstupy pre rozhodovanie stavebných úradoch, obstarávanie ÚPD, regulovanie dopravy ai...	ÚGD je územno-plánovací podklad k ÚPN.	
42	Ing.arch. Jarabica – spracovateľ ÚPN m. SA	Preštudoval som generel dopravy a k obsahu nemám zásadné pripomienky. Je to podklad pre podrobnejšie projektové stupne v zmysle doporučení uvedených pre jednotlivé oblasti dopravy.	bez komentára	
43	Ing.arch. Jarabica – spracovateľ ÚPN m. SA	Uvádzam postrehy, ktoré ale nie sú podmienkami pre dopracovanie, respektíve doplnenie obsahu dokumentácie - sú informatívne pre zadávateľa:	bez komentára	
44	Ing.arch. Jarabica – spracovateľ ÚPN m. SA	v grafickej prílohe v dokumentácii generelu kde sú vyznačené rozvojové zámery mesta podľa ÚPNO, sú nezrovnalosti:	podklady na investičné projekty spracovateľ dostal z mesta. Spracovateľ nerieši nezrovnalosti. Vychádza z podkladov, ktoré má k dispozícii a tie zapracoval do ÚGD.	

45	Ing.arch. Jarabica – spracovateľ ÚPN m. SA	pri Vlčanskej ceste je vymedzená lokalita 13, ktorá v ÚPNO nie je, nie sú zakreslené všetky výrobné rozvojové územia napr. pri Diakovskej ceste,	bez komentára	
46	Ing.arch. Jarabica – spracovateľ ÚPN m. SA	časti Veča nie sú zakreslené zámery medzi cestou do Dlhej nad Váhom a navrhovanou preložkou cesty I/75)	bez komentára	
47	Ing.arch. Jarabica – spracovateľ ÚPN m. SA	formálne by malo mesto zvážiť či v prílohách dokumentovať lokalitu Veča juh vo vykreslovaní "pracovnej štúdie" Profinexu - ak táto lokalita nebude prijatá v ZaD ÚPNO - maximálne vyjadriť toto územie iba ako územnú rezervu pre rozvoj (územné rezervy sú uvedené v grafických prílohách - modrošedá grafika - doručených samostatnou prílohou v e-mailoch, tie som v dokumente generelu nenašiel)	bez komentára	
48	Ing.arch. Jarabica – spracovateľ ÚPN m. SA	nepostrehol som v dokumentácii ako sú riešené kríženia ciest so železnicou - úrovňovo alebo mimoúrovňovo (graficky nie sú vyjadrené podjazdy alebo nadjazdy)	Železničné priecestia musia byť na medzinárodných hlavných trasách podľa EÚ riešené mimoúrovňovo s cestnou sieťou. Táto problematika je definovaná a jasná a je v zodpovednosti ŽSR. Spracovateľ nepovažoval za významné, toto navyše zdôrazňovať v ÚGD, ak je táto problematika systémovo nastavená nie len na národnej úrovni, ale až na úrovni EÚ.	
49	Ing.arch. Jarabica – spracovateľ ÚPN m. SA	prínosom pre dopravu v meste (ukľudnenie dopravy a obmedzenie tranzitnej dopravy) bude zrealizovanie nového cestného mosta v jeho optimálnej dostupnosti od mesta - jeho realizácia sa predpokladá v rámci preložky I/75	bez komentára	

50	Ing.arch. Jarabica – spracovateľ ÚPN m. SA	-z posúdenia trás cyklo dopravy a pešej dopravy nevyplývala potreba na riešenie nezávislého cyklo-pešieho koridoru v prepojení cez rieku Váh? možno niekde v polohe rekreačného priestoru v južnej polohe od jestvujúceho cestného mosta?	Pri analýze zloženia dopravného prúdu v meste Šaľa, cyklisti predstavujú len 4%. Z tohto dôvodu by bolo neefektívne budovať nový objekt, ktorý by bol výlučne len pre cyklistov alebo chodcov.	
51	Ing.arch. Jarabica – spracovateľ ÚPN m. SA	K požiadavkám a otázkam poslancov, ktoré odzneli na pracovných stretnutiach a pri prezentácii sa nevyjadrujem. je na zvážení mesta a spracovateľa do akej miery a rozsahu budú predmetom doplnenia a úpravy dokumentácie	bez komentára	
52	Ing.arch. I.Pleidel –zmluvný mestský architekt	Materiál UGD som si prezrel, v rámci časových možností, sústrediac sa hlavne na návrh opatrení pre ďalší vývoj dopravného systému v meste Šaľa a možnosť použitia výstupov UDG pre prípadnú aktualizáciu ÚPN mesta Šaľa.	bez komentára	
53	Ing.arch. I.Pleidel –zmluvný mestský architekt	Ako 1. pripomienku musím uviesť, že bolo naozaj škodou, že sme ani ja, ani spracovateľ ÚPN mesta Šaľa, neboli účastní procesom definovania zadania na spracovanie UDG, aby sme mestu pomohli odborne naformulovať požiadavky pre obsah a rozsah spracovania UGD ako územnoplánovacieho podkladu (UPP) pre prípadnú ďalšiu aktualizáciu (ZaD) ÚPN mesta Šaľa.	bez komentára	
54	Ing.arch. I.Pleidel –zmluvný mestský architekt	Môj názor, človeka s vyše 30 ročnou praxou v ÚP, v štát. správe, ako spracovateľa ÚPD i ako zmluvného mestského architekta od r. 2001 je, že v rámci analytickej časti a prieskumov, ide o bohatý materiál s množstvom údajov, ku ktorých využiteľnosti sa neviem celkom vyjadriť, ale predpokladám, že budú, resp. môžu byť podkladom pre návrh ďalších riešení v ÚPD, alebo jednotlivých priestorov, resp. priestorovo - funkčných celkov v meste.	bez komentára	
55	Ing.arch. I.Pleidel –zmluvný mestský architekt	Čo sa týka výstupov - návrhov, koncepcií a odporúčaní a konkretizovaných (aspoň modelových) riešení, praktickú využiteľnosť materiálu vidím ako relatívne nízku.	bez komentára	

56	Ing.arch. I.Pleidel -zmluvný mestský architekt	Materiál je inak označený v názve, resp. type dokumentácie v textovej a grafickej časti, čo je dosť podstatné pre jej prípadne ďalšie použitie.	upravené na Územný generel dopravy - resp. uzemno-plánovacie podklady v grafike	
57	Ing.arch. I.Pleidel -zmluvný mestský architekt	Na rozpiskách výkresov v grafickej časti je nesprávne označený ako "územnoplánovacia dokumentácia", pričom môže ísť nanajvýš o územnoplánovací podklad (UPP), obsahuje tiež viacero faktických chýb, napr. v označení, či polohe ulíc, resp. kategórii ciest a pod.	opravené - ide o územno-plánovací podklad. Chyby pri označení a polohe ulíc - poloha aj označenie je z voľne prístupného softvéru. Spracovateľ na to nemá vplyv.	
58	Ing.arch. I.Pleidel -zmluvný mestský architekt	Oproti obsahu aj rozsahom obširnej textovej časti vrátane tabuliek, grafov a schém týkajúcich sa prieskumov, ich metodiky a pod. je grafická časť spracovaná veľmi zjednodušene a výslovene schematicky, v nízkom grafickom rozlíšení na podklade náhľadov z aplikácie google earth, bez mierky, s minimálnym počtom líniových, bodových (polohových) a priestorových javov, bez podrobnejšej špecifikácie existujúcich a navrhovaných javov príp. určených na odstránenie ako priestorových alebo funkčných závad. Chýba v tejto súvislosti vyhodnotenie opodstatnenosti z hľadiska kapacít a polohového umiestnenia prvkov dopravného vybavenia v rámci UPN mesta Šaľa, napr. parkovísk, HG, systému MHD a pod. Použitelnosť takejto podoby grafickej časti bez naloženia na katastrálnu mapu, mierky a bez vyznačenia aspoň základných polohových a priestorových parametrov existujúcich a navrhovaných javov (na vybudovanie, prípadne odstránenie, rekonštrukciu) je nízka.	grafické výkresy sa prerobili na formát A1. Problematika základných dopravných funkcií vyplývajúcich z dopravnej infraštruktúry sú jasné. Odkaz na mierku v UP podkladoch pri doprave je nerelevantná, pretože ÚPD sa rieši v mierkach 1:10 000 až 1: 25 000. Systém križovatiek vyplývajúci zo siete miestnych komunikácií nebude mať radikálny vplyv na zmenu geometrie križovatiek. Ani ich posun v meste Šaľa neprichádza do úvahy. Tieto zostanú aj vo výhľade rovnaké. Zmeny môžu nastať v detailoch a to v polomeroch oblúkov medzi vetvami križovatiek prípadne ich riešenie podľa zásad nemotoristickej dopravy na styku s dynamickou dopravou - najčastejšie priechody pre peších a ŤZP (TP 048 a TP 085). Priestory pre nové parkoviská v stabilizovaných územiach mesta Šaľa nemožno riešiť. Konštatovalo sa to aj na pracovných orkovaniach so zodpovednými pracovníkmi. Vkládanie nových verejnoprospešných investícií na súkromné pozemky by bolo z hľadiska mesta kontraproduktívne. Možno riešiť len prestavbu existujúcich parkovísk. Návrh na iný spôsob HG je uvedený v otázke 26. Problém sú súkromné pozemky a priestor mesta je veľmi obmedzený. Odstraňovanie a rekonštrukcie dopravnej infraštruktúry a dopravných zariadení nie je predmetom ÚGD. Posledná veta je subjektívny názor, na ktorý spracovateľ nebude reagovať.	

59	Ing.arch. I.Pleidel –zmluvný mestský architekt	Očakával by som, že riešitelia na základe rozsahu a hĺbky zozbieraných údajov, v rámci návrhov a odporúčaní pre mesto Šaľa, sformulujú konkrétnejšie riešenia a postupné kroky potrebné pre celkové zlepšenie dopravnej situácie v meste a jeho spádovom území.	ÚGD sleduje strategické riešenia, ktoré sú súčasťou dokumentácie. Rieši základnú cestnú infraštruktúru. Zásady MHD a alternatívneho druhu dopravy sú jasné v správe. Z nich vyplýva aj nová štruktúra mestských komunikácií s väzbou na funkčné usporiadanie mesta. Detaily, ktoré spracovateľ zistil prerokovával so zodpovednými pracovníkmi a sú obsahom iných aktivít mesta v oblasti dopravy a verejných priestorov. Spádové územie je jednoznačne definované severným a južným obchvatom mesta. Navyše zásady nosného systému verejnej dopravy sa rieši aj uvedením pripravovanej VRT (vysokorychlostnou železničnou traťou) medzi Nitrou a Bratislavou, ktorá sa uvádza v dokumentácii. Keďže neexistuje žiaden relevantný podklad z úrovne MDV SR, nebol zapracovaný priamo do ÚGD.	
60	Mgr.Simeon Vincze – člen komisie UPVD	Str.174, 175: bod 7.2.1.: -Linky MHD č.1 a č.2, navrhujem linku č.2 trasovať všetky spoje cez sídlisko Váh a Nemocnicu (zatiaľ sa tam píše, že iba niektoré).	bez komentára	
61	Mgr.S. Vincze – člen komisie UPVD	- Hetmán, Kilič, netreba linku č.3 pre nich? Nie je potrebné zlepšiť interval?	bez komentára	
62	Mgr.S. Vincze – člen komisie UPVD	-Bolo by dobré, keby spracovateľ uviedol presne, aký interval budú mať linky č.1 a č.2, a z toho vyrátal, koľko autobusov je potrebné zakúpiť alebo dojednať s dopravcom, spolu na prevádzku MHD v Šali.	základné parametre obsluhy verejnou dopravou sú v správe. Spracovateľ v ÚGD nerieši Plán dopravnej obslužnosti.	
63	Mgr.S. Vincze – člen komisie UPVD	-bolo dobré do finálneho odporúčania dať „prehodnotiť linkové vedenie PAD (prímestskej autobusovej dopravy)-zanalyzovať, a hlavne očíslovať linky PAD. Terajšia organizácia mi príde chaotická, niektoré spoje idú aj 2 za sebou(napr. ráno do Galanty 6:04 aj ARRIVA a chvíľu potom SAD DS), potom dlho nič. Bratislavský kraj to má už vyriešené lepšie-odtiaľ sa dá zobrať si príklad.	Spracovateľ v ÚGD nerieši Plán dopravnej obslužnosti. Otázka je na objednávateľa služieb verejnej osobnej dopravy	

64	Ing. G. Lacková, poslankyňa MsZ Šafa	Kapitola Cyklistická doprava: Časť 5.1. Návrh vedenia cyklistických trás - Môže Mesto na základe navrhovaného vedenia cyklotrás /obr. 332 str.154 / na ul. SNP / tzv. Bulvár / zriadiť obojstranne cyklistické pruhy na vozovke, samozrejme po schválení tohto návrhu poslancami MsZ, tak ako je to v niektorých slovenských mestách ?	je to predmetom technickej štúdie, ktorú bude obstarávať mesto.	
65	Ing. G. Lacková, poslankyňa MsZ Šafa	môže Mesto po schválení poslancami MsZ zriadiť cyklochodníky obojstranne na chodníkoch popri ul. SNP a tiež inde napr. na ul.Kráľovskej, ak to je priestorovo možné, aby sa zabezpečila vyššia ochrana cyklistov pred automobilmi tak, ako je to realizované v niektorých slovenských mestách / Trnava, Nitra, Martin, Žilina atď./ ?	Môže, ale nie všade to umožňuje šírkové usporiadanie ulice. Predmet otázky je podrobná technická štúdia, ktorá môže riešiť tieto detaily pre cyklistickú dopravu.	
66	Ing. G. Lacková, poslankyňa MsZ Šafa	Mohli by tvorcovia DG navrhnuť bezpečný spôsob pohybu chodcov a cyklistov na dopravnom moste napr. rozdelením chodníkov tak, aby po jednej strane chodili len chodci a na druhej strane len cyklisti ?	tento problém nie je predmetom ÚGD. Chodníky na moste sú dostatočne šírko- usporiadané, aby sa prerozdělili na chodník a na druhej strane pre cyklistov.	
67	Ing. G. Lacková, poslankyňa MsZ Šafa	Žiadame navrhnutie cyklotrasy cez mesto od napojenia sa na duslácku vetvu až po budúcu vetvu v smere na Diakovce.	ÚGD tento návrh obsahuje	
68	Ing. G. Lacková, poslankyňa MsZ Šafa	Kapitola 5 - Časť 5.4 Návrh približných miest prvých stanovišť bikesharingu - Prečo nie je uvedený počet bicyklov pri autobusovej zastávke na Pohotovostnom sídlisku ? Žiadame o doplnenie	doplnené	
69	Ing. K.Szekeres, člen komisie UPVD	-Dopracovat cely generel do tej podoby ako to bolo odsuhlasene v zadani	odpoved' je v otázke č. 1	
70	Ing. K.Szekeres, člen komisie UPVD	Ak to máme zlepšovať po častiach: -Navrh rozvoja cyklistickej dopravy neviazať na vybudovanie severného obchvatu, ale navrhnuté riešenie, ktoré môže byť okamžite realizované;	bez komentára	
71	Ing. K.Szekeres, člen komisie UPVD	-etapizáciu rozvoja cyklistickej siete začať od roku 2020 a postupne rozširovať,	bez komentára	

72	Ing. K.Szekeres, člen komisie UPVD	-Navrh cestnej siete riesit alternativne: - pricom alternativne riesenie moze spocivat v rieseni krizovatiek (okruzne, svetelne riadene na MK, urovnove, mimourovnove so zeleznicou),	mesto Šaľa má empirické skúsenosti s rôznymi typmi úrovňových križovatiek: okružné, svetelne riadené, stykové, priesečné. Návrh spracovateľa neuvažoval so zmenami typov križovatiek.	
73	Ing. K.Szekeres, člen komisie UPVD	-v rieseni organizacie dopravy na Sturovej a Kralovskej ulici (jednosmerny model, obojsmerny model);	nie je predmetom ÚGD	
74	Ing. K.Szekeres, člen komisie UPVD	-južny obchvat zapracovat do cestnej siete etapovito (napr. 1 etapa prepojenie II/573 a Diakovskej cesty ponad zeleznicu na I/75 – taketo spojenie vyuzit na obsluhu planovaneho cintorina a formujucej sa vyrobnou skladovej zony pozdlz Diakovskej cesty) atď.	etapizácia výstavby nie je predmetom ÚGD. Prvým strategickým krokom bude dostať do ÚPN južný obchvat. V rámci investičného zámeru možno presnejšie študovať polohu obchvatu a pri tej príležitosti aj efektívnosť stavby v etapách.	
75	Ing. K.Szekeres, člen komisie UPVD	-Riesit napojenie a obsluhu novych rozvojovych zon: pozdlz Druzstevnej, zlepsit napojenie Dostihovej a napojenie sportovej haly možno budúceho kupaliska atď.	základné zásady sú uvedené v dokumentácii. Podrobné riešenie je úlohou investora v UŠ alebo v DUR, kde sa podrobne rieši dopravno-kapacitné posúdenie dotknutého územia. Podrobnosti sú v STN 73 6110 a TP 102 - doplnenie postupov inžinierskej činnosti je v prílohe 12.4.	
76	Ing. K.Szekeres, člen komisie UPVD	-Vykazat deficit/prebytok parkovacich miest po jednotlivych okrskoch – navrhnut riesenie/regulacie statickej dopravy po okrskoch.	statická doprava, ako aj návrh dopravnej politiky parkovania (táto je navyše oproti potrebnej osnove ÚGD) je súčasťou dokumentácie a bola dohodnutá s vedením mesta	
77	Ing. K.Szekeres, člen komisie UPVD	-doplňit' výkresy a schémy vo formáte A, A1	doplnené v elektronickom formáte A1	
78	Ing.T. Meszáros, člen komisie UPVD	aká by bola odhadovaná cena za ďalší stupeň projektu zonálneho dopravného riešenia jednotlivých dopravných zón	hodnota zákazky závisí od veľkosti územia a podrobnej špecifikácie sledovaných parametrov zóny. Všeobecná cenová úroveň neexistuje.	