

Zápis
z hlasování per rollam dopravní komise ze dne 05.12. 2023 - 11.12.2023

Členové dopravní komise byli na základě požadavku Rady města Žatec e.maiem ze dne 05.12.2023 požádáni o hlasování per rollam k žádosti obyvatel ulice Kadaňská o přesunutí dopravní značky začátek a konec obce. Hlasování se týkalo usnesení, zda dopravní komise doporučuje či nedoporučuje radě města schválit navržené usnesení: „*Rada města Žatce souhlasí s posunutím dopravní značky č. IZ4a a IZ4b "ŽATEC" na silnici č. II/225 v Kadaňské ulici v Žatci za křižovatku se silnicí č. III/22523 ve směru od Libočan .*“ Dále bylo doplněno, že se dopravní komise má vyjádřit k návrhu, zda nepovolit v úseku od současného umístění konce obce u Chmelařského institutu do konce obce rychlost 70 km/hod a stejně zpět od nového umístění začátku obce k odbočce u do Chmelařského institutu také rychlost 70km/hod. Termín hlasování byl stanoven do 11.12.2023.

Na základě zaslaných hlasů dopravní komise schválila usnesení, že **doporučuje** Radě Města Žatec souhlasit s posunutím dopravní značky č. IZ4a a IZ4b "ŽATEC" na silnici č. II/225 v Kadaňské ulici v Žatci za křižovatku se silnicí č. III/22523 ve směru od Libočan.

	Dvořák	Paroha	Rusiňák	Špička	Šťastný
PRO			/	/	/
PROTI	/				
ZDRŽEL SE					
NEHLASOVAL		/			

Komentáře jednotlivých členů komise ke svému hlasování:

Miroslav Rusiňák:

Dobrý den, co se týče povolení rychlostního limitu jen upozorňuji, že v tomto úseku je nepřehledná zatáčka a případná 70 by mohla u řidičů vyvolávat dojem, že je to absolutně bezpečný úsek. K posunutí dopravní značky začátek a konec obce (Žatec), jen upozorňuji, že v minulosti k tomuto mělo MV ČR výhrady. Některé obce tuto DZ posouvali až za katastrální území obce. Dle MV ČR je toto v rozporu. Já za sebe k posunutí DZ začátek a konec obce (Žatec) za křižovatku se silnicí č. III 22523, nemám problém a souhlasím s touto změnou.

Michal Šťastný

Dobrý den, souhlasím s přesunutím dopravních značek dle návrhu. Zvýšení rychlosti bych nedoporučoval z důvodu bezpečnosti dopravy (výjezdy) z pozemků a větší koncentrace aut u odbočky ke Kauflandu.

Jaroslav Špička

Dobrý den, souhlasím s přesunutím DZ dle návrhu.

Aleš Dvořák

Dobrý večer, osobně jsem proti a pokusím se v následujícím odstavci vysvětlit proč. Vzniklou situaci nezpůsobilo město Žatec. Uvedená komunikace je sběrná, nikoliv obslužná. Pro obsluhu RD a občanské vybavenosti slouží funkční skupiny vozovek sběrné. Pokud někdo chce stavět, varianty má převážně 2. varianty první je vybudovaná infrastruktura typu kamenný vršek, homole apod., které se za tímto účelem staví. Vybudují se v nich stavební parcely a připravují inženýrské sítě. Je to klidová zóna, kde jezdí málo vozidel a komunikace tam slouží pouze pro obsluhu této lokality. Výstavba takové komunikace a hlavně inženýrských sítí je finančně náročná. Doprava je v nich omezována a doporučená rychlost na nich je 20-50km/h.

Poslední dobou se ale velmi často stává, že stavebníci RD šetří na stavební parcele a umisťují svoje domy do urbanisticky nevhodných lokalit. Kde je povětšinou chybou územního plánu, nebo případnou skulinou v urbanistické studii za určitých podmínek možné stavět. Jedná se právě o sběrné komunikace, podél kterých je nevhodné stavět stavby typu rodinné, či bytové. tyto komunikace slouží k tranzitní dopravě, je na nich nadměrný hluk a doporučená rychlost na nich je 50-70km/h v obci. Doprava na nich nemá být zpomalována, ale naopak oproti obslužným jsou zde větší minimální vzdálenosti mezi křižovatkami apod. V případě Kadaňské ulice se jedná dokonce o komunikaci II. třídy. Jedná se zde o nežádoucí suburbanizaci a negativní vlivy jsou popsány například v "Politika architektury a stavební kultury České republiky" vydaná ministerstvem pro místní rozvoj. Vypisuji to proto, abych upozornil, že tato komunikace má svůj určitý účel. Tento účel plní již desítky let a stavebníci si toho v době výstavby museli být vědomi. Pokud záměrně stavím mimo obec podél komunikace II. třídy, beru na sebe veškerá rizika s tím spojená. Nadměrný hluk, smog, provoz a chybějící infrastruktura (chodníky, zastávky MHD, či VO). Stavebník mění komfort, který nabízí obytná zóna za nižší pořizovací náklady stavby. Pisatelka žádosti jasně naznačuje, že v lokalitě chybí chodník, jako by to snad byla chyba města Žatec. Posunutím značky se spustí další lavina žádostí o vybudování chodníku. Veškeré náklady na vybudování infrastruktury se takto stavebníci snaží přesunout na město. Přitom se jedná o jejich bydlení a problém, který způsobili právě oni svojí nevhodnou výstavbou. Kdo na to doplatí budou všichni ostatní, kteří touto lokalitou projíždějí sníženou rychlostí. NERV nedávno vyčíslil o kolik naše země přichází na daních vlivem chybějící infrastruktury (dálnice a obchvaty) a tak efektivnější práci. Cesty jsou delší, spediční a podobné firmy na nich ztrácejí více času, ubírá to na efektivitě práce, snižuje výkon, zisk a tak i daňovou vytěžitelnost. Jedná se o přesně tento případ. Na výpadovce by nemělo na úkor 13RD být omezováno téměř 8000 vozidel denně, kteří tudy projíždějí. Navíc v lokalitě není za posledních 10 let ani žádná větší dopravní nehoda, natož pak nehoda s chodcem, což by evokovalo zajištění vyšší potřeby dopravních opatření. Nehodovost je zde nižší než jinde v obci a okolí. Dle mého názoru a zkušeností z jiných měst a obcí nemá na této silnici být 50km/h, ale 70km/h a to již za parkovištěm výzkumného ústavu. V místě táhlé pravotočivé zatáčky může být doporučená rychlost 50km/h - IP5, nikoliv ale snížená rychlost.

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 4-2513)														... význam zkratk			
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	445	86	19	72	24	68	40	0	4	3	761	6 358	34	7 153		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	535	109	25	92	32	90	52	0	5	4	944	6 920	36	7 900		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	219	28	3	23	4	12	10	0	1	1	301	4 954	29	5 284		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											91	851				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											86	808				
Těžká nákladní vozidla - TNV														TNV			
Hodnota TNV	voz/den														474		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU					dle Manuálu 2020					OAL	NAL	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky					5 242	252	164	28	5 686	5 269	322	93	5 684		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den						961	25	17	4	1 007	966	32	11	1 009		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den						422	21	15	2	460	424	26	10	460		
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											876	61	23	15	5	980
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.76	0.87	0.87	61.39		
Intenzita cyklistické dopravy														C			
Cyklistická doprava	cyklo/den														64		

Zapsal Jiří Dobruský
tajemník dopravní komise