

Z á p i s

ze 7. jednání komise rozvoje města a ŽP konaného dne 01. 11. 2011 ve Žďáře n. S.

Garant komise: Bc. Bárta, 2. místostarosta města
Předseda komise: Ing. Sláma
Omluveni: p. Mička, p. Studený, Ing. Havlík

Jednání komise zahájil její předseda Ing. Sláma. Plán jednání byl stanoven na posledním jednání a skládal se z bodu: Cyklotrasy – nemotorová doprava

Zápis č. 6 z jednání komise rozvoje města a ŽP byl radě města předložen dne 17.10. 2011 pod čj. 347/2011/ORÚP. Rada města se se zápisem seznámila.

1. Cyklotrasy – nemotorová doprava

Záznam z diskuze:

*Mgr. Šikula: zajímalo by ho vedení cyklotrasy přes náměstí, a jestli není součástí rekonstrukce náměstí;
Ing. Sláma: to je právě jedním z bodů, které právě chce prodiskutovat. Je několik variant řešení a on by chtěl vydiskutovat nejlepší vedení. V situaci širších vztahů, které obdržela pracovní skupina řešící Náměstí, se striktně všechny trasy nemotorové dopravy prostoru náměstí vyhýbají, a proto by se k tomu chtěl vrátit a prodiskutovat toto vedení. Ve svém návrhu má cyklistickou trasu vedenou přes náměstí v jednom pruhu. Zvolit variantu trasy vedenou například cyklistickým pruhem je možné, v jedné studii viděl vedení po pravé straně směrem do kopce a na protější straně bylo podélné parkování. On vidí druhý směr na náměstí, přes pěší zónu – Nádražní ulici. Existuje i varianta, vzít to kolem divadla a kolem bývalé 1. ZŠ. Ne naproti Vesně. Chtělo by to zvážit, co je lepší. Například z nádraží se může jet kolem AZ centra a zdravotní školy a pak Hutařovou, za divadlo. Chtěl by diskutovat nad jednotlivými detaily a najít nejlepší řešení;*

Ing. Štursa: Hutařova je ale jednosměrka;

Ing. Sláma: v návrhu novely je, že by cyklisté mohli jednosměrkami jezdit;

Mgr. Štěpánek: podle jeho názoru je to už platné a může se tak jet;

Bc. Bárta: musí to být označeno;

Ing. Sláma: věnoval se i trase, kterou vede stávající posázavská cyklostezka. Ta vede jednosměrkou z Nerudovy na Novoměstskou. Propojení Novoměstské a Nerudovy ho napadá: buď udělat obousměrné propojení, nebo podél stávající komunikace vést novou stezku. Další trasa: od nádraží směrem k Farčatům, v širších vztazích je varianta vedená mezi bytovými domy a soudem a pak parkem na Veselskou. Ale je i varianta podél hlavní ulice nebo zadem k soudu nebo až ke Global elektru, projet až do parku, ul. Vrchlického na Veselskou. Na rozhodnutí o variantách se necítí dostatečně erudovaný, a proto o tom chtěl diskutovat. O sporných bodech, kde by se dalo namyslet víc variant a vybrat. Další sporný bod vidí na Vodojemu. Musí souhlasit s MuDr. Mojžíšem, musí existovat trasa z Vodojemu k poliklinice, a napadlo ho propojit ji až na Novoměstskou, Jamskou a Brněnskou. Po Jamborově ulici a pak navazující komunikaci za hasiče na Jamské a dál k obchodnímu centru. Zajímali by ho názory lidí, kteří tam bydlí. Čemu by dali přednost. Dál by chtěl upozornit na sídliště Klafárek. Tam navrhnul trasu, tak, když se bude sídliště rozrůstat. Takže od Stalingradu až k vodárně u Bránského rybníku. Kdysi tam byla cesta, která je přeoraná. Dokonce je ještě v některých katastrálních mapách. A je vidět v některých leteckých snímcích. Je potřeba ji slícovat s plánem nového sídliště. Tím by se určitě odlehčilo cyklostezce kolem řeky. Dokud se neotevřela propojka Farská humna, tak jediná cesta od ŽĐASu a stejně tak ze Stalingradu byla a je kolem ŠCR a BiGy. Po chodníku, kde je zákaz vjezdu a dochází tam ke kolizím. Chodci nerespektují cyklisty a obráceně cyklisty chodce;

Ing. Štursa: pamatuje si jako kluk, že ze Stalingradu chodívali cestou na pouť do zámku;

Ing. Sláma: dokonce jsou tam dvě rozorané cesty. Už psal i na SHOCARD. Ještě existují oficiální turistické mapy, ve kterých tudy vedou červeně značenou trasu a už je cesta přitom rozoraná. To by právě viděl jako jednu komunikaci. A pak by viděl ještě trasu pěší kolem řeky, tam kde je dřevěná lávka za fotbalovým stadionem;

Ing. Štursa: kolem řeky od Libušína to dobře zná, chodí tam na vycházky. Diví se, že tam Povodí nesjedná pořádek. Rozšiřují se tam zahrádky, aby byly v rovině, a přitom se zavazí břeh řeky;

Ing. Sláma: tam by na to chtěl upozornit. Protože kdyby ne pro cyklisty, tak pro pěší, by tam rád viděl zachovanou cestu;

Ing. Štursa: za bývalou saunou býval malý most;

Ing. Sláma: až začne nové sídliště žít, určitě se tam stezky obnoví. Jako se teď začalo víc chodit Klafárkem;

Bc. Bárta: dřív tam běhali basketbalisté. Teď ještě není z Klafárku kudy chodit, ale až se postaví nový most, určitě to bude nová trasa k poliklinice a na Průmyslovku a tam tím směrem, ale teď je jediná možnost jít úvozem a přes lávku;

Ing. Štursa: má dotaz, jestli se počítá s osvětlením v úvoze a co rozbitá studánka;

Ing. Škodová: osvětlení by mělo být až po chodníky z 1. mostu nad úvozem a studánka se bude opravovat příští rok hned na jaře;

Ing. Sláma: nakreslil cyklistickou stezku i na druhé straně řeky, i když už tudy vede stávající stezka. Od Klafárku k lávce za fotbalovým stadionem prostě historicky vede stezka pro pěší a tu by viděl zachovat. Alespoň by se zabránilo vyvážení posečené trávy kolem úvozu, za garáže nebo kolem řeky. Vidí to i v Novém Městě, je to prostě nešvar na všech sídlištích. Má snahu navrhnout nové trasy tak, aby se jejich umístění optimalizovalo. Chce to komentář, aby cíl viděl i ten, kdo k jeho návrhu přijde nově;

MUDr. Mokříš: Domlouval se s otcem nad problematikou nemotorové dopravy a má pár poznámek: napojení nádraží s cyklostezkou. Bylo by dobré dodělat to tam, aby to bylo propojené ke Žďasu. Považuje za nutné, aby se propojení mezi nádražím a cyklostezkou na Radonín objevilo jako požadavek komise na radu města. Aby to dala dál a zadala i projekt. A bylo to, když už se bude dělat autobusové nádraží, aby se udělalo i propojení na Radonín;

Ing. Sláma: určitě vidí i na propojení nádraží na Farčata i na Radonín;

MUDr. Mokříš: to by měl být úkol číslo jedna. Propojení, na to co se teď dělá před Hettichem;

Ing. Sláma: je potřeba pokračovat od Hettichu a obloukem, kde je obousměrný chodník vést cyklotrasu nebo pojízdný chodník až k nádraží;

Mgr. Štěpánek: určitě to chce udělat zároveň s nádražím jako celek;

MUDr. Mokříš: má dotaz či je pozemek, u křižovatky;

Bc. Bárta: města, je to ten náletem zarostlý. Po cihelně jsou tam ještě díry, a dnes se tam pohybují bezdomovci. Rozbílili tam kovové rámy oken po zateplování, sklo tam nechali;

MUDr. Mokříš: jako bod číslo dvě vidí napojení Průmyslovky a Vodojemu. Ostatní sídliště se do centra na kolech nějak dostanou. Nemusí přes velkou komunikaci. Něco, co svede Vodojem Neumannovou ulicí, kolem bývalého KSC, přechod přes hlavní a pak napojení za kulturním domem. Jako trojku vidí napojení zahrádkářské kolonie Grejdy, Jamskou ulici a jestli to pak napojit na Nádržní ulici nebo kolem Sallerovy výstavby. A pamatovat na to, pokud se bude něco nového stavět;

Ing. Sláma: právě se zabýval trasou od centra na Novoměstské, přes Jamskou, kolem nového Teska a pak Jamborovou na Vodojem a dolů;

MUDr. Mokříš: tam není nutná žádná cyklostezka. Pokud tam bude značka 30 km/hod. tak se tam normálně projede. Trasu by vedl po hlavní, Jamborově. Má připomínku, aby se nový most přes Sázavu řešil líp než most na Hamry, kde je jen jednostranná lávka a je to tam úzký. Když už se dělá nový most, ať se dělá po obou stranách chodník a jedna ať se dá přejet na kole. Táta říkal, že je dost blbost, že se nedá chodit po obou stranách na Hamry. Takže by to chtělo, pohlídat náš most, ať se to oboustranně dá přejít. Chce to pohlídat;

Bc. Bárta: je potřeba vyřešit nájezd na most od sportovní haly. Už řešil problémy s projektem, na které upozornil Ing. Navrátil, takže chce, aby se tyto věci zakomponovaly. Projekt to neřeší, je pořád takový bojácný, aby se tam nekomplikoval budoucí obchvat. Ale on by viděl, aby to bylo prohlášeno za zmatečný. Protože si nedokáže představit, že se to bude stavět a za 20 let tady nebudou žádné koridory. S tím počítá území plán a pak projekt nádraží se dělá tak, že se bojí, kdyby tam náhodou měla ta stavba vzniknout tak, aby se do toho neinvestovalo zbytečně;

MUDr. Mokříš: pak je potřeba, aby to bylo to, co se uloží radě a protože by se to příští rok mělo dělat;

Bc. Bárta: je to velmi reálné, protože pokud se dostane dotace a tu máme příslibenou, tak by se to dělalo;

MUDr. Mokříš: pak je potřeba na to pamatovat a udělat to zároveň s propojením na ten Hettich;

Ing. Sláma: a od Hettichu to dostat na nádraží nebo s tím alespoň počítat, že to povede k Hettichu a že to povede na Farčata. A když se v těch místech bude něco dělat, aby se neznemožnila tahle varianta. Buď to udělat rovnou, nebo počítat s tím, že to tam bude;

MUDr. Mokříš: je tam pravda plánovaná kruhová křižovatka, takže se to tam bude hádat. Ale dalo by se to udělat vedle plánovaného kruháče;

Ing. Sláma: dalo by se to objet dokola nebo to udělat v nové trase;

MUDr. Mokříš: má dotaz, jak je to tam s majiteli pozemků, jsou naše;

Bc. Bárta: Část je Pozemkového fondu;

MUDr. Mokříš: vidí jako prioritu pořád ještě i řešení Vodojemu;

Ing. Štursa: byla by i varianta, vést trasu kolem vodárny Kosinkovou, opravit stávající panelovou cestu nad VAS a Studentskou;

Bc. Bárta: to je jedná z variant hlavního propojení, protože myslet si, že budeme pouštět dopravu přes hráz je nesmysl. Navíc kdyby se dělal okruh, tak se to propojení přes hráz kompletně zahodí. Ale zahrnout na Kosinkovu se tam dá a navíc na kole už se tudy projíždí;

Ing. Štursa: panelová cesta je v hrozném stavu a na jaře je to katastrofa;

Bc. Bárta: je tam ještě úkol z porady vedení o vypořádání pozemků;

MUDr. Mokříš: Kosinkova je navíc moc úzká;

Bc. Bárta: pro cyklotrasu stačí navíc se dá uvažovat i o jednosměrce;

MUDr. Mokříš: je to na špatnou křižovatku se Studentskou. A zase to nevyřeší Žďár 4 a celou Neumannovu. Teď už se dá přejet kolem i po těch opravených kostkách. Chtěl by se sejít v menší skupině a projednat si ještě trasy mezi sebou;

Ing. Sláma: je pro, ať se sejde menší pracovní skupina;

p. Míklík: na kole nejezdí, ale předal kontakty na své 3 známé;

Ing. Sláma: zkusil je už kontaktovat, jeden kontakt ale nefunguje. Existují studie i z Ministerstva dopravy, podle kterých je cyklista plnoprávným účastníkem provozu, protože pokud se dělají stezky, řidiči už cyklisty začínají z zběžného provozu vytlačovat a neumí se cyklistům přizpůsobit. Řidiči se musí zase naučit, že cyklista je plnoprávný účastník dopravního provozu a vychovávat všechny, aby se správně chovali na označených úsecích. Ještě o tom nemluvil, ale bude potřeba zpravovat i třeba brožury, udělat osvětu, např. desatero cyklisty, protože pokud navrhne nové řešení dopravy, přechody, pásy atd. musí se chodci, cyklisti i řidiči naučit jak se chovat;

MUDr. Mokříš: na kdy se domluví setkání pracovní skupiny;

Ing. Sláma: domluví si termín přes e-mail, chtěl by slyšet a prodiskutovat si své varianty. Co třeba u Ivana;

Bc. Bárta: vést trasu ulicí Vrchlického se mu líbí víc než středem parku;

Ing. Štursa: souhlasí s tím, určitě je to vhodné i pro provoz pro rodiče s dětmi;

MUDr. Mokříš: lidi když jdou z nádraží, jdou většinou po pravé straně;

Bc. Bárta: to je různé, podle toho kterým směrem jde do města dál. Má už delší dobu záměr řešit trasu od nádraží v rámci bezbariérových tras, včetně změny na asf. povrch;

Ing. Sláma: napadá ho trasa od nádraží ke kruháči a až tam by se rozpojovala jedna: parkem na Veselskou a druhá kolem Global elektra, chodník směrem ke ŽĐASu je jediný dobrý chodník pro chodce. Ale už na něm začíná být vidět zimní údržba. Ještě zjišťuje varianty, jak funguje legislativa, jsou různé pruhy pro autobusy a cyklistu nebo pruh, do kterého mohou i auta. A v tom by měla být další etapa práce na projektu, zvolit druh řešení a pak vysvětlit jejich užívání. Jamborovu a Klafárek řešit jak už říkal;

Závěr k bodu: Komise rozvoje města a ŽP požaduje, aby rada města zajistila řešení napojení cyklostezky od Hettichu směrem k nádraží v rámci přestavby autobusového nádraží, tak, aby stavba navazovala od uvedené firmy až po kruhovou křižovatku a aby se s ní při stavbě autobusového nádraží počítalo vč. nového asf. povrchu.

2. Různé:

MUDr. Mokříš: má informace, že se nebude stavět propojka Jamská x Novoměstská, ale že se bude dokončovat oprava Brodské;

Mgr. Brychta: je to tak, nejsou povolené nové akce. Ministerstvo nechce uvolnit peníze na nic nového, jen na již zahájené stavby. Je schválená dohoda, že ŘSD převezme stávající propojku Brněnská x Jamská a převedou městu Novoměstskou;

MUDr. Mokříš: říkalo se, že by se měl opravit úsek před obchodními domy a že je na to projekt od Ing. Sedláka. Bere, že se tedy bude dělat Brodská, ale měli by se zaměřit na rekonstrukci zastávek a připravit to v horní části Brodské. Mělo by se řešit celé území, nejen přechody na Žižkově, nové povrchy zastávek a nová parkovací místa. Prostě to, co můžeme udělat;

Ing. Štursa: má obavy, že na to nejsou zpracované projekty a vydaná povolení natož peníze, takže to vidí, že by se o tom mělo spíš uvažovat, případně to začít připravovat;

MUDr. Mokříš: je tam i špatné parkování kolmé v zastávce. Špatně se zde vyjíždí. Takže si myslí, že by se to tam mělo opravit a to spíš než opravovat prostor před AZ Centrem. Navíc je k dispozici projekt od Ing. Sedláka;

Bc. Bárta: vidí stále problém u posledního RD na Žižkově ulici. Ted' se to tam upravilo a je vymalováno na dalších pár let. Chodník se zužuje a šířka ulice nic neřeší;

MUDr. Mokříš: chtěl by se ještě pobavit o cenách pozemků pro bydlení. Na Klafaru jsou ceny z dražby hrozně vysoké a tím nedostupné pro mladé lidi;

Mgr. Štěpánek: mělo by se víc pamatovat na mladé lidi, řešením jsou startovací byty;

Mgr. Brychta: objasnil záměr na prodej 1. ZŠ s novými byty. Zájem má firma, která by přestavěla 1. ZŠ na bydlení a kvůli tomuto záměru se i založila. Je to zkušená firma, která má zkušenosti v poradenské oblasti a je to i první vlaštovka ve výstavbě;

Ing. Štursa: to není ten problém. Uvolňují se byty z důvodů zadluženosti. Stát bude muset řešit, že se mladí lidé dostávají do platební neschopnosti, do exekucí. Přejdou o práci, a kam půjdou, kde seženou bydlení. Všichni se zhlédli v tom, že pokud budou mít lidé byty ve vlastnictví, zlepší se jejich správa, ale nikdo neřeší, co s lidmi, kteří na koupi bytu nemají. Musí dojít ke stavbě nájemných domů, státních nebo obecních;

Mgr. Brychta: město má i po privatizaci svůj bytový fond - 800 bytů. Pečovateláky, sociálky, holobyty;

Ing. Štursa: pokud se ho přijdou lidé zeptat, co mají dělat, když nemají na nájem ani na byt nemá jim co nabídnout a pokud jdou do podnájmu, za který platí víc, než kolik si mohou ušetřit na své bydlení, jsou v začarovaném kruhu;

Mgr. Štěpánek: musí se postavit menší 2 + 1 startovací byty;

Bc. Bárta: to je ale problém, jestli by to takhle mělo být. Startovací byt má být na 1–2 roky s menším nájmem a sociální byty je něco jiného. Město ale musí přece mít koncepci, jak s tím naložíme, jak sem přivedeme firmy, které tady zaměstnají lidi a ti pak budou mít kde bydlet;

Ing. Štursa: ve světě je to tak, že lidé v nájemních bytech předkládají obcím doklady o příjmech a podle toho se jim stanoví výška nájmu, pokud pak jde žena z mateřské do práce nájem se jim zvedne a oni pak sami mají snahu najít si něco většího a levnějšího;

MUDr. Mokříš: ale tohle je přece řešeno státem formou příspěvku na bydlení. Důchodkyně v Praze si může ke svému důchodu požádat o příspěvek na svůj 3+1. Příspěvek se zvyšuje podle velikosti města. Lidé by si tyhle informace měli zjišťovat a stát je pak může štědře dotovat;

Mgr. Štěpánek: je to přece velmi jednoduché. Když tady nebudou lidé bydlet, nebudou tady ani podnikat a odevzdávat daně. Největší průser Žďáru je, že tady není kde bydlet, že tady neseženete levný podnájem;

Ing. Štursa: neví, jestli levný, ale podnájem se sehnat dá. Byty se uvolňují, dnes lidé odchází do pečovatelských a byt uvolňují na podnájem. Problém ale je, že stále víc lidí je v exekuci a pokud přijdou o byt nemají kam jít. Nové byty jsou tak drahé, protože developeři počítají jejich splatnost na 5 – 10 let. Přitom 20 – 30 letá splatnost je pro ně dlouhá. Stát to nebude moci dlouho ignorovat. Bezdromovci budou čím dál tím větší problém a mladá manželství se dostávají do dluhové pasti;

Bc. Bárta: je spousta rodin, které si drží dva byty;

Mgr. Štěpánek: je potřeba navázat na to, jestli roste počet lidí ve městě. Vzrostl počet obyvatel po výstavbě ARROW, bydlí snad na Klafaru lidi, kteří jsou tam zaměstnáni? Nebo že by po výstavbě vzniklo nové sídliště;

Bc. Bárta: směšují se dvě věci. Sociální bydlení a startovací byty. Ale přece tady musí být koncepce města: město musí do Žďáru dostat firmy, aby zde bylo kde dělat a k tomu i kde bydlet;

Mgr. Brychta: považuje za velký úspěch, že se podařilo vykoupit a postavit průmyslovou zónu a pak i Klafar. Zaměstnalo se tak spousta lidí nejen z města, ale především z okolí. Strategie byla jasná: vykupovat pozemky, zainvestovat je a pak umožnit stavbu buď pro výrobu, nebo pro bydlení. To je nejlepší podpora;

MUDr. Mokříš: je to velmi zajímavé a určitě by to chtělo ještě víc informací od Ing. Štursy;

Bc. Bárta: je to i záležitost bytové komise a dokumentů strategie města, kde by se tahle záležitost měla řešit. Bohužel nebo bohudík dotace nejsou;

p. Miklík: má informace od Hospodářské komory, kde v Německu začíná útlum, který se projevuje i na českých firmách a bude hůř. Stát nemá a nebude mít z čeho brát. To co bude potřeba, budou holobyty. Ruší se 60 % míst pro invalidy. Tzn., že tady by mohlo být až 100 lidí bez příjmů a ani stát na ně nemá peníze;

Návrh programu:

- Sociální bydlení ve městě, ceny pozemků na Klafaru, sociální bydlení – Krábek, vedoucí bytové komise
- Zimní údržba silnic – připomínkování ke smlouvě a její hospodárné využívání smlouvy – host Kadlec
- Webové stránky města – připomínky ke vzhledu

Zahájení jednání komise dne 01.10. 2011: 16,00 hod.

Ukončení jednání komise dne 01.10. 2011: 18,17 hod.

Zapsala: Ing. Škodová

Prezenční listina

z jednání komise rozvoje města a ŽP konané dne 01.11.2011

Bárta Ladislav, Bc. – garant komise

Brychta Jaromír, Mgr. – garant komise

Sláma Miloslav, Ing. – předseda komise.....

Bukáček Roman, Ing.

Havlík Tomáš, Ing.

Mička Josef ml.

Miklík Jaroslav

Mokříš Jan, MUDr.

Studený Radek

Šíkula Luboš, Mgr.

Štěpánek Roman, Mgr.

Štursa Zdeněk, Ing.

2.11.11
Bárta
Brychta
Sláma

OMLUVEN

OMLUVEN

OMLUVEN

Šíkula
Štěpánek
Štursa

největší louže!

- 1) napojení nádrží na cyklostezku podél Sádky
nabíječi - most 1. máje (+ odbočka na želez.)
 - 2) napojení slyvačnické nádrže na cyklostezku podél Sádky
Vodojem - 4 přímyčky - kulovák
 - 3) napojení zahrad - koline Grejdy -
přeset sel. na jazyk - přímyčka sota -
Kaufland - nádrž
- společný oddělení cyklistů od ostatních
příjezdové cesty ze škol

most přes Sádky - po jedné straně chodník (a ne jako u nových mostů
napojení na Babku a Malýšák přes koleznici na trávy)