

ZÁPIS

z 8. jednání komise rozvoje města a ŽP konaného dne 06.12.2011 ve Žďáře nad Sázavou

Garant komise : Bc. Bárta, 2.místostarosta města
Předseda komise : Ing. Sláma
Omluveni : Mgr. Brychta, p.Miklík, Ing. Bukáček

Komise se v úvodu seznámila s prací sociálního odboru v oblasti sociálního bydlení ve Žďáře. Zprávu připravil a přednesl Ing. Petr Krábek, vedoucí odboru. Přidal také informace z péče o nepřízpůsobivé občany, která s tím souvisí. Doplnila jej paní Pavla Müllerová, předsedkyně bytové komise, zprávou o činnosti této komise a vysvětlila svůj pohled na otázky sociálního bydlení. Ing. Zdeněk Štursa doplnil informace z pohledu sociálního bydlení u bytů ve správě SBD. Pan Josef Mička z Pamexu upřesnil informace o počtu bytů ve vlastnictví města, jejich strukturu a situaci kolem nájemních vztahů. (u části bytů je smluvně připraven odprodej, takže s nimi město již v podstatě nedisponuje).

Členové komise ocenili práci odboru pana Krábka a bytové komise v oblasti sociálního bydlení a konstatovali, že z hlediska rozvoje města je potřeba do sociálního bydlení zahrnout ještě potřebu stabilizačních bytů pro mladé rodiny, aby se omezil odchod mladé inteligence ze Žďáru do větších měst, a nájemních bytů pro náročnější nájemníky kvůli stabilizaci kvalifikovaných pracovníků, kteří by přišli do Žďáru za prací. Bylo konstatováno, že na trhu ve Žďáře je bytů pro tyto kvalifikované pracovníky s finančním zázemím větší počet než startovacích bytů.

Komise navrhuje zvážení pravidel, která by stimulovala sociální bydlení a trh s byty k němu určenými. (Např. progresivní zvyšování nájmu po dohodnuté době, nebo podle příkladu ze zahraničí, kde se reguluje nájem podle výše příjmů).

Komise vyzdvihla důležitost podpory podnikatelského prostředí ve Žďáře v harmonii s podporou bydlení, kvůli vytváření pracovních míst a stabilizaci pracovníků.

Komise dále doporučuje sledování možností získat dotace na případnou bytovou výstavbu pro sociální účely a mít připravený projekt včetně lokality, kde by takovéto byty mohly být postaveny.

V druhé části jednání přednesl Ing. Miloslav Sláma svůj příspěvek na téma zimní údržby komunikací, ve kterém upozornil na obsah plánu údržby a na neohospodárnosti, které se při zimní údržbě dějí.

Konstatoval, že v plánu je specifikováno, jakým způsobem se má údržba provádět, jsou tam vztahy a povinnosti všech účastníků, tj. majitele, správce i uživatelů komunikací.

Komise se shodla na tom, že by dokument pro svoji důležitost měl být přístupný pro veřejnost na webových stránkách města, ne jenom jeho mapová příloha. Dále Ing. Sláma upozornil na několik příkladů neohospodárností a nedodržování plánů, které by šly vyřešit i když je zřejmé, že zimní údržba komunikací je náročná zvláště v kalamitních situacích a závislá na obtížně předvídatelném počasí.

Plán údržby a příspěvek pana Slámy viz přílohy.

Komise se s těmito názory ztotožnila a žádá o vysvětlení těchto otázek:

1. Kdo za majitele komunikací kontroluje kvalitu údržby a plnění plánu zimní údržby.
2. Jakým způsobem se vyhodnocuje plnění plánu zimní údržby.
3. Jaké existují nástroje pro účinnou kontrolu provádění údržby
4. Jak se tyto služby účtují a zda existuje mechanismus postihu za neplnění plánu.
5. Jakým způsobem se vybírá dodavatel.
6. Proč jsou vybrány používané technologie pro ošetřování komunikací

Příští jednání:

návrh termínu – 10.1.2012 v 16.00 hod.

program: 1. Webové stránky města – jako host – pozvání odborníka na tuto problematiku.
2. Komunální služby: zimní údržba komunikací, veřejná zeleň, veřejné osvětlení, svoz odpadu atd.

Komise byla zahájena v 16:05 hod. a ukončena v 18:15 hod.

Zapsal : Ing. Sláma



MĚSTSKÝ ÚŘAD ŽĎÁR NAD SÁZAVOU

MATERIÁL PRO RADU MĚSTA č. 25

DNE: 19.10.2011

JEDNACÍ ČÍSLO: 336/2011/KS

OBSAH:

Plán zimní údržby pro zimní období 2011-2012

NÁVRH USNESENÍ:

Rada města *schvaluje plán zimní údržby pro zimní období 2011-2012*

Starostka města:	1. místostarosta města:	2. místostarosta města:
Odbor majetkoprávní:	Odbor ST a vnitřních věcí:	Odbor finanční:
Odbor komunál. služeb + TSBM:	Odbor rozvoje a územního plánování:	Odbor stavební:
Odbor školství, kultury a sportu:	Odbor sociální:	Odbor živnostenský:
Odbor dopravy:	Odbor životního prostředí:	Odd. správy měst. lesů a ryb.:
Oddělení informatiky:	Odd. fin. kontroly a inter. auditu	Městská policie
Projektový koordinátor:	Krizové řízení:	Tajemník MěÚ:
Zpracoval: <i>o. k. l.</i>		Předkládá: <i>Kadlec</i>

Název materiálu: plán zimní údržby

Počet stran: 5

Počet příloh: 1 (v pdf na webových stránkách města)

Popis

Plán zimní údržby určuje základní postupy a časy při zmírňování dopadů zimy.

Geneze případu

každoročně

Návrh řešení

Varianty návrhu usnesení

Rada města **schvaluje plán zimní údržby pro zimní období 2011-2012**

Doporučení předkladatele

Stanoviska

Plán zimní údržby pro zimní období 2011 – 2012

Čl. I

Úkolem zimní údržby místních komunikací (dále jen MK) je zmírňování závad ve sjízdnosti a schůdnosti na MK, vzniklých zimními povětrnostními vlivy a jejich důsledky, a to tak, aby zimní údržba byla zajišťována s přihlédnutím ke společenským potřebám na straně jedné, a ekonomickým možnostem vlastníka MK na straně druhé.

Vzhledem k tomu, že společenské potřeby jsou vždy vyšší, než ekonomické možnosti vlastníka místních komunikací, jsou úkoly, stanovené v tomto plánu, průsečíkem společenských potřeb uživatelů MK a možností daných ekonomickými ukazateli rozpočtu města. Obsahem plánu je proto specifikace činností vlastníka MK, s přihlédnutím k platným právním předpisům v této oblasti.

Poněvadž v zimním období není možno závady ve sjízdnosti a schůdnosti odstranit, nýbrž jen zmírnit, a vzhledem k tomu, že závady není možno zmírnit okamžitě na celém území města, stanoví tento plán i potřebné priority údržby, a to jak místní, tak i časové. Tyto priority vyplývají z nestejně důležitosti MK a z technických možností provádění zimní údržby.

Plán zimní údržby MK je základním dokumentem pro provádění prací, spojených se zimní údržbou těchto komunikací, a zároveň je jedním z důkazních prostředků pro posouzení odpovědnosti vlastníka MK za škody, vzniklé uživatelům komunikací z titulu závad ve sjízdnosti a schůdnosti.

Vysvětlení pojmů použitých v tomto plánu

1. Obecně závaznými právními předpisy se rozumí
 - a) Zákon č. 13/1997 Sb. ve znění zákona č. 102/2000 Sb. o pozemních komunikacích (dále jen zákon).
 - b) Vyhláška č. 104/1997 Sb. ve znění vyhlášky 355/2000 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (dále jen vyhláška).
2. Zimním obdobím se rozumí doba od 1. listopadu do 31. března následujícího roku. V tomto období se zimní údržba MK zajišťuje podle tohoto plánu. Pokud vznikne zimní povětrnostní situace mimo toto období, zmírňují se závady ve sjízdnosti a schůdnosti bez zbytečných odkladů, přiměřeně ke vzniklé situaci a technickým možnostem vlastníka (správce) MK.
3. Zimní údržbou MK se rozumí zmírňování závad ve sjízdnosti a schůdnosti na těchto komunikacích, které byly způsobeny zimními povětrnostními vlivy a podmínkami (§ 41, odst. 1 vyhlášky).
4. Vlastníkem MK je obec (§ 9, odst. 1 zákona).
5. Správce MK je fyzická nebo právnická osoba, kterou obec pověřila výkonem svých vlastnických práv (§ 9, odst. 3 zákona).
6. Sjízdnost MK je takový stav těchto komunikací, který umožňuje bezpečnou jízdu silničních a jiných vozidel, přizpůsobenou stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu komunikací a povětrnostním podmínkám a jejich důsledkům (§ 26 odst. 1 zákona).
7. Závadou ve sjízdnosti na MK se rozumí taková změna ve sjízdnosti, kterou nemůže řidič předvídat při pohybu vozidla přizpůsobeném stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům (§ 26, odst. 6 zákona).
8. Schůdnost MK a průjezdných úseků silnic je takový stav těchto komunikací, který umožňuje bezpečný pohyb chodců, přizpůsobený stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu komunikací, povětrnostním situacím a jejich důsledkům (§ 26, odst. 2 zákona).
9. Závadou ve schůdnosti je taková změna ve schůdnosti, kterou nemůže chodec předvídat ani při pohybu přizpůsobeném stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu komunikace, povětrnostním situacím a jejich důsledkům (§ 26, odst. 7 zákona).
10. Ekonomické možnosti vlastníka MK jsou dány zejména výší finančních prostředků, které může obec ze svého rozpočtu na zimní údržbu MK poskytnout.
11. Neudržované úseky MK jsou úseky, které se v zimě neudržují jednak pro jejich malý dopravní význam (§ 27, odst. 6 zákona), jednak pro technickou nebo ekonomickou nemožnost údržby.

Základní povinnosti vlastníka, správce a uživatelů MK v zimním období

1. Základní povinnosti vlastníka MK :

- zajistit potřebné finanční prostředky na provádění zimní údržby
- uzavřít smlouvy s dodavateli prací, potřebných pro provádění zimní údržby
- kontrolovat včasnost a kvalitu prací při provádění zimní údržby

2. Základní povinnosti správce MK :

- zajistit včasnou přípravu na provádění prací spojených se zimní údržbou
- v průběhu zimního období zmírňovat a odstraňovat závady ve sjízdnosti a schůdnosti s přihlédnutím k ekonomickým možnostem vlastníka MK
- řídit a kontrolovat průběh zimní údržby komunikací a vést o této činnosti předepsanou evidenci
- úzce spolupracovat při zajišťování zimní údržby s orgány obce, s policií a jinými zainteresovanými orgány
- kontroluje provádění všech prací, spojených se zimní údržbou

3. Základní povinnosti uživatelů MK :

- přizpůsobit chůzi a jízdu stavu komunikací, který je v zimním období obvyklý
- při chůzi po chodnících a komunikacích, kde se podle tohoto plánu zmírňují závady ve schůdnosti, dbát zvýšené opatrnosti a věnovat pozornost stavu komunikace (např. zamrzlé kaluže, kluzkost ve stínu stromů, budov apod.)
- při chůzi po chodníku používat té části chodníku, která je posypána posypovým materiálem
- při přecházení komunikací použít k přechodu označený přechod pro chodce, na němž jsou podle tohoto plánu zmírňovány závady ve schůdnosti

Základní technologické postupy při zmírňování závad ve sjízdnosti a schůdnosti

1. Odklizení sněhu mechanickými prostředky

Odklizení sněhu mechanickými prostředky je z ekologického i ekonomického hlediska nejvhodnější technologií zimní údržby. Sníh je nutno odstraňovat podle možnosti dříve, než jej provoz zhutní. S odklizením sněhu se začíná v době, kdy vrstva napadlého sněhu dosáhne 5 cm. Při trvalém sněžení se odstraňování sněhu opakuje. Na dopravně důležitých chodnících se odstraňování sněhu provádí v celé jejich délce a šířce, na ostatních chodnících v šířce 1 metru. S posypem komunikací se začíná až po odstranění sněhu.

2. Zdrsňování náledí nebo provozem ujetých sněhových vrstev posypem inertními nebo chemickými materiály

Účinek posypu inertními materiály spočívá v tom, že jednotlivá zrna posypového materiálu ulpí na povrchu vrstvy náledí nebo zhutněného sněhu, čímž se zvýší koeficient tření. Toto zvýšení je však malé, a proto pouze zmírňuje kluzkost komunikace.

Posyp komunikací chemickými materiály se bude provádět pouze na těchto komunikacích:

- a) MK 1. pořadí důležitosti, tj. rychlostní a sběrné MK s hromadnou veřejnou dopravou a linkovou osobní dopravou (viz mapová příloha)
- b) MK 2. pořadí důležitosti, u nichž dochází vlivem množství sněhu a šířkových parametrů komunikací k omezení průjezdnosti:
Ulice Palachova, Nezvalova, Wolkerova, Bří Čapků

3. Údržba chodníků

Správce MK zmírňuje závady ve schůdnosti podle pořadí, stanoveného v tomto plánu. Dopravně důležité chodníky se udržují v celé jejich délce a šířce, ostatní pouze v šířce 1 m.

Na ostatních částech průjezdního úseku silnice zmírňuje závady ve sjízdnosti jejich správce, tj. SÚS Žďár nad Sázavou a smluvní partneři Krajského úřadu kraje Vysočina, závady ve schůdnosti jsou zmírněny zmírněním závad ve sjízdnosti.

4. Ruční úklid sněhu a ruční posyp

Ruční úklid sněhu a posyp se provádí zpravidla na místech, které jsou pro mechanizační prostředky nepřístupné. Z důvodu bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků, kteří takovýto druh práce zajišťují, se ruční posyp a úklid sněhu provádí pouze za denního světla, v noci pak pouze na místech, která jsou řádně osvětlena. Sníh se odstraňuje a posyp provádí zejména na přechodech pro chodce, na úzkých chodnících, na schodech apod.

5. Časové limity pro zahájení prací při zimní údržbě MK

a) Při odstraňování sněhu :

V době pracovní (od 6,00 do 14,00 hod) nejdéle do 30 minut od zjištění, že vrstva napadlého sněhu dosáhla 5 cm.

V době mimopracovní při domácí pohotovosti pracovníků do 60 minut od zjištění, že vrstva napadlého sněhu dosáhla 5 cm.

b) Při posypu inertními (chemickými) materiály pro zmírnění závad kluzkosti :

V době pracovní i mimopracovní ve stejných časových limitech jako při odstraňování sněhu (po zjištění zhoršení schůdnosti nebo sjízdnosti).

6. Lhůty pro zmírňování závad ve sjízdnosti MK

a) MK 1. pořadí důležitosti.....do 4 hodin

b) MK 2. pořadí důležitosti.....do 10 hodin

c) MK 3. pořadí důležitosti.....po ošetření MK 1. a 2. pořadí důležitosti, nejpozději však do 24 hodin.

7. Místo určené jako úložiště vyváženého sněhu: pozemek parc. číslo 6952 KÚ Město Žďár na ulici Jihlavská a pozemek parc. číslo 653 KÚ Zámek Žďár parkoviště a okolí u Pilské nádrže

8. Stanovení pořadí údržby MK

Viz mapová příloha plánu ve formátu pdf na webových stránkách Města Žďár nad Sázavou

Zimní údržba komunikací

Ve Žďáře byl schválen plán zimní údržby komunikací a podepsána smlouva s dodavatelem této služby. Regionální tisk na tom nejvíc zaujalo, že sníh se začne odklízet, až jej napadne 5 cm. Mně se to zdá přiměřené. 5 cm sněhu se zimními pneumatikami hravě zvládnou.

Ve smlouvě jsou ale důležitější věci. Je tam, že závady ve sjízdnosti a schůdnosti se zmírňují, není tam že se z vozovky a chodníku odstraní všechen sníh a utře se do sucha. Je tam také, že řidiči a chodci musí přizpůsobit své chování stavu komunikace. Tzn. předvídat, zpomalit a mít vhodnou obuv. (Obutí u aut už je uzákoněno.) Kramflíček a úplně hladká podrážka nejsou na sněhu pro žádnou gazelí nožku nejvhodnější.

To všechno je dáno literou smlouvy mezi městem a dodavatelem služby dobře. O to více na sebe upozorňuje jeden nešvar, který se opakuje každou zimu již několik let. A tím je nepřiměřené používání solí na údržbu komunikací. Solí se plýtvá, zbytečným solením se ničí komunikace, technická zařízení kolem nich, majetky občanů, vozidla, která se po komunikacích pohybují, ničí se obuv chodců jejich zdraví a v důsledku solení usychají stromy kolem takto ošetřovaných komunikací. Ničí se životní prostředí a ze všech stran nám to tahá peníze z kapes.

Na zbytečné plýtvání solí má vliv několik věcí. Je to určité použití nevhodné technologie při realizaci posypu. Je to aplikace nevhodného chemického prostředku. Je v tom určité i technologická nekázeň obsluhy sypačů a je to určité i zbytečným solením v situacích kdy je to zcela zbytečné.

Mnohokrát jsem si všiml, že když začíná mrznout, vyrazí sypače se solí a na suchý povrch vozovek aplikují preventivně hrubé a těžké krystaly soli. Sypač projede, sůl se rozletí nejen po vozovce ale i po okolí, další část soli z vozovky odmetou při průjezdu prvního vozidla, zvláště ta větší. Zbytek krystalků vozidla rozmělní koly na prach a ten odváne vítr. Mimo vozovku, na zeleň, do očí chodců, do oken domů kolem.

Jindy zase typické zimní ráno – v noci napadlo trochu sněhu, je pod nulou ale otepluje se, podle předpovědi má být přes den několik stupňů nad nulou, na komunikacích leží po odhrnutí a nasolení sněhu slabá vrstvička břečky. Potud v pořádku. Jenže v této situaci jezdí sypače dál a sypou a sypou, dokud břečka úplně nezmizí, bez ohledu na to, že silnice je sjízdná a co na ní leží, to by do oběda určité roztálo samo. Po takovém šíleném solení silnice v poledne na slunci oschnou a je na nich šedobílý povlak soli. Auta v tom potom zase jezdí a víří solný prach.

Přítom dnešní předpovědi počasí se podstatně zpřesnily, aktualizují se každých šest hodin a jsou běžně dostupné pro každého na internetu. Včetně aktuální situace a jejího vývoje on-line. Jen se v tom trochu vyznat. To by měl dispečer, který vozidla údržby řídí, zvládnout.

Tady jako příklad uvedu zdokumentované příklady, které bijí do očí:

Letos na jaře byl na 19. března týden dopředu avizován příchod studené fronty. Sdělovací prostředky z toho udělaly poslední mohutný záchvěv zimy – sníh a náledí. Jenže fronta postupně při postupu přes Evropu slábla a před jejím skutečným příchodem se vědělo, že budou její projevy velice oslabeny. Ve Žďáře ale po půlnoci vyjely sypače se solí a spáchaly tohle:



sůl na chodníku Husovy a Nádražní ulice před poštou 22.3.2011 večer, po třech dnech



nově zrekonstruovaný most u jezu na Sázavě 22.3.2011 večer, po třech dnech

Díky minimálním srážkám se sůl ani nerozpustila a v následujícím suchém období zůstala ležet na chodnících ještě mnoho dní:



ulice Jiřího z Poděbrad 23.3. ráno po pěti dnech

A protože podloží komunikací je za celou zimu řádně prosyceno, celé jaro krystalizuje sůl na dlažbě ze vztlínající vlhkosti:



Náměstí Republiky 27.4.2011 (mezi ulicí Veselskou a Radniční)

V těchto dnech zase můžete potkat ve Žďáře toto:



ulice Brodská 17.11.2011



ulice Okružní 17.11.2011



Revoluční ulice 17.11.2011

To jsou jen tři příklady, podobných hromádek jsou po celém Žďáře desítky. Je to výsledek ošetření chodníků po náledí ve čtvrtek ráno. Dnes, po pěti dnech, jsou ještě všechny hromádky soli nerozpuštěné na místě beze změny. podle předpovědi typují, že vydrží nejméně dalších pět dnů až do soboty. Asi bylo třeba komunikace ošetřit, ale na tolik a ne takhle!

Dalším důkazem nadměrného solení je pro mě řeka Sázava. Jako kluci jsme na ní v zimě když zamrzla celé týdny bruslili a to i když potom napadl sníh. Teď řeka zamrzne jen když je holomráz. Pak stačí troška sněhu, vyjedou sypače se solí a řeka rozmrzne, i když dál mrzne. K tomu přispívá i speciální údržba pěších lávek přes Sázavu. Lopatou se aplikuje tolik soli, aby už nebylo co odhrnovat. Ta sůl pak zničí most a stéká přímo do řeky. Stejná šablona zimní údržby se používá na schody u Tvrze, schody vedle Městského úřadu a v Kopečné u kina.

Všichni víme ze základní školy jaká je teplota solanky, všichni víme, jak mráz trhá skály a všichni víme jakou korozi sůl způsobuje na kovech. A přihlížíme, jak nám sypou desítky tun soli pod nohy, často úplně zbytečně. Že by to šlo i úplně bez soli se může každý přesvědčit u našich blízkých sousedů v Novém Městě na Moravě. Až bude zase Žďár plný špinavé břechy ze sněhu a soli, zajedte si tam na výlet. Místo toho, abyste se brodili po kotníky v šedém humusu, který ničí boty, projdete se po vyhrnutých chodnících posypaných pískem, kde je chůze příjemnější a budete si připadat jako v nějakém horském středisku.

Život mnohých je dnes závislý na automobilové dopravě. Moderní způsob života pulzuje dopravou. Ale musíme tomu platit až tak velkou daň? Začneme tím, že nebudeme solit zbytečně a budeme dodržovat dohodnutý Plán zimní údržby ve Žďáře. Víím, že udržovat pro nás silnice a chodníky je práce náročná, že na předpovědi počasí se úplně spolehnout nedá a že všechno se vždy nemusí povést optimálně, ale myslím, že při troše snahy by nemuselo docházet k tolika případům, které jsem popsal.

21. listopadu 2011

Miloslav Sláma

Dodatek 4.12.2011

Minulý týden bohužel i v Novém Městě na Moravě rozhodli zastupitelé o solení města. Využili stejně jako Žďár a Hlinsko výjimku ze zákona, která použití chemických prostředků v CHKO zakazuje. Argumentem pro chemické ošetřování byla zvýšená prašnost z inertních posypových materiálů, když na jaře roztaje sníh. Naštěstí mají zatím v Novém Městě ještě dost rozumu na to, že to zkusí jeden rok, že povolili sůl jen na vybrané ulice a že budou používat zkrápění solným roztokem. Najali si na tu zkoušku jiného dodavatele, aby nemusely jejich technické služby měnit stroje na údržbu jinou technologií. Jsem moc zvědavý na jejich rezultat po této zkoušce.

Prezenční listina

z jednání komise rozvoje města a ŽP konané dne 06.12.2011

Bárta Ladislav, Bc. – garant komise	
Brychta Jaromír, Mgr. 1. místostarosta	 OMLUVEN
Sláma Miloslav, Ing. – předseda komise	 Sláma
Bukáček Roman, Ing.	 OMLUVEN
Havlík Tomáš, Ing.	
Mička Josef ml.	 mč
Miklík Jaroslav	 OMLUVEN
Mokříš Jan, MUDr.	
Studený Radek	
Šíkula Luboš, Mgr.	
Štěpánek Roman, Mgr.	
Štursa Zdeněk, Ing.	

HOSTE!

Paula Müllerová, Ing.

Petr Kráček, Ing.

Müllerová

Král