

Městský úřad Kolín**Odbor dopravy**

Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín I

tel.: +420 321 748 111, fax: +420 321 720 911

e-podatelna: posta@mukolin.cz, web: http://www.mukolin.cz

pracoviště: Na Valech 72, 280 12 Kolín II

DOŠLO DNE

25 -05- 2012

Ing. ARCH. JANA PACKOVÁ
PŘÍKOP 4
604 11 BRNO

Vaše čj. (zn.):

Naše čj.: OD 29824/12-vol

Naše zn.: OD vol 5240/2012

Vyřizuje: Vladimír Volf

Telefon: 321 748 107

E-mail: vladimir.volf@mukolin.cz

Počet listů: 1

Příloh/listů: 0/0

Datum: 22.05.2012

Stanovisko k záměru zřízení inteligentního dopravního systému v městysu Cerhenice na silnicích č. III/3294 a III/3297

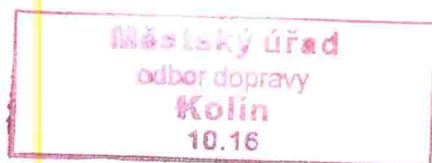
Pro vydání stanoviska k uvedenému záměru byla odboru dopravy MěÚ Kolín předložena akustická studie automobilové dopravy v Cerhenicích a dokumentace posouzení účelnosti světelné signalizace v křižovatkách ulic Nádražní x Východní a Nádražní x Na Vinohradech v Cerhenicích.

Hodnoty hlukové zátěže jsou zpracovány v akustické studii. Pro odstranění nadlimitních hodnot hlukové zátěže je navrženo ve dvou místech vybudování protihlukových stěn, a to u dětského hřiště u ulice Míru a u sportovního hřiště u ZŠ při ulici Školská (silnice III/9294 Cerhenice – Dobřichov) a dále kompletní výměna povrchů u předmětných komunikací. K návrhům protihlukových opatření spočívající ve vybudování protihlukových stěn nemáme připomínek, v případě návrhu kompletní výměny povrchů komunikací nesouhlasíme pouze s tímto záměrem na silnici před sportovním hřištěm, jejíž povrch byl v nedávné době rekonstruován a tudíž žádné opravy povrchu zde nejsou opodstatněné.

Projekt posouzení účelnosti světelné signalizace navržené v křižovatkách tvaru „T“ ulic Nádražní x Východní a Nádražní x Na Vinohradech byl vypracován dle TP 81 – Technických podmínek Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích a měl prokázat či vyloučit potřebnost zřízení světelného signalizačního zařízení v uvedených místech. Z 5-ti sledovaných kritérií (1. Bezpečnosti provozu – nehodovosti, 2. Bezpečnosti provozu – místa zvláštního zřetele, 3. Intenzity provozu z hlediska vozidel, 4. Intenzity provozu z hlediska chodců, 5. Plynulosti jízdy vozidel MHD), byl návrh ve čtyřech (u obou křižovatek) vyhodnocen jako negativní, tj. že místo nesplňuje kritérium pro účelnost zabezpečení křižovatek světelnou signalizací, pouze v jediném kritériu (č. 2) ano s tím, že při posuzování se vychází zejména z místních podmínek. Na rozdíl od zpracovaného posouzení se s tímto závěrem neztotožňujeme, a to proto, že nejen, že zpracovaná dokumentace nepřesvědčivě prokázala účelnost zapotřebí světelné signalizace na předmětných křižovatkách, ale i proto, že hodnotící kritérium č. 2 jako samostatné uvedený předpis (TP 81) vůbec neobsahuje. Jeho problematika je pouze součástí hodnotícího kritéria č. 1 – Bezpečnosti provozu. Z uvedených důvodů jsme za to, že předmětná dokumentace neprokázala přesvědčivě účelnost řízení předmětných křižovatek SSZ, a proto s tímto záměrem nesouhlasíme. Své stanovisko dále odůvodňujeme:

Cerhenice jsou městysem zatíženým vnější dopravou vesměs pouze silnicemi III. tříd č. III/3294 a III/3297 s velmi nízkou intenzitou provozu. Obě křižovatky, navržené k řízení SSZ jsou tvaru „T“, přičemž přednost vozidel je upravena místní úpravou provozu. Světelná signalizace se dle TP 81 zřizuje všeobecně ke zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo ke zlepšení plynulosti provozu. V případě Cerhenic tento problém, dle našich znalostí místních poměrů, není třeba řešit. Intenzita provozu je zde natolik nízká, že jakékoli sign. zařízení k jeho řízení by bylo spíše mrháním fin. prostředků a docházelo by i k nežádoucímu omezování plynulosti silničního provozu. Odůvodnění opodstatnění umístění SSZ ze závěru posouzení ...*Navrhuje se izolované řízení*

křižovatky s hlavní fází zelenou v hlavním směru. V případě, že nedojde k požadavku od vozidel z vedlejší komunikace nebo nároku od chodců (chodecká tlačítka), zůstává křižovatka v hlavní fázi... považujeme za luxusní, nadbytečné a spíše nežádoucí řešení, byť vypadá velmi elegantně. Jestliže přijede vozidlo po vedlejší komunikaci do křižovatky, není zapotřebí pomocí SSZ zastavit vozidlo na hlavní silnici, aby z vedlejší byl umožněn okamžitý vjezd do křižovatky, když četnost dopravy je zde tak minimální, že i dvě vozidla se zde střetávají jen občas. Chodci pokud nebudou mít možnost pomocí chodeckých tlačítek zastavit dopravu, nebudou vystaveni žádnému vyššímu nebezpečí, jako doposud se musí při překonání přechodu pro chodce chovat standardně. Naopak, zastavovat zpravidla jediné vozidlo chodeckým tlačítkem z důvodu potřeb chodce k překonání přechodu, by bylo luxusním opatřením, docházelo by i k nežádoucímu omezování plynulosti silničního provozu a v neposlední řadě při rozjíždění vozidel od SSZ i ke zvyšování exhalací a hluku.



Jiří Jeřábek

vedoucí odboru dopravy

A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to Jiří Jeřábek.