

DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ

Zpracovala Bc. Jana Šneková

Obsah

CHARAKTERISTIKA MĚSTA SVITAVY	4
SOUČASNÁ DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ	5
POZEMNÍ KOMUNIKACE – záměry a realizované investice	9
MOSTY, LÁVKY, PROPUSTKY	13
PARKOVÁNÍ	13
CHODCI	14
CYKLISTICKÁ DOPRAVA	14
ZÁSAHY DO KOMUNIKACÍ A ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ, STAVEBNÍ ŘÍZENÍ.....	15
AUTOVRAKY	16
DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST	17
TAXISLUŽBA.....	17
BESIP - DĚTSKÉ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ	18
ZÁVĚR.....	18

ÚVOD

Doprava představuje stále významnější problém, který si stále více uvědomuje nejen naše město, ale i Česká republika i celá Evropa. Jde především o špatný stav infrastruktury, dopravní zácpy, znečištění životního prostředí a nehody. Tyto problémy dopadají na všechny osoby zapojené do dopravy, které se snaží tyto problémy ovlivňovat, a celou společnost.

Opět po roce přichází čas, kdy je potřebné bilancovat předcházející období, kam se v rozvoji dopravy posunulo město Svitavy. Zásadním úkolem města je vytvořit dobré podmínky v dopravě pro naplnění požadavků občanů a dnešní doby. Za sebe musím konstatovat, že se za poslední roky stále o krůček posouváme.

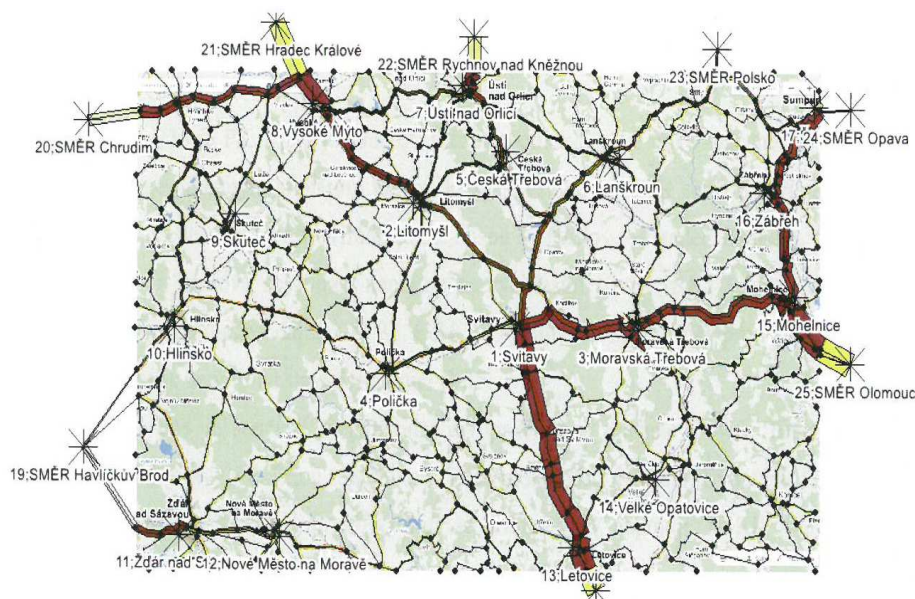
Zpráva je rozdělena do několika částí, které se zabývají podrobným rozbořem pro danou oblast dopravy.

Pro lepší přehlednost a orientaci je ve zprávě vloženo několik mapek, tabulek, fotografií a také odkazů na webové stránky.

Naším přáním je, aby výstupy z této práce posloužily jako určitý informační zdroj o současné dopravní situaci ve městě.

CHARAKTERISTIKA MĚSTA SVITAVY

Město se nachází ve východních Čechách, téměř na hranici Čech a Moravy v nadmořské výšce 435 m. n. m. Vzniklo na spojnici důležitých obchodních cest. Jeho historie je patrná ve velkém počtu kulturních památek. Dnešní Svitavy jsou tak nejen vyhledávaným turistickým cílem, ale také přetíženým dopravním uzlem. K 1. 1. 2020 ve městě žilo 16 884 obyvatel. I když město z hlediska České republiky nepatří co do počtu obyvatel a rozlohy k významným městům, je důležitým dopravním uzlem spojujícím Čechy a Moravu. To s sebou nese i svá negativa z hlediska zatížení silniční dopravou, což znázorňuje obrázek 1, na kterém je znázorněna dopravní síť Pardubického kraje, ze které jsou patrné dopravní zátěže pozemních komunikací.



Obrázek 1 - Zatížení silniční dopravou města Svitavy a jeho okolí

Městem prochází tři silnice I. třídy, z nichž dvě jsou zařazeny do kategorie mezinárodních silnic, a jedna silnice II. třídy. V tabulce 1 jsou vypsány jednotlivé kategorie, čísla pozemních komunikací, které prochází městem, jejich směr a jednotlivé funkce nejen z hlediska města, ale i v rámci vyššího územního celku.

Silnice	Směr	Funkce v rámci města	Funkce v rámci vyššího celku
I/34	Polička, Koclířov	Průjezdni komunikace	Celostátní
I/35 (E442)	Litomyšl, Mohelnice	Průjezdni komunikace	Mezinárodní
I/43 (E 461)	Brno, Lačnov	Průjezdni komunikace (budoucí obchvat města)	Mezinárodní
II/366	Litomyšl	Spojovací komunikace	Okresní

Tabulka 1 - Páteřní silnice města Svitavy

Všechny výše uvedené pozemní komunikace mají pro město velký význam nejen z hlediska dostupnosti např. do škol, za sociálními službami, zaměstnáním, ale i možnosti a perspektivy pro průmyslové, či logistické společnosti, které nejvíce oceňují napojení na silniční případně železniční síť.

Dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“) jsou pozemní komunikace rozděleny do čtyř kategorií:

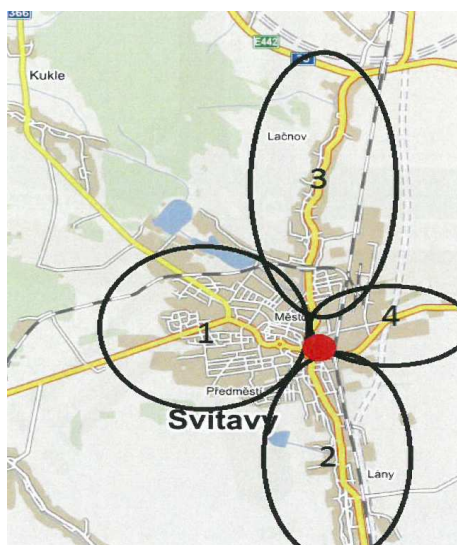
- Dálnice (není na území města ani v rámci vyššího celku) je v majetku státu a správou je pověřeno Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD“);

- b) Silnice se v rámci své kategorie dále člení na tři třídy:
- Silnice I. třídy** je na katastrálním území města v délce 11,53 km, z toho 5,45 km silnice I/34 a 6,13 km silnice I/43. Je v majetku státu, v působnosti Krajského úřadu Pardubického kraje a správou je pověřeno ŘSD.
- Silnice II. třídy** je ve správním obvodu města v délce 34,3 km, z toho 2,2 km na katastrálním území Svitav – II/366 (ul. Pražská a Sokolovská). Je v majetku kraje, v působnosti obce s rozšířenou působností a správou je pověřena Správa a údržba silnic.
- Silnice III. třídy** je ve správním obvodu města v délce 112,5 km, z toho 2 km na katastrálním území Svitav (silnice III/0436 Kamenná Horka). Je v majetku kraje, v působnosti obce s rozšířenou působností a správou je pověřena Správa a údržba silnic;
- c) Místní komunikace se dle dopravního významu a určení a stavebně technického vybavení rozdělují do čtyř tříd. Ve městě je celkem 75 km místních komunikací, které jsou v majetku města;
- d) Účelové komunikace se člení na veřejně přístupné a neveřejně přístupné. Jsou v majetku města nebo soukromých vlastníků a zpravidla bývají oddělené dopravní značkou.
- Na neveřejných komunikacích rozhoduje o pravidlech vlastník.

SOUČASNÁ DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ

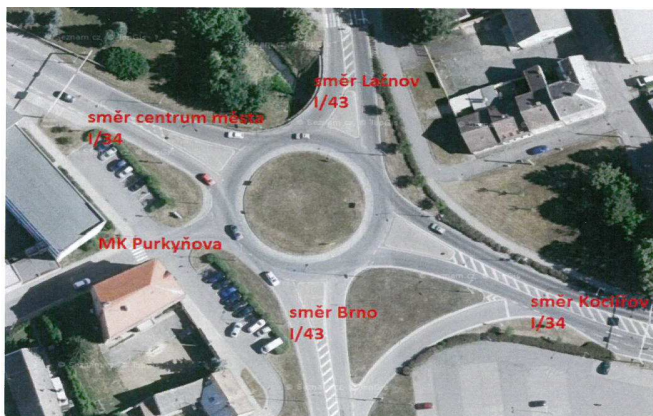
Město je z hlediska silniční dopravy rozděleno do čtyř částí, které mají společný bod v centru města, v místě, kde se protínají silnice I/34 a I/43. V tomto místě se nachází velká okružní křižovatka. Na obrázku 2 jsou zobrazeny jednotlivé části města.

1. Západní část města, zóna Předměstí a Město (plní funkci částečně obytnou, částečně plochy pro občanskou vybavenost,
2. Jižní část města, zóna Lány (plní převážně funkci obytnou),
3. Severní část města, zóna Lačnov (plní převážně funkci obytnou),
4. Východní část města, průmyslová zóna (plní především funkci rekreační průmyslovou, výrobní).



Obrázek 2 - Jednotlivé body silniční dopravy

Silniční dopravu ve městě tvoří specifická základní síť, která se skládá z tří silnic I. třídy (I/34, I/35) a I/43 a z jedné silnice II. třídy (II/366). Tyto silnice tvoří základní síť pro tranzitní dopravu městem. Nejdůležitější křižovatkou ve městě z hlediska tranzitní dopravy je velká okružní křižovatka, která spojuje silnice I/34 a I/43 a místní komunikaci ulice Purkyňova.



Obrázek 3 - Velká okružní křižovatka

Největší zatížení, dle sčítání dopravy v roce 2016 (další sčítání dopravy bude v roce 2021), má silnice - směr centrum (15 665 motorových vozidel*), silnice I/43 Brno (12 707 motorových vozidel*), silnice I/34 Lačnov (7 432 motorových vozidel*), silnice I/34 Koclířov (7 120 motorových vozidel*). Místní komunikace Purkyňova je s nejmenší intenzitou dopravy. Tato intenzita je pouze pětina oproti ostatním směrům.

*Uváděné hodnoty jsou ročním průměrem denních intenzit dopravy ve vozidlech za 24 hodin.

Druhou důležitou křižovatkou směrem do centra města je malá okružní křižovatka na silnici I/34, místní komunikace ulice Purkyňova a Erbenova. V blízkosti této křižovatky se nachází autobusové nádraží a nemocnice. Nevýhodou této okružní křižovatky je nedaleký přechod pro chodce se světelným signalizačním zařízením, který při červeném signálu pro chodce způsobuje dopravní zácpy, které zasahují až do samotné křižovatky, což je zřejmé z obrázku 4. Silnice I/34 – úsek od velké kruhové křižovatky přes malou okružní křižovatku až novou okružní křižovatkou ze směru Polička a Litomyšl je velmi zatížen, projede tudy až 15 665 motorových vozidel během 24 hodin.



Obrázek 4 - Okružní křižovatka I/34 a MK Purkyňova a MK Erbenova

Jak již bylo zmíněno, základní síť tvoří silnice I/34 a II/366, které se kříží v blízkosti svitavského gymnázia a parku Jana Palacha. Jedná se o první okružní křižovatku těchto komunikací ze směru Polička a Litomyšl. Vzhledem k tomu, že na této křižovatce byly špatné rozhledové podmínky, byl zde v roce 2019 vybudován nový kruhový objezd, který výrazně zlepšil dopravní průjezdnost, viz obrázek 5.



Obrázek 5 – Nová okružní křižovatka I/34 a II/366

Nejdůležitější stavbou v jižní části města je z hlediska dopravy mimoúrovňové křížení silnice I/43 s železniční tratí č. 260 (Brno – Česká Třebová). Nachází se zhruba 1 km před městem. Jedná se o klenbový podjezd. Tato stavba je z hlediska dopravy nevýhodná a nebezpečná. Jsou zde velmi špatné rozhledové podmínky, jelikož je stavba ve sklonu a před i za ní se nachází zatáčky, tudíž projíždějící vozidla musí zpomalit a kvůli tomu je tohle místo kritické z hlediska kapacity. V tomto místě také dochází k častým dopravním nehodám.



Obrázek 6 - Mimoúrovňové křížení silnice I/43 a tratě č. 260

Dále při vjezdu do města se na tuto komunikaci napojují dvě komunikace III. třídy ze směru Hradec nad Svitavou (III/3665) a Kamenná Horka (III/0436). Jedná se o křižovatky, které spojují místní komunikaci s danou částí území. Jsou zobrazeny na obrázku 7. Tranzitní doprava má bohužel negativní dopad na křižovatku I/43 a III/3665. Silnice III/3665 má totiž převládající funkci spojovací, protože je jednou ze dvou alternativ cesty z okolních menších obcí, jako jsou např. Radiměř, Banín nebo i samotný Hradec nad Svitavou při cestování do škol, zaměstnání nebo jiných institucí. Tudíž zde při ranních dopravních špičkách, kdy tyto obce generují výchozí dopravu a město je cílem, vznikají na této křižovatce fronty. Tato silnice dále pokračuje městem a v jižní části prochází ještě dalšími křižovatkami. Tyto křižovatky nemají vliv na tranzitní dopravu, ale svojí intenzitou má tranzitní doprava vliv na tyto obslužné a sběrné komunikace. To se projevuje zejména prodloužením čekací doby při odbočování z vedlejších dopravních směrů, protože se jedná o neřízené křižovatky.



Obrázek 7 - Křižovatky I/43 a III/0436; I/43 a III/3665

Plochy v severní části města plní převážně obytnou funkci. Základní komunikace je zde silnice I/43, která protíná město směrem jih, sever. Nachází se zde vlakové nádraží, které v pravidelných hodinových až dvouhodinových intervalech od 4:00 do 22:00 v pracovní dny bývá cílem individuální dopravy, jelikož zde zastavují rychlíky spojující Prahu a Brno, či regionální vlaky spojující Svitavy a Borovou u Poličky přes město Polička. Tento faktor má vliv na vnitřní dopravu ve městě. Silnice I/43 spojuje v této části města veškeré místní komunikace, které se na tuto silnici napojují na křižovatkách.

Dvě důležité křižovatky jsou na konci města. Nejprve se spojí silnice I/35 a I/43 a za zhruba 200 m je další křižovatka, kde se tyto silnice opět rozpojují. První křižovatka je čtyřramenná průsečná a druhá je tříramenná styková a obě jsou zobrazeny na obrázku 8. Na těchto křižovatkách je velice silný a rychlý hlavní dopravní proud, jelikož zde vozidla jedou nejvyšší povolenou rychlostí, často i vyšší, a tudíž zde jde o velice složité levé odbočení zejména z vedlejších komunikací. Vlivem toho vznikají dlouhé fronty a řidiči musí čekat i několik minut, než se podaří odbočovací manévry dokončit. Navíc zde v letošním roce došlo k několika vážným dopravním nehodám, proto zde bude v první polovině roku 2021 provedena realizace dočasného kruhového objezdu, který je také nazýván jako šišoid. V podstatě se jedná o betonové zátarasy, které podstatně křižovátku omezí tím, že řada řidičů v tomto místě musí zakličkovat a větší dopravní prostředky vyžadují při řízení opravdu vysokou míru pozornosti za volantem. Realizace kruhového objezdu je v kompetenci ŘSD a v současné době je ve fázi zpracování projektové dokumentace.



Obrázek 8 - Křižovatky I/35 a I/43 a III/003532; I/35 a I/34

Plochy ve východní části města plní především funkci rekreační a průmyslovou (výrobní). Nachází se zde celkem tři zahrádkářské kolonie a průmyslová zóna Paprsek. Základní komunikace je v této části silnice I/34, která se zhruba 2 km za městem napojuje na silnici I/35. Zóna Paprsek je průmyslová část města, kde se nachází výrobní podniky. Rozloha této oblasti je 39 hektarů. Nyní zde sídlí 9 průmyslových firem. Tato zóna je obsluhována jedinou pozemní komunikací Průmyslová, což do budoucna při rozrůstání průmyslové zóny bude nevýhoda.

Ovšem při výstavbě obchvatu je počítáno s napojením této zóny, což značně ulehčí úseku od této křižovatky do centra města. Na obrázku 9 je vidět křižovatka I/34 X místní komunikace Průmyslová, která slouží k vjezdu do průmyslové zóny Paprsek. V této části města v úrovni, kde by měla vést budoucí trasa obchvatu, se nachází zahrádkářská kolonie.



Obrázek 9 - Křižovatka I/34 a MK Průmyslová

POZEMNÍ KOMUNIKACE – záměry a realizované investice

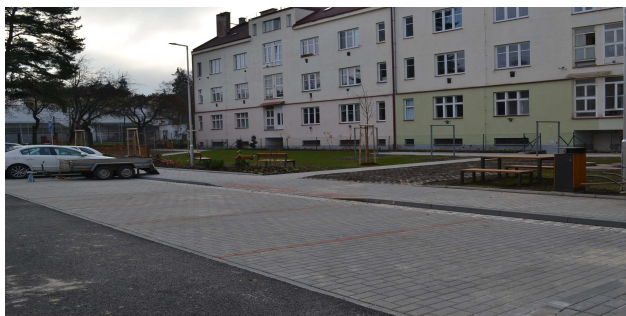
Stav silnic I. a II. třídy, které prochází městem není úplně nejlepší, ale také u našich komunikací místních a účelových. I když se vlastníci a správci jednotlivých komunikací snaží udržovat je v řádném a bezpečném stavu, stále to nestačí. Trvale se zhoršuje stav krytu vozovek zejména vlivem těžké nákladní dopravy. Podkladní konstrukční vrstvy, které byly budovány v minulosti, nejsou na takovou zátěž připraveny, a proto dochází v krytu vozovek k vyjetým kolejm, trhlinám a lokálním propadům. V některých částech komunikací nastává i situace, kdy je technický problém zapříčiněn uloženými inženýrskými sítěmi, které jsou již za hranicí své plánované životnosti a četnost poruch a následných oprav má vliv na stav komunikací. Stav vozovek je zhoršován také z hlediska umístění nových inženýrských sítí a rekonstrukcí, či novými přípojkami ke stávající zástavbě ve městě. Důležitá z pohledu obnovy či rekonstrukce komunikací je koordinace mezi správci komunikační sítě a také se správci a vlastníky inženýrských sítí.

V letošním roce proběhlo na území města několik investičních akcí, které výrazně zlepšily infrastrukturu našeho města. Některé akce mohou být realizovány díky získaným dotacím, či jsou financovány přímo z rozpočtu města. Město pravidelně každým rokem investuje nemalé finanční prostředky do výstavby nových komunikací a chodníků, a dále zabezpečuje přes svoji servisní společnost SPORTES Svitavy s.r.o. (dále jen „SPORTES“) běžnou údržbu a opravy všech ostatních komunikací v majetku města. Obnova místních komunikací a chodníků je řešena postupně a navazuje především na rozsáhlé rekonstrukce. Je ovlivněna hlavně stavem inženýrských sítí (zejména kanalizace, plyn a vodovod), které dosahují, jak výše uvedeno, hranice své životnosti a jsou častou příčinou havárií a následných úprav ve vozovkách a chodnících.

Jednou z letošních investic ve městě se stala stavba „Regenerace veřejných ploch vnitrobloku bytových domů Sokolovská - Riegrova, Svitavy – I. etapa“. Celkové náklady stavby dosáhly (včetně DPH) výše 3 254 988 Kč z nichž 1 514 695 Kč bylo vázáno na dotaci z programu Regenerace veřejných prostranství na sídlištích poskytnuté Státním fondem rozvoje bydlení. Cílem byla výstavba parkoviště o 22 parkovacích stáních uvnitř vnitrobloku bytových domů na ul. Sokolovská a Riegrova. Dále bylo zbudováno stání pro čtyři kontejnery a provedeno veřejné osvětlení a sadové úpravy. Dvě parkovací stání jsou vyhrazena pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Příjezd do vnitrobloku je z ulice Riegrova, na které před domem č. o. 16 byla vybudována další dvě parkovací místa.



Obrázek 10 - Vnitroblok před rekonstrukcí



Obrázek 11 - Vnitroblok po rekonstrukci

Další dokončenou stavbou na jaře letošního roku je stavba „Rekonstrukce ul. Zadní“ na ulici Hlavní v Lačnově. Jedná se již o IV. etapu této opravy a to od bytového domu č.p. 123 až po č.p. 60. Oprava spočívala v odstranění stávajícího krytu včetně konstrukčních vrstev a položení nového krytu s novými konstrukčními vrstvami. Na trase opravované komunikace byly vybudovány drobné objekty, které slouží k odvedení srážkové vody (uliční vpust', odvodňovací žlaby). V ostatních případech je komunikace odvodněna do přilehlé zeleně. Na první části komunikace je opraven stávající trubi propustek. Celkové náklady rekonstrukce dosáhly (včetně DHP) výše 4 637 405 Kč. Akce byla financována z vlastních zdrojů města.



Obrázek 12 – Ulice Zadní před rekonstrukcí



Obrázek 13 – Ulice Zadní po rekonstrukci

Důležitou investicí z hlediska bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích je vybudování nasvětleného místa pro přecházení, a to naproti ulici Mostní (respektive naproti „úřadu práce“), které nově vytváří příhodnější podmínky jak pro bezbariérové křížení se silnicí I/43, tak i příhodnější podmínky pro užití osobami se sníženou schopností orientace v prostoru. Jedná se o místo se zvýšeným výskytem chodců, neboť silnice je zde křížena jednou z četně využívaných pěších tras propojující centrum města (včetně autobusového nádraží) s nádražím železničním. Konkrétní poloha místa pro přecházení je volena jak s ohledem na lokálně zvýšený zde výskyt chodců, tak i s ohledem na bezprostřední návaznost na nově zbudovanou betonovou lávku, která zde kříží řeku Svitavu. Celkové náklady stavby dosáhly (včetně DHP) výše 328 991 Kč. Akce byla financována z vlastních zdrojů města.



Obrázek 14 – Místo pro přecházení před rekonstrukcí



Obrázek 15 – Místo pro přecházení po rekonstrukci

Po mnohaletém úsilí, na kterém se podílí i město Svitavy, jsou zahájeny přípravné práce na vlastní realizaci obchvatu města Svitavy. Přípravné práce spočívají v základních terénních úpravách pro archeologický výzkum v budoucí trase a potřebné terénní úpravy. Tyto práce skončily na podzim tohoto roku. V současné době jsou podány žádosti o stavební povolení na jednotlivé stavební objekty kompletní stavby, a to jak u obecního stavebního úřadu, tak u speciálních stavebních úřadů, které budou vydávat příslušná stavební povolení. Do konce tohoto roku budou vypsána výběrová řízení na realizaci stavby. Během zimního období bude provedeno kácení kompletní zeleně v koridoru budoucí stavby. Dle informací ŘSD a na základě výběrového řízení by vlastní realizace stavby měla být zahájena v I. pololetí příštího roku.

Přeložka bude dlouhá 9,5 km. Obchvat poté významnou měrou napomůže zklidnit dopravu ve městě, kdy tranzitní doprava ze směru sever – jih a jih – sever nebude projíždět městem. Tím by mělo dojít z části ke zklidnění dnes již neúnosného dopravního přetížení komunikací ve městě.

Vizualizaci obchvatu města Svitavy je možné najít pod internetovým odkazem: <https://www.youtube.com/watch?v=0autaT01v2Y>.

Název akce	Cena	Dotace
Regenerace veřejných ploch vnitrobloku bytových domů Sokolovská - Riegrova	3 254 988 Kč	1 514 695 Kč
Přechod pro chodce přes I/43 u Úřadu práce ve Svitavách	328 991 Kč	-
Rekonstrukce komunikace ulice Zadní – IV. etapa	4 637 405 Kč	-
Příprava TI sloužící pro podnikání - Stezka pro pěší a cyklisty U Tří mostů	5 682 820 Kč	1 500 000 Kč

Tabulka 2 – Kapitálové investice odboru dopravy v roce 2020

Se stavbami na komunikacích nás zpravidla čeká i několik omezení, která nám krátkodobě komplikují pohyb po městě, ale z dlouhodobého hlediska přinesou změnu v podobě zlepšení dopravní situace nebo prostředí, ve kterém žijeme.

Přehled změn dopravního omezení je možné najít pod odkazem „Dopravní omezení ve městě“: <https://www.svitavy.cz/dopravni-omezeni-ve-meste>. Informace jsou pravidelně aktualizovány.

Město pravidelně každoročně investuje nemalé finanční prostředky do výstavby nových komunikací a chodníků, a dále přes svoji servisní společnost SPORTES zabezpečuje běžnou údržbu a opravy všech ostatních komunikací v majetku města. Obnova místních komunikací a chodníků je řešena postupně a navazuje především na rozsáhlé rekonstrukce. Je ovlivněna hlavně stavem inženýrských sítí (zejména kanalizace, plyn a vodovod), které jsou v dožilém stavu a jsou častou příčinou havárií a následných zásahů ve vozovkách a chodnících.

Společnost SPORTES ve zmiňovaném období do oprav a údržby místních a účelových komunikací investovala částku ve výši 4 000 000 Kč.

Největší realizované akce v letošním roce:

Opravy výtluků	1 130 tis. Kč
Opravy chodníků	1 587 tis. Kč
Opravy komunikací	1 335 tis. Kč
Oprav uličních vpustí	295 tis. Kč
Drobné opravy na základě žádostí a stížností	163 tis. Kč

Největší rozpracované nebo plánované akce do konce roku:

Oprava cesty k Rosničce	320 tis. Kč
Oprava chodníku na ul. Mýtní	250 tis. Kč
Oprava uličních vpustí na ul. Slovenská, Tyrše a Fügnera, Hraniční	60 tis. Kč

Běžné opravy a údržba místních komunikací se každým rokem připravuje samostatně podle naléhavosti a okolností v území. Ostatní příprava se řeší ve vzájemné koordinaci s rozsáhlejšími investicemi správců inženýrských sítí ve městě.

Důležitá pro bezpečný pohyb na komunikacích je zimní údržba. Náklady na zimní údržbu v období od listopadu 2019 do dubna 2020 byly ve výši 1 643 000 Kč. Celkem bylo provedeno 9 zásahů a poslední z nich byl dne 12. 2. 2020. Pohotovost byla ukončena dne 21. 2. 2020.

V současnosti je město vystaveno mnoha výzvám a hledá nová efektivní dopravní řešení, která ulehčí stávající infrastrukturu, zkvalitní veřejný prostor a podpoří udržitelné druhy dopravy. Tzv. plán udržitelné městské mobility se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí. Město na svém území řeší problematiku dopravy samostatnými projekty. Ty v daném místě a čase navrhuji určitý způsob řešení problémů. Na stále složitější problematiku dopravy v městské zástavbě je však nutné se podívat s celkovou vizí a jednotlivými cíli. Proto vedení města nechalo zpracovat u společnosti HBH projekt Brno základní analýzy a průzkumy dopravy a souvisejících činností, čímž bylo: Analýza současného stavu zastávek ve Svitavách, Analýza stávajícího stavu dopravy v oblasti Svitavy – sever, Průzkum postojů obyvatel ve Svitavách k možnostem využití VHD, Studie organizace dopravy v oblasti Svitavy – sever, Analýza současného stavu VHD ve Svitavách, Analýza stávajícího stavu dopravy v oblasti Svitavy – stadion, Návrh MHD ve Svitavách, Návrh organizace dopravy ulice Zahradní. A právě k poslednímu tématu se v březnu letošního roku uskutečnil kulatý stůl na téma „Připravovaná změna organizace dopravy v ulicích Zahradní a Hybešova,“ kde byl samotnými zpracovateli projektu a vedením města občanům představen návrh změny dopravního značení v těchto ulicích v návaznosti na organizaci dopravy v přílehlém okolí.

Z těchto jednotlivých analýz a průzkumů se ukazuje, že dopravu velikosti města Svitavy nelze řešit nahodilými řešeními, ale na základě zpracování komplexního strategického dokumentu „Plánu udržitelné mobility města“, kde základními úkoly bude komplexní řešení dopravní dostupnosti, zvýšení dostupnosti v dopravě, snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí, zlepšení účinnosti a hospodárnosti přepravy osob a zboží, zvýšení kvality městského prostředí. Plán udržitelné mobility města Svitavy vychází z existujících postupů plánování, avšak se zdůrazněním spoluúčasti všech dotčených subjektů, orgánů a organizací, odborné veřejnosti i všech obyvatel města a zájmového území při hledání optimálních řešení zajištění udržitelné mobility současně se zvýšením atraktivity města. Plán udržitelné mobility města bude zpracován pro návrhové období do roku 2040.

MOSTY, LÁVKY, PROPUSTKY

V katastrálním území města je 23 mostů, 19 lávek, 2 propustky a 2 rozsáhlá zatrubnění. Mosty, lávky a propustky jsou svěřeny do správy společnosti SPORTES. Na uvedených součástech jsou pravidelně prováděny kontroly a prohlídky, je o nich vedena stanovená dokumentace.

V havarijním stavu je lávka na ulici Komenského náměstí, kdy v roce 2018 došlo k jejímu částečnému uzavření a v loňském roce byla lávka uzavřena zcela. Vlastní rekonstrukce probíhá v současné době a její dokončení bude provedeno do konce roku 2020.

Byly provizorně opraveny 3 lávky na ul. Kapitána Jaroše (zaplechovány díry v konstrukci). Zde je nutno v příštím roce provést řádnou opravu poškozené konstrukce. Bylo srovnáno a nově natřeno poškozené zábradlí na mostku u domu [REDAKCE] v Lačnově, opraveno odvodnění u mostku společnosti Dřevomodel v Lánech a provedena výměna roštů na ul. Zahradní. Dále byla opravena a vyčištěna lávka od spadlého stromu ve Vodárenském lese. Současně bylo opraveno i poškozené zábradlí.

Ve zhoršeném stavu je propustek u Vodárenského lesa, dosud se nepodařilo vyřešit majetkové vztahy, proto na něm nebyla provedena žádná oprava.

Zhoršený stav propustku je také u mostu na ul. Tichá. Byl proveden diagnostický průzkum a výpočet zatížitelnosti, jehož výsledkem je, že aktuálně není větší oprava nutná. U mostu na ul. Mýtní není větší oprava v dohledu, v letošním roce se provedla oprava nabourané římsy a nátěr zábradlí.

Koncem roku 2019 byla provedena oprava propustku na ul. Svitavská s rozpočtovaným nákladem cca 300 tis. Kč. Byly provedeny prohlídky 9 mostů a lávek.

Celkově lze hodnotit stav mostů, lávek a propustků v katastru města jako dobrý, avšak vzhledem ke zvyšujícímu se stáří těchto zařízení a jejich opotřeбенí je třeba investovat finanční prostředky do jejich postupných oprav.

PARKOVÁNÍ

Dostupnost pořízení a provozu automobilu stoupá se zvyšující se životní úroveň obyvatelstva. Zatímco ještě před 50ti lety bylo u nás pořízení automobilu přepychem, dnes je zcela běžné, že jedna rodina vlastní i automobily dva (někdy i více) a stávající počet parkovacích míst se tak stává velmi žalostným. Nedostatek parkovacích míst je jedním z nejpálčivějších problémů, které občany ve městě trápí. Parkování je problém, se kterým se dlouhodobě potýkají snad všechna města napříč republikou a nelze je jednoduše vyřešit. I když v posledních letech došlo ke zlepšení počtu stání ve městě, stále to nestačí. Řešením je nejen výstavba nových parkovacích míst, ale také hospodaření s nimi, např. odstranění každého autovraku z parkoviště znamená uvolnění parkovacího místa, viz kapitola „Autovraky“.

V rámci stavby „Regenerace veřejných ploch vnitrobloku bytových domů Sokolovská - Riegrova“ vzniklo v prostorách vnitrobloku 22 parkovacích stání včetně 2 vyhrazených stání pro invalidy. 2 nová parkovací místa vznikla na ul. Riegrova před domem č. o. 16.

V případě připomínkování u stavebních řízení velmi dbáme na to, aby investoři staveb vždy vybudovali i potřebný počet parkovacích míst u nově vzniklých objektů. Případné vybudování parkovacích ploch nebo parkovacích domů a to jak nadzemních nebo podzemních je limitováno velkou finanční náročností a mělo by být do budoucna řešeno. U stávajících parkovacích ploch je pravidelně obnovováno vodorovné dopravní značení, aby při parkování osobních vozidel docházelo k maximálnímu využití těchto ploch.

Přehled nejdůležitějších parkovacích míst, včetně jejich souřadnic GPS je uveden na webových stránkách města: <https://www.svitavy.cz/o-meste/aktualne/doprava-aktualne>.

CHODCI

Chodec je nejvíce ohroženým účastníkem provozu na pozemních komunikacích, protože je nejpomalejší a současně ho nechrání karoserie, přilba apod. Bezpečnost chodců je na silnicích I. a II. tříd a některých místních komunikacích zajištěna nejen přechody pro chodce, ale i místy pro přecházení. Přes komunikace ve městě vede celkem 58 přechodů včetně míst pro přecházení. Je zajištěna jejich pravidelná údržba, což je důležité zejména v zimním období.

V letošním roce byl vybudován přechod pro chodce na silnici II/366 u velkoobchodu Qanto a jedno místo pro přecházení u úřadu práce.

V rámci opravy silnice I/43 je projektově připravována úprava všech přechodů na ulici Kapitána Jaroše. Všechny budou doplněny o ostrůvky. Přechod u Lidlu bude posunut směrem od autobusové zastávky. Směrem z ulice Slezská na lávku do ulice U Lávky vznikne nově místo pro přecházení.

Ve městě jsou dva podchody, které z jihu a severu propojují náměstí.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

S cyklistickou dopravou se v dnešní době setkáváme již v každém městě. Je to myšleno jako funkce dopravní, rekreační a využití kola jako dopravního prostředku, kde kolo bývá využíváno při cestách do zaměstnání, škol či jiných institucí. Proto se ve městech začínají postupně budovat cyklistické pruhy, cyklistické koridory a mnohé další stavby vedoucí k preferenci cyklistů. Cyklisté v našem městě nemají žádné preference, ani vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, což je nevýhoda. Musí se pohybovat v hlavním dopravním prostoru společně s motorovou dopravou a hrozí jim tak nebezpečí plynoucí z provozu nákladní, popřípadě tranzitní dopravy. Pro pohyb cyklistů z okrajových částí města, jako je Lačnov, Lány, nebo sousední obec Hradec nad Svitavou, Vendolí nebo Opatovec již existují cyklostezky částečně se smíšeným provozem s chodci nebo zemědělské obslužné cesty. Tito cyklisté tak mají možnost vyhnout se hlavním komunikacím a tak i tranzitní dopravě, která je pro ně nepříjemná. Nejvíce kolizí a nebezpečných situací hrozí v centru města u velké okružní křižovatky. Okružní křižovatka je pro cyklisty velice nebezpečná vzhledem k velkému množství mrtvých úhlů projíždějících nákladními vozidly. Vedle základní páteřní dopravní sítě, kterou tvoří tři silnice I. třídy a jedna silnice II. třídy ovšem ve městě existuje několik alternativních tras, po místních komunikacích, které jsou souběžné se silnicemi I. třídy. Zde se cyklisté mohou pohybovat, aby se vyhnuli těmto silnicím a s tím spojeného nebezpečí, což je pro ně obrovská výhoda. Naproti tomu budování cyklostezek přímo ve městě je problém. Stávající zástavba a komunikace nedovolují řešit cyklostezky vzhledem k bezpečnosti cyklistů. Město má značené směry cyklotrasy, které je

možné využít pro bezpečné projetí po místních komunikacích mimo nejvíce zatížené silnice ve městě. Podél silnice I/34 byla vybudována stezka pro pěší a cyklisty U Tří mostů, která v budoucnu bude prodloužena v cyklostezku směrem na Koclířov. Již ve spolupráci s obcí Koclířov byla zadána projektová dokumentace pro územní rozhodnutí mezi Svitavami a Koclířovem. Vlastní cyklostezka bude začínat na ulici Olomoucká a následně bude procházet pod budoucím obchvatem I/43 a dále povede podél stávající silnice I/34 až na začátek obce Koclířov (firma ATOMSTEEL).

V rámci informačního centra je provozována půjčovna jízdních kol, elektrokol a koloběžek, která je návštěvníky města hojně využívána <http://www.ic.svitavy.cz/cs/m-735-cyklopujcovna-a-uschovna/>.

Přehled cyklotras, včetně jejich délek, obtížnosti a dalších, je uveden na webových stránkách města: <http://www.ic.svitavy.cz/cs/m-45-cyklovylet-kolem-svitav/>.

Cyklisté mohou využít i cyklobusy, které jsou v provozu každou sobotu a neděli od 1. června do 29. září. Na výlet se tak můžou vydat pěti autobusy uzpůsobenými pro převoz kol.

Informace a novinky o cyklobusu jsou uvedeny na webových stránkách města: <https://www.ceskomoravskepomezi.cz/cyklobusy/>.

ZÁSAHY DO KOMUNIKACÍ A ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ, STAVEBNÍ ŘÍZENÍ

Termín zvláštního užívání komunikace (ZUK) můžeme označit jakékoliv záměrné konání na komunikaci, které se odlišuje od běžného využívání. Běžným užíváním komunikace rozumíme používání komunikace k jízdě nebo chůzi. Existuje ale mnoho situací, které vyžadují zvláštní režim v oblasti dopravy. Nejčastějšími situacemi jsou stavební zásahy do tělesa komunikace v souvislosti se stavbou nebo údržbou inženýrských sítí. Ty jsou uloženy právě v pozemních komunikacích. Nejčastěji se jedná o vedení vodovodů, kanalizací, plynovodů, energetických a telekomunikačních kabelů. K provedení zásahu do komunikací je třeba souhlasu silničního správního úřadu. Pro místní komunikace na území města a silnice II. a III. třídy ve správním území města je tímto úřadem městský úřad, odbor dopravy, pro silnice I. třídy je tímto úřadem Krajský úřad Pardubického kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství.

V případě překopu nebo jiného zvláštního užívání komunikací je nutno vždy vyplnit příslušnou žádost a doložit ji předepsanými přílohami. Silniční správní úřad v povolení stanoví podmínky provedení výkopu nebo jiného užívání a jeho následného uvedení do původního stavu. Je-li nutno vozovku nebo její část zcela uzavřít, je nutno požádat příslušný silniční správní úřad také o povolení uzavírky a nařízení objízďky.

V letošním roce byly odhaleny dva nepovolené zásahy do pozemní komunikace a proto bylo proti zhotoviteli zahájeno správní řízení a uložena pokuta.

Odbor dopravy, jako speciální stavební úřad zpracovává veškerou agendu staveb na úseku silnic II. a III. tříd, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací. Jedná se o územní řízení, vydání stavebního povolení a po dokončení stavby provedení závěrečné kontrolní prohlídky. Speciální stavební úřad vede i územní řízení pro uvedené stavby a v rámci stavebních řízení také povoluje drobné stavby, které nevyžadují stavební povolení, ale pouze ohlášení drobné stavby.

	2017	2018	2019	2020
Zvláštní užívání na místních komunikacích	122	98	85	108
Zábor veřejného prostranství	63	35	50	58
Vyhrazená parkovací místa	5	4	5	10
Komunikační napojení na místní komunikaci	17	14	12	14
Vraky	8	5	10	3
Zvláštní užívání na silnicích II. a III. tříd	41	51	51	43
Stavební řízení	22	28	24	16

Tabulka 3 - Přehled úkonů za poslední 4 roky

AUTOVRAKY

Autovraky jsou velkým problémem, z ulic se likvidují jen velmi složitě. Proces likvidace byl zbytečně dlouhý a někteří občané tyto zákonné lhůty nemohli pochopit. Novelizací zákona o pozemních komunikacích, která vstoupila v účinnost koncem dubna letošního roku máme konečně “páku“ jak nejen dlouhodobě odstavená vozidla, která v ulicích zabírají cenná parkovací místa odstranit, ale také jak s těmito vraky nakládat. Nyní můžeme snáze odstranit z ulic a parkovišť vozidla, které sice ještě nejsou vraky v pravém slova smyslu, ale na první pohled je patrné, že už dosloužila. Stačí přitom, aby auta měla propadlou technickou prohlídku déle než 6 měsíců, nebo neměla registrační značky.

Nově bude mít autovraky na území města na starost příspěvková organizace města SPORTES, dosud bylo řešení problémů na městě. SPORTES bude autovraky aktivně vyhledávat (ve spolupráci s městskou policií) a řešit podněty občanů k tomuto tématu. Také připraví podklady, které předá odboru dopravy k uložení povinnosti provozovateli vraku odstranit vrak z pozemní komunikace. Poté, co příslušný úřad rozhodne o tom, že se skutečně jedná o vrak a nařídí provozovateli jeho odstranění, zajistí SPORTES po marném uplynutí lhůty (2 měsíce) na náklady jeho provozovatele odstranění autovraku.

Převedením pravomocí vlastníka komunikace z města na SPORTES se sjednotí pohled vlastníka komunikace na to, co je a co není autovrak. Změna statutu se nijak nedotýká výkonu přenesené působnosti při odstraňování vraků. O samotném odstranění vraku z pozemní komunikace bude nadále rozhodovat městský úřad, odbor dopravy v přenesené působnosti s tím, že odvolacím orgánem proti jejich rozhodnutím bude nadále Krajský úřad Pardubického kraje.

Vozidel o kterých víme, že v současnosti dlouhodobě bez užitku stojí v ulicích a zabírají parkovací místa, je zhruba 20. Tyto jsme již začali řešit.

Pokud je v okolí vozidlo, které je zjevně technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, je možno tuto skutečnost nahlásit na: <https://www.svitavy.cz/obcan-a-urad/potrebuji-vyridit/marushka-hlaseni-zavad>. Tato aplikace umožňuje občanům interaktivní hlášení nedostatků ze svého okolí, které jsou přes chytrý telefon zasílány online k vyřízení zaměstnancům městského úřadu. Zde je konkrétní podnět posouzen a postoupen kompetentní osobě k jeho odstranění - řešení.

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Svitavy jsou z hlediska základní dopravní obslužnosti velmi dobře zajištěny. Leží na hlavních autobusových trasách a železniční trať č. 260 Brno – Česká Třebová zabezpečuje buď přímé spojení nebo spojení s minimálními přestupy do všech regionů republiky i zahraničí.

Celkem přes Svítavy projíždí 40 autobusových linek a celkem zde zastavuje 179 spojů v pracovní dny. Vlakových spojů na trati č. 260 a č. 261 je 59.

Objednatel dopravní obslužnosti a tvůrcem jízdních řádů je Krajský úřad Pardubického kraje. Město jako cílová stanice obyvatel okolních vesnic většinou do tvorby jízdních řádů příliš nezasahuje.

Od prosince loňského roku má město navíc zřízeny dočasné autobusové zastávky (Pražská, Gymnázium, Máchova alej, Družba), které posilují veřejnou hromadnou dopravu v rámci města. Jízdní řády všech autobusových zastávek ve městě, včetně těchto dočasně zřízených, byly koordinovány s vlakovými spoji.

Dle naší analýzy nástupů a výstupů cestujících bylo zjištěno, že zastávky nejsou využívány v takové míře, jak jsme očekávali. Město si bude i nadále nechávat zpracovávat v příštím roce statistiku využití těchto zastávek cestujících, neboť současné stavy mohou být ovlivněny koronavirovou krizí. Následně budou tyto zastávky vyhodnoceny, zda mají být trvalého charakteru. Pokud ovšem mají být trvalého charakteru, musí vzniknout nezbytné stavební úpravy pro zastávky, které odpovídají bezbariérovosti a bezpečnosti, což jsou náklady, které se odhadují v daných místech na každou zastávku kolem 500 tis. Kč.

Od prosince roku 2020 budou platné nové jízdní řády všech autobusových a vlakových spojů, které jedou přes Svítavy. Tyto jízdní řády jsou pravidelně zveřejňovány v prosincovém měsíčníku Naše město a následně také na webových stránkách města.

TAXISLUŽBA

Taxislužba je osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou. Taxislužba podléhá zákonu č. 111/1994 o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále také „silniční zákon“).

V letošním roce došlo k rozsáhlé novelizaci zákona o silniční dopravě. Jednou ze změn je např. rozvolnění místní příslušnosti dopravních úřadů a úkonů na žádost řidičů spojených s oprávněním a průkazem řidiče taxislužby, zrušení záznamové funkce taxametry, ověřování legálnosti a pracovního povolení u cizinců ze třetích zemí v rámci řízení o udělení oprávnění řidiče taxislužby nebo dílčí úpravu povinností zprostředkovatele taxislužby v souvislosti s kontrolní přepravou.

Na území města je registrována pouze jedna taxislužba – www.taxi-radiotaxi.cz. Taxislužbu zde může provozovat kdokoli, kdo má provedenou registraci vozidla taxislužby a má průkaz řidiče taxislužby. Do současné doby bylo vydáno celkem 25 průkazů řidiče taxislužby (zejména pro řidiče působící ve statutárních městech).

V letošním roce byla na území města odhalena jedna taxislužba, která provozovala služby a neměla registraci. Případem se zabýval odbor obecní živnostenský úřad.

BESIP - DĚTSKÉ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ

V letošním roce nebyl provoz na dětském dopravním hřišti zahájen z důvodu epidemie koronaviru.

Od října letošního roku je DDH v provozu Střediska volného času Svitavy, které jistě v dalších letech, jako provozovatel, bude využívat tento prostor pro své aktivity v rámci BESIPu pro školky, školy, ale i pro obecnou veřejnost.

ZÁVĚR

Závěrem chci poděkovat za dobrou spolupráci společnosti SPORTES Svitavy s.r.o., společnosti Správa a údržba silnic Pardubického kraje, společnosti Ředitelství silnic a dálnic ČR, jakož i Policii ČR, městské policii a dalším spolupracujícím odborům a odborníkům. Velké poděkování patří především vedení města, ale i všem pracovníkům odboru dopravy.