Svitavy a vy.

DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ

Zpracovala Bc. Jana Šneková

Zpráva je zpracována za období listopad 2020 – říjen 2021

Obsah

CHARAKTERISTIKA MĚSTA SVITAVY 4
SOUČASNÁ DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ 5
POZEMNÍ KOMUNIKACE – záměry a realizované investice 9
MOSTY, LÁVKY, PROPUSTKY 12
PARKOVÁNÍ 12
CHODCI 13
CYKLISTICKÁ DOPRAVA 13
ZÁSAHY DO KOMUNIKACÍ A ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ, STAVEBNÍ ŘÍZENÍ 14
AUTOVRAKY 15
DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST 15
TAXISLUŽBA 16
ZÁVĚR 16

ÚVOD

Silniční doprava je rychlá, relativně přesná a téměř neomezená, jelikož pohyb po silniční dopravní síti, pokud to není nutné z hlediska bezpečnosti, není nikterak omezen. Navíc tento druh dopravy má v České republice nejhustší síť, jelikož délka silnic a dálnice je 55 791,8 km.

Na přelomu 20. a 21. století ovšem došlo k obrovskému nárůstu vozidel pohybujících se po pozemních komunikacích, a to především těžkých nákladních vozidel. Od roku 2015 do roku 2020 se dle Ročenky dopravy 2020 zvýšil počet registrovaných nákladních vozidel v ČR o 81 299 na celkových 728 091 nákladních vozidel. Může za to několik známých faktorů a to celkový růst počtu výrobních podniků na území ČR, vstup ČR do Evropské unie a Schengenského prostoru, který umožnil volný pohyb v rámci států Schengenského prostoru, častější nakupování produktů i služeb přes internetové obchody a s tím spojený nárůst počtu spedičních, logistických společností a jejich dopravních výkonů. Nevýhodou silniční dopravní sítě v ČR je přetížení některých pozemních komunikací nebo historické trasování komunikací přes centra měst.

V současnosti se z tohoto důvodu stavějí různé přeložky, obchvaty měst, které by ulehčily od dopravy centrům měst, či snížily podíl tranzitní dopravy na celkové dopravě ve městě. Tento případ se týká i města Svitavy, které leží na spojnici tří silnic první třídy, viz dále, což znamená pro město velké zatížení silniční dopravou.

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.

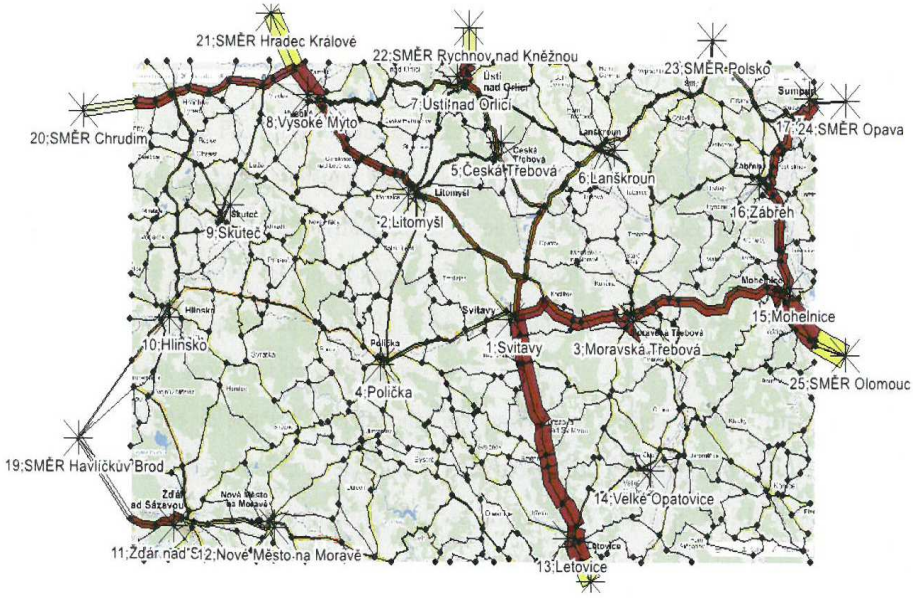
Zpráva je rozdělena do několika částí, které se zabývají podrobným rozborem pro danou oblast dopravy.

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

Našim 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. Rozloha města je 31,33 km^2 a žije zde k 1. 1. 2021 trvale 16 601 obyvatel. I když město z hlediska České republiky nepatří co do rozlohy a počtu obyvatel 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	Průjezdní komunikace	Celostátní
I/35 (E442)	Litomyšl, Mohelnice	Průjezdní komunikace	Mezinárodní
I/43 (E 461)	Brno, Lačnov	Průjezdní 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 veliký 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:

a) 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;

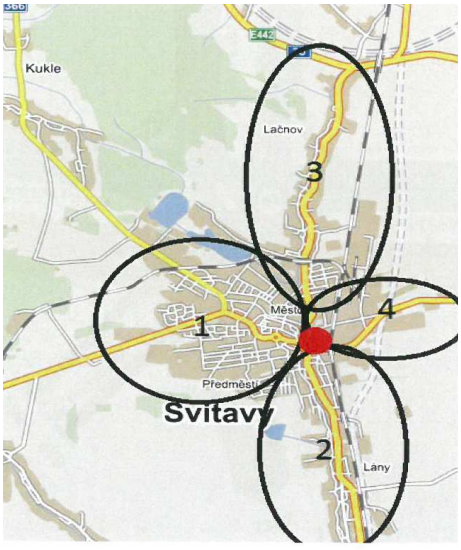
d) Účelové komunikace se člení na veřejně přístupné a neveřejně přístupné. Jsou v majetku města nebo soukromých vlastníků a zpravidla bývají oddělené dopravní značkou.

Na neveřejných komunikacích rozhoduje o pravidlech vlastník.

SOUČASNÁ DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ

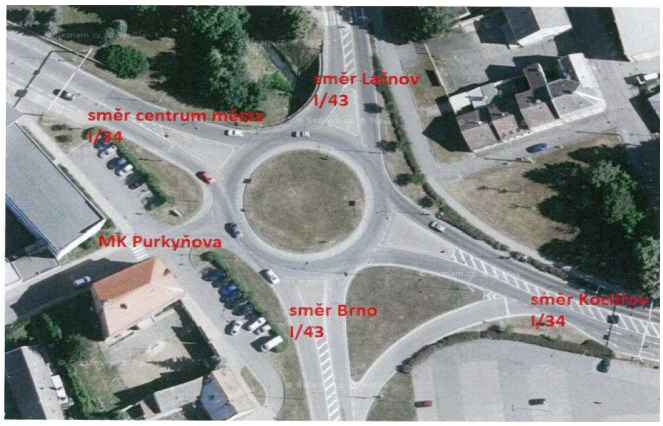
Město je z hlediska silniční dopravy rozděleno do čtyř částí, které mají společný bod v centru města, v místě, kde se protínají silnice I/34 a I/43. V tomto místě se nachází velká okružní křižovatka. Na obrázku 2 jsou zobrazeny jednotlivé části města.

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).



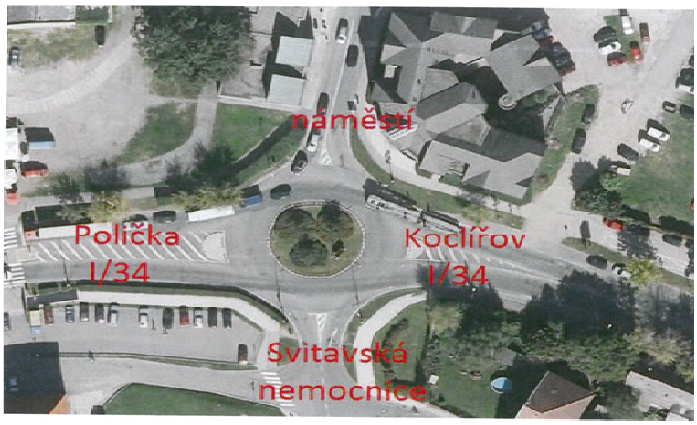
Obrázek 2 - Jednotlivé body silniční dopravy

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

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 křižovatku 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. Proto v prostoru křižovatky se silnicí I/43 a III/003532 (směr Opatovec) byl instalován nový kruhový objezd z tzv. LEGO panelů, který je zobrazen na obrázku 9. Realizací kruhového objezdu dojde ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy při průjezdu touto křižovatkou. Realizace kruhového objezdu byla v kompetenci ŘSD.

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

Obrázek 9 – Kruhový objezd na silnici I/35 se silnicí I/43 a III/003532 (směr Opatovec)

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 10 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 10 - 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 kolejím, 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 letošní roce nebyly z pohledu dopravních staveb vlivem kovidových opatření realizovány žádné významné stavby. V převážné míře byly prováděny pouze drobné opravy a udržovací práce a to prostřednictvím servisní organizace SPORTES Svitavy s.r.o. nebo dodavatelsky.

Byla provedena oprava lávky na Komenského náměstí. Tato lávka byla již v havarijním stavu a bylo nutné přistoupit k její rekonstrukci. Celkové náklady rekonstrukce dosáhly 500 tis. Kč. Akce byla financována z vlastních zdrojů.

Obrázek 11 – Lávka Komenského nám. před rekonstrukcí

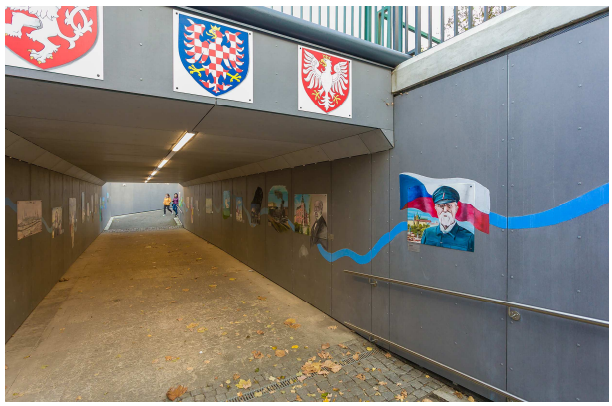
Obrázek 12 – Lávka Komenského nám. po rekonstrukci

Jednou z naplánovaných investičních akcí byla oprava podchodu u obchodního domu Albert. Kromě standardní rekonstrukce byl současně nalezen i způsob, jak toto místo zkrášlit a zpříjemnit pro průchozí občany

Svitav. A přesně takový způsob byl nalezen v rámci česko-polské cesty spolupráce partnerských měst Svitav a Strzelina (Polsko).

Bylo nainstalováno nové veřejné osvětlení, podhledy, obklady stěn, byly vyčištěny boční betony, podlahy, byla provedena hydrofobizace a opraveny železobetonové hlavy. Celkové náklady dosáhly 2 mil. Kč. Akce byla financována z vlastních zdrojů.

Obrázek 13 – Podchod u Alberta před rekonstrukcí



Obrázek 14 – Podchod u Alberta po rekonstrukci

V letošním roce byly zahájeny práce na projektové dokumentaci stavby týkající se zvýšení bezpečnosti chodců na ulici Poličská ve Svitavách. Zde město využije plánované opravy silnice I/34 vedoucí na Poličku, u které bude Ředitelstvím silnic a dálnic ČR provedena celková obnova živičného krytu vozovky. Při této příležitosti provede město úpravu stávajícího prostoru autobusového zálivu a bude zde zřízeno místo pro přecházení.

V průběhu letošního roku probíhala jednání týkající se změny organizace dopravy na náměstí Míru. Navrženým dopravním řešením, které schválila Policie České republiky, Dopravní inspektorát Svitavy dojde k zásadní změně dopravního značení a to takovým způsobem, že vjezd a výjezd z náměstí bude možný pouze ulicí Erbenova. Z důvodu technické zastaralosti dojde také na náměstí Míru k výměně stávajících parkovacích automatů za parkovací automaty nové umožňující platbu parkovného nejen mincemi, ale i pomocí mobilní aplikace MPLA a platební kartou.

Významným stavebním záměrem je stavba dopravního napojení průmyslové zóny z přeložky silnice I/43, která by měla být v současné době stavebně zahájena. Na tuto stavbu bylo zahájeno stavební řízení. Stavba obchvatu by měla být dokončena do dvou let. 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
Lávka Komenského náměstí	500 tis. Kč	
Rekonstrukce podchodu u OD Albert	2 000 tis. Kč	

Tabulka 2 – Kapitálové investice odboru dopravy v roce 2021

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

V současnosti je město vystaveno mnoha výzvám a hledá nová efektivní dopravní řešení, která ulehčí stávající infrastruktuře, 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 navrhují určitý způsob řešení problémů. Na stále složitější problematiku dopravy v městské zástavbě je však nutné se podívat s celkovou vizí a jednotlivými cíli. Z 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. 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 zajištěním udržitelné mobility ve městě. Plán udržitelné mobility města bude zpracován pro návrhové období do roku 2040.

Město pravidelně každoročně investuje nemalé finanční prostředky do výstavby nových komunikací a chodníků. Např. v letošním roce byla dokončena rozsáhlá úprava prostranství okolo městského úřadu. Byly vybudovány nové chodníky v okolí Langerovy vily, mezi městským úřadem a silnicí I/34 a vedle parku. Prostor mezi křižovatkou a budovou městského úřadu byl doplněn o sadové úpravy a lavičky.

Město 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.

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.

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

Největší realizované akce:

Opravy výtluků	1 000 tis. Kč
Opravy chodníků	1 150 tis. Kč
Opravy komunikací	900 tis. Kč
Oprav uličních vpustí	450 tis. Kč
Drobné opravy na základě žádostí a stížností	150 tis. Kč

Opravy mostů a lávek	350 tis. Kč

Největší rozpracované nebo plánované akce:

Oprava parkoviště ul. Riegrova	76,9 tis. Kč
Oprava chodníku na ul. Kyjevská	490 tis. Kč
Oprava povrchu na ul. Antonína Slavíčka	148 tis. Kč
Oprava izolace mostu Dřevomodel	158 tis. Kč
Oprava uličních vpustí na ul. Slavíčka, U Stadionu, Nezvalova, Vítězná, U Lávky	200 tis. Kč
Obnova vodorovného dopravního značení	340 tis. Kč
Oprava chodníku na ul. Tobrucká	310 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 2020 do dubna 2021 byly ve výši 3 669 000 Kč. Celkem bylo provedeno 29 zásahů a poslední z nich byl proveden dne 7. 4. 2021. Pohotovost byla ukončena dne 13. 4. 2021.

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.

Lávka na ul. Komenského náměstí, která byla v havarijním stavu je zrekonstruována. Ve zhoršeném stavu jsou mosty na ul. Mýtní, u OD Centrum a na ul. Zadní. V současné době se jedná o přípravě rekonstrukce.

V posuzovaném období byly provizorně opraveny (zaplechovány díry v konstrukci) 3 lávky na ul. Kapitána Jaroše. V příštím období je plánovaná jejich oprava. Na mostku u společnosti Dřevomodel v Lánech byla provedena obnova pojízdné hydroizolace. Byla provedena nestavební údržba mostů a lávek, odstranění nečistot, trávy, náletů, vyčištění odvodnění. Na ul. Hlavní v Lačnově bylo doplněno chybějící zábradlí a byla zde provedena každoroční kontrola autorizovanou osobou. Na ul. Mýtní byla provedena oprava chodníku na mostu.

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

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

PARKOVÁNÍ

Nejen všechna větší města v České republice, ale i ve všech ostatních zemích světa trpí nedostatkem parkovacích míst. Nedostatek parkovacích míst je jedním z nejpalčivějších problémů, které není jednoduché

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. Neustále dochází ke špatnému parkování vozidel jak na samotných parkovištích, tak i podél ulic ve městě.

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. Proto je nutné, aby byl opatrný, využíval zrak i sluch, ale hlavně přemýšlel a předvídal. 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.

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. Musejí 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 objížďky.

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.

	2018	2019	2020	2021
Zvláštní užívání na místních komunikacích	98	85	108	121
Zábor veřejného prostranství	35	50	58	49
Vyhrazená parkovací místa	4	5	10	11
Komunikační napojení na místní komunikaci	14	12	14	28
Vraky	5	10	3	5

Zvláštní užívání na silnicích II. a III. tříd	51	51	43	24
Stavební řízení	28	24	16	17

Tabulka 3 - Přehled úkonů za poslední 4 roky

AUTOVRAKY

Autovraky jsou velkým problémem, z ulic se likvidují jen velmi složitě. Město si slibovalo změnu k lepšímu od loňského dubna, kdy začala platit novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, která měla usnadnit odstranění vozidla, jemuž déle než půl roku chybí platná státní technická kontrola. Vzhledem ke koronavirové pandemii, která vypukla těsně předtím, město ale zatím razantní změnu k lepšímu nepocítilo. Dvakrát bylo Evropským parlamentem povoleno prodloužení platnosti propadlých technických kontrol (Omnibus I a Omnibus II), kdy o deset měsíců déle v celé Evropské unii tak byla prodloužena platnost technických průkazů a o tuto dobu se prodloužila i doba pro zahájení správního řízení.

V důsledku výše uvedeného jsme i přesto z ulic ve městě odstranili 5 autovraků. U jednoho vozidla máme zahájeno správní řízení. Vozidel o kterých víme, že v současnosti dlouhodobě bez užitku stojí v ulicích a zabírají parkovací místa je zhruba 6. Tyto již postupně řešíme.

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.

V současné době přes Svitavy projíždí 16 autobusových linek a celkem zde zastavuje 124 spojů v pracovní dny o víkendu se pak jedná o 35 spojů. Vlakových spojů na trati č. 260 a č. 261 je 60. V pracovní dny zde zastavuje 60 spojů, v sobotu pak 45 spojů a v neděli se jedná o 43 spojů.

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 roku 2019 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 nechalo zpracovat Krajským úřadem Pardubického kraje statistiku využití těchto zastávek cestujících. Ukázalo se, že nejméně využívanou zastávkou je zastávka Pražská a proto byla tato zastávka od června letošního roku zrušena. Minimálně využívané jsou však i další zastávky a proto bylo

rozhodnuto, že od roku 2022 již nebudou městem podporovány.

Od prosince roku 2021 budou platné nové jízdní řády všech autobusových a vlakových spojů, které jedou přes Svitavy. 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. Provozování taxislužby je upraveno v zákoně č. 111/1994 o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále také „silniční zákon“).

Poslední novelizace silničního zákona (v r. 2020) umožnila do sektoru taxislužeb vstup alternativních dopravců tytu UBER. Novelizace rovněž výrazně zúžila zmocnění obcí ve vztahu k provozování taxislužby. Dělí taxislužbu na tzv. klasickou a alternativní. Z hlediska obce je zachována povinnost evidovat vozidla taxislužby, držitele oprávnění řidiče taxislužby, vydávání žlutých evidenčních nálepek vozidel v RPSD (Rejstřík podnikatelů v silniční dopravě). Vzhledem k rozvolnění pravidel však nelze přesně určit, ani odhadnout, kolik alternativních dopravců taxislužbu na území obce provozuje.

Ve sledovaném období bylo provedeno 5 změn v registraci vozidel taxislužby, bylo vydáno 4 oprávnění řidiče taxislužby a 10 evidenčních nálepek vozidla taxislužby.

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.