

DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ SVITAVY

Zpracovala Bc. Jana Šneková

Obsah

ÚVOD	3
Charakteristika města Svitavy	4
Celostátní sčítání dopravy	5
POZEMNÍ KOMUNIKACE – záměry a realizované investice.....	6
Projekt „Velká dešťovka“	9
Plán udržitelné městské mobility	10
Generel bezbariérovosti	11
ÚDRŽBA A VÝSTAVBA NOVÝCH KOMUNIKACÍ.....	11
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.....	16
TAXISLUŽBA	16
BESIP – DĚTSKÉ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ	17
ZÁVĚR	18

ÚVOD

Dopravní situace ve městě se jistým způsobem zásadně mění. Velké změny je možné pozorovat již několik let a to nejenom ty negativní, kdy došlo k velkému nárůstu automobilů, motocyklů a dalších dopravních prostředků, ale i pozitivní, které vedou ku prospěchu občanů města. Jednou velkou pozitivní změnou, kterou je nutno zmínit hned v úvodu, je vybudování obchvatu města. Realizace obchvatu se plánovala několik desetiletí, ale až v letošním roce se občané města dočkají toho, na co tolik let čekali. Realizace obchvatu bude velkým přínosem pro celé město Svitavy, zejména pak pro obyvatele žijící v blízkosti stávajících silnic I/43, I/34 a II/366 procházejících centrem města.

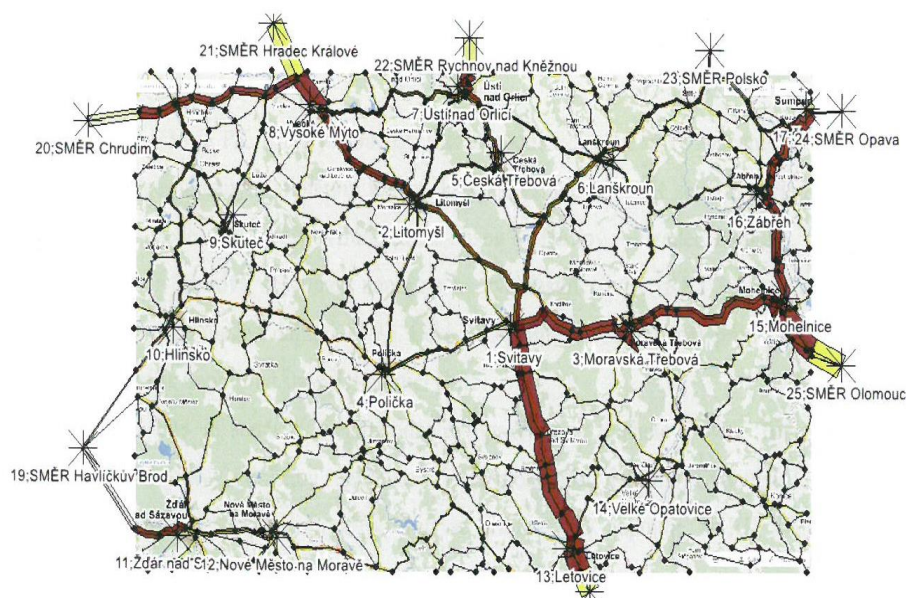
Dopravu lze charakterizovat jako účelný a zamýšlený pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Produktem dopravy je přeprava. Dopravní technologie sestávají z dopravních prostředků, dopravní infrastruktury a organizace dopravy.

Dopravní situaci ve městě tvoří především místní komunikace, kde se stále setkáváme s jistými problémy, na straně druhé se daří život občanů ve městě značně zlepšovat. Jednotlivé oblasti dopravy jsou podrobně rozebírány v předložené zprávě, která je rozdělena do několika částí.

Problematiku dopravy zajišťuje ve městě Svitavy zejména odbor dopravy, ale podstatný vliv na dopravu mají i další odbory městského úřadu, rozhodnutí samosprávných orgánů města i nadregionální vlivy zcela mimo působnost města (opravy dálnic, vznik velkých logistických center apod.).

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 km² a žije zde k 1. 1. 2023 trvale 16 328 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 zachycena dopravní síť Pardubického kraje, ze které jsou patrné dopravní zátěže pozemních komunikací.

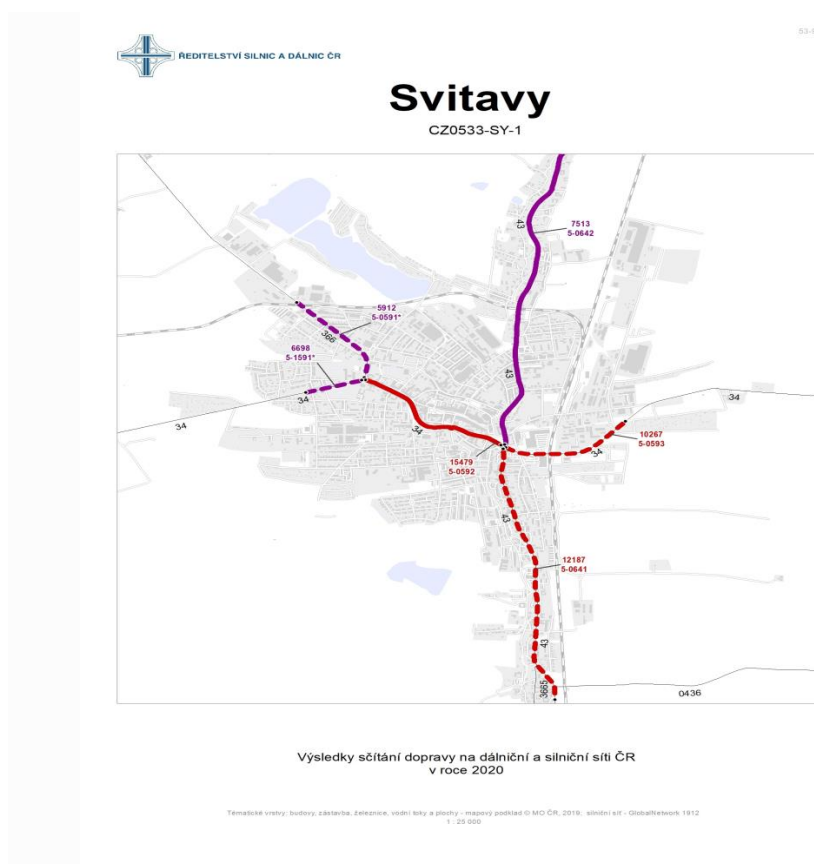


Obrázek 1 - Zatížení silniční dopravou města Svitavy a jeho okolí

Celostátní sčítání dopravy

Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) zajišťuje v pravidelných pětiletých intervalech projekt Celostátního sčítání dopravy (CSD), a to nejen na dálnicích a silnicích I. třídy v jeho správě, ale rovněž na silnicích II. třídy a vybraných silnicích III. třídy a místních komunikacích některých statutárních měst. Ze zveřejněných výsledků je zřejmé, že doprava oproti CSD v roce 2016 opět výrazně narostla, a to v průměru o 10 %! Průběh sčítání a způsob jeho vyhodnocování přitom významně ovlivnila pandemie koronaviru.

Na obrázku 2 je možné vidět intenzitu dopravy CSD v roce 2020 na silnicích I/43, I/34 a silnici II/366 za 24 hodin v našem městě.



Obrázek 2 – Výsledky CSD ve Svitavách na sil. I/43, I/34, II/366

POZEMNÍ KOMUNIKACE – záměry a realizované investice

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti (dopravní značení, svodidla, zábradlí, mosty, propustky, příkopy, odvodnění, silniční vegetace...).

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 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 v katastrálním území města v délce 2,2 km, 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 na katastrálním území města v délce 2 km (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.

Jen stěží se najde řidič motorového vozidla, který by se nikdy nevyjadřoval ke stavu té či oné pozemní komunikace. Trvale se zhoršující stav krytů vozovek je zapříčiněn zejména zvyšující se dopravou po pozemních komunikacích, zejména těžkou nákladní dopravou. Především podkladní konstrukční vrstvy v minulosti budovaných komunikací 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 technický problém je zapříčiněn uloženými inženýrskými sítěmi, které jsou v dožilém stavu a je nutné je rekonstruovat. Stav vozovek je zhoršován také z hlediska umístění nových inženýrských sítí a rekonstrukcí, či novými přípojkami ke stávající zástavbě ve městě. Vlastníci i správci jednotlivých komunikací se v rámci ekonomických možností snaží komunikace udržovat v řádném a bezpečném stavu. Důležitá z pohledu obnovy či rekonstrukce komunikací je koordinace mezi správci komunikační sítě, tak také se správci a vlastníky inženýrských sítí. Některé sítě jsou již za hranicí své plánované životnosti a četnost poruch a následných oprav má vliv na stav komunikací.

V hodnoceném období zaznamenalo město Svitavy, a jeho přilehlé obce, velké dopravní zatížení motorovými vozidly způsobené objízdňými trasami převážně v důsledku realizace stavby „Přeložka silnice I/43 v úseku Hradec nad Svitavou – Lačnov“ (obchvat města Svitavy směr jih, sever), ale i dalších stavebních prací, jako byla oprava povrchu vozovky silnice I/35 průtahu městem Litomyšl nebo oprava silnice I/35 u Koclířova, což dobrému stavu komunikací nepřidalo. V průběhu tohoto období docházelo i k dopravnímu omezení nebo celkovému uzavření ulic ve městě (Tyrše a Fügnera, Kapitána Jaroše, Hálkova, Lanškrounská, Lidická, Kapitána Nálepky), a to z důvodu provádění stavebních prací při rekonstrukci plynu vč. přípojek, rekonstrukce kanalizace a výstavby přeložek vodovodu, dešťové kanalizace atd..

Avšak největší dopravní zatížení, včetně kamionů, město zaznamenalo, jak výše uvedeno, s realizací obchvatu a to konkrétně budováním okružní křižovatky na severním napojení obchvatu I/35 a odsud na státní silnici směrem na Lanškroun poblíž Lačnova, kdy doprava od Litomyšle na Moravskou Třebovou je svedena přes město Svitavy. Z tohoto důvodu se tvoří velké dopravní kolony a dochází tak až k několikaminutovému zdržení hlavně na kruhové křižovatce u budovy Policie ČR.

Vedení města si uvědomuje, nakolik tato rozsáhlá investiční akce omezuje životy občanů města, proto je s investorem stavby i realizační firmou v pravidelném kontaktu, a to již od samotných přípravných prací. Cílem je operativně minimalizovat negativní dopady v každodenním životě svých občanů.

Ale i za tuto cenu to stojí, po dlouhých padesáti avizovaných letech bude mít město Svitavy obchvat, což bude velkým přínosem pro celé město, zejména pak pro obyvatele žijící v blízkosti stávajících silnic I/43, I/35 a II/366 procházejících centrem města. Výrazně se zlepší životní podmínky, sníží se riziko nehod chodců a cyklistů a dojde také k poklesu imisní zátěže a hluku. Zásadního zlepšení se dočkají také řidiči, neboť vedením trasy mimo zastavenou oblast dojde k výraznému zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy.

A obchvat města se už pomalu blíží do finále. Předčasné užívání hlavní trasy obchvatu a souvisejících objektů se předpokládá ve druhé polovině prosince 2023. Kompletní dokončení stavby a její trvalé užívání nastane v roce 2024.



Obrázek 3 – pokládka asfaltových vrstev



Obrázek 4 – realizace vodorovného DZ

Vizualizaci obchvatu města Svitavy je možné najít pod internetovým odkazem:

[https://www.rsd.cz/mapova-aplikace#/stavby/I43/I43-hradec-nad-svitavou-lacnov?filters\[\]=StavbyRealizace](https://www.rsd.cz/mapova-aplikace#/stavby/I43/I43-hradec-nad-svitavou-lacnov?filters[]=StavbyRealizace)

Projekt „Velká dešťovka“

Vzhledem k tomu, že poslední léta patří k suchým letům a zimy jsou mírné, se skoupou sněhovou nadílkou, rozhodlo se Ministerstvo životního prostředí ČR pomoci obcím a městům lépe se adaptovat na změny klimatu a vyhlásilo dotační program pod názvem „Velká dešťovka“, do kterého se přihlásilo i naše město. To se žádostí uspělo a podařilo se mu získat dotaci ve výši 11 366 954 Kč. Cílem projektu je výměna nepropustného asfaltového povrchu za povrch propustný, který umožní retenci a vsakování dešťových srážek do půdy pod řešeným povrchem. Ve městě bylo vytipováno celkem 12 lokalit, ve kterých bylo provedeno 22 průzkumných vrtů. Cílem těchto vrtů bylo ověření podloží v rámci plánované výměny povrchů stávajících zpevněných ploch a realizace vsakovacích zkoušek ve vrtech, a to za účelem ověření vsakovací schopnosti horninového prostředí pod projektovanými plochami. Na základě výsledků splňovaly požadavky k získání dotace pouze tři lokality, a to sídliště na ulici Antonína Slavíčka, sídliště na ulici Marie Majerové a ulice 5. května (u hřbitovní zdi). Vzhledem k tomu, že se jedná o rozsáhlé rekonstrukce chodníků, byly práce rozděleny do III. etap.

V letošním roce byla započata první etapa projektu „Velká dešťovka“, díky které došlo k rekonstrukci chodníků, parkovišť a příjezdové cesty na ulici Antonína Slavíčka. Stávající asfaltové plochy byly vyměněny za propustné dlažďené povrchy. Byly vyměněny obrubníky.

Celkové náklady na práci (vč. DPH) dosáhly 7 238 605 Kč, z toho dotace činila 5 525 000 Kč.



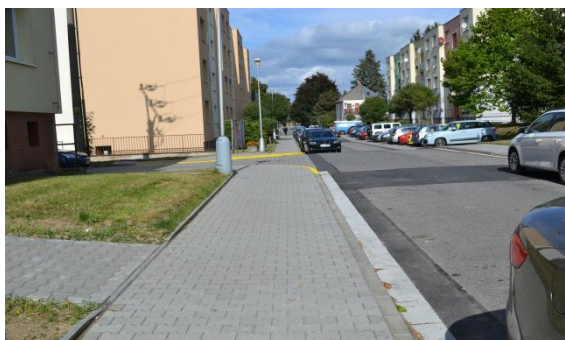
Obrázek 5 – chodník na ul. Antonína Slavíčka



Obrázek 6 – parkovací plocha na ul. Antonína Slavíčka

Dále v této lokalitě bytových domů byly provedeny práce na stavbě „Rekonstrukce přístupových chodníků k bytovým domům na ulici Antonína Slavíčka a rekonstrukce části živičných povrchů komunikací na ulici Antonína Slavíčka ve Svitavách“. Stávající asfaltové plochy byly vyměněny za zámkovou dlažbu, byly usazeny nové obrubníky.

Celkové náklady na práci dosáhly (vč. DPH) 1 151 781 Kč. Akce byla financována z vlastních zdrojů města.



Obrázek 7 – přístupové chodníky k bytovým domům



Obrázek 8 – rekonstrukce živých povrchů

Další dvě etapy a to rekonstrukce chodníků na ulici Marie Majerové a na ulici 5. května budou realizovány v roce 2024.

V měsíci říjnu bylo zahájeno a do konce letošního roku bude dokončeno zjednosměrnění provozu a úprava parkování vozidel v ulicích Raisova, Štursova, Bohuslava Martinů, Mařákova, Československé armády a Fibichova. V druhé polovině října bylo započato vodorovné dopravní značení a v následujících měsících bude pokračováno v instalaci svislého dopravního značení. Se zavedením jednosměrek se v budoucnu počítá také v dalších částech města, vše je však potřeba důkladně projekčně zpracovat, aby v okolních ulicích nedocházelo k přetížení dopravy



Obrázek 9 – mapa zjednosměrněných ulic

Plán udržitelné městské mobility

Plán udržitelné městské mobility (PUM) je široce dostupný a zároveň smysluplný nástroj, jehož prostřednictvím může vzniknout takové město, ve kterém naše děti a jejich děti budou chtít žít. Tzn., že PUM se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole. Město Svitavy na svém území řeší problematiku dopravy samostatnými projekty, které v daném místě a čase navrhuji určitý způsob řešení problémů, proto je nutné se na tuto problematiku

dívat s celkovou vizí a jednotlivými cíli. PUM města vychází z již existujících postupů plánování, avšak se zdůrazněním spoluúčasti všech dotčených subjektů, orgánů a organizací, odborné veřejnosti i všech obyvatel města. PUM města bude zpracován pro návrhové období do roku 2040.

Generel bezbariérovosti

Generel bezbariérovosti je programový dokument, který má cíl provést komplexní rozbor situace ve městě Svitavy z hlediska jeho přístupnosti osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Generalelem bezbariérovosti disponuje naše město již od roku 2011. V rámci aktualizace dokumentu byli v roce 2021 vyzváni občané města k podávání podnětů ve věci mapování míst, kde lidé s hendikepem mohou narazit na bariéry, které jim ztěžují život ve městě. Zasláné podněty město zpracovalo a zařadilo do nového generelu bezbariérových cest.

Snad největší problémy lidé hlásí z vlakového nádraží, kde chybí výtah. K druhému nástupišti se musí jít podchodem, kde je hodně schodů, což hendikepovaným lidem, ale i maminkám s kočárky nebo lidem s velkými zavazadly ztěžuje cestování. Po dlouhých a intenzivních jednáních se Správou železnic se nakonec podařilo dojít k dohodě a již v příštím roce bude realizována plošina pro osoby se sníženou pohyblivostí. K celkové rekonstrukci výpravní budovy dojde v letech 2025/2026.

ÚDRŽBA A VÝSTAVBA NOVÝCH KOMUNIKACÍ

Město pravidelně každoročně investuje nemalé finanční prostředky do výstavby nových komunikací, chodníků a jejich oprav a rekonstrukcí. Např. byla opravena příjezdová komunikace k rybníku Rosnička, byl opraven chodník podél parku Jana Palacha na ulici Myslbekova. Důležitá u nových staveb komunikací, chodníků a jejich rekonstrukcí je projekční příprava, kompletní administrativa k povolení staveb a zadávací dokumentace pro výběrová řízení, která zabere u některých akcí delší než roční přípravu. Takto jsou připravovány stavby: rekonstrukce ulic Olbrachtova a Vítězná s komunikačním propojením do rekreační lokality u rybníka Rosnička, ulice Edvarda Beneše, Lázeňská, parkoviště u smuteční obřadní síně nebo parkoviště u OSSZ.

Město dále přes svoji servisní společnost SPORTES Svitavy s.r.o. 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 ve městě je možné najít pod odkazem „Dopravní omezení ve městě“ na webových stránkách města. www.svitavy.cz/dopravni-omezeni-ve-meste. Informace jsou pravidelně aktualizovány.

Společnost SPORTES v období od listopadu 2022 do září 2023 do oprav a údržby místních a účelových komunikací investovala částku ve výši 6 750 tis. Kč.

Největší realizované akce:

Opravy výtluků	1 171 tis. Kč
Opravy chodníků	3 169 tis. Kč
Opravy komunikací	2 250 tis. Kč
Opravy uličních vpustí	103 tis. Kč
Drobné opravy na základě žádostí a stížností	7 tis. Kč
Opravy mostů a lávek	50 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 2022 do dubna 2023 byly ve výši 2 mil Kč. Celkem bylo provedeno 22 zásahů.

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. Ve zhoršeném stavu jsou mosty na ul. Mýtní, u OD Centrum a na ul. Zadní. V současné době se jedná o přípravě rekonstrukce. Je plánovaná oprava 3 lávek na ul. Kapitána Jaroše. Byla provedena nestavební údržba mostů a lávek, odstranění nečistot, trávy, náletů, vyčištění odvodnění, oprava mostovky na lávce v Lačnově u MŠ, oprava čela propustky ve Vodárenském lese. 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 nejpálčivějších 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. Úspěšně se nám daří odstraňovat autovraky jak z parkovišť, tak i z přilehlých ulic ve městě, čímž se parkovací kapacita nepatrně zvyšuje. 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 ve městě, včetně jejich souřadnic GPS je uveden na webových stránkách města: <https://www.svitavy.cz/o-meste/aktualne/doprava-aktualne>.

Velkým tématem ve městě se v hodnoceném období stalo parkování na náměstí Míru, kdy od ledna začaly platit upravené podmínky parkování. To však vyvolalo velké vlny kritiky místních, především rezidentů bydlících na náměstí, což, v konečné fázi, vedlo k revizi nařízení a snížení částek parkovacích karet. Zlevněná cena rezidentních parkovacích karet (roční/pololetní), platí pro občany, kteří mají na náměstí trvalé bydliště, případně pronajatý byt, ale zároveň jsou obyvateli města. Výhodnější podmínky mají i podnikatelé. Úpravou ceníku parkovného došlo ke zvýšení platební morálky řidičů při placení parkovného. U rezidentů je až s podivem zajímavé, že jejich největší kritika výše roční nebo pololetní platby vychází tak, že při vysoké platbě bylo zakoupeno více parkovacích karet než při sazbě snížené, viz příloha – parkovací karty.

Dále je, v přiložených grafech, viz příloha – statistika 2023, 2024, možno vidět vjezdy motorových vozidel na náměstí Míru ze stejného období v r. 2023 a v r. 2024. Z nich je patrné, že počet vjezdu vozidel v r. 2024 je v porovnání s r. 2023 vyšší v průměru o cca 500 vozidel.

CHODCI

Pěší doprava je vedena po chodnících podél komunikací. Bezpečnost chodců na silnicích I. a II. tříd a některých místních komunikací je zajištěna bezpečnými a bezbariérovými přechody a místy pro přecházení chodců. Přes komunikace ve městě vede celkem 59 přechodů včetně míst pro přecházení. Je zajištěna jejich pravidelná údržba, což je důležité zejména v zimním období. Ve městě jsou vybudovány 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 při projíždění 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 bude prodloužena v cyklostezku směrem na Koclířov. Vlastní cyklostezka bude začínat na ulici Olomoucká a následně bude procházet pod obchvatem I/43 a dále povede podél stávající silnice I/34 až na začátek obce Koclířov (firma ATOMSTEEL).

V rámci informačního centra města Svitavy je provozována půjčovna jízdních kol, elektrokol, koloběžek a vozíku za kolo tzv. cruiser, která je návštěvníky města hojně využívána. Informace a ceník jsou uvedeny na webových stránkách: <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.ceskomoravskepomezí.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 třeba požádat příslušný silniční správní úřad také o povolení uzavírky a nařízení objížděky.

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.

	2020	2021	2022	2023
Zvláštní užívání na místních komunikacích	108	121	102	113
Zábor veřejného prostranství	58	49	34	48
Vyhrazená parkovací místa	10	11	4	8
Komunikační napojení na místní komunikaci	14	28	15	15
Vraky	3	5	15	7
Zvláštní užívání na silnicích II. a III. tříd	43	24	36	51
Stavební řízení	16	17	12	23

Tabulka 2 - Přehled úkonů za poslední 4 roky

AUTOVRAKY

Nepojízdná auta bezesporu hyzdí ulice ve městech. Nejinak je tomu i v našem městě. Předchozí právní úprava byla oproti současné úpravě více strohá, byla zaměřena na vozidla splňující definici „autovraku“ a proto zcela nepokrývala odstraňování dalších nepoužívaných vozidel. Z tohoto důvodu předcházející právní úprava nepřinášela kýžené výsledky. Podstatnou změnou přinesl zákon č. 162/2020 Sb., kterým byl s účinností od 30.4.2020 novelizován zákon o pozemních komunikacích a který nám umožnil odstraňovat nejen „autovraky“, ale i jiná technicky nezpůsobilá vozidla.

Během hodnoceného období jsme z ulic ve městě odstranili 7 vraků. Z městské policie jsme obdrželi 13 oznámení, kdy po zahájení řízení si provozovatelé 7 vozidel odstranili sami a u 1 vozidla máme zahájeno správní řízení. Vydraženo bylo jedno vozidlo.

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-vyriditP/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.

Od druhé poloviny loňského roku je veřejná autobusová doprava v Pardubickém kraji zajišťována novými dopravci. Cestující ve Svitavách tak mohou převážně využívat služeb přepravních společností BusLine a ZDAR. S příchodem nových autobusových dopravců se často mění jízdní řády, jinak je autobusová doprava zachována v podobném rozsahu jako v minulých letech.

V současné době přes Svitavy projíždí 23 autobusových linek v pracovní dny, o víkendu se pak jedná o 15 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.

Pravidelné změny jízdních řádů veřejné linkové osobní dopravy, a to jak železniční tak i autobusové, probíhají 1x ročně a to tradičně k 15. prosinci. V důsledku výluk veřejné autobusové dopravy v našem kraji jsou letos jízdní řády již několikrát měněny. Aktualizované jízdní řády jsou pravidelně zveřejňovány na webových stránkách města i dalších sociálních sítích.

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. Provozování taxislužby je upraveno v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále také „silniční zákon“) a v prováděcí vyhlášce č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě.

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 byly provedeny 3 změny v registraci vozidel taxislužby, bylo vydáno 15 oprávnění řidiče taxislužby a vydány 3 evidenční nálepky vozidla taxislužby.

BESIP – DĚTSKÉ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ

Dětské dopravní hřiště na ulici Sokolovská je provozováno od roku 1973. V minulých letech prošlo velkou rekonstrukcí, kdy k původnímu objektu byla přistavěna dřevostavba nové učebny a následně bylo osazeno novými semafor, kde součástí světelné signalizace je vlakový přejezd a výjezd vozidel IZS a dále proběhla rekonstrukce vozovky, výměna dopravních značek a vybudování nových chodníků.

Od října r. 2020 dětské dopravní hřiště provozuje Střediska volného času. Na hřišti se střídají děti ze základních škol z celého svitavského obvodu a děti z místních mateřských škol. Každá skupina má možnost zapůjčení dopravních prostředků, kterými je DDH vybaveno. V inventáři je nově 15 ks šlapacích kár a 10 ks dětských kol pořízených z dotačních prostředků Pardubického kraje. Dále jsou v provozu koloběžky pro malé i větší děti a samozřejmě jízdní kola a odrážedla pro ty nejmenší. Děti si na hřišti mohou vyzkoušet jak samotnou jízdu, tak i roli chodce, která je nedílnou součástí dopravního „života“. Školy i školky se na hřiště objednávají přes rezervační systém: www.svc.svitavy.cz/dopravni-hriste.

Žáci 4. ročníků základních škol absolvují dopravní výchovu dle tematického plánu, který vydává BESIP. Po absolvování teoretické a praktické výuky obdrží tzv. Průkaz cyklisty, což je takový první „řidičský průkaz“.

Od jara do podzimu jsou naplánovány i dny otevřených dveří pro veřejnost. Hřiště se otevírá zájemcům 2x v měsíci sobotu dopoledne a 2x v měsíci ve čtvrtek odpoledne. Vše samozřejmě za příznivého počasí. Na hřiště může dorazit kdokoli bez rozdílu věku a vyzkoušet si jízdu třeba i na svém dopravním prostředku. Možností je i zapůjčení cyklistické přilby.

Hřiště se stává oblíbeným místem školských zařízení z celého okolí. V týdnu v dopoledních hodinách je prakticky každý den alespoň jedna rezervace. Pokud je hřiště otevřeno veřejnosti, tak účast neklesá pod padesát zájemců. Lze konstatovat, že zájem o DDH je velký.

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 vedení města, ale i všem pracovníkům odboru dopravy.