



DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ

Zpracovala Bc. Jana Šneková

Zpráva je zpracována za období říjen 2018 – listopad 2019

Obsah

CHARAKTERISTIKA MĚSTA SVITAVY	3
SOUČASNÁ DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ	4
POZEMNÍ KOMUNIKACE – záměry a realizované investice	8
MOSTY, LÁVKY, PROPUSTKY	16
PARKOVÁNÍ	16
CHODCI	17
CYKLISTICKÁ DOPRAVA	17
ZÁSAHY DO KOMUNIKACÍ A ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ, STAVEBNÍ ŘÍZENÍ.....	18
AUTOVRAKY	19
DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST	19
TAXISLUŽBA.....	20
BESIP - DĚTSKÉ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ	21
ZÁVĚR.....	22

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, kongesce, 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.

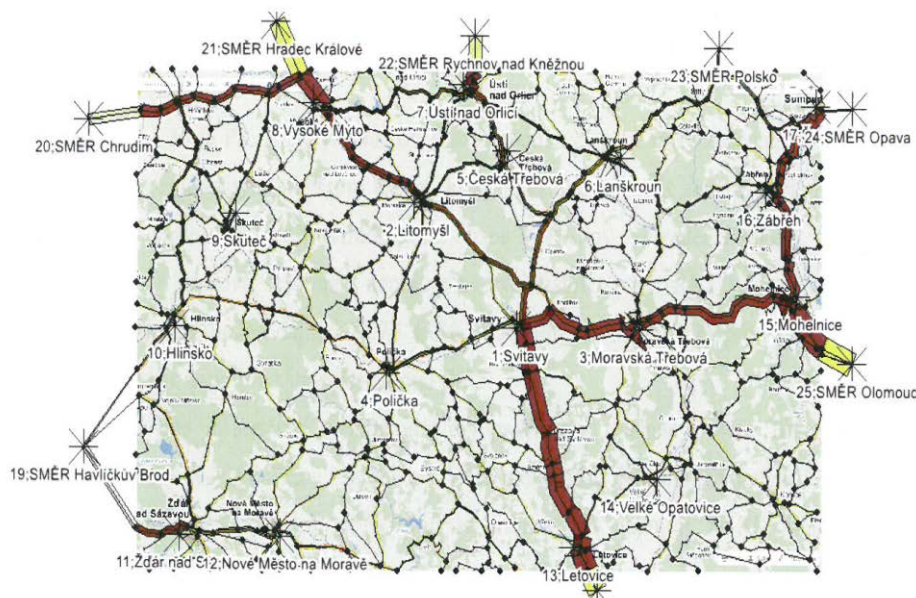
Zprávu jsem rozdělila do několika částí, které se zabývají podrobným rozbořem pro danou oblast dopravy.

Pro lepší přehlednost a orientaci jsem do zprávy vložila několik mapek, tabulek, fotografií a také odkazů na webové stránky.

Mým 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. 2019 ve městě žilo 16 793 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 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;

- 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 a správou je pověřeno Ředitelství silnic a dálnic ČR.
- 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 vlastníků.

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, 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 kongesci, 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 v letošním roce vybudován úplně 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 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 manévr dokončit.



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. třídy, které prochází městem, není úplně nejlepší. To samé lze říci i o silnicích II. třídy, ale i o ostatních komunikacích místních a účelových. I když se vlastníci a správci jednotlivých komunikací snaží udržívat je v řádném a bezpečném stavu, stále to nestačí. Trvale se zhoršuje stav krytu vozovek zejména vlivem těžké 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 je technický problém zapříčiněn uloženými inženýrskými sítěmi, které dosahují hranice své životnosti, a proto je nutné je rekonstruovat. To však vyžaduje nemalé finanční prostředky.

V letošním roce proběhlo na území města mnoho investičních akcí, které výrazně zlepšily infrastrukturu našeho města. Některé akce mohou být realizovány díky získaným dotacím, či jsou financovány přímo z rozpočtu města.

Jednou z největších investic ve městě se za poslední roky stala stavba „Přestupní terminál SY – nádraží“. Celkové náklady stavby dosáhly (včetně DPH) výše 76 236 800 Kč z nichž 44 500 000 Kč bylo vázáno na dotaci. Přestupní terminál se nachází v blízkosti vlakového nádraží na ulici 5. května v rozsahu ulice Tovární přes ulici Nádražní po zaústění do stykové křižovatky na ulici 5. května u železničního přejezdu přes železniční trať Česká Třebová – Brno. Cílem stavby byla kompletní rekonstrukce a dostavba terminálu v rozsahu celého uličního prostoru ulice 5. května. Stavba byla rozdělena na dvě části:



Obrázek 10 – Přestupní terminál - nádraží

1. ČÁST - OD ULICE TOVÁRNÍ K ULICI NÁDRAŽNÍ

Stavební objekt řešil kompletní rekonstrukci uličního prostoru ulice 5. května v rozsahu od ulice Tovární s napojením na ulici Marie Majerové po ulici Nádražní. Na tento úsek v rámci předmětné stavby navazuje 2. část realizace od ulice Nádražní po ulici 5. května ve směru na železniční přejezd. Komunikace je provedena jako obousměrná v prostoru stykové křižovatky ulice Tovární s ulicí Marie Majerové a dále až po sjezd do nákladového prostoru SŽDC s. o.. Celý další úsek je řešen jako jednosměrná komunikace pro automobily s obousměrným cyklistickým provozem. Podél komunikace je provedeno 69 parkovacích míst včetně parkovacích stání pro 4 vozidla osob se sníženou pohyblivostí.

Součástí těchto vybudovaných parkovacích míst před nádražní budovou ČD a. s. jsou i 4 stání v režimu K+R „Kiss and Ride“ (krátkodobé stání na dobu nepřesahující 10 min.), která jsou určena pro cestující, které na přestupní uzel přiveze osobní vozidlo a po vystoupení cestujících vozidlo odjíždí.

Odstavná stání na kola byla rozdělena dle požadavku investora na krytá stání pro kola pro případ dalšího odstavení jízdních kol v systému B+R „Bike and Ride“ (odjezd na celodenní zaměstnání, služební cesta) a na jednotlivé stojany pro kola s rámovou konstrukcí umožňující stání 2 kol u každého stojanu s možností uzamčení rámu kola ke stojanu. Tyto stojany se nachází opět v těsné blízkosti vstupu na

nástupiště a čekárny vlakového nádraží a vzdálenosti cca 60 m od autobusových nástupišť a slouží pro kratší odstavení (návštěva, nákupy, návštěva lékaře, zakoupení jízdenky). Zastřešené odstavné plochy pro kola nejsou navržena jako oplocená, ale jsou střežena městským kamerovým systémem přes prosklené zastřešení.

Na této části komunikace pro automobilový provoz je komunikace dopravně zklidněna zpomalovacími prahy a zvýšenou plochou před nádražní budovou a je umístěna v „Zóně 30“. V rámci stavebního objektu je v úseku od ulice Marie Majerové zhotoven jednostranný chodník o minimální šířce 2,0 m a širší, který je před nádražní budovou doplněn o pobytový prostor s doplněným mobiliářem a občanskou vybaveností s prodejním stánkem a veřejnými WC.



Obrázek 11 – Pohled od ulice Tovární k ulici Nádražní

2. ČÁST – OD ULICE NÁDRAŽNÍ K ŽELEZNIČNÍMU PŘEJEZDU SE ZÁVORAMI NA ULICI 5. KVĚTNA

Stavební objekt řeší kompletní rekonstrukci uličního prostoru ulice 5. května v rozsahu od ulice Nádražní po ulici 5. května ve směru na železniční přejezd č. P6829. Upravované komunikace jsou zhotoveny jako obousměrné s provozem cyklistů v hlavním dopravním prostoru. Součástí hlavního dopravního prostoru jsou 4 autobusové zálivy, které jsou regionálního přestupního terminálu. V každém směru jsou zhotoveny 2 autobusové zálivy s 12 m nástupní hranou s volným řazením se vzájemnou mezerou 12 m. Chodníky a nástupiště jsou v prostoru autobusových zálivů řešeny jako oboustranné v rozsahu šířek 2 – 3,5 m. Dále je chodník ve směru staničení řešen jako jednostranný v šířce 2,0 m. V prostoru autobusových zálivů je pomocí zpomalovacího prahu snížena rychlost na 30 km/h. Na ulici 5. května ve směru na železniční přejezd došlo pouze k výměně obrubníků a předláždění a obnově navazujících asfaltových vrstev. Nově byly umístěny chodníky s ohledem na stávající vzrostlé stromy a ve směru do centra bylo zřízeno nové místo pro přecházení, které zde v rámci přístupu k přestupovému uzlu ve směru od centra a ulice Olomoucká zcela chybělo.

Upravená byla také styková křižovatka na ulici 5. května na základě zajištění nutného a častého průjezdu linkových autobusů.

Úsek stykové křižovatky ulice Nádražní s ulicí 5. května s prostorem autobusových zálivů je dopravně zklidněný zpomalovacím prahem od ulice Olomoucká a je umístěn v „Zóně 30“.



Obrázek 12 – Pohled od ulice Nádražní k ulici 5. května

Slavnostní otevření terminálu se uskutečnilo dne 1. června během oslav 170. výročí železniční stanice Česká Třebová – Brno.



Obrázek 13 – Slavnostní otevření vlakového terminálu

Další dokončenou a předanou stavbou již na podzim roku 2018 byla stavba „Komunikace pro pěší podél I/43, Svitavy – Moravský Lačnov“ (chodník) na ulici Hlavní v Lačnově. Celkové náklady (včetně DPH) činily 25 000 000 Kč z toho dotace 17 687 000 Kč. Začátek stavby je situován v místě křížení ulice Hlavní (I/43) a U Větrolamu cca 500 m za mimoúrovňovým křížením železnice a silnice I/43 ve směru od centra Svitav na sever. Stavba pokračuje severně podél komunikace I/43 směrem od centra střídavě na pravé a levé straně a končí v místě napojení místní obslužné komunikace cca 230 m od hrany křižovatky silnic I/43 a I/35. Tato místní obslužná komunikace směřuje ke stavebninám Stupka s.r.o.. Celková délka chodníku v ose silnice I/43 je 2 187,0 m. Stavba se nachází v intravilánu obce Svitavy, pouze posledních 17,0 m se nachází v extravilánu. Součástí stavby jsou také objekty dešťové kanalizace a přípojky uličních vpustí. Dle požadavku Vodárenské Svitavy s.r.o. byla současně pod chodníkem provedena výměna vodovodních přípojek.



Obrázek 14 – Komunikace pro pěší podél I/43 - Lačnov



Obrázek 15 – Komunikace pro pěší podél I/43 - Lačnov

V letošním roce provedlo Ředitelství silnic a dálnic ČR II. etapu opravy živičného krytu na ulici T. G. Masaryka a stávající styková křižovatka silnice I/34 a silnice II/366 byla nahrazena novou okružní křižovatkou. Současně v rámci stavby došlo ke zřízení nového přechodu pro chodce s ochranným ostrůvkem a posunutí přechodu pro chodce u finančního úřadu v souvislosti se zvýšením bezpečnosti chodců. Součástí stavby bylo také zřízení nových chodníků a zřízení nového autobusového zálivu, který odpovídá platným předpisům pro bezbariérové užívání staveb.



Obrázek 16 – Nová okružní křižovatka I/34 a II/366

Investicí města, která byla realizována v rámci stavby okružní křižovatky I/34 a II/366 byla akce „chodníky T. G. Masaryka“. Součástí tohoto stavebního objektu byla výstavba částečně nových chodníkových ploch, předláždění stávajících chodníků, výstavba nového ochranného ostrůvku. Byl vybudován chodník podél silnice I/34 na ulici T. G. Masaryka, dále byl vybudován nový chodník u okružní křižovatky před vilou městského úřadu. Stavebně byl upraven chodník před restaurací Národní dům. Celkově bylo v této lokalitě nově vybudováno cca 365 m nových chodníků v celkové výši (s DPH) 1 486 000 Kč.



Obrázek 17 – Parkoviště a chodníky Malé náměstí



Obrázek 18 – Chodník k autobusovému nádraží

V rámci plánovaných investic v letošním roce byly dokončeny úpravy ploch na Malém náměstí. Jednalo se zejména o úpravu stávající plochy parkoviště. Kolem parkovacích stání je šířka vozovky 6,0 m. Komunikace je pak napojena i v odbočce k domu č.p.18 a k jejím parkovacím plochám. Povrch je asfaltový. Před bytovými domy č.p. 20 a 22 bylo vytvořeno 7 kolmých parkovacích stání + 2 stání vyhrazená. Zbytek plochy byl vyloučen z parkovacích ploch z důvodu požárních přístupů do bytových domů č.p. 20 a 22. Stání jsou zapuštěna do plochy a vyznačena vodorovným dopravním značením. Nové parkoviště je před bytovým domem č.p.18. Jedná se o 2 kolmá parkovací stání. U bytového domu č.p.14 byl drobně upraven chodník, kde byla provedena úprava s varovným pásem. Před bytovými domy č.p. 20 a 22 podél parkoviště byl zrekonstruován chodník v šířce 2,0 m. Tento byl posunut zhruba o 2,5 m směrem k bytovým domům kvůli zhotovení parkovacích stání. Součástí stavby bylo také vybudování nového chodníku spojující danou lokalitu ve směru k autobusovému nádraží, viz obrázek 18. Celkové náklady činily (s DPH) 1 598 000 Kč.



Obrázek 19 – Chodník na ulici T. G. Masaryka



Obrázek 20 – Chodník na ulici T. G. Masaryka

Dne 15. října 2019 byla započata realizace akce „Rekonstrukce komunikace ulice Zadní“ v Lačnově. Jedná se již o IV. etapu této opravy a to od bytového domu č.p. 123 až po č.p. 60. Oprava spočívá v odstranění stávajícího krytu včetně konstrukčních vrstev a položení nového krytu s novými konstrukčními vrstvami. Na trase opravované komunikace budou vybudovány drobné objekty, které budou sloužit k odvedení srážkové vody (uliční vpust', odvodňovací žlaby). V ostatních případech bude komunikace odvodněna do přilehlé zeleně. Na první části komunikace bude opraven stávající trubičkový propustek. Tato akce je financována z vlastních zdrojů města. Celkové náklady rekonstrukce činí (s DPH) 4 053 000 Kč. Kompletní dokončení stavby je dohodnuto do 30. 4. 2020. V současné době práce z pohledu klimatických podmínek probíhají tak, aby byla do poloviny prosince položena v celé délce rekonstruované komunikace brusná živice vrstva. Tím by bez problémů mohlo být po této komunikaci pojížděno i v zimním období.



Obrázek 21 – Započatá rekonstrukce ulice Zadní



Obrázek 22 – Započatá rekonstrukce ulice Zadní

Do konce listopadu bude ukončena výstavba stezky pro pěší a cyklisty, která začíná u přechodu mezi obchodními centry PENNY market a PEPCO na ulici Pivovarská a pokračuje podél silnice I/34 na ulici Olomoucká, kde navazuje na cyklostezku na ulici Průmyslová. Součástí cyklostezky jsou i nové přechody pro chodce s ochrannými ostrůvky a nové autobusové zálivy. Součástí komunikace je nové veřejné osvětlení, které z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nasvětluje nejen nový chodník a cyklostezku, ale i silnici I/34. Tato stezka propojí stávající obchodní centra s nově otevřeným obchodním centrem UNI HOBBY a zajistí tak větší bezpečnost chodců, kteří se budou pohybovat mezi jednotlivými nákupními centry. Celkové náklady investiční akce činí (s DPH) 6 738 000 Kč. Na tuto akci obdrželo město dotaci z Pardubického kraje ve výši 1 500 000 Kč.



Obrázek 23 – Stezka pro pěší a cyklisty U Tří mostů



Obrázek 24 – Stezka pro pěší a cyklisty U Tří mostů

V jarních měsících byla vybudována jako součást místní komunikace ve vnitrobloku Kapitána Nálepky odstavná plocha. Vybudováním odstavné plochy bylo vyřešeno problematické parkování osobních vozidel ve vnitrobloku. Celkové náklady činily (s DPH) 241 800 Kč.



Obrázek 25 – Vnitroblok ulice Kapitána Nálepky



Obrázek 26 – Vnitroblok ulice Kapitána Nálepky

Další z pohledu dopravy důležitou dokončenou stavbou je vybudování nových chodníků a nových lávek přes řeku Svitavu v rámci stavby „Svitava, Svitavy zvýšení kapacity koryta III. etapa“. Jedná se o vybudování lávky ulice U Tří dvorů, mostu ulice Mostní, lávky ulice Šafaříkova, lávky ulice Seifertova, zatrubnění ulice Lanškrounská, mostu ulice Říční, mostek u železniční trati a přejezd ř. km 92,844. Nové chodníky byly vybudovány na ulicích Bezručova a Lanškrounská v délce cca 300 m. Tuto akci financovalo Povodí Moravy, s.p. S touto stavbou přímo souvisí vybudování nového přechodu pro chodce v prostoru před úřadem práce, který se bude realizovat až v příštím roce.



Obrázek 27 – chodník na ulici Bezručova



Obrázek 28 – Lávka k ulici Mostní

V letním období bylo dokončeno prodloužení komunikace na ulici Průmyslová. Tato komunikace a část technické infrastruktury byla vybudována zejména pro vhodnější příjezd a přístup do kompostárny, kterou provozuje SPORTES s.r.o. Svitavy. Jedná se o komunikaci v délce 109 m, šířce zpevněné části komunikace 7,0 m. Celková plocha zpevněné části místní komunikace je 820 m². Místní komunikace je na

konci úseku ukončena úvratňovým obratištěm. Celkové náklady na stavbu činily (s DPH) 2 560 000. Kč. Na tuto akci poskytl Pardubický kraj dotaci ve výši 1 000 000 Kč.

Do konce listopadu byla dokončena stavba „Bezbariérové chodníky IV. etapa“. Stavba navázala na dokončenou opravu na ulici Richarda Kloudy a pokračovala přes ulici Československé armády, Dimitrova, Edvarda Beneše podél místních komunikací II. třídy, dále podél autobusového nádraží ke kruhovému objezdu podél silnice I/34 Máchovou alejí k Městskému muzeu a galerii a od kruhového objezdu k nemocnici podél ulice Erbenova. Rekonstrukce chodníků byla řešena třemi způsoby – vybudováním nového chodníku, rozšířením stávajících chodníků a rekonstrukcí chodníků ve stávajících šířkách s nezměněnou trasou výškových vedení. Konečná úprava chodníků je z betonové zámkové dlažby, odstín šedá. Celkové náklady činily (s DPH) 17 599 500 Kč z nichž 11 591 000 Kč je vázáno na dotaci.

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. Součástí této stavební činnosti bude provedeno odstranění dřevin v trase budoucí komunikace, demolice staveb (území, které prochází zahrádkářskými koloniemi) a další související úpravy. Akce byla zahájena 26. 11. 2019. Předpoklad ukončení těchto prací – archeologického průzkumu je 12 měsíců a na něj bude navazovat již vlastní realizace obchvatu I/43 města Svitavy. Předpoklad dokončení této investice je do dvou let od zahájení. 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
Parkoviště a chodníky Malé náměstí	1 598 000 Kč	-
Chodník na ulici T. G. Masaryka	1 486 000 Kč	-
Rekonstrukce komunikace ulice Zadní	4 053 000 Kč	-
Příprava TI sloužící pro podnikání – Stezka pro pěší a cyklisty U Tří mostů	6 738 000 Kč	1 500 000 Kč
Vnitroblok na ulici Kapitána Nálepky	241 800 Kč	-

Tabulka 2 – Kapitálové investice odboru dopravy v roce 2019

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“ v pravé části webu města: <https://www.svitavy.cz/>. Informace jsou pravidelně aktualizovány.

Město pravidelně každoročně investuje nemalé finanční prostředky do výstavby nových komunikací a chodníků, a 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.

Společnost SPORTES Svitavy, s.r.o. v letošním roce do oprav a údržby místních a účelových komunikací investovala částku ve výši 2 652 000 Kč.

Největší realizované akce v letošním roce:

Opravy výtluků	745 tis. Kč
Opravy chodníků	787 tis. Kč
Opravy komunikací	779 tis. Kč
Oprav uličních vpustí	204 tis. Kč
Drobné opravy na základě žádostí a stížností	137 tis. Kč

Největší rozpracované nebo plánované akce do konce roku:

Oprava chodníku na ul. Milady Horákové (Tauer elektro)	450 tis. Kč
Oprava komunikace na ul. Edvarda Beneše (restaurace Astra)	189 tis. Kč
Oprava propustku na ul. Svitavská	300 tis. Kč
Oprava účelové komunikace na ul. Pod Viaduktem, Tolstého	44 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 ledna do dubna byly ve výši 3 240 000 Kč. Celkem bylo provedeno 28 zásahů a poslední z nich byl 15. února, kdy téhož dne byla ukončena i pohotovost.

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.

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 22 mostů, 18 lávek, 2 propustky a 2 rozsáhlá zatrubnění. Mosty, lávky a propustky jsou svěřeny do správy společnosti SPORTEŠ Svitavy s.r.o.. 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 letošním roce byla lávka uzavřena zcela. Současně probíhá příprava projektové dokumentace a následnou realizací projektu bude rekonstruována. Ve zhoršeném stavu je propustek u Vodárenského lesa, který musí být co nejdříve opraven. Zhoršený stav je také u mostu na ulici Tichá a u mostu na ulici Mýtní. Vzhledem k stáří se také zhoršuje stav lávek v městské části Lačnov, kde v roce 2018 došlo k opravě jedné lávky a v letošním roce byly opraveny lávky dvě s nákladem 100 tis. Kč. Do konce roku 2019 je ještě společností SPORTEŠ Svitavy s.r.o. plánována oprava propustku na ul. Svitavská s rozpočtovaným nákladem 300 tis. Kč. Na ulicích Mostní, U Tří dvorů, Seifertova, Šafaříkova, Lanškrounská a Říční proběhla rekonstrukce mostů a lávek, a to v souvislosti s realizací protipovodňových úprav koryta řeky Svitavy. Výstavba zcela nové lávky proběhla v souvislosti s vybudovaným chodníkem vedeným městskou částí Lačnov.

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 postupně 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 nejpalčivějších 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. Největší problémy s parkováním jsou na sídlištích, v samotném centru města a dále v okolí nemocnice, polikliniky a institucí především v době dopravní špičky.

V rámci stavby „Přestupní terminál“ vzniklo v prostorách před nádražím 69 parkovacích stání včetně 4 vyhrazených stání pro invalidy. Taktéž v rámci akce „Parkoviště a chodníky Malé náměstí“ vzniklo na Malém náměstí 7 parkovacích stání včetně 2 vyhrazených stání pro invalidy.

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/cs/m-90-doprava-a-parkovani/>.

CHODCI

Bezpečnost chodců je na silnicích I. a II. tříd a některých místních komunikacích zajištěna přechody pro chodce. Přes komunikace ve městě vede celkem 48 přechodů. Je zajištěna jejich údržba, což je důležité zejména v zimním období. Všechny tyto přechody jsou osvětleny a označeny dopravní značkou přechod pro chodce (IP6) dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Ve městě jsou dva podchody, které z jihu a severu propojují náměstí.

V souvislosti se zvýšením bezpečnosti chodců došlo v rámci stavby nové okružní křižovatky u gymnázia ke zřízení nového přechodu pro chodce s ochranným ostrůvkem a současně v rámci II. etapy opravy živičného krytu na ulici T. G. Masaryka došlo k posunutí přechodu pro chodce u finančního úřadu.

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.

Často požadovaný přechod pro chodce přes silnici I/43 u úřadu práce bude realizován v příštím roce. V současné době je zpracována projektová dokumentace.

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. Aktuálně je budována podél silnice I/34 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.

Přehled cyklotras, včetně jejich délek, obtížnosti a dalších, je uveden na webových stránkách města: <https://www.svitavy.cz/cyklotrasy/>.

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: <http://www.ceskomoravskempomezi.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 si 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.

Další informace, včetně přehledu požadovaných dokladů a správních poplatků je možno najít na webových stránkách města: <https://www.svitavy.cz/cs/m-144-zasahy-do-komunikaci-a-jine-zvlastni-uzivani-komunikaci>.

	2016	2017	2018	2019
Zvláštní užívání na místních komunikacích	140	122	98	85
Zábor veřejného prostranství	69	63	35	50
Vyhrazená parkovací místa	6	5	4	5
Komunikační napojení na místní komunikaci	16	17	14	12
Vraky	3	8	5	10
Zvláštní užívání na silnicích II. a III. tříd	48	41	51	51
Stavební řízení	24	22	28	24

Tabulka 3 - Přehled úkonů za poslední 4 roky

AUTOVRAKY

Odbor dopravy pravidelně monitoruje výskyt odstavených vozidel na území města. Problematika autovraků je však poměrně složitá. Jedná se o problém napříč celou republikou. V podstatě dle platné legislativy můžeme řešit odstranění vozidla z komunikace v případě, že se jedná o vrak, nikoliv obecně o odstavené vozidlo. Zda je vozidlo vrakem lze s jistotou určit odborným posudkem autorizované osoby.

Skutečnost, zda dané vozidlo je vrakem nezávisí jen na tom, zda je vybaveno státní poznávací značkou či nikoliv. Pokud je vozidlo znalcem označeno za vrak, je věc řešena dle zákona o pozemních komunikacích. Vlastník komunikace podá návrh silničnímu správnímu úřadu k uložení povinnosti odstranění vraku z dané zpevněné plochy. Následuje složitě správní řízení. Může se stát, že bude vedeno správní řízení s neznámými osobami a těm bude nucen správní orgán ustanovit opatrovníka.

Odbor dopravy se problematikou vraků intenzivně zabývá. I díky podnětům občanů je v letošním roce v řešení pět vozidel, které jsou v různých stupních řízení. Nachází se na ulici Rooseveltova, Větrná a Mýtní.

V současné době je připravována legislativa, která umožní zrychlení procesu odstraňování dlouhodobě nepojízdných vozidel (bez STK). Tím se dosáhne odstranění problémů s často vídanými nepojízdnými automobily na pozemních komunikacích na území města.

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/cs/m-7394-aplikace-marushka-photo-pro-ohlaseni-zavad-ve-meste/>.

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.



Obrázek 29 – Autovrak na ulici Rooseveltova (v 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 Svitavy 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 Pardubický kraj. Město jako cílová stanice obyvatel okolních vesnic většinou do tvorby jízdních řádů příliš nezasahuje. Požadujeme, aby jednotlivá spojení navazovala na odjezdy vlaků a autobusová spojení ve svém trasování co nejvíce nahrazovala MHD.

Současný systém zajištění linkové autobusové dopravy ve Svitavách v mnoha směrech neodpovídá současným potřebám obyvatel ani návštěvníků města. Proto na základě programového prohlášení Rady města Svitavy pro období 2018 – 2022, byla vypracována společností HBH Brno odpověď na otázku zřízení linek městské hromadné dopravy a její případné rentability. Následně byly provedeny následující kroky:

1. Analýza průzkumu postoje obyvatel města Svitavy k možnostem využití veřejné hromadné dopravy
2. Analýza veřejné hromadné dopravy ve Svitavách
3. Návrh veřejné hromadné dopravy ve Svitavách

K problematice zřízení linek městské hromadné dopravy se uskutečnil dne 23. září kulatý stůl, na kterém byla veřejnost i všichni členové zastupitelstva města seznámeni s výsledky analýzy.

Následně na listopadovém jednání zastupitelstva města bylo hlasováno o realizaci zavedení VHD na území města Svitavy. Výsledkem hlasování bylo schválení zlepšení stávajícího stavu veřejné autobusové dopravy a posílení stávajících linek.

Na základě toho došlo ke zřízení 6 autobusových zastávek (Pražská, Gymnázium, Máchova alej, Družba). Uvedené zastávky vznikly na základě průzkumu postojů obyvatel města Svitavy k možnostem využití VHD. Touto úpravou došlo i k posílení 70 vlakových spojů.

Nyní jen čas ukáže, zda toto opatření zvýší počet cestujících po Svitavách a potvrdí tak potřebu zavedení MHD.

Od 1. prosince začnou platit nové jízdní řády všech autobusových a vlakových spojů, které jedou přes Svitavy. Tyto jízdní řády budou zveřejněny v prosincovém měsíčníku Naše město a následně také na webových stránkách města.

Od poloviny roku 2017 ve městě jezdí a zajišťuje dopravu seniorům a osobám se zdravotním postižením Taxík Maxík. Tuto službu provozuje Středisko sociálních služeb Salvia.

Podmínky využití a ceny jízd jsou uvedeny na webových stránkách města: <https://www.svitavy.cz/cs/m-7382-taxik-maxik-vyjede-i-ve-svitavach/>.

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.

V příštím roce by mělo dojít k rozsáhlé novelizaci zákona o silniční dopravě. Jednou ze změn bude např. zrušení záznamové funkce taxametru, rozvolnění místní příslušnosti u udělování oprávnění řidiče taxislužby.

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 23 průkazů řidiče taxislužby (zejména pro řidiče působící ve statutárních městech).

BESIP - DĚTSKÉ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ

Dětské dopravní hřiště na ulici Sokolovská je provozováno od roku 1973. V loňském roce hřiště navštívilo 2 435 dětí, v letošním už to bylo 2 532 dětí. Počet návštěvníků se tak rok od roku zvyšuje. Hřiště slouží především k praktickému výcviku pravidel silničního provozu a zásad bezpečné jízdy na kole v podmínkách podobných běžnému silničnímu provozu a tím výraznou měrou přispívá k bezpečnému pohybu dětí na komunikacích. Lze zde procvičovat i zásady bezpečného chování pro chodce (přechody pro chodce).

V letošním roce se město rozhodlo zmodernizovat dětské dopravní hřiště tak, aby odpovídalo moderním trendům výuky dopravní prevence. Akce byla rozdělena na dvě etapy. První etapa byla realizována v jarních měsících, kdy byla ke stávajícímu objektu přistavena dřevostavba nové učebny ve výši (s DPH) 874 517 Kč, z toho dotace 400 000 Kč z Pardubického kraje. Hlavním cílem modernizace učebny jsou především větší možnosti pro výuku dopravní výchovy, mimo jiné s využitím dataprojektoru. Druhá etapa byla realizována v letních měsících, kdy byla provedena výstavba světelného signalizačního zařízení pro řízení provozu (železniční přejezd, světelné semaforey) ve výši 1 601 530 Kč včetně DPH, z toho dotace 400 000 Kč z Pardubického kraje. Děti se na hřišti seznámí s dopravními situacemi, které je mohou potkat běžně v provozu.

V květnu město, ve spolupráci s SVC Tramtáryje, pořádalo oblastní kolo dopravní soutěže mladých cyklistů za účasti 98 dětí.

V říjnu letošního roku proběhla v rámci projektu Obec přátelská rodině a seniorům bezpečně preventivní akce „Senior bezpečně v silničním provozu“ které se zúčastnilo 48 seniorů.

Každoročně obměňujeme a zlepšujeme vybavení a nová jízdní kola, koloběžky, šlapací káry a odrážedla.

Další informace o dětském dopravním hřišti lze najít na webových stránkách města: <https://www.svitavy.cz/cs/m-4998-detske-dopravni-hriste/>.



Obrázek 30 – Dětské dopravní hřiště učebna



Obrázek 31 – Dětské dopravní hřiště závory

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 také vedení města, ale i všem pracovníkům odboru dopravy.