

Proč to (neu)děláte?!

Otázky a odpovědi k dopravě v Litomyšli

S červnovým číslem *Lilie* se vrací infokampaň *Proč to (neu)děláte?!*, která přináší odpovědi na otázky, připomínky a stížnosti, které jste poslali na radnici v anonymních dotaznících k vypracování strategického plánu pro rozvoj města. Tématy pro tento měsíc jsou infrastruktura, doprava a parkování. Tentokrát jsme oslovili vedení města a Odbor místního a silničního hospodářství MěÚ Litomyšl o odpovědi na nejčastější dotazy veřejnosti. Rádi k nim zveřejníme i vaše reakce a postřehy, které zasíláte na adresy uvedené v tiráži vždy do 21. dne v měsíci. Prezentaci s výstupy z anonymních dotazníků najdete na webu www.litomysl.cz.

Litomyšl a její okolí protíná hustá síť silnic II. a III. třídy, zejména se jedná o komunikace II/358, II/359, II/360, III/03530 a III/36016 a III/360/21, a dálkové spojení zajišťuje páteřní komunikace I/35. Litomyšl je tedy tranzitním městem, jehož středem podle analýz denně projíždí 17 až 20 tisíc aut. To s sebou přináší řadu negativ, mezi něž například patří dopravní zácpy, málo parkovacích míst a vyšší zátěž na silnici a z nich vyplývající opotřebení.

Kvalita silnic ve městě

Téměř 75 % zapojených obyvatel je spokojeno s kvalitou silnic ve městě, spokojenost se výrazně neliší mezi podskupinami obyvatel ani mezi obyvateli různých částí města. V komentářích si obyvatelé nejčastěji stěžují na stav silnice u světelné křižovatky, silnice I/35 je vnímána ve špatném stavu obecně, rozbité silnice pak vadí i na dalších spíše jednotlivě zmíněných místech.



Úroveň dopravy ve městě

Více než polovina zapojených obyvatel města považuje dopravu ve městě za příliš intenzivní, v komentářích rezonuje nutnost co nejdříve postavit obchvat/dálnici. Jako hlavní problém je vnímán přetížený (a často zablokovaný) průtah městem a Smetanovo náměstí, dále silnice na Poličku, Českou Třebovou a Osík. Těmto místům se řidiči navíc často vyhýbají přes Lány a TGM. Obecně ve městě vadí i kamiony a s nimi spojený hluk a smog.



■ **Co vyřeší zablokovanou komunikaci I/35 a přetížené objížděné silnice (Lány, TGM)?**

Pouze výstavba dálnice D35, která by podle odhadů dopravních expertů měla odvést z města drtivou většinu tranzitní dopravy.

■ Jak je to s přípravou dálnice D35?

Po roce vyjednávání došlo na začátku března letošního roku k výraznému posunu při plánování výstavby dálnice D35. Zástupci Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), Litomyšle, Pardubického kraje, Strakova, Němčic, Janova, Sedlišť, spolku Živé Kornice a místních zemědělců podepsali memorandum, v němž se všechny strany zavázaly ke kompromisům vedoucím k rychlejší výstavbě dálnice.

V dokumentu se mimo jiné přesně vymezuje trasa dálnice, její výška v jednotlivých etapách, kde se vysází náhradní zeleň či umístění protihlukových stěn. ŘSD se zavázalo dálnici podle kompromisních dohod postavit, okolní obce a občanské spolky na oplátku přestanou podávat odvolání a díky memorandu by se tak měla výrazně urychlit výstavba.

Finální podoba memoranda povede k menším záborům zemědělské půdy, výraznému omezení hluku pro okolní obce, lepší náhradní výsadbě i zamezení výstavby odpočívky v tomto úseku. Celkem se odhady na vybudování dálnice kolem Litomyšle odhadují na 3,7 miliardy korun. Úsek Litomyšl – Janov (rozčleněn do dvou úseků Litomyšl – Janov, I. etapa; Litomyšl – Janov) se má podle odhadů začít stavět nejdříve v roce 2023, hotovo má být v roce 2027 v závislosti na ochotě majitelů pozemků své pozemky státu odprodat. Úsek nemá pravomocné územní rozhodnutí. Ředitel ŘSD Radek Mátl při podpisu memoranda uvedl, že se jedná o restart přípravy dálnice a poděkoval všem stranám za konstruktivní přístup a ochotu najít shodu. Dle jeho vyjádření se podpisem memoranda mohla zkrátit příprava stavby dálnice o tři až čtyři roky, záleží ještě bude na ochotě majitelů pozemků prodávat je pro stavbu této důležité komunikace. ŘSD chce v roce 2022 žádat o sloučené územní a stavební řízení, aby se začalo stavět co nejdříve.

■ **Špatný stav silnic ve vlastnictví státu a kraje, chystají se jejich opravy? Proč se musí jejich stav neustále řešit? Proč po opravách za chvíli vznikají nerovnosti na povrchu silnice?**

Na letošní rok se chystá několik oprav silnic v majetku státu/kraje. Jejich stav se i přes neustálé opravy zhoršuje kvůli nadměrné dopravě, zejména tranzitní. Navzdory několika rekonstrukcím v uplynulých letech se stav komunikací kvůli projíždějícím desetitisícům vozidel každý den zhoršuje a jedinou nadějí na omezení dopravy, a tedy i snížení zátěže na silnici je výstavba dálnice D35. Silnice II/358 je po nedávné celkové rekonstrukci, silnice II/360 je ve směru na Poličku také, letos a příští rok by mělo dojít k rekonstrukci této silnice ve směru na Sloupnici – ulice Zahájská. Neuspokojivý je stav od okružní křižovatky, včetně jí samotné, u ne-

mocnice po světelnou křižovatku a dále silnice II/359 – ulice Mařákova ve směru na Dolní Újezd včetně neexistence chodníku v části od restaurace u Kolji dále k sídlu Městských služeb Litomyšl, potažmo k obci Osík, je to na vrub velkým zatížením nákladní dopravou. Zde se také dokončují projekty na výstavbu městské kanalizace, rekonstrukci silnice i kruhové křižovatky. Silnice III. tříd v Litomyšli vykazují spíše neuspokojivý stav povrchů. Za zmínku stojí špatný stav živichých krytů silnice I/35, který zvláště v letošní zimní sezóně byl místy hrozivý.

Světelná křižovatka se právě v těchto týdnech modernizuje, aby nové světelné zařízení reagovalo na aktuální dopravní situaci, a tím umožnilo plynulejší pohyb aut centrem města. Vedení města v uplynulých měsících u státu reklamovalo stav vozovky na průtahu městem, výsledkem opakovaných stížností byly na jaře provizorní práce na silnici I/35, při kterých dělníci frézovali lokální nerovnosti.

Na podzim počítá ŘSD s opravou povrchu silnice uvnitř křižovatky a dále se chystá na rok 2022 oprava pravého pruhu tahu na Svitavy.

■ **Jaké má město plány s komunikacemi ve svém vlastnictví?**

I zde jsou nedostatky, na které občané upozorňují. Pravidelně dochází k opravám poškozených úseků, staré asfaltové chodníky jsou nahrazovány dlážděnými včetně úprav bezbariérových přechodů pro chodce. Město připravuje projekty rekonstrukce a má na každý rok na opravy vyčleneno zhruba 4 miliony Kč. Na základě připomínek odborníků i občanů se do příštích let plánuje investice do lokalit Jaselská, Trstěnická, Na Lánech, Portmanka i integrovaných obcí, v závislosti na dotačních titulech státu a především plánovaných výměnách rozvodů sítí. Pro město je v těchto případech výhodou možnost sdružení prostředků a zároveň by bylo velmi neekonomické opravit vozovku, která by se například za dva roky měla znovu rozkopat. Příprava sdružené investice do Zahájské (výměna plynu, vody i elektřiny) trvala několik let, ale výsledkem je, že vše by se mělo stihnout za letošní rok a finální povrchy na jaře roku 2022.

■ **Proč chce radnice budovat další okružní křižovatky?**

Výstavba okružních křižovatek obecně souvisí s jejich statistickou vyšší bezpečností a možností snadnějšího napojení z vedlejších komunikací. Z tohoto důvodu (odbočování vlevo z průmyslové zóny) město zažádalo v této lokalitě vybudovat kruhový objezd, což nejdříve ŘSD zamítlo, ale po urgenci nechává zpracovat detailní analýzu této možnosti. Okružní křižovatka u budoucího Lidlu byla jedním z hlavních požadavků investora na to, aby obchodní dům v Litomyšli vznikl. Vybudování okružní křižovatky však vždy schvaluje mimo jiné dopravní inspektorát a další orgány a názor vedení města v těchto případech není rozhodující.

■ Proč město nezakáže průjezd kamionům?

V okolí I. základní školy a zámku se tak již pro tranzitní dopravu stalo a policie pokutuje řidiče, kteří toto nařízení nerespektují. V příštích měsících by měl Pardubický kraj instalovat na spojnici Litomyšl – Česká Třebová automatickou váhu pro nákladní automobily, což by mělo ještě více přispět k omezení porušování zákazových značek. I přesto se ale samozřejmě může stát, že nepozorný šofér navzdory značkám a možným postihům na světelné křižovatce odbočí směrem do centra. Pokud je místem nakládky a vykládky místo na trase Litomyšl – Česká Třebová, je průjezd velkých nákladních vozidel legální. Průjezd kamionů městem se výrazně sníží po vybudování dálnice D35, protože cesta po ní řidičům i spedičním společnostem přinese více užitku než negativ.

■ Proč se při rekonstrukci silnic dělají ostrůvky pro chodce?

Není to kvůli moderní architektuře, efektu či dalším důvodům, které si s nimi někteří spoluobčané občas spojují. Ostrůvky jsou vybudovány v místech, kde norma určuje jejich vybudování kvůli maximální možné délce přechodu pro chodce. V některých místech se může ostrůvek vybudovat i v případě, že schvalovací orgány mají lokalitu za nebezpečnou, a ostrůvek pro chodce je v místě prvkem, který má zvýšit jejich ochranu před provozem. Alternativou by byla nutnost instalovat na přechodech pro chodce semaforey, což ale dle názoru odborníků nepřispívá k plynulosti provozu ani pro automobily, ani pro chodce.

■ Podporuje město alternativní způsoby dopravy?

Ano, radnice intenzivně pracuje na propojení jednotlivých částí města cyklostezkami (více jsme informovali v minulých Lilích a tomuto tématu se budeme podrobněji věnovat v dalších částech tohoto seriálu). Město také podporuje rozvoj elektromobility, umožňuje soukromým společnostem, např. ČEZu, vybudovat zde dobíjecí stanice a chystají se projekty na dobíjení elektrokol. Kromě podpory těchto oblastí město financuje provoz MHD, které využívají zejména senioři a školáci. V reakcích veřejnosti se objevovaly dotazy na to, zda je MHD na malém městě smysluplné. Vedení města je toho názoru, že i přes každoroční provozní dotaci ve výši 900 tisíc ano, zejména s ohledem na potřeby starší generace, která této služby využívá. Cestující nad 65 let navíc mají jízdné zdarma. Pádným argumentem pro zachování MHD je vždy plný autobus v době ranní špičky, kdy školáci z integrovaných obcí jedou do některé z litomyšlských škol.

Možnosti parkování

Nedostatek parkovacích míst vnímá zhruba 75 % obyvatel. Parkování (hlavně v centru) považují za dlouho neřešený problém. Chybí parkovací domy (plánované na ulicích Zahájské, J. E. Purkyně, T. G. Masaryka) a omezení pro ce-



lodenní parkování v rezidenčních oblastech a u obchodů (např. Albert, sídliště Komenského atp.).

Omezení parkování na Smetanově náměstí

Zapojení obyvatelé se z hlediska postojů k omezení parkování na Smetanově náměstí dělí na dva stejně velké tábory příznivců a odpůrců. Příznivci argumentují hlavně nedostatkem odpočinkových ploch a zeleně, mezi odpůrci panuje obava z úpadku života na náměstí a absence parkování obecně (alternativní parkování by mělo být v bezprostřední blízkosti), proti omezení jsou pak statisticky významně častěji obyvatelé okrajových částí Litomyšle.



■ Jaké má město projekty na zvýšení parkovacích míst?

Největším projektem pro výrazné zvýšení kapacity parkovacích míst je plán na předělání poloviny stávajícího průtahu městem na parkoviště a cyklostezku. Tak by mělo vzniknout až několik set parkovacích míst pár desítek metrů vzdušnou čarou od centra města. Na tento záměr má město již zpracovanou studii a nyní zadalo detailnější plán. Po dokončení dálnice na něm chce spolu s ŘSD a Správou a údržbou silnic Pardubického kraje začít ihned pracovat. Současně s tímto záměrem již došlo k vymístění autobusů z parkoviště před II. a III. základní školou, čímž se zvýšila kapacita na 105 míst. Město podpořilo vybudování nového parkoviště pro 77 automobilů v areálu Litomyšlské nemocnice, které mohou využívat pacienti i zaměstnanci, čímž se uvolnilo místo před nemocnicí. Město bohužel naráží na snahu o zvětšování stávajících parkovišť či hledání možností v nových lokalitách. Parkoviště u základních škol již kvůli podloží nejde rozšířit, stejně tak padly plány na možné podzemní parkoviště na Smetanově náměstí kvůli hladině spodních vod – celá oblast stojí na pramenech, a pokud by se změnila toky v podzemí, hrozilo by praskání až zřícení některých historických domů. O nemožnosti vybudovat podzemní parking na náměstí se v nedávné minulosti přesvědčil soukromý investor, který si zadal hydrogeologický průzkum a ten jasně ukázal nemožnost zahloubit parkování kolem Smetanova náměstí pod zem. Před obchodními domy Albert, Billa a Penny je časově omezené stání v provozních hodinách na jednu hodinu. Komenského náměstí chtělo město zahrnout do zpoplatněných úseků, kvůli odporu místních obyvatel od záměru bylo upuštěno.

■ Chystají se parkovací domy?

Město má již několik let plány na parkovací domy pod zámek a naproti nemocnici. Současné vedení radnice tyto projekty v tomto volebním období nehodlá realizovat z několika důvodů. Jedním je vysoká cena, každý z parkovacích domů s omezeným počtem míst na par-

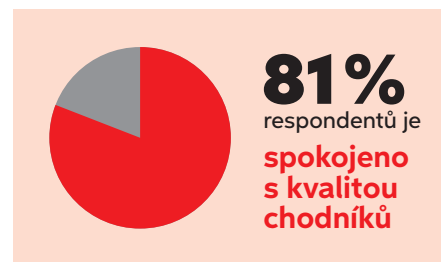
kování by vyšel na zhruba 20 milionů Kč, což v tuto dobu není město schopné ani ochotné financovat. Tyto parkovací domy jsou ve srovnání s plánem na proměnu průtahu neefektivní a přinesly by za velké náklady jen několik desítek parkovacích míst. Dalším důvodem je estetika – zejména parkovací dům pod zámek by dle současného vedení zakrýval zajímavý pohled na jedinečnou památku UNESCO.

■ Jak chce město řešit parkování na náměstí?

Pracuje se na systému elektronické kontroly zaplacení parkovného pomocí snímání registrační značky vozidla ať už ze strany strážníku městské policie nebo vjezdových bran. Město již obdrželo nabídku soukromé firmy na zprovoznění, o celé záležitosti ale v budoucnu bude muset nejprve rozhodnout zastupitelstvo. Možný termín zavedení tohoto opatření je rok 2023. Město také plánuje rozšíření pobytové zóny (chodníku) od obchodního domu Stratílek po budovu České spořitelny tak, aby se zvětšila plocha pro chodce, ale nebylo parkovacích míst na náměstí, pouze se zúžila plocha mezi parkováním a vozovkou.

Kvalita chodníků

Stav chodníků ve městě se jeví jako ještě lepší, 81 % zapojených obyvatel je spokojeno s jejich kvalitou. V komentářích si obyvatelé nejčastěji stěžují na nedostatky v okolí jejich bydliště, opakující se připomínky jsou pak chybějící chodníky (k průmyslové zóně, směrem na Osík, na Zahájské), příliš úzké chodníky (např. Vodní valy), chybějící nájezdy pro kočárky atp.



■ Bude město řešit nevyhovující stav chodníků v některých částech města, jako je například Zahájská, Vodní valy a další?

Ano, na letošní rok se plánuje rekonstrukce sítí na Zahájské a příští rok se tamní občané mohou těšit na nové chodníky i veřejné osvětlení. Také se mimo jiné chystá oprava a rozšíření chodníků kolem hřbitova. Vodní valy jsou obytnou zónou a počítá se s možností pohybu chodců v celé šíři. U bezbariérových nájezdů se město zaměřilo na požadavky pohybově postižených osob, s jejich pomocí byly výtýpovány trasy. Tam, kde se chodníky opravují, vznikají bezbariérové nájezdy. Do budoucna se připravuje i předláždění Nerudovy ulice a zadána byla studie na úpravu poslední třetiny Vodní valů – od kina po splav. Co se bude dít s chátrajícími nadchody? Nadchod u polikliniky (více na str. 3) se postaví zcela nový, s bezbariérovým výtahem, aby bylo cestování z jedné části města do druhé příjemnější a snazší zejména pro starší a nemocné spoluobčany. Současně se řeší stav nadchodu u Smetanova domu, který by vedením města do budoucna také rádo za příspěví státu zrekonstruovalo.

Problematicke cyklostezek se kvůli omezenému prostoru budeme věnovat v dalších dílech seriálu Proč to [ne]uděláte?!

-mv-