

Plán udržitelné mobility (PUM) & Plán udržitelné zeleně (PUZ) města Písek

Veřejné projednání analytické části a workshop pro veřejnost

Městský úřad Písek
5. 2. 2020

Program setkání

1. část: cca 60 min. (včetně dotazů)

- Představení zpracovatelského týmu
- Představení PUM Písek
- Shrnutí výstupů analytické části
- Představení PUZ Písek
- Shrnutí výstupů analytické části
- Diskuse

2. část: cca 60 min.

- Workshop pro veřejnost



Zpracovatelský tým

Plán udržitelné mobility (PUM)

- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.  CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

Plán udržitelné zeleně (PUZ)

- Atregia s.r.o. 

Vznik jediného dokumentu, tzv. Plán udržitelné mobility a plán udržitelné zeleně města Písek.



Co je Plán udržitelné městské mobility?

Plán udržitelné městské mobility je dlouhodobý strategický plán, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí a k zajištění lepší kvality života. Je postaven na stávající praxi a bere náležitě v úvahu integrační, participační a hodnotící principy.



Co je Plán udržitelné městské mobility?

Cíle zpracování PUM:

UDRŽITELNOST – BEZEPEČNOST - VSTŘÍCNOST

- nastavení trvale **udržitelného dopravního systému**
- zvýšení **dopravní bezpečnosti** a ochrany obyvatel
- vytvoření bezpečného a zdravého **veřejného prostoru**
- zvýšení **kvality života** obyvatel
- cílené ovlivňování **dopravního chování** obyvatel města s důrazem na změnu dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných forem dopravy
- mobilita ve městě bude řešena jako **komplexní oblast**
- mobilita by neměla být vnímána jen jako snaha o zlepšení dopravy, jde o vytvoření systému, který bude nabízet **nejvhodnější podmínky** pro dostupnost města a pohyb po městě **pro všechny skupiny obyvatel**



Co je Plán udržitelné městské mobility?



Proč město Písek PUM potřebuje?

Potřebnost:

- PUM zapadá do koncepce **Smart City** města Písek
- Řešení mobility je prioritou dle **Strategického plánu** rozvoje města Písku a Cyklogenerelu města Písku
- PUM jako výhoda při žádání o **dotace** v jednotlivých výzvách nového programového období
- **Úspora finančních prostředků**

Vznik jediného dokumentu, jež řeší prostorové uspořádání a funkční využití veřejného prostranství. Důraz kladen na řešení celé problematiky komplexně – časová návaznost dílčích aktivit a jejich vzájemné obsahové propojení.



Postup zpracování PUM a PUZ

Harmonogram:

- Březen 2019 – zahájení zpracování dokumentu
- Leden 2020 – vypracována **analytická část** PUM a PUZ
 - rešerše dokumentů a podkladů
 - terénní šetření a průzkumy na území města Písek
 - SWOT analýza a přehled problémů v dopravě a zeleni
 - prognóza územního rozvoje a demografická prognóza
- Červen 2020 – termín pro dokončení návrhové části dokumentu



Jak se může veřejnost zapojit?

Přímé aktivity – setkání s veřejností:

- Dnes: projednání analytické části, workshop ke sběru hodnot pro tvorbu vize
- Jaro 2020: představení vize a cílů, doplnění souboru opatření
- Léto 2020: projednání návrhové části, zjištění přínosu opatření v modelovaných návrhových scénářích

Vybrané komunikační kanály:

- Webové stránky města Písek: <http://www.mesto-pisek.cz/>
- Webové stránky Smart City města Písek: <https://smart.pisek.eu/pumpuz.html>

Důraz kladen na participaci veřejnosti – oboustranná komunikace po celou dobu zpracování dokumentu.



Analytická část PUM města Písek

Průzkumy a šetření:

- červenec 2019 terénní průzkum **veřejného prostoru** města
- 17. 7. 2019 **prognóza územního rozvoje**: odborný kulatý stůl
- 1. 8. a 11. 9. 2019 **sčítání cyklistů a pěších** ve vybraných lokalitách
- **průzkumy v oblasti statické dopravy**:
 - 24. 9. 2019 od 9:00 do 15:00 průzkum obrátkovosti
 - 24. 9. 2019 od 9.00 do 12:00 průzkum denní obsazenosti
 - 24. 9./25. 9. 2019 od 22.00 do 3:00 průzkum noční obsazenosti
- 5. - 11. 6. 2019 a 4. - 10. 9. 2019 **profilové průzkumy** v oblasti automobilové dopravy
- 13. 5. - 30. 6. 2019 **Průzkum dopravního chování** (výběrový soubor 337 domácností)



Plán udržitelné mobility

Průzkum dopravního chování v píseckých domácnostech:



Plán udržitelné mobility

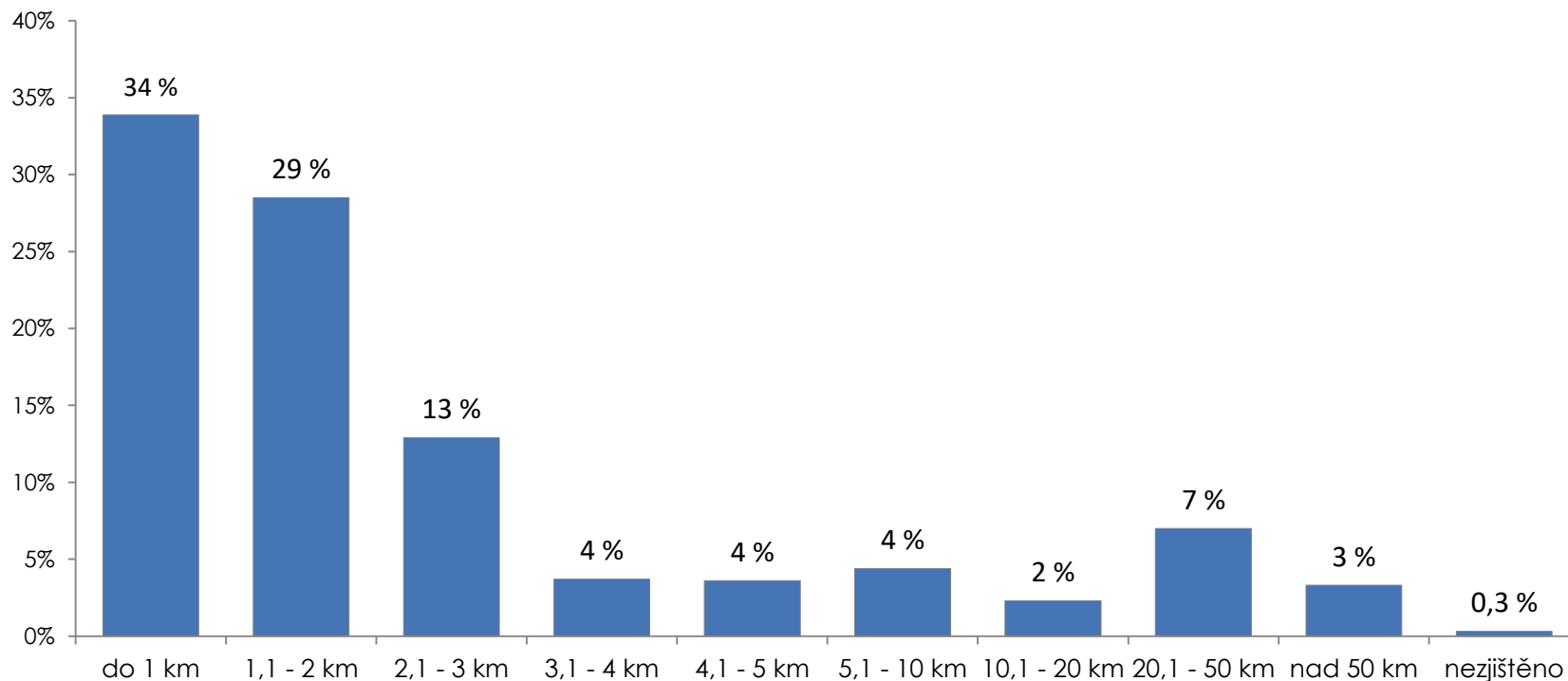
Průzkum dopravního chování v píseckých domácnostech Vybavenost domácností

- 71 % domácností má možnost využívat automobil
- 15 % domácností disponuje dvěma a více automobily
- největší podíl uživatelů automobilu je ve věkové skupině 35-44 let (84 %)
- průměrné stáří automobilů je okolo 10 let (průměr 10,7 roku)
- 73 % automobilů se zážehovým motorem
- 54 % domácností vlastní alespoň jedno jízdní kolo
- jednostopá vozidla má k dispozici 1 % domácností



Plán udržitelné mobility

Průzkum dopravního chování v píseckých domácnostech: Délka cest

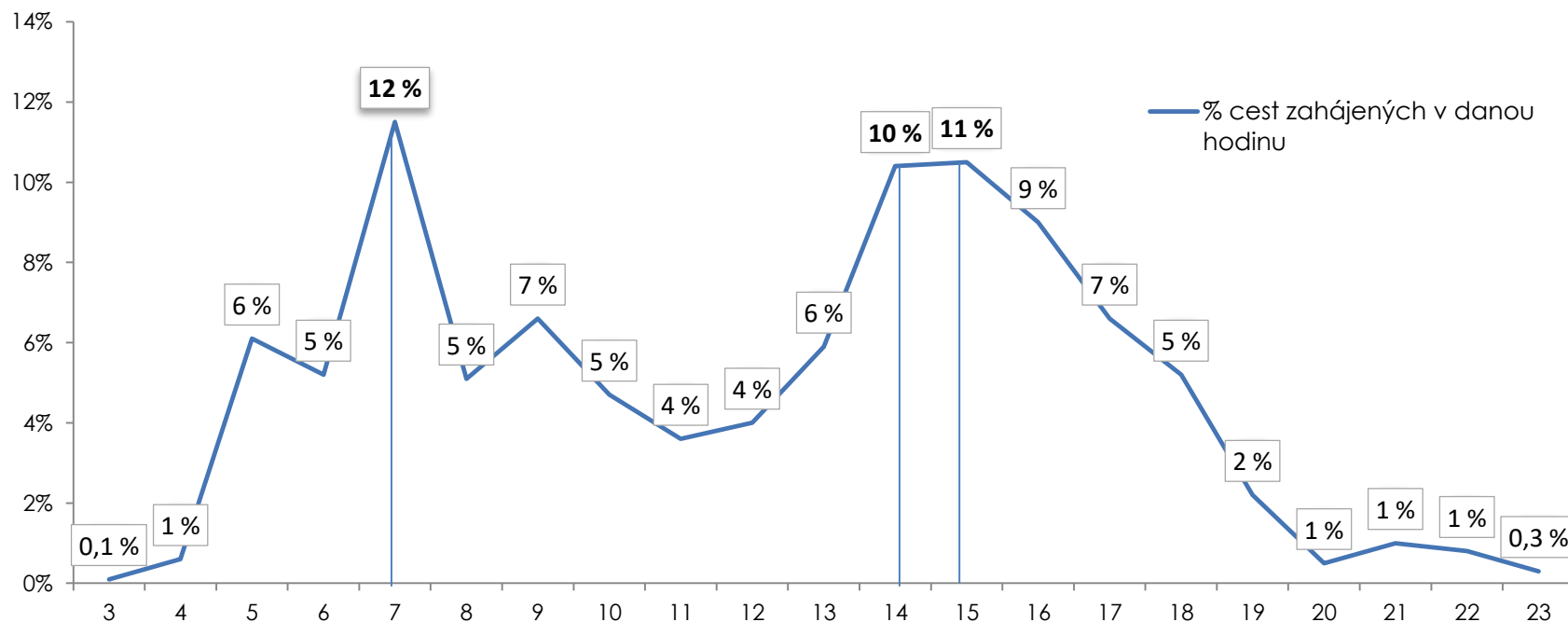


Rozdělení cest dle délek. N = 2090 cest.



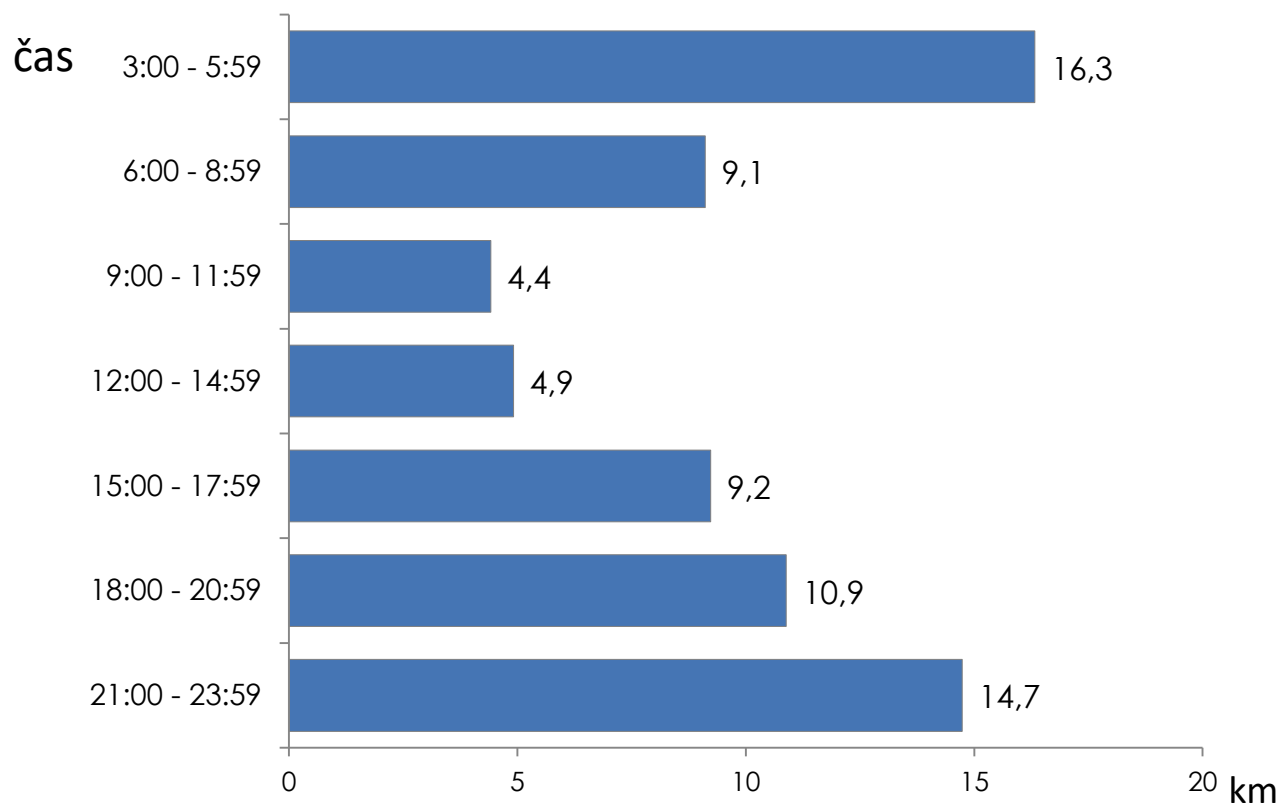
Plán udržitelné mobility

Průzkum dopravního chování v píseckých domácnostech: Čas zahájení cest



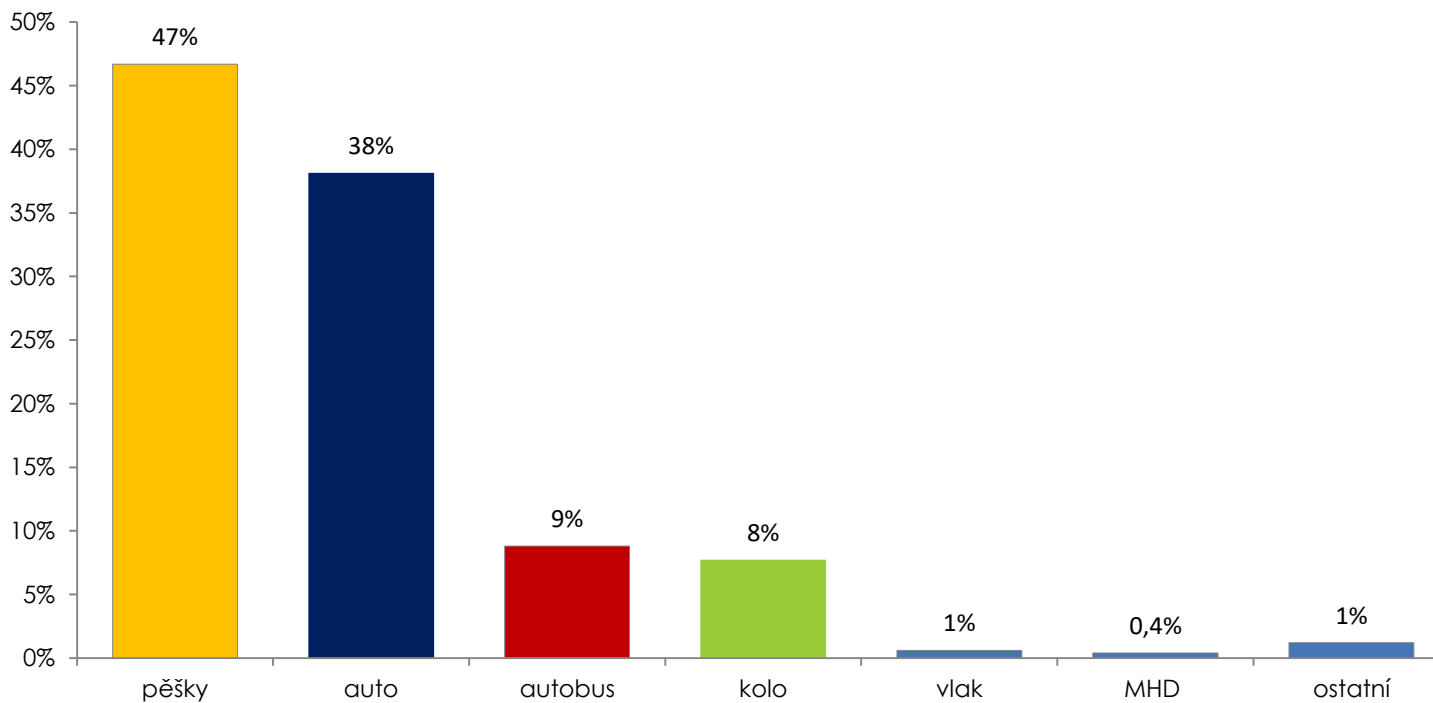
Plán udržitelné mobility

Průzkum dopravního chování v píseckých domácnostech: Délka cest



Plán udržitelné mobility

Průzkum dopravního chování v píseckých domácnostech:



Dělbá přepravní práce



Plán udržitelné mobility

Směrový průzkum:

- v září 2017 v rámci zakázky na NEZ Písek
- průzkum pomocí videokamer na 23 profilech s postanalýzou
- intenzity na profilech a směrování vozidel v rámci území mezi profily (párování pomocí RZ)
- data využita pro dopravní model



Plán udržitelné mobility

Doplňkové profilové průzkumy:

- 11 profilů: místní komunikace a silnice III. třídy (není součást CSD)
- týdenní automatické měření, začátek června a polovina září 2019

Nejvyšší intenzity naměřeny na ulicích: Harantova (11000), Nádražní (9000), Hradištská (8500), Budějovická (9000) a Komenského (8000).

Výrazně **odlišné intenzity** mezi červnovým a zářijovým průzkumem způsobené uzavřením některých ulic. V červnu byly intenzity vyšší na Nádražní a Komenského, v září byly vyšší na Harantově a Žižkově třídě.



Plán udržitelné mobility

Analýza parkování:

- město rozděleno do 11 oblastí, analýza neprobíhala v Semicích, Smrkovicích, Novém Dvoře a Purkraticích

Počty zjištěných veřejně dostupných parkovacích míst podle vytyčených oblastí

OBLAST		Veřejně přístupná parkovací místa				Vyhrazené
	Název	Zdarma	Časové	Placené	Celkem	
1	centrum	155	103	338	596	71
2A	Kollárova, Erbenova	542	8	90	640	9
2B	sídlíště 1.máje	238			238	10
2C	okolí Smetanova náměstí	572			572	7
3A	Rokycanova, Žižkova, Roháčova	293	33		326	13
3B	sídlíště Dr. Horákové	377			377	5
3C	sídlíště Za Kapličkou	137	13		150	3
4A	Husovo nám., Zeyerova, Švantlova	270	13		283	6
4B	okolí Nemocnice	28	2	74	104	162
5A	Na Pakšovce, Lipová alej	167			167	1
5B	sídlíště Jih	741			741	40
6A	Čechova, V Portyči	194	29		223	16
6B	Výstaviště	442			442	48
7A	sídlíště Portyč	1118			1118	66
7B	Pražská, Vladislavova	151			151	5
8	Budějovické předměstí	448			448	21
9	obchodní centra, U vodárny	1327			1327	75
10	Hradiště	476			476	5
11	Václavské předměstí	539			539	11
Celkem		8215	201	502	8918	574



Plán udržitelné mobility

Analýza parkování:

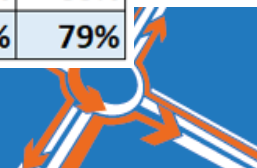
- obsazenost placených parkovišť v centru přes den přes 90% (nejvíce v ulici Komenského a okolo Velkého náměstí)
- obsazenost bezplatných stání v blízkosti centra 100%
- parkoviště u Pošty – vytíženost 122 % (100 % obsazenost + 23 nelegálně parkujících vozidel)
- největší obrátkovost zjištěna na placeném parkování v okolí Velkého náměstí (v 53 % případů se zde vystřídalo 4 – 6 vozidel během 6 hodin)
- nerespektování časově omezených stání (v 50% 1-2 vozidla na 1 místě)



Plán udržitelné mobility

Tabulka 2 Obsazenost a vytíženost parkovacích míst podle oblastí

OBLAST	DEN							NOC						
	Legal	Neleg.	Volno	Vyhr.	Kapac.	Obsaz.	Vytíž.	Legal	Neleg.	Volno	Vyhr.	Kapac.	Obsaz.	Vytíž.
1	499	50	49	71	548	91%	100%	183	4	365	71	548	33%	34%
2A	486	25	117	9	603	81%	85%	524	68	79	9	603	87%	98%
2B								218	60	20	10	238	92%	117%
2C								391	89	181	7	572	68%	84%
3A	262	82	30	8	292	90%	118%	252	118	40	8	292	86%	127%
3B	320	58	57	5	377	85%	100%	352	87	25	5	377	93%	116%
3C	99	19	51	3	150	66%	79%	126	9	24	3	150	84%	90%
4A	196	78	34	6	230	85%	119%	211	92	22	6	233	91%	130%
4B	84	3	20	162	104	81%	84%	28	3	76	162	104	27%	30%
5A	112	11	44	1	156	72%	79%	138	31	29	1	167	83%	101%
5B	516	17	225	32	741	70%	72%	712	66	29	40	741	96%	105%
6A	184	21	39	16	223	83%	92%	178	15	45	16	223	80%	87%
6B	301	20	141	31	442	68%	73%	65	2	377	31	442	15%	15%
7A								1079	88	39	66	1118	97%	104%
7B								87	16	64	5	151	58%	68%
8								347	180	101	21	448	77%	118%
9								72	0	1255	75	1327	5%	5%
10								331	214	145	5	476	70%	114%
11								341	109	198	11	539	63%	83%
Celkem	3059	384	807	344	3866	79%	89%	5635	1251	3114	552	8749	64%	79%



Plán udržitelné mobility

Průzkum cyklistické a pěší dopravy:

- data celkem z 12 profilů
- 3 městské stálé automatické sčítače
- 9 manuálně sčítaných profilů v srpnu a září v časech 7-11h a 13-17h
- nejvíce pěších na Kamenném mostě (okolo 4500 chodců za sčítání)
- frekventované je rovněž nábřeží 1. máje (přes 1400 chodců za sčítání)
- Kolem 400-500 cyklistů za sčítání na nábřežích v centru
- V zářijovém termínu o 20-50% méně cyklistů než o letních prázdninách, charakter provozu spíše smíšený až rekreačně-turistický
- sčítač na stezce do průmyslové zóny Sever: v pracovní dny 197 cyklistů/den, o víkendu 69 cyklistů/den – dopravní charakter

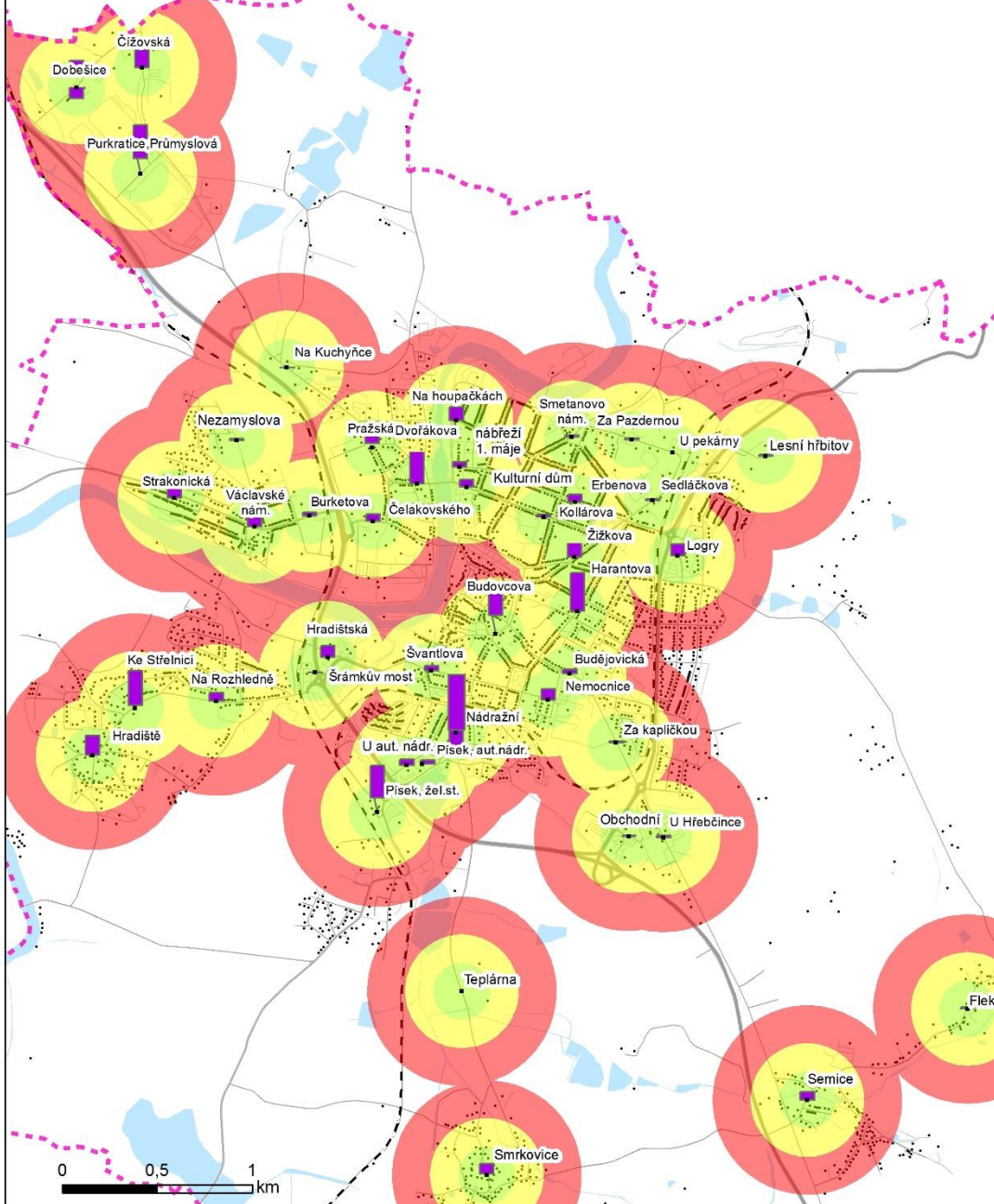


Plán udržitelné mobility

Průzkum cyklistické a pěší dopravy :

- v roce 2019 (červenec – listopad) zkušební provoz sdílených kol (Rekola) – hojně využívaná služba, celkem podniknuto 7200 jízd
- počet uživatelů sdílených kol dosahoval k hodnotě 1300
- průměrná doba jízdy se pohybuje mezi 11 a 14 minutami
- uživatelé sdílených kol se dopravovali na krátké vzdálenosti v rámci města
- vhodný dopravní prostředek pro přepravu po Písku





Zóny dostupnosti [m]



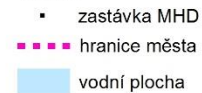
Nástupy na zastávkách
(za měsíc listopad)

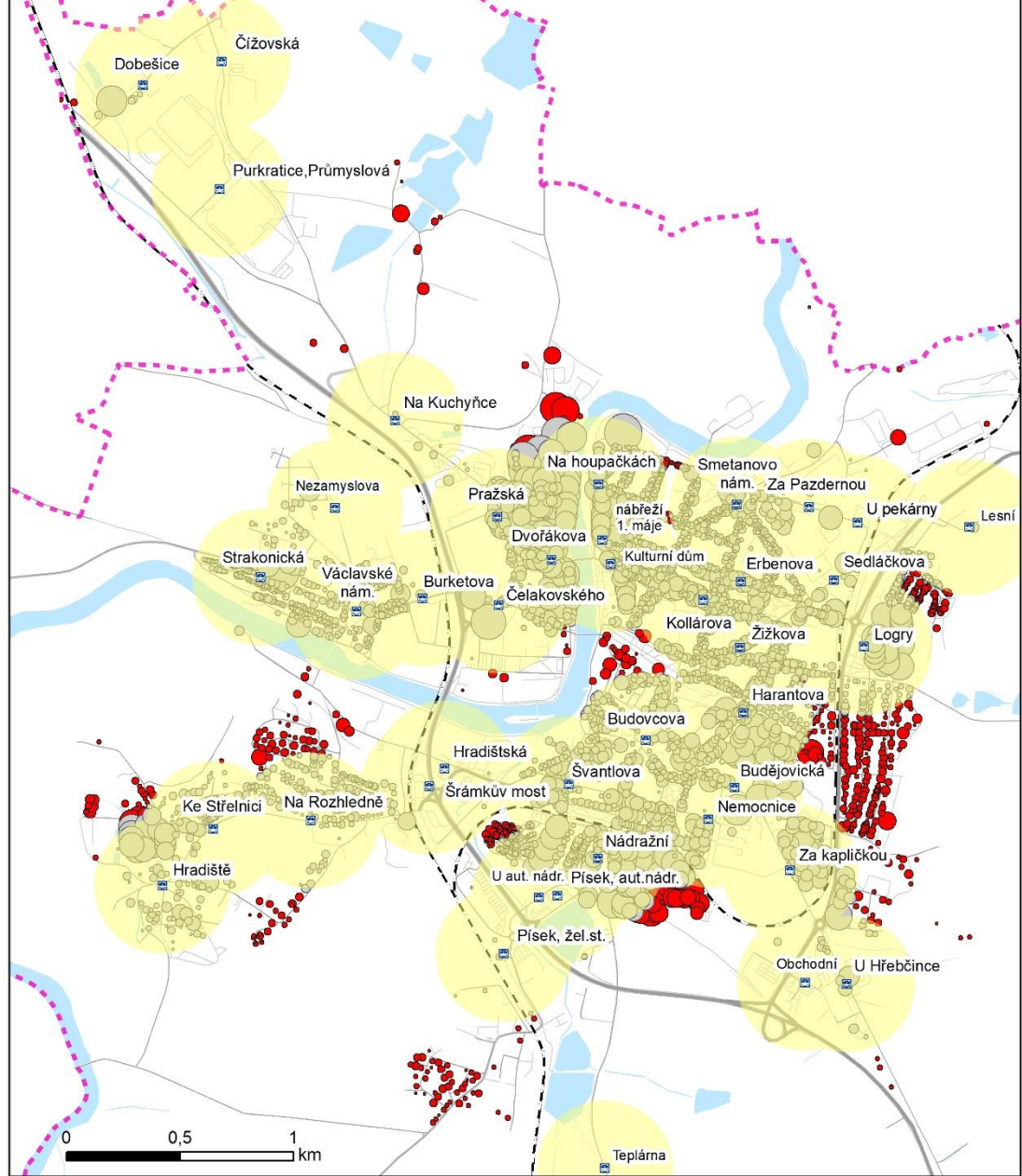


Komunikace

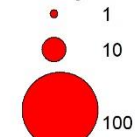


Ostatní

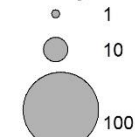




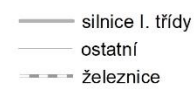
Počet obyvatel (I)



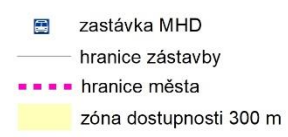
Počet obyvatel (II)



Komunikace



Ostatní



Plán udržitelné mobility

Emise znečišťujících látek z dopravy:

- posuzovány státní, krajské i místní komunikace
- z hlediska negativních dopadů na zdraví obyvatel z dopravy vybrány škodlivé látky NO_x , PM_{10} a Benzo[a]pyren
- k navýšení PM_{10} v centru města dochází zejména vlivem resuspenze (znovuzvíření) prachu z vozovek, kde povrch komunikací tvoří dlažební kostky
- nejvyšší emisní tok je na ul. Komenského, ul. Budovcova, ul. Jungmannova a ul. Žižkova třída

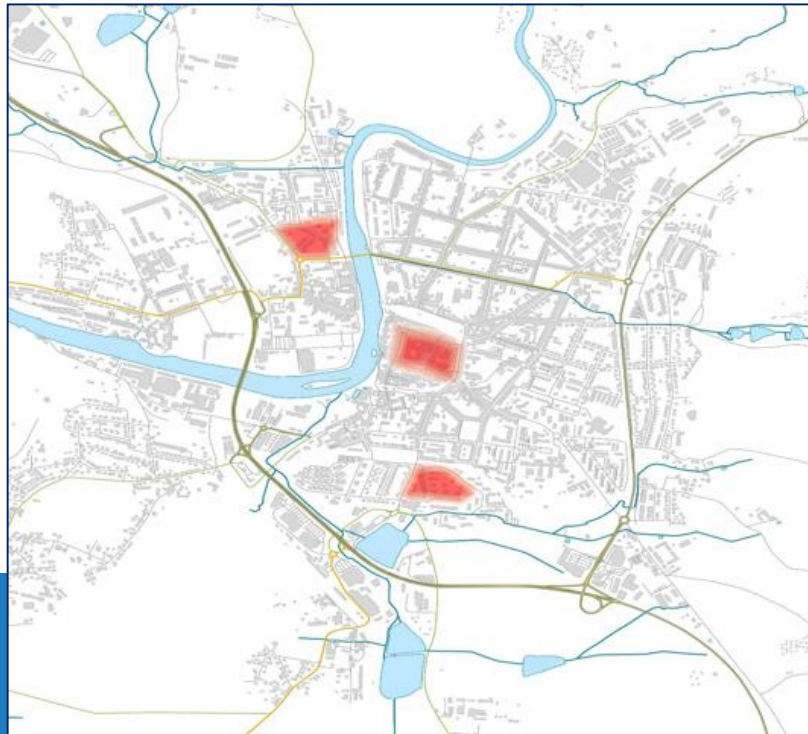


Plán udržitelné mobility

Emise znečišťujících látek z dopravy:

Vyhodnocení kritických míst v návaznosti na hustotu obyvatel (tzv. hotspots)

- kombinace vysokého emisního toku a vysoké koncentrace obyvatel
- identifikována kritická místa – hotspots na území města Písek: sídliště Portyč, sídliště Jih, centrum města



Plán udržitelné mobility

Hluk z dopravy: Kritická místa hlukové zátěže na území města Písek

Pro území města Písek je v rámci hluku ze silniční dopravy:

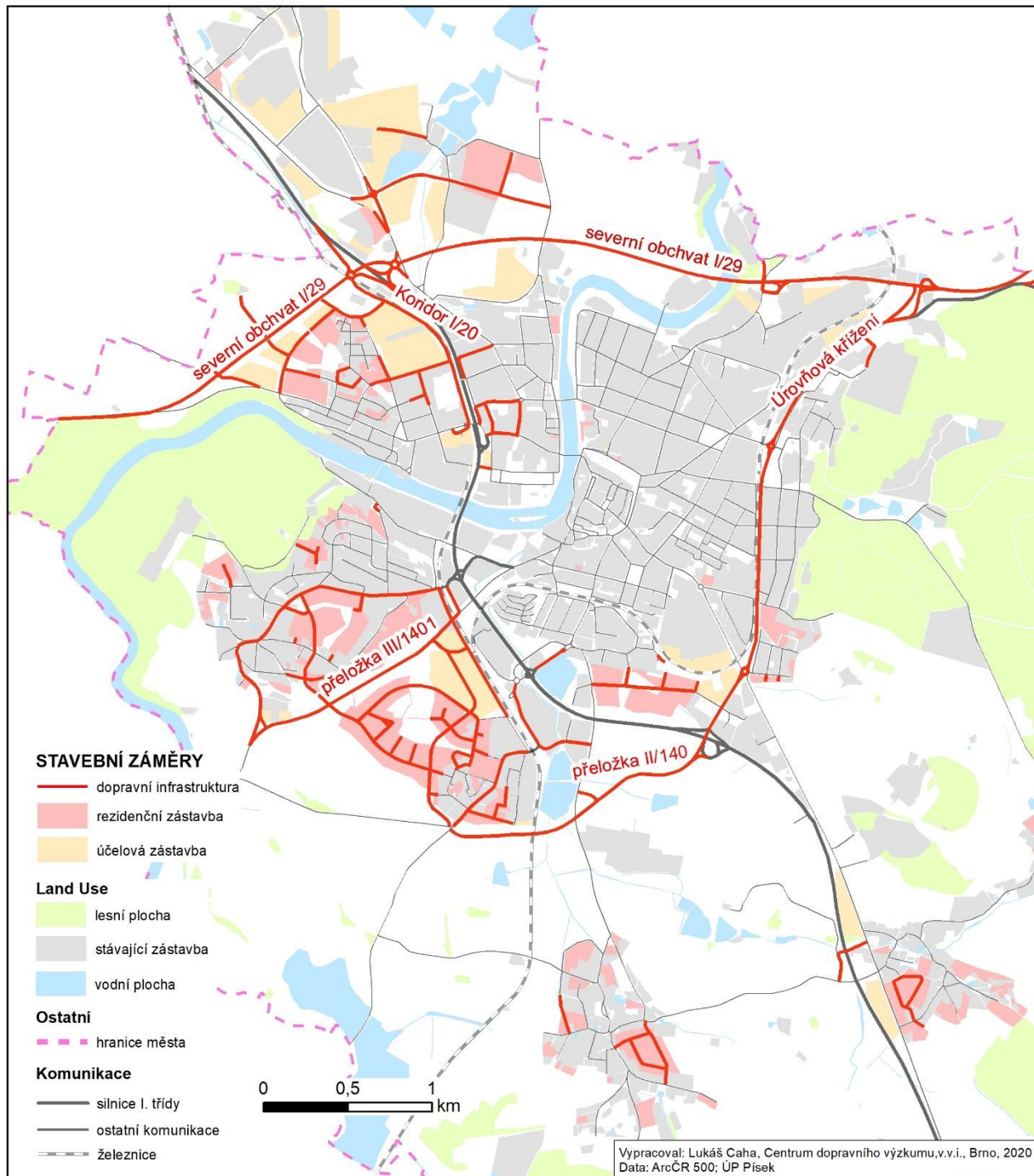
- překročen doporučený **denní limit** 55 dB stanovený WHO u 7,5 % populace (2 248 obyvatel)
- překročen optimální limit (40 dB) stanovený WHO pro noční dobu u 23 % populace (6 924 obyvatel)
- překročen doporučený mezní limit WHO pro noční dobu 45 dB u 10,5 % populace (3 139 obyvatel)



Plán udržitelné mobility

Hluk z dopravy: Kritická místa hlukové zátěže na území města Písek
Hotspots zobrazují problémové oblasti vzhledem k hustotě obyvatel.





Plán udržitelné mobility

SWOT silné stránky:

- Fyzicko-geografické poměry
- Stabilizovaný vývoj počtu obyvatel
- Výhodná dopravní poloha v rámci regionu
- Město krátkých vzdáleností
- Plochy v areálu výstaviště pro parkování
- Modal split - jízdní kolo 7 %
- Síť zastávek MHD



Plán udržitelné mobility

SWOT slabé stránky:

- Využívání IAD i na krátké vzdálenosti do 1 km (38 %)
- Nedostatečná infrastruktura pro cyklisty
- Neexistující integrovaný systém veřejné hromadné dopravy a provázanost systémů veřejné dopravy
- Intermodalita
- Zahlcenost historického centra parkováním a naddimenzovanými komunikacemi pro IAD
- Dopravní obslužnost MHD



Plán udržitelné mobility

SWOT příležitosti:

- Systém záchytných parkovišť
- Přiblížení služeb veřejné dopravy blíže historickému centru
- Rozšiřování zón 30 a obytných zón, zklidňování motorové dopravy
- Propojení všech částí města bezpečnou sítí cyklistické infrastruktury s navazující doprovodnou infrastrukturou (odstavení kol), zavádění cykloobousměrek
- Zavedení integrovaného systému veřejné dopravy
- Sdílená mobilita
- Ekologizace dopravy



Plán udržitelné mobility

SWOT hrozby:

- Nárůst stupně automobilizace
- Obslužnost sídliště Jih
- Nevyrovnaná věková struktura
- Kapacita parkování na sídlištích a v rozvojových částech města
- Prostupnost území – nemotorová doprava

