

Cyklistická doprava

Seznam opatření:

1. Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města

Zjištění z realizovaného Průzkumu dopravního chování pro potřeby Plánu udržitelné mobility ukázala, že cyklistická doprava v Písku dosahuje již dnes poměrně vysokého podílu v rámci modal splitu (dělba přepravní práce), a to 7 %. Takové číslo je skvělým výchozím bodem pro další rozvoj městské cyklistiky a pro naplňování potenciálu města krátkých vzdáleností. Požadovaný komfort cestování na kole pro všechny bez rozdílu však vyžaduje rozvoj a modernizaci spojitě sítě cyklotras a dalších cykloopatření na území celého města.

2. Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města

Vznik bezpečných páteřních cyklotras (formou oddělených cyklostezek, cyklopruhů či v nevyhnutelných případech cyklopiktogramy) v rámci celého města je jedním ze základních předpokladů pro snadnou a intuitivní jízdu po městě bez nutnosti plánování trasy před samotnou cestou. Legitimní pocit nebezpečí z jízdy ve společném prostoru s motorovou dopravou, především na hlavních komunikacích, kdy střet s vozidlem může mít pro osobu na kole fatální následky, bývá hlavním důvodem, proč volí lidé raději jiné dopravní prostředky. Větší množství bezpečných cyklotras tak, dle zkušeností z jiných měst i dle tzv. dopravní indukce, vede k navýšení počtu městských cyklistů, změny celkové dělby přepravní práce a v konečném důsledku i ke snižování negativních dopadů na životní prostředí ve městě.

3. Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku

Opatření vychází ze Strategického plánu města Písku do roku 2025 a z píseckého Cyklogenerelu. Jeho cílem je nabídnout také obyvatelům necentrálních místních částí možnost volby bezemisního dopravního prostředku, konkrétně jízdního kola, při zachování stejného či vyššího komfortu jako při cestách do centra osobním automobilem. Takové opatření vede k narovnání příležitostí pro různé socio-ekonomické skupiny, kdy se např. nevyhnutelné vlastnictví automobilu pro individuální dopravu a investice s tím spojené mohou negativně projevovat na celkové finanční situaci domácnosti. Jiným pozitivním příkladem může být podpora samostatnosti dětí a mládeže při každodenních cestách za vzděláním a volnočasovými aktivitami, a tedy nižší závislosti na rodičích a jejich automobilech. Vybudování adekvátně bezpečných a kvalitních cyklotras do/z okrajových částí města je v neposlední řadě důležité také v celkovém kontextu obecné snahy snižovat počet aut v centru Písku. Opatření zahrnuje také vypracování studií a projektových dokumentací na konkrétní lokality.

Ul. Strakonická-Burketova-Čelakovského – rozvoj cyklistické infrastruktury na Václavském Předměstí je žádoucí mimo jiné z důvodu plánovaného rozvoje lokality dle platného územního plánu, a to pro plochy obytné, smíšené i výrobní.

- Ulice Strakonická – profil ulice se po celé její délce liší, úprava bude vyžadovat různá opatření (např. zobousměrnění souběžných ulic pro cyklisty a jasné dopravní značení tak, aby byli lidé na kole intuitivně vedeni do této zklidněné lokality; v úseku Krokova-Václavské nám. možné ochranné cyklopruhy (= cca 355 m v jednom směru).
- Ulice Burketova, Čelakovského – šířka ulic umožňuje vyznačení souvislých ochranných pruhů v obou směrech (cca 700 m v jednom směru).

Ul. Pražská – po celé délce ulice jsou realizovatelné ochranné cyklopruhy (cca 1 100 m v jednom směru). Jedná se o komunikaci vedoucí k Průmyslové zóně Sever, k níž je již dnes od čerpací stanice v lokalitě Na Kuchyňce vybudována oddělená cyklostezka. Jak ukázala data z automatického cyklosčítače na této trase, cyklostezka je násobně vytiženější v pracovních dnech (včetně zimních měsíců) a zaměstnanci tedy využívají jízdního kola jako dopravního prostředku do práce. Pro větší bezpečnost cyklistů a pozitivní motivaci dalších potenciálních uživatelů kola pro každodenní individuální mobilitu je proto žádoucí doplnit opatření také na ulici Pražskou včetně opatření na křižovatkách.

Semice – v části od Semic po písecký hřebčín ideálně realizovat oddělenou cyklostezku souběžně s ulicí U Hřebčince (cca 1 500 m), dále po kruhový objezd (ulice Obchodní/U Hřebčince/Havelkova/Budějovická) ochranné cyklopruhy (cca 350 m) a opatření pro bezpečné překonání kruhového objezdu vzhledem ke zvýšenému motorovému provozu kvůli komunikaci I/29. Realizace další cyklistické infrastruktury se již týká širšího centra města, a proto se týká dalších opatření (č. 1, 2 ad.).

Hradiště – místní část Hradiště a přilehlá lokalita Nad Cihelnou patří také k významným rozvojovým plochám určeným především k bydlení. Na předpokládaný nárůst počtu obyvatel, a tedy i vyšší intenzity dopravy z této místní části je proto nutné reagovat dobudováním adekvátních cykloopatření na již existující síti komunikací a projektování nových bezpečných cyklotras na budoucí síti tak, aby se předcházelo nadužívání individuální automobilové dopravy pro každodenní cesty do centra města, či v ideálním případě dokonce vlastnictví automobilu.

Jako alternativní možnost k trase po pravém břehu řeky Otavy a přemostěním po lávce Dagmar Šimkové či přes Městský ostrov se pro pravolevé spojení nabízí propojení mezi nákupní zónou u hlavního nádraží a sportovišti na levém břehu řeky Otavy s tím, že překonání bariéry řeky by bylo možné po chodníku na Šrámkově mostě. V části mezi nákupní zónou a ulicí Na Rozhledně by bylo vhodné vybudování cyklostezky (cca 650 m).

Putimská Vysoká – šířka komunikace neumožňuje realizaci značených cyklopruhů, částečným řešením by tak mohla být legalizace jízdy po chodníku od ulice Dolní po Nádražní, případně dobudování cyklostezky souběžně se silnicí a tímto chodníkem (cca 320 m). Za železničním přejezdem by mohla být vybudována segregovaná stezka v areálu u nádražních budov (souběžně s ulicí Nádražní; cca 400 m), s vyústěním v přednádražním prostoru a napojením se na další cykloinfrastrukturu od uzlu veřejné hromadné dopravy (viz opatření č. 13). Případně dopravní zklidnění ulice Nádražní tak, aby byl respektován fakt, že se jedná o důležitou trasu k autobusovému a vlakovému nádraží, a proto by měly být nabídnuty adekvátní podmínky především pro uživatele udržitelných módů dopravy a až v druhé řadě pro motoristy.

Průmyslová zóna Sever – samotná průmyslová zóna v současnosti disponuje řadou chráněné nebo zklidněné cyklistické infrastruktury. Je třeba zajistit návaznost a spojitost cyklistické sítě v této části města (např. výraznějším zklidněním ulice Stanislava Maliny a Čížovské). Především při vytváření budoucích dopravních staveb v průmyslové zóně a jejím okolí je nutné dbát na vhodné řešení pro bezmotorovou dopravu (ideálně chráněnou komunikací). Pro cyklistickou dostupnost průmyslové zóny z centra Písku se nabízí možnost vybudování chráněné cyklostezky vedoucí od Žižkových kasáren podél komunikace I/29 a napojující se na existující cyklostezku u Kapličky.

Nový Dvůr – S ohledem na suburbanizační tendence je vhodné zajistit dobré cyklistické spojení mezi Pískem a Novým Dvorem. Obce jsou od sebe vzdálené asi 7 km, což představuje vzdálenost, která se dá pohodlně překonat na jízdním kole. Předpokladem pro zvolení tohoto dopravního módu obyvateli Nového Dvora je bezpečná cyklistická infrastruktura. Cyklotrasa č. 1146 spojující Nový Dvůr a Semice (vedoucí dále k Zemskému hřebčinci) a kopírující rychlostní silnici I/20 vede po silnicích III. třídy, místních a účelových komunikacích se zpevněným povrchem. Cyklotrasa ovšem trpí na mnoha místech neupravenými okraji vozovky, na které jsou cyklisté odkázáni a které by měly být udržovány v bezvadném stavu. Navíc cyklotrasa postrádá jakákoliv cykloopatření vedoucí k plnohodnotné integraci, která je třeba doplnit pro zvýšení pocitu bezpečnosti a komfortu cyklistů (např. vyhrazené jízdní pruhy nebo piktogramové koridory).

Budějovické Předměstí – Těto části města hrozí dopravní odříznutí od zbytku Písku kvůli liniovým bariérám silnice I/29 a postupně se elektrifikující železniční trati. Pro zajištění integrace Budějovického Předměstí do Písku je potřeba především zajistit bezpečné překonání těchto bariér formou mimoúrovňových křížení na vybraných místech (s umožněním jízdy na kole, nikoliv pouze vedením jízdního kola) a dále pak zajistit navazující cyklistickou infrastrukturu směrem k centru města a k řece. Součástí zvýšení prostupnosti je i systematické zavádění cykloobousměrek (např. ulice Zborovská) a legalizace stávajícího pěšího prostupu starou budovou Městské policie v Komenského ulici. Cyklotrasa na ulici Rokycanova může být doplněna o zklidňující nebo integrační cykloopatření.

4. Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření

Opatření reflektuje skutečnost, že část motorové dopravy v Písku generují také každodenní dojížděky obyvatel z/do obcí mimo katastrální území města Písku. Pro změnu modal splitu těchto cest je potřebné budovat bezpečnou infrastrukturu i pro udržitelné formy dopravy – cyklo dopravu, která bude motivovat k využití jízdního kola jako dopravního prostředku. Takové realizace však vyžadují aktivní spolupráci města Písku a dotčených obcí a také zajištění návaznosti na cyklistickou infrastrukturu v rámci k. ú. Písku. V tomto případě bude mít změna dopravního chování dopad nejen na město Písek, kterému odlehčí od motorové dopravy v klidu i pohybu, ale také na okolní region.

Týká se to např. propojení mezi Purkraticemi a Oldřichovem, kde se plánuje také zbudování příměstského rekreačního areálu, Malých a Velkých Nepodřic, Putimi, Tálína, Čížové, Dobve ad.

5. Podpora systematického zavádění cykloobousměrek

Cykloobousměrky patří k efektivním, na finance nenáročným, bezpečným a také poměrně rychle aplikovatelným opatřením, jelikož nevyžadují stavební úpravy. Jednosměrné ulice, které se zpravidla nacházejí v dopravně klidnějších rezidentních oblastech, pro cyklisty znamenají více ujetých kilometrů a delší cestu. To se v případě cyklo dopravy (na rozdíl od cykloturistiky) jeví jako nežádoucí – cyklista chce svého cíle dosáhnout snadno a rychle. Pro plynulou jízdu na kole je tedy ideální spojitá síť, které je možno dosáhnout také zavedením cykloobousměrek. V ideálním případě je dobré toto opatření aplikovat systematicky, aby bylo pro všechny účastníky provozu vždy předvídatelné a samozřejmé.

6. Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách

Opatření reaguje na naplňování změn v území podle současného územního plánu tak, aby se v rozvojových lokalitách, včetně tzv. brownfieldů, počítalo s budováním cyklistické infrastruktury a jiných cykloopatření, a docházelo tak i nadále k naplňování dalších opatření tohoto specifického cíle (1, 2, 3, 4 ad.). Jedná se např. o území Žižkových kasáren, Hradiště, Nad Cihelnou, Smrkovice, Semice, oblast u sídliště Jih či Václavské Předměstí.

7. Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury

Dopravní značení pro cyklistickou dopravu navazuje na rozvoj celé cyklistické infrastruktury ve městě. Jednotné značení přispívá ke zpřehlednění dopravní situace a ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Vzhledem k tomu, že ne na všech hlavních komunikacích je možné vytvořit oddělené cyklopruhy, je bezpečnější vézt páteřní cyklotrasy klidnějšími vedlejšími ulicemi, včetně využití tzv. cykloobousměrek (opatření č. 4). V takovém případě je pro rychlou orientaci v prostoru a bezproblémový průjezd městem kvalitní značení zcela zásadní.

8. Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras

Data získaná ze sčítání cyklistické dopravy realizovaného v rámci analytické části PUM Písku ukázala a potvrdila, že Písek je oblíbenou cykloturistickou destinací. Vzhledem k tomu, že se jedná o bezemisní formu turismu, je žádoucí, aby byla nadále podporována a město v tomto segmentu rozšiřovalo služby pro své návštěvníky, kteří městu přinášejí ekonomický profit.

V této věci je nutné určit oblíbené turistické cíle a zajistit k nim vedení bezpečných tras, které se vypořádají také s překonáním liniových bariér především v podobě komunikací 1. třídy a se železničními tratěmi, jako je tomu např. na trase do Píseckých hor. Přičemž by nemělo docházet k omezování jízdy lidí na kole (případně pěších turistů), ale řidičů motorových vozidel. Cykloturistické trasy by měly odrážet dopravní chování turistů s důrazem na bezemisní turistiku (trasování např. vést od uzlů veřejné hromadné dopravy).

9. Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, odpočívky u křižovatek, servisní místa, přístřešky, odpočívky...)

Jak vyplývá z Cyklogenerelu i z pozdějšího terénního šetření pro potřeby PUM Písku, území celého města trpí nedostatkem kvalitní doprovodné cyklistické infrastruktury včetně té nezákladnější – prostých stojanů pro jízdní kola. Hustá síť doprovodné infrastruktury je však pro efektivní využití kola jako rychlého dopravního prostředku ve městě velikosti Písku neméně důležitá. Rozvojem nových možností parkování kol po celém městě se bude předcházet jejich zamykání k dopravním značkám, které tomuto účelu nemají sloužit.

10. Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež

Realizace páteřních bezpečných cyklistických a pěších tras do škol v rámci spádových území je spolu s plošným zkliďňováním obytných čtvrtí zásadní nejenom pro bezpečnost při docházce do školy, ale rovněž podporuje pocit jistoty pro rodiče, kteří z obav o bezpečnost svých dětí raději vozí děti do škol automobily, čímž zároveň zvyšují kolektivní ohrožení v okolí škol.

Pro identifikaci a řešení bezpečných tras je vhodné zapojení rodičů a dětí. Kromě zvýšení informovanosti o řešeních a bezpečných trasách, zvyšuje participace rovněž přijetí opatření, které potenciálně zpomalují a omezují individuální automobilovou dopravu. Participace na řešeních může dát za vznik spontánním komunitním řešením (např. společné cesty/jízdy do škol – Oblékáme hada Edu apod.).

11. Realizace zabezpečených stání pro kola u školských zařízení a městských institucí

Vzhledem k celodennímu charakteru parkování kol a koloběžek ve školách je vhodné zajistit kapacitní kryté parkování pro tyto dopravní prostředky a podpořit tak udržitelnou mobilitu žáků a pedagogů. Opatření může navazovat na „hravé“ aktivity na podporu cyklo dopravy do škol, např. denním počítáním obsazených stojanů jednotlivých tříd.

S nedostatkem nebo absencí bezpečných stání pro kola se obdobně potýkají veřejné instituce. Příkladem může být disproporce mezi kapacitami pro parkování automobilů a kol na Velkém, resp. Alšově náměstí (Městský úřad, Městská knihovna, soud).

12. Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty

Opatření cílí na oddělení cyklistů a chodců na samostatné komunikace a přispívá k zajištění větší bezpečnosti pro jednotlivé skupiny účastníků silničního provozu. Využity mohou být také vytipované široké chodníky. Nejasné vyznačení prostoru pro chodce a cyklisty vede k potenciálně konfliktním situacím, které mnohdy končí až agresivním chováním. Segregované komunikace tak přispějí k větší bezpečnosti všech skupin účastníků silničního provozu ve městě.

13. Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy

Rychlá a plynulá dostupnost a přestup mezi cyklistickou a veřejnou dopravou je základem atraktivní a efektivní multimodality. Kostrou opatření je soustava chráněných radiál, umožňujících plynulou cyklistickou dostupnost hlavních uzlů veřejné dopravy z centra města a obytných čtvrtí s ohledem na doporučení Cyklogenerelu; primární je zajištění zejména chráněných a integrovaných zklidněných páteřních tras pro přilehlé místní čtvrti s vysokými intenzitami nebo poptávkou po cyklistické dostupnosti (např. Písek-Putimská Vysoká, Písek-Hradiště). Cílem opatření je také dopravní zklidnění těchto komunikací tak, abys byly k cestám na nádraží více podporovány udržitelné formy dopravy

Na opatření navazuje zajištění chráněných (hlídaných) kapacitních parkovacích míst pro kola. S ohledem na výsledky vyhodnocení provozu sdílených kol je vhodné rovněž zajištění parkovacích hnízd sdílených kol pro snížení volného zamykání kol na potenciálně překážejících nebo nelegálních místech.

14. Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům

Opatření směřuje zejména k podpoře multimodality pro hlavní denní účely jízdy na kole, zároveň ale umožňuje rozvinutí multimodality v rámci logistiky – tedy podporu služeb cargokol a cyklokurýrství pro rozvoz zboží – pro kterou je klíčová kvalitní a bezpečná infrastruktura.

15. Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem

Platná návrhová část Cyklogenerelu města Písku z roku 2018 obsahuje specifikovanou sadu opatření pro chráněná propojení, cykloobousměrky, integrační opatření a řešení křižovatek a křížení, cyklo dopravy v klidu aj. Náplní opatření je tedy zajištění koordinace a určení odpovědnosti za projektovou přípravu, zajištění financování a realizaci jednotlivých opatření, jakožto i prioritizace opatření specifikovaných v Akčním a implementačním plánu.

16. Úprava povrchů v historickém centru pro pohodlnou a bezpečnou jízdu na kole

Celoplošné historické povrchy komunikací znamenají výrazně vyšší zátěž pro kola (odolnost vůči otřesům), bezpečnost (ovladatelnost kola, rizika uvíznutí v mezerách mezi kostkami, sklouznutí, nebezpečí manévru apod.), a tedy nižší dostupnost pro cyklo dopravu obecně, zejména pak pro méně obratné a fyzicky zdatné osoby. V návaznosti na to je vhodné na základě posouzení OÚPPP pro vybranou část páteřních tras zavedení komfortnějších a bezpečnějších plošných nebo liniových povrchů (např. jemnější dlažby – příkladem může být řešení trasy Nábřeží 1. máje).

17. Zajištění včasné zimní údržby cyklistických a pěších tras (a to i prioritně před údržbou vozovek)

Opatření stanovuje plán (mapu) zimní údržby cyklistických a pěších tras a komunikací, včetně prioritizace. Veřejně dostupné informace o plánu údržby a stavu komunikací jsou základem pro plánování bezpečných jízd na kole i pěších cest v případě zasněžení, náledí nebo zhoršeného

technického stavu komunikace. Pro nahlašování nevyhovujících, nebezpečných míst je vhodné zřízení veřejného portálu pro nahlašování a řešení stavu komunikací.

18. Pořízení služebních jízdních kol/koloběžek pro potřeby města a městem zřizované organizace a společnosti (např. technické služby, městská policie...)

Jízdní (elektro)kola mohou pro městskou policii sloužit ve velké škále případů jako flexibilnější a rychlejší způsob dopravy než služební auta, rovněž lépe kombinovatelný s pěšími pochůzkami. Podpora zavedení určitého podílu služebních kol u městské policie rovněž umožňuje lépe diagnostikovat případná nebezpečná místa a zvýšit podporu pro prosazení některých opatření na ochranu při jízdě na kole.

Jízdní kola umožňují i pro další městem zřizované organizace (např. technické služby) v některých případech levnější a čistší způsob zajišťování služeb, např. využitím nákladních kol (elektrických cargokol) pro údržbu komunikací a městské zeleně.

Pro rychlejší než pěší přesuny mezi jednotlivými budovami městského úřadu mohou jeho zaměstnancům stejně sloužit také koloběžky.

19. Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury

Součástí podpory čisté mobility v oblasti nákladní dopravy na území města je zavedení služby cargobike neboli elektrických kol k přepravě drobných nákladů (např. listovních zásilek, balíků apod). Rozvoj těchto elektrokol na území města Písek bude podpořen také zřízením potřebné infrastruktury, především nabíjecích stanic a městského depa, kde bude probíhat překládka zboží a pravidelný servis kol. Cílem opatření je získání alternativního řešení ke svozu a rozvozu menších zásilek v rámci tzv. „přepravy na poslední míli“, tedy nákladní přepravy v městském centru.

20. Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R

Podporovat multimodalitu znamená umožnit cestujícím bezpečně odložit kolo v přestupních uzlech. Pro cestující, kteří pravidelně odjíždí z Písku nebo přijíždí do Písku za prací nebo do školy může být nejvýhodnější odložit si jízdní kolo v přestupním uzlu přes noc. Nemožnost bezpečně uschovat jízdní kolo ve veřejném prostoru ale odrazuje mnoho lidí od toho, aby své její používali na své každodenní cesty.

21. Podpora sdílení kol

Bikesharing neboli systém sdílení kol umožňuje půjčit kolo na jednom stanovišti a na jiném ho vrátit. Nejčastěji se používá k přepravě po městě na krátké vzdálenosti, resp. krátký čas, proto je vhodný také pro město velikosti Písku. Pro budoucí dostatečné využití tohoto systému je nezbytná finanční, legislativní či provozní podpora města. Systém sdílení kol není levná záležitost, nicméně přináší benefity ve formě zlepšení zdraví obyvatel, rozvoje komunitního života, přilákání turistů a zlepšení dopravy. Město však musí nastavit vhodné podmínky pro jeho realizaci a provozování nebo samo provozovat bikesharingovou službu (ať už stanicovou nebo zónovou). Pokud má systém smluvně vybraného provozovatele, musí splňovat stanovená kritéria. Provoz a rozšiřování je pod kontrolou města, tomu odpovídají i náklady. Vzhledem k poloze některých píseckých částí (např. Hradiště a Budějovické Předměstí) je vhodné zavádět v rámci bikesharingu i možnost sdílených elektrokol.

Kromě návštěvníků a obyvatel mohou služeb sdílených kol využívat také zaměstnanci městských a dalších institucí pro přesuny po městě v rámci svojí pracovní agendy.

Plán udržitelné mobility a Plán udržitelné zeleně města Písku

březen 2020

Písek by měl také podporovat síť cyklopůjčoven. I když jde o soukromý sektor, mělo by město vytvářet dostatečně dobré podmínky k tomu, aby návštěvníci města mohli pohodlně volit cyklodopravu namísto automobilové dopravy. Cyklopůjčovny mohou sloužit i místním obyvatelům, kteří nemusí vlastnit horská kola, která pro denní dojíždění do práce nejsou tak pohodlná jako například městská kola. Horská nebo trekingová kola si tak mohou půjčit třeba jen na víkendovou turistiku, případně mohou využívat sdílená nákladní kola, elektro cargokola nebo koloběžky.