

Motorová doprava

Seznam opatření:

1. Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat

Využívání dostupných digitálních, informačních a komunikačních technologií a zavedení systému sběru a sdílení dat o dopravním provozu na území města Písku je nezbytným předpokladem pro optimalizaci provozu, efektivní řízení dopravního systému a pro dopravní plánování ve městě. V rámci opatření bude zaveden např. elektronický sběr dat intenzit dopravy na vybraných komunikacích či rozšířen sběr dat o cyklistické dopravě na páteřních trasách (umístění cyklosčítačů). Dále bude modernizován stávající kamerový systém, případně zvýšen počet míst s kamerovým systémem. Sbíraná data umožní kontrolu a řízení provozní doby křižovatek se světelným signalizačním zařízením, modernizaci řídicích jednotek křižovatek vybavených světelným signalizačním zařízením, jejich vzájemnou koordinaci a případně realizaci preferenčních opatření pro vozidla městské autobusové dopravy na křižovatkách řízených světelným signalizačním zařízením. Vzhledem k náročnosti zavádění nového systému sběru dat a práce s nimi je nezbytnou součástí realizace opatření vznik strategického dokumentu pro město Písek, který bude definovat procesy sběru a sdílení dat. Konkrétně bude dokument zaměřen na určení potřebných dopravních dat v Písku a způsobu jejich sběru, ukládání a stanovení vhodných formátů pro ukládání a podmínek poskytování a sdílení pro veřejné účely. Zároveň bude definována stálá a plnohodnotná obsluha systému sběru a sdílení dopravních dat v Písku. Cílem opatření je zavést v Písku centralizovaný systém sběru a využívání dat, který bude kompatibilní napříč jednotlivými řešeními.

2. Realizace platformy e-občana sdružující služby institucí a informace o mobilitě

Jedná se o zavedení nové mobilní a webové aplikace, která občanům nabídne možnost vyřídít svoji agendu bez nutnosti navštívit městský úřad (např. platba za svoz komunálního odpadu a jiné, které to svojí povahou umožní), dále např. aktuální informace z města, nákup vstupenek na kulturní představení, rezervaci sportovišť apod. Část aplikace bude věnována informacím z mobility. Aplikace bude mít funkci intermodálního vyhledávače spojení, poskytování informací o provozu v reálném čase a informací o uzavírkách, zjištění obsazenosti parkovišť P+R, dostupnosti sdílených bicyklů, automobilů a případně koloběžek včetně platby za jejich pronájem a nákup jízdních dokladů na veřejnou hromadnou dopravu. Opatření se vztahuje jak na postupné a přípravné kroky k vytvoření platformy, její propagaci a samotný provoz platformy, tak na sběr dat od uživatelů pro efektivnější řízení dopravy.

3. Podpora sdílení osobních automobilů

Opatření zahrnuje realizaci různých kroků, které povedou ke zvýšení motivace jednotlivců i firem k využívání sdílených vozidel a které budou podporovat provozovatele carsharingových společností a autopůjčoven v Písku. Podpora bude směřovat především k nízkoemisním či bezemisním sdíleným vozidlům. Může se jednat například o zvýhodněné (bezplatné) parkování pro sdílená vozidla. Cílem opatření je kontrolovat systém sdílené mobility a nastavit strategii jeho rozvoje na území města ve smyslu posunu firemního využívání sdílené dopravy k jejímu veřejnému využívání.

Carsharing znamená přínos pro jeho uživatele, ale i pro celou společnost. Běžně se udává, že jedno sdílené auto dokáže nahradit až osm nesdílených. Sdílená auta by proto mohla řešit například problémy s parkováním v rezidenčních částech Písku, kde stojí nevyužívaná zaparkovaná auta. Carsharing je vhodný i pro některé typy firem, na které by měly cílit motivační kampaně a opatření.

4. Modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti a vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti

Realizace nového dopravního řešení vybraných (kritických) křižovatek a komunikací s dopravně-technickými opatřeními (výměna technologicky zastaralých řadičů, stožárů SSZ, signálních kabelů, zařízení pro detekci vozidel, dopravního značení, koordinace řízení s proměnnou délkou cyklu, vybudování veřejného osvětlení a osvětlení přechodů, osazení mobiliářem a zelení) pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti v dopravě. Hlavním kritériem je bezpečnost chodců a cyklistů a bezkolizní křížení mezi jednotlivými módy dopravy.

Opatření budou řešeny zejména nepřehledné, nehodové nebo jinak nevyhovující komunikace a křižovatky (III/1219 s MK, křižovatky silnic I/20 a III/1402). Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby doprava na komunikační síti města byla plynulá a průjezd uzly nebyl nebezpečný nebo omezující.

Důležitá je také vhodně dimenzovaná kapacita jednotlivých křižovatek tak, aby se netvořily kongesce (tj. dopravní zácpy) na ramenech křižovatek. Křižovatky by neměly představovat zbytečné rozsáhlé plochy asfaltu v městské zástavbě, ale je vhodné je rozčlenit prostřídáním za jiný typ povrchu či vytvořením ostrůvků. Zvyšování reálné i pocitové bezpečnosti na dopravní infrastruktuře je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm. Pouze pokud bude komunikační síť města bezpečná pro všechny módy dopravy, budou se lidé cítit bezpečně a budou více využívat všechny druhy dopravy při cestách po městě.

5. Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti

Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné zajistit plynulý pohyb osob po městě a maximální bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Opatření tedy cílí na úpravu kritických míst s vysokou nehodovostí tak, aby byly zachovány oba výše zmíněné požadavky. Dále se jedná o odstranění závad, které také přímo či nepřímo ohrožují bezpečnost lidí i jejich majetku. Závady na komunikaci představují zejména pevné překážky jako například poškozené nebo chybně osazené zádržné systémy (bezpečnostní svodidla, zábradlí apod.), opotřebované či chybějící svislé a vodorovné dopravní značení, nevhodně vymezené stání pro veřejnou linkovou dopravu, nedostatečné oddělení MHD od ostatní dopravy, nedostatky na infrastruktuře ohrožující pohyb chodců a cyklistů apod.

K identifikaci míst bude sloužit mimo jiné systém sběru a sdílení dopravních dat zavedený v rámci opatření „Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat“ Plánu udržitelné mobility, případně aktuální statistiky nehodovosti Policie ČR.

Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastruktuře je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm.

6. Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce

Přecházení chodců přes pozemní komunikace patří mezi nejrizikovější manévry pěšího pohybu. Proto je potřeba dbát na realizaci bezpečných přechodů a míst pro přecházení. Bezpečnost chodců je třeba primárně zajišťovat s ohledem na skupiny obyvatel v místech u škol, zdravotnických zařízení, zastávek veřejné dopravy, na průtazích silnic vyšších tříd, v místech vysokých intenzit motorové dopravy a v místech s vyšším pohybem chodců. Zároveň bude strategie pro lokalizaci bezpečných přechodů v Písku zohledňovat vztah k plynulosti provozu a k potřebám konkrétních ulic.

Aby přechody pro chodce plnily svoji funkci, musí být přehledné a splňovat parametry technických norem. U nedělených přechodů by měla být dle aktuálně platné legislativy délka chodníku mezi obrubami maximálně 6,5 m (ve výjimečných případech na stávajících přechodech při rekonstrukcích 7 m). U přechodů pro chodce překonávajících širší komunikaci je třeba zřizovat ochranné ostrůvky.

Rozhledová vzdálenost při rychlosti vozidla musí být minimálně 50 m. U škol se doporučuje maximální dovolená rychlost 30 km/h.

Každý přechod pro chodce by měl být zároveň vhodně nasvětlen pro zajištění maximální možné bezpečnosti chodců a to tak, aby tyto světelné prvky nestrhávaly pozornost řidiče od přecházejícího chodce. V rámci úprav či realizace přechodů pro chodce je třeba brát v úvahu i pohyb cyklistů a přechod tomu adekvátně přizpůsobit.

7. Rozvoj obytných zón a zón 30

V rámci zvýšení bezpečnosti v dopravě a plošného zklidňování dopravy je na vybraných komunikacích a lokalitách vhodné zavést zóny 30 a obytné zóny. Zóny 30 budou vyčleněny na komunikacích s vyšším dopravním významem než u obytných zón. V případě zón 30 se předpokládá opatrný způsob jízdy, kdy bude na vozovce umožněn bezpečný pohyb cyklistů i motorových vozidel. Obytné zóny zpravidla zahrnují stavební úpravy komunikací na stejnou výškovou úroveň bez členění na vozovku a chodník. Tím vzniká společná plocha pro všechny druhy dopravy. Zklidnění dopravy se týká především komunikací, kde nelze oddělit cyklo dopravu od provozu motorové dopravy.

8. Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti

Opatřeními, kterými dojde ke zklidnění dopravy, se zvýší bezpečnost silničního provozu a zejména bezpečnost nejzranitelnějších účastníků, kterými jsou cyklisté a chodci. Při zvyšujícím se pocitu bezpečí ve veřejném prostoru roste motivace lidí pohybovat se po městě na jízdním kole a pěšky, což je u města velikosti Písku, města krátkých vzdáleností, žádoucí. Systematicky zaváděná opatření ke zklidňování dopravy mají z dlouhodobého hlediska příznivý vliv také na plynulost a komfort motorové dopravy díky postupné změně dopravního chování (např. přesun z automobilů na kola), a tudíž i celkovému snížení intenzit dopravy. Typovými zklidňujícími opatřeními mohou být:

- bodová opatření – na jednom konkrétním místě na pozemní komunikaci,
- úseková opatření – omezení v daném úseku vozovky,
- plošná opatření – zavedená na vybraném území obce.

Typovými příklady fyzických zpomalovacích prvků jsou:

- zpomalovací prahy,
- zpomalovací polštáře,
- vyvýšené plochy,
- miniokružní křižovatky,
- změny trasy (vychýlení) jízdního pruhu,
- ostrůvky ve středu komunikací,
- vysazené plochy či jiná zúžení vozovky.

Typickými příklady psychologických zpomalovacích prvků jsou:

- svislé a vodorovné dopravní značení,
- informativní radary či figuríny policistů,
- světelná signalizační zařízení reagující na rychlost příjezdějícího vozidla,
- vyhrazené jízdní pruhy,
- piktogramové koridory pro cyklisty,
- optické brzdy,
- změna barvy nebo materiálu povrchu vozovky,

- střídání světla a stínu,
- diody v přechodech pro chodce.

9. Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě

Vhodným zjednosměrněním ulic vzniká prostor pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti. Uliční prostor tak nabídne možnost případného navýšení parkovacích kapacit, přidání jízdního pruhu pro cyklisty nebo rozšíření chodníků pro pěší. Zjednosměrnění ulic pro navýšení parkovacích kapacit je v souladu s opatřeními z oblasti parkování, kde je navrženo zjednosměrnění ulic Otavská, Sadová, Máchova, J. Malého, O. Jeremiáše, V. Kršky, 17. listopadu, Dr. M. Horákové.

10. Úprava koridoru silnice I/20 s navýšením mimoúrovňových křížení s místními komunikacemi

Silnice I/20 České Budějovice-Písek-Plzeň-Karlovy Vary má mezinárodní i národní význam a slouží především jako spojnice mezi Pískem a hlavním městem Prahou. Modernizace 36 kilometrů od Písku na jih k Pištínu by měla probíhat v letech 2022 až 2025, zbylých 13 kilometrů k Českým Budějovicím v letech 2021 až 2024. V rámci záměru jsou navrženy stavební úpravy pro zvýšení kvality dopravy a odstranění rizik značné nehodovosti z důvodu nedostatečné šířky vozovky a častého úrovněového křížení s komunikacemi nižších tříd. Vybudováním mimoúrovňových křížení s místními komunikacemi se zvýší bezpečnost silničního provozu a prostupnost města. Pro tuto stavbu již byla vyhotovena zpráva EIA o posouzení vlivu stavby na životní prostředí a zároveň se připravuje stavební povolení pro úsek, který není navázán na dálnici D4.

11. Realizace severního obchvatu dle územního plánu

Největším rozvojovým záměrem na území města Písku je stavba severního obchvatu silnice I/29, který bude tvořit přeložka silnice I/29 v úseku Písek – Záhoří. Přeložka silnice je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy vedena severním okrajem zastavěného území a Severní průmyslovou zónou. Počátek stavebního úseku přeložky je v místě připojení na okružní křižovatku se silnicí I/20, dále přeložka silnice I/29 bez vzájemného propojení mimoúrovňově kříží silnici III/02024, následně silnice I/29 překlene po novém mostě řeku Otavu, kde následuje mimoúrovňově křížení se silnicí III/02025 a most přes železniční trať č. 201. Konec stavebního úseku je navržen u Ptáčkovny, kde se bude přeložka mimoúrovňově napojovat na stávající silnici I/29. Rozsah plánované stavby je 3,1 km. Pro stavbu severního obchvatu si ŘSD již nechalo vypracovat posudek o vlivu na životní prostředí. Opatření má za cíl odlehčit dopravní zátěži v dotčených částech města.

12. Dopravní napojení Žižkových kasáren na stávající dopravní infrastrukturu

Žižkovy kasárny jsou významná rozvojová plocha, jejíž potenciál se může plně rozvinout jen v případě, že bude kvalitně dopravně napojena na město. Nabízí se několik variant napojení Žižkových kasáren na stávající infrastrukturu. Nejnovější studie (1/2020) studia FACT s.r.o. navrhuje dvě možnosti nového křížení komunikace I/20 včetně možnosti sjezdu z této komunikace ve směru do Písku. Studie též řeší dopravní napojení na městskou dopravní síť a její doplnění (např. prodloužení Dukelské ulice, zklidnění vybraných ulic, realizace nových zklidněných komunikací). Výsledné řešení dopravního napojení bude vycházet z jednání města s dalšími relevantními aktéry (Ředitelství silnic a dálnic, odbor dopravy a odbor územního plánování Jihočeského kraje).

13. Rekonstrukce stávajících komunikací a dostavba sítě v souladu s územním plánem a jeho aktualizacemi

Cílem opatření je postupně a systematicky rekonstruovat a dostavovat silniční síť podle aktuální potřeby a v souladu s územním plánem a jeho aktualizacemi. Kvalitní silniční infrastruktura je předpokladem plynulého provozu a v důsledku ovlivňuje dopad automobilové dopravy na životní prostředí.

14. Vybudování sjezdů na silnici I/20 pro zlepšení dostupnosti města ze směru od Prahy/Plzně
Modernizace koridoru I/20 a budování sjezdů (a mimoúrovňových křížení místních komunikací) je jedna z největších výzev města Písku pro následující roky. Opatření zahrnuje zahájení jednání s Ředitelstvím silnic a dálnic o možnostech vybudování sjezdů na kolizních místech na komunikaci I/20, vytvoření návrhu lokalit pro realizaci odbočovacích a připojovacích pruhů a zřízení jednotlivých odbočovacích a připojovacích pruhů (např. ze silnice I/20 na Tábor, připojovací pruh z ulice Čelakovského na Prahu, připojovací pruh z ulice Hradištská na České Budějovice a další).

15. Podpora výstavby D3 a D4 jako klíčových komunikací

Dostavba komunikací D3 a D4 (resp. R4) je klíčová pro spojení Písku a celého regionu s hlavním městem Prahou. Město Písek bude dostupnými prostředky aktivně usilovat o realizaci těchto komunikací.

16. Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Pražské, Budějovické a Václavské Předměstí, Hradiště, sídliště Jih, Purkratice)

Množství rozvojových lokalit určených jak pro výstavbu nového bydlení, tak pro výrobu a skladování, s nimiž počítá aktuální písecký územní plán, vyžaduje také vznik adekvátních komunikací. Jednotlivé lokality je nutné navázat na současnou síť a zároveň vytvořit síť uvnitř nové zástavby, a to s ohledem na všechny módy dopravy. Je tedy žádoucí, aby se již při samotném plánování myslelo také na udržitelné formy dopravy a byla zachována dostatečná prostupnost území.

17. Realizace přeložky silnice II/140

Cílem opatření je snížení dopravních intenzit v sídle Putimská Vysoká (v jehož blízkosti je také plánovaná další výstavba dle územního plánu) a vedení silnice II/140 alternativní trasou tak, aby se vyhnula i dalším obydleným oblastem. Navržený záměr přeložky II/140 by se dle územního plánu dále mimoúrovňově křížil s železniční tratí č. 200 a navazoval na stávající mimoúrovňové křížení silnic I/20 a I/29 U Hřebčince.

18. Realizace přeložky silnice III/02025

V souvislosti s opatřením „Realizace severního obchvatu dle územního plánu“ je nutné vyřešit také přeložku silnice III/02025 (ulice Vrcovická). Tuto je vhodné realizovat v souladu s návrhem územního plánu na přemostění údolí.

19. Výstavba místní komunikace spojující ČOV se silnicí III/02024

Opatření vychází ze záměru územního plánu na výstavbu místní komunikace mezi čističkou odpadních vod (ČOV) a silnicí III/02024 (ul. Topělecká), která by tak snížila vytíženost Jiráskova mostu (obzvláště v důsledku zvýšeného provozu nákladních vozidel), v současné době jedinou příjezdovou komunikací k ČOV. Na tuto novou místní komunikaci je již zpracována projektová dokumentace.

20. Přeložení silnice III/1401 mimo obytnou zástavbu Hradiště a mimoúrovňové křížení trati č. 200

Opatření řeší mimoúrovňové křížení trati č. 200, které je navrženo v rámci přeložení silnice III/1401 mimo obytnou zástavbu Hradiště. Dle územního plánu má dojít k mimoúrovňovému křížení u čerpací stanice na souběhu ulic Na Rozhledně a Hradištská. Samotné přeložení silnice III/1401 je dle územního

plánu navrženo v nezastavěném území pod místní částí Hradiště (pozemky v okolí části Nad Cihelnou). Na realizaci přeložky III/1401 jsou závislé další místní komunikace v prostoru mezi ulicemi Na Rozhledně a Ouzká, kde je navržen rozvoj rezidenční zástavby.

21. Využití navigačních systémů pro optimální plánování svozu odpadu

Cílem opatření je optimální plánování svozu odpadu s ohledem na dopravní situaci a dopady na životní prostředí skrze využití inteligentních navigačních systémů. Navigační systémy budou založené na datech ze senzorů umístěných na sběrné nádoby na odpad sledujících míru jejich naplnění a polohu. Aktuální data budou několikrát denně v pravidelných intervalech zaslána do datové platformy a na základě těchto informací budou skrze speciální aplikaci určeny vhodné časy svozu odpadu a trasy pro svozová vozidla s cílem minimalizovat cesty po městě na nezbytně nutný počet a zohlednit aktuální dopravní situaci tak, aby nedocházelo ke zbytečné blokaci komunikací. Díky zavedení navigačního systému se nebude stávat, že by svozová vozidla vyjížděla ke každému jednotlivému koši, ale zvolená trasa umožní vyvezení co největšího množství sběrných nádob, především těch nejlépejších.

22. Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování

Optimalizace systému zásobování v centru města bude probíhat skrze realizaci nových opatření či případnými úpravami opatření realizovaných v minulosti. V rámci opatření bude nejprve zhodnocena efektivita stávajícího systému zásobování, a to především z hlediska již zavedených omezení vjezdu nákladních vozidel podle hmotnosti do některých ulic a možnosti časové optimalizace zásobování (využití dob s menším dopravním zatížením) a vyhrazení parkovacích míst pro vozidla zásobování. Na základě přesných informací je možné vytvořit plán optimalizace zásobování v centru, do jehož vzniku ale musí být hned od počátku zahrnuti všichni dotčení stakeholderi – místní podnikatelé a doručovací firmy. Systém zásobování se dá optimalizovat mnoha způsoby, nabízí se jednak restriktivní opatření (omezení vjezdu), ale také zaváděním nových technologií (informace o dopravní situaci v reálném čase, komunikační technologie), zřizováním sběrných míst, vytvářením infrastruktury pro zásobování v rozvojových částech města nebo při rekonstrukcích ulic a finanční podporou iniciativ, které zefektivňují doručovací systém (např. sjednocování většího množství zakázek a maximální využití dostupných kapacit). Jedním z možných řešení je také zavedení služby cargobike neboli elektrických nákladních kol k přepravě drobných nákladů po městě. Cílem opatření je zefektivnit distribuční systém na území města eliminovat ekologickou zátěž a ostatní negativní dopady nákladní dopravy a zatraktivnit centrum města pro chodce.

23. Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města

Systém nákladní dopravy na území města je třeba zefektivňovat tak, aby nedocházelo k nadbytečným cestám vozidel a jejich pohyb v ulicích byl omezen na nezbytně nutný. V rámci opatření bude zmapována distribuční síť na území města a s využitím elektronického sběru dat (viz opatření „Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat“ Plánu udržitelné mobility), budou určeny hlavní zdroje a cíle zásobování. Efektivnější optimalizaci tras a alternativní trasování podpoří spolupráce s dotčenými firmami a dalšími odborníky v oboru citylogistiky tak, aby zavedená opatření odrážela aktuální vývoj v tomto dynamickém odvětví a požadavky dotčených subjektů. Opatřením lze docílit uvolnění kapacity na komunikacích, které jsou již zatíženy individuální dopravou a snížení negativních dopadů nákladní dopravy na kvalitu života ve městě a na stav životního prostředí. Opatření řeší především trasy nákladních vozidel distribuujících zboží pro významné společnosti ve městě představující hlavní zdroje a cíle nákladní dopravy.

24. Rozšíření zón omezení vjezdu nákladních vozidel podle hmotnosti

Předmětem opatření je na základě zjištěných dat aktualizovat současně platná omezení či zákazy vjezdu nákladních vozidel nad stanovený hmotnostní limit a případně je rozšířit na další ulice. Realizace

opatření přispěje k optimalizaci městské logistiky a sníží negativní dopady dopravy ve vymezených lokalitách.

25. Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky

Rozvoj systému tzv. čisté mobility a jejího přepravního podílu v oblasti městské nákladní dopravy sníží negativní dopady přepravy zboží na životní prostředí a na kvalitu života ve městě Písku a sníží množství zdravotně rizikových emisí produkovaných nákladní dopravou. V rámci opatření lze podpořit vozidla na alternativní pohon ve městě (např. využití cargobikes) zajištěním doprovodné infrastruktury, jako jsou nabíjecí stanice či městské depo pro překládku zboží a servis vozidel, vyhrazením míst pro zásobování těmito vozidly nebo spoluprací s relevantními subjekty ve městě při hledání alternativních způsobů distribuce zboží.

26. Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, jízdních kol či koloběžek

Efektivní fungování sdílené mobility (sdílených automobilů, jízdních kol, koloběžek, cargobikes) bude vyžadovat podporu ze strany města a spolupráci s ostatními dotčenými subjekty (tj. zprostředkující firmy) a s veřejností. Podpora sdílené mobility ze strany města bude probíhat v návaznosti na další opatření Plánu udržitelné mobility, např. skrze finanční podporu ze zřízeného fondu mobility, propagaci využívání sdílených dopravních prostředků v rámci marketingových aktivit nebo realizaci potřebných opatření na jejich využívání institucemi v rámci institucionálních plánů mobility. Zároveň je možná integrace do systému veřejné dopravy a do platformy typu e-občan (viz opatření „Realizace platformy e-občana sdružující služby institucí a informace o mobilitě“). Cílem opatření je skrze aktivní spolupráci ze strany města koordinovat rozvoj sdílené mobility v Písku a to tak, aby systém sdílené mobility nefungoval odděleně, ale jako doplněk k MHD a respektoval reálné možnosti města velikosti Písku.