

# PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY A PLÁN UDRŽITELNÉ ZELENĚ MĚSTA PÍSKU

---

NÁVRHOVÁ ČÁST

Datum zpracování: 03.06.2020

Verze: 1.0



## Objednatel PUM a PUZ

Svazek obcí regionu Písecko, Velké náměstí 114/3, 39701 Písek

## Zhotovitel PUM

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

|                            |                           |
|----------------------------|---------------------------|
| Vedoucí projektu:          | Ing. Michal Krempl, Ph.D. |
| Vedoucí řešitelského týmu: | Ing. Roman Čampula        |
| Řešitelský tým:            | Mgr. Michal Bajgart       |
|                            | Mgr. Renáta Zrůstová      |
|                            | Mgr. Jitka Ondráčková     |
|                            | Mgr. Jiří Dufek, Ph.D.    |
|                            | RNDr. Leoš Pelikán, Ph.D. |
|                            | Ing. Petr Neuwirth        |
|                            | Mgr. Petr Kouřil          |
|                            | Mgr. Zdeněk Dytrt         |
|                            | Mgr. Lukáš Caha           |
|                            | Mgr. Denisa Morongová     |
|                            | Mgr. Jana Kočková         |
|                            | Mgr. Alena Klímová        |
|                            | Ing. Eva Havlíčková       |
|                            | Ing. Petra Marková        |

## Zhotovitel PUZ

Atregia s. r. o., Milady Horákové 50, 602 00 Brno

|                            |                              |
|----------------------------|------------------------------|
| Vedoucí projektu:          | Ing. Martin Vokřál           |
| Vedoucí řešitelského týmu: | Ing. Martin Vokřál           |
| Řešitelský tým:            | Ing. Yvona Lacinová          |
|                            | Ing. et Ing. Barbora Májková |



## Obsah

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 SESTAVENÍ VIZE MOBILITY A KONCEPTU VIZE, STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE.....</b>         | <b>10</b> |
| 1.1 Hodnoty pro vizi a příklady podobných opatření k zeleni v provázanosti k dopravě .....   | 11        |
| 1.2 Vazba na nadřazené a sektorové dokumenty.....  | 14        |
| 1.3 Vize udržitelné mobility a zeleně.....   | 18        |
| 1.4 Strategické cíle .....   | 19        |
| 1.5 Specifické cíle.....   | 22        |
| 1.6 Indikátory pro zajištění monitoringu.....  | 24        |
| <b>2 NÁVRH OPATŘENÍ .....</b>  | <b>30</b> |
| 2.1 Soubor opatření k mobilitě.....  | 31        |
| 2.1.1 Pěší doprava .....   | 31        |
| 2.1.2 Cyklistická doprava.....   | 39        |
| 2.1.3 Motorová doprava.....  | 54        |
| 2.1.4 Veřejná doprava.....   | 65        |
| 2.1.5 Statická doprava .....   | 80        |
| 2.1.6 Životní prostředí.....   | 96        |
| 2.1.7 Veřejné prostory.....  | 98        |
| 2.1.8 Management mobility.....   | 106       |
| 2.2 Opatření k realizaci – zeleň a modelace možností úpravy stávajících zelených ploch ..... | 112       |
| 2.2.1 Model zeleně.....  | 112       |
| 2.2.2 Krajinový rámec.....   | 113       |
| 2.2.3 Modro-zelená infrastruktura.....   | 115       |
| 2.2.4 Udržitelná zeleň .....   | 119       |
| 2.3 Příklady podobných opatření k zeleni v jiných městech – pozitivní přijetí a dopad.....   | 121       |
| 2.3.1 Zlepšení stanovištních podmínek dřevinám.....  | 121       |
| 2.3.2 Mozaiková seč a květnaté a travnaté louky.....   | 121       |
| 2.3.3 Popínavé dřeviny.....  | 122       |
| 2.3.4 Spolupráce odborníků na různé profese na komplexnějších návrzích.....                  | 122       |
| 2.3.5 Vnitrobloky.....   | 123       |
| 2.4 Hodnocení přínosu opatření k mobilitě .....  | 125       |
| 2.5 Rozdělení opatření k mobilitě do scénářů.....  | 127       |
| 2.5.1 Horizont 2040 .....  | 127       |
| 2.5.2 Horizont 2050 .....  | 131       |
| 2.5.3 Horizont 2070.....   | 133       |
| 2.6 Charakteristika udržitelných scénářů k výhledovým horizontům a výhled, prognózy .....    | 134       |
| 2.7 Vyhodnocení scénářů opatření k mobilitě .....  | 140       |
| Seznam citací a literatury .....   | 148       |
| Seznam obrázků a tabulek.....  | 149       |



## Úvod

Tato závěrečná zpráva se týká Návrhové části dokumentu Plán udržitelné mobility a Plán udržitelné zeleně města Písku (PUM a PUZ) a je jednou z částí těchto strategických dokumentů. Nedílnou součástí celého dokumentu tvoří spolu se závěrečnou zprávou Analytická část, Komunikační strategie a Akční plán.

Návrhová část se věnuje strategické koncepci udržitelné dopravy a udržitelné zeleně na území města Písku.

Na základě zjištění z analytické části dokumentu, ze strategií z nadřazených dokumentů a z pracovních jednání s řídicí skupinou, odbornou veřejností i širší veřejností se následující část PUM a PUZ zabývá návrhem systému komplexního rozvoje území celého města s ohledem na udržitelný systém mobility i zeleně. Ve zprávě jsou definovány vize, cíle, opatření, které by měly zlepšit situaci současného stavu dopravy a zeleně na území města a zvýšit kvalitu života v Písku.

Vize, cíle a opatření naplňují výhledové scénáře zadání a směřují město k udržitelnému dopravnímu chování a udržitelnému systému zeleně v následujících letech. Nedílnou součástí je provazba mezi mobilitou a zelení, kde k prioritám řadíme dopravní dostupnost ploch zeleně, kompenzaci ploch dopravy zelení a návaznost zeleně k dopravě na řešené liniové i plošné záměry změn v území s ohledem na územní plán.

Výstupem této části projektu je souhrn opatření, která jsou následně přiřazena k jednotlivým výhledovým horizontům a jejichž postupnou realizací se podaří naplnit stanovené specifické i strategické cíle a společnou vizi mobility a zeleně. Smyslem realizace navržených opatření v oblasti mobility je motivovat obyvatele i návštěvníky města k využití udržitelných dopravních módů pro své pravidelné i nepravidelné cesty, což by mělo vést ke zvýšení udržitelného dopravního chování a k rozvoji udržitelného dopravního systému města. Opatření v oblasti zeleně se zaměřují na návrh nových ploch zeleně, úpravu stávajících ploch, způsob dlouhodobé práce s nezastavěnými plochami ve městě a péči o dřeviny.

## Metodický postup

Plán udržitelné mobility řeší oblast dopravy, respektive udržitelné mobility. Důležité je pro PUM řešení dopravy jako celku, tj. všech módů dopravy (pěší doprava, cyklistická doprava, veřejná doprava, automobilová doprava, nákladní doprava) sdružených do jednoho provázaného, dobře fungujícího systému, a to paralelně s Plánem udržitelné zeleně, jež spolu vytváří provázaný a ucelený městský systém.

Plán udržitelné mobility řeší oblast dopravy, resp. udržitelné mobility. Důležité pro PUM je řešení dopravy jako celku, tj. všech módů dopravy (pěší doprava, cyklistická doprava, veřejná doprava, automobilová doprava, nákladní doprava), sdružených do jednoho provázaného dobře fungujícího systému, to paralelně s Plánem udržitelné zeleně, jež spolu vytváří provázaný a ucelený městský systém. Ten je z hlediska zeleně charakterizován jako systém sídelní zeleně, na který bezprostředně navazuje bohatý krajinný rámec. Plán udržitelné zeleně se věnuje zejména mimolesní zeleni a její udržitelnosti. Pod udržitelností zeleně vnímáme udržitelnost fyzickou – tedy zachování a rozvoj ploch zeleně a jejich kvality, ale také ekonomickou, která souvisí s odolností a stabilitou zeleně. Při tvorbě dokumentu se zpracovatel Plánu udržitelné mobility držel předepsaných metodik pro zpracování Plánů udržitelné městské mobility. Doporučený postup pro zpracování plánu určují tyto metodiky:

- > Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky; Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., prosinec 2015.

- > Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) – pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v České republice; JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), červen 2015.

Pro tvorbu Plánu udržitelné zeleně není schválen žádný platný standard ani metodika. Pro zpracování však byly přiměřeně využity zejména:

- > Osnova a metodický rámec pro zpracování studií systému sídelní zeleně vydaný AOPK v roce 2015,
- > Standardy Agentury pro ochranu přírody a krajiny – zejména platné arboristické standardy (Hodnocení stavu stromů, Ochrana dřevin při stavební činnosti, Výsadba stromů, Řez stromů, Výsadba a řez keřů, Úprava stanovištních poměrů dřevin, Péče o dřeviny kolem veřejné dopravní infrastruktury a Péče o dřeviny kolem veřejné technické infrastruktury),
- > Metodika vymezení územních systémů ekologické stability vydaná Ministerstvem životního prostředí v roce 2017.

Struktura projektu, jednotlivé horizonty plánování, rozsah řešeného území a jednotlivé etapy projektu byly součástí zadávací dokumentace. Jednotlivé etapy projektu byly postupně projednávány a následně schvalovány řídicí skupinou vytvořenou pro tento projekt. Každá z dílčích etap byla navíc projednávána s odbornou veřejností i širokou veřejností. Detailní popis projednávání je popsán v dokumentu Komunikační strategie a podněty od veřejnosti jsou součástí přílohové zprávy, která je součástí závěrečné zprávy hlavního dokumentu.

## Postup tvorby Návrhové části

Na základě vypracované analytické části dokumentu bylo možné přikročit k tvorbě návrhové části. Návrhová část se skládá z několika dílčích fází, které na sebe vzájemně navazují. První fází je vytvoření vize mobility. Společná vize pro udržitelnou mobilitu a zeleň byla vytvořena na základě zjištění z analytické části, z rešerše nadřazených dokumentů a kombinací přístupů Top-Down a Bottom-up, kde se participativně zapojovala odborná i širší veřejnost.

Následné sestavování strategických cílů vycházelo z analytické části projektu, nadřazených dokumentů a sestavené vize. Strategické cíle (oblasti změn) byly dále rozpracovány do specifických cílů, ze kterých vzešla jednotlivá návrhová opatření, jež mají naplnit stanovenou vizi. Ze souboru opatření vznikl zásobník opatření pro oblast mobility a zeleně, který byl následně roztríděn do jedenácti samostatných tematických kategorií pro snazší orientaci. Těmito kategoriemi jsou:

- pěší doprava,
- cyklistická doprava,
- motorová doprava,
- veřejná doprava,
- statická doprava,
- veřejné prostory,
- dopady na životní prostředí,
- management mobility.

Navržená opatření v oblasti mobility byla poté hodnocena odborným zpracovatelským týmem společně s odbornou veřejností dle jejich přínosů. Mezi významná kritéria patří připravenost k realizaci z hlediska časového rámce, finanční náročnosti, dopadu na dopravní systém a životní



prostředí, veřejného přijetí a politické průchodnosti, multieffektu v rámci podpory jiných opatření a prioritizace v rámci provazby s opatřeními k zeleni. Opatření s podstatným přínosem jsou obsažena v samostatné kapitole zprávy.

Jednotlivá opatření v oblasti mobility byla zařazena do výhledových scénářů mobility, jimiž jsou scénáře pro rok 2040, 2050 a 2070. Ve všech modelovaných návrhových scénářích byl nastíněn možný vývoj dopravního chování pro zadané návrhové horizonty. Postupným naplňováním opatření z oblasti mobility ve scénářích ověřených dopravním modelem lze uskutečnit danou vizi o udržitelném systému mobility v provazbě na městskou zeleň.

Všechna navržená opatření za oblast mobility a zeleně jsou detailně popsána v následujících kapitolách, jsou jim přiřazeny atributy (odpovědnost, horizont plnění, finanční náročnost ad.) a jsou dále zpracována v rámci dokumentu Akční plán.

# 1 SESTAVENÍ VIZE MOBILITY A KONCEPTU VIZE, STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE

## 1.1 Hodnoty pro vizi a příklady podobných opatření k zeleni v provázanosti k dopravě

Vize města Písku pro účely PUM a PUZ vznikla dle zásad stanovených v platné metodice pro tvorbu plánů udržitelné mobility, to znamená ve spolupráci s veřejností a v souladu s vizemi dalších nadřazených a sektorových dokumentů.

Participace veřejnosti probíhala formou sběru podnětů a hodnot pro vizi. Následovalo vytvoření první verze vize, která byla několikrát upravena na základě zpětné vazby od odborné veřejnosti. Široká veřejnost měla možnost využít on-line formulář k připomínkování vize dostupný přes webové stránky města. Všechny připomínky veřejnosti byly řešitelským týmem vypořádány a relevantní z nich zpracovány.

Analytická fáze Plánu udržitelné mobility a Plánu udržitelné zeleně města Písku nám poskytuje velké množství údajů potřebných k tomu, abychom mohli důkladně popsat, jaké jsou jeho silné a slabé stránky, jaké je dopravní chování a přepravní vzorce jeho obyvatel. Město Písek je popsáno z hlediska dopravních, environmentálních, sociálních a dalších charakteristik. Smyslem této kapitoly je vyzdvihnout, v čem Písek vyniká oproti ostatním městům v kraji nebo v republice, a ukázat pozitivní hodnoty, na kterých se dá v budoucím směřování města stavět. Na základě vybraných hodnot je sestavena vize toho, jak bude Písek vypadat v delším časovém horizontu, vydá-li se město cestou postupného naplňování PUM a PUZ. Následující hodnoty pro vznik vize vzešly od veřejnosti a ze sektorových dokumentů.

### **Kulturní dědictví a kvalitní současná architektura**

Podnětem pro založení města Písku bylo místní nerostné bohatství v podobě zlatonosného písku. Město mělo za úkol ochraňovat Zlatou stezku, která v těchto místech překračovala Otavu, a bylo základnou královské moci. Všechny hlavní budovy – městský hrad, kamenný most, farní kostel, dominikánský klášter a rychta – vyrostly už v polovině 13. století. Jedná se tedy o středověké město s řadou zachovalých památek. Písek nebyl ovlivněn prudkou industrializací 18. a 19. století, průmysl ve městě sice existoval, ale nedosáhl takového významu, aby přepsal historickou identitu města. Nižší míra průmyslu měla spolu s krajinnou konfigurací města dopad na pozdější rozvoj turistického ruchu v málo dotčené krajině. Dochované památky na území centra dnes tvoří městskou památkovou zónu. Městu se daří postupně a citlivě rekonstruovat historické budovy i upravovat veřejný prostor tak, aby zůstala zachována jejich historická i architektonická hodnota a aby zároveň sloužily obyvatelům města. Důkazem je třeba městská knihovna, která se přestěhovala do nově adaptované budovy dřívější základní školy na Alšově náměstí a stala se vítězem soutěže Městská knihovna roku 2019. Navíc ve městě vznikají i nové stavby, které jsou architektonicky zajímavé a vhodně doplňují stávající zástavbu. Příkladem může být Lávka Dagmar Šimkové, která získala prestižní ocenění PRESTA a slouží místní obyvatelům jako cyklostezka i pěší lávka spojující místní části Hradiště a Václavské Předměstí.

### **Respekt k historii se snoubí s moderními technologiemi**

Přestože by k tomu město Písek mělo předpoklady, nestává se historickým skanzenem pro turisty. Písek je obcí, která vychází vstříc svým obyvatelům i místním podnikatelům a snaží se jim vytvořit co nejlepší podmínky pro život. Má ambici adaptovat se na měnící se klima a reaguje na současné výzvy využíváním nejnovějších technologií. Bez toho, aby popřelo svoji historickou identitu a jedinečnost, mění se Písek ve město 21. století využívající tzv. SMART řešení využívající moderní technologie i přírodě blízká opatření.

### **Bohatý kulturní a společenský život, sportovní vyžití**

Město Písek nabízí svým obyvatelům i návštěvníkům širokou a vyváženou škálu možností kulturního, společenského i sportovního vyžití. Divadelní zážitky zajišťuje místní Divadlo Fráni Šrámka a Divadlo Pod čarou, přičemž město hostuje také celostátní přehlídku experimentujícího amatérského divadla Šrámkův Písek. Ve městě nechybí ani kinosál a letní kino a na své si přijdou i milovníci hudby. Koncerty a hudební festivaly se odehrávají například v kostele sv. Trojice, v Divadle Pod čarou nebo přímo pod širým nebem. Nové možnosti kulturního vyžití nabízí zrekonstruované budovy Sladovny a Městské knihovny. Kromě toho jsou ve městě každoročně organizovány různé kulturní a společenské slavnosti, festivaly a akce pro děti. Za zmínku stojí třeba akce Jazz In Písek, Pískoviště, Městské slavnosti, Mezinárodní folklórní festival nebo hudební festival Cool v plotě.

Písek nabízí i řadu možností aktivního odpočinku. Je zde několik sportovních areálů, kde mají Písečané možnost provozovat všechny významné sporty. Najdeme zde plavecký bazén, zimní stadion, tenisové kurty, moderní fotbalová hřiště, atletický stadion i lezeckou stěnu. Také řeka Otava je hojně využívána sportovci.

### **Město obklopené lesy**

Písek je obklopený přírodou a jeho obyvatelé ani návštěvníci to nemají daleko do lesa. V bezprostřední blízkosti města leží přírodní park Písecké hory, který tvoří zalesněné kopcovité pásmo. Nejvyšší horou je Velký Mehelník, na severním svahu hory se nachází studánka zvaná Pimonova a na vrcholu pak řada velkých balvanů. Nejznámějším z nich je Loupežnický stůl. Velký Mehelník je oblíbený cíl vycházek do Píseckých hor. Už v roce 1879 se sem vypravil i Jan Neruda s Adolfem Heydukem. Tradicí trvající dodnes se staly silvestrovské a novoroční výstupy.

Jedním z oblíbených cílů je i vrchol Jarník, kde se nachází volně přístupná vyhlídková věž, z níž se nabízí rozhled do okolních lesů i na Písek. Písecké hory nabízí i vodní plochy, například se zde nachází rybník Němec nebo studánka U Dobré Vody.

Písecké hory jsou protkány celou řadou pěších okruhů a cyklotras. Cyklisté mohou pro plány na celodenní výlet využít trasy č. 1015, 1016 a 1017, pěší turisté si mohou projít 18 km dlouhý „Velký okruh píseckými lesy“. Mimo něj jsou v okolí města přírodovědné naučné stezky: Cesta drahokamů, Lesní porosty, Zlatodoly a Lesní dřeviny. S hospodařením v lese seznamuje naučná stezka lesníků ve školním polesí Hůrky. Do Píseckých hor vede také stezka „Od Ptáčkovny k Živci“, opačným směrem k řece Otavě cesta „Od Ptáčkovny k Caisům“. Okolím města Písku a podél řeky Otavy vede vlastivědná naučná stezka Čertova stezka. Ta seznamuje s přírodními, historickými a technickými zajímavostmi trasy. Stezky jsou vhodné i pro rodiny s dětmi nebo seniory a jejich zastavení informují o přírodních, historických a architektonických zajímavostech oblasti.

Tento bohatý krajinný rámeček zvyšuje kvalitu života nejen pro obyvatele, ale poskytuje zároveň útočiště chráněným druhům živočichů, kteří jsou závislí na fungujících ekosystémech zemědělské krajiny.

### **Město v zeleni**

Blízkost přírody se propsala také do podoby města Písku. Písek disponuje velmi kvalitními, přívětivými a rozmanitými veřejnými prostranstvími a pyšní se velkou řadou krásných, a především snadno dostupných parků, zahrad a sadů. Jejich význam je doceňován nejen samotnými obyvateli a návštěvníky, ale rovněž zastupiteli města, kteří se zasazují o pravidelnou údržbu stávajících zelených ploch a také o jejich rozšiřování například výsadbou nových alejí. Kvalita sídelní zeleně, zejména vzrostlých dřevin, pomáhá městu vyrovnat se s klimatickými výkyvy a zvyšuje kvalitu života. Městské parky vybízejí k trávení volného času ve veřejném

prostoru. Největší zelenou oázou v centrální části města jsou Palackého sady, ve kterých najdeme mimo jiné například památné stromy dubu letního.

### **Město na řece**

Řeka Otava tvoří od samotného založení Písku jeho dominantu a dává mu jeho osobitý ráz. Řeka byla a je zdrojem inspirace pro významné písecké umělce, v létě ji s oblibou sjíždějí vodáci, skály na jejích březích lákají horolezce. Pro každodenní život ve městě je ale řeka důležitá především jako městotvorný prvek, orientační bod a přirozený koridor. Podél obou břehů vede cyklostezka, která umožňuje obyvatelům a návštěvníkům pohodlně dojet na kole do města i do přírody. Současně nabízí nábřeží příjemnou procházku a podél řeky vede i naučná stezka zvaná Čertova. Značky na tomto úseku vodáky navedou od řeky k informačním tabulím se zajímavostmi trasy. Řeka je také důležitou součástí Územního systému ekologické stability podporující biodiverzitu a funkce přírodní infrastruktury v sídle i jeho okolí.

### **Město krátkých vzdáleností**

Písek se dá označit za velmi kompaktní město, které má velký potenciál stát se dostupným a snadno prostupným pro chodce a cyklisty. Je to město krátkých vzdáleností, což znamená, že většina každodenních cest se zde dá urazit na krátké vzdálenosti a v relativně krátkém čase. Právě jeho poloha a rozloha nahrává bezmotorovým módům dopravy, které zde mohou v rychlosti a pohodlnosti konkurovat dopravě motorové, budou-li pro to vytvářeny podmínky.

### **Dobrá dopravní dostupnost**

Jedna z mnoha předností Písku je jeho dobrá dopravní dostupnost a vysoký potenciál dalšího napojení města na okolní i vzdálenější obce. Pískem prochází dvě silnice I. třídy, které město spojují s důležitými centry – Tábořem, Plzní, Českými Budějovicemi a Prahou. V současné době se zvyšuje také význam železničního spojení Písku vzhledem k nově vzniklé i plánované elektrifikaci železničních tratí a zřízení železniční zastávky Písek-Jih.

### **Rozvinutý průmysl a možnosti podnikání**

Město Písek dlouhodobě usiluje o budování prostředí, které bude umožňovat vznik a podporovat rozvoj místní podnikatelské komunity. Cíl rozvíjet stávající významné firmy i malé podnikatele je ustanoven také ve Strategickém plánu města a tento cíl se městu daří úspěšně naplňovat. V roce 2019 získal Písek titul jihočeské Město pro byznys desetiletí, který byl udělován na základě srovnávacího výzkumu ve 23 kategoriích z oblasti podnikatelského prostředí a přístupu veřejné správy (např. srovnání platů, úředních hodin či nezaměstnanosti jednotlivých měst). Dle tohoto srovnání byl tedy Písek v uplynulých deseti letech nejhodnějším místem pro podnikání mezi jihočeskými městy.

Podnikání v Písku se daří díky jeho výhodné poloze v blízkosti dálnice, dostatku pozemků a nebytových prostor pro podnikání k pronájmu i prodeji, dobré dostupnosti doplňkových služeb pro podnikatele, široké nabídce kvalitního vzdělání a v neposlední řadě i díky existenci průmyslové zóny. Město Písek je druhé největší průmyslové centrum v Jihočeském kraji. Technologické centrum Písek s.r.o. nabízí potenciál pro další rozvoj města, pro růst stávajících firem a pro příliv nových perspektivních podnikatelů v oborech s vysokou přidanou hodnotou (viz Strategický plán rozvoje města Písku).

Z výše uvedeného jasně vystupuje, že se město Písek vyznačuje respektem nejen k přírodě, k planetě Zemi a ke svým vlastním limitům, ale rovněž chová hluboký respekt ke své vlastní historii a identitě města, která z minulosti vychází. Město je vstřícné k různým skupinám obyvatel a je vnímavé k jejich potřebám.

## 1.2 Vazba na nadřazené a sektorové dokumenty

Vize udržitelné mobility a zeleně reflektuje vizi Strategického plánu města Písku do roku 2030, která zní:

*„Písek je otevřené a přívětivé město vzdělaných lidí, které spojuje tradiční hodnoty a stabilitu se vstřícností k moderním technologiím a jejich širokému využívání, s dostupnou přírodou v blízkém okolí. Je přátelské k firmám, které v něm působí a přitahuje na znalostech založené podnikatelské aktivity. Písek nabízí všem generacím rozmanitou kulturu, příležitosti pro aktivní život a moderní, přízpůsobivé veřejné služby.“*

Dalším zdrojem inspirace je vize Programu rozvoje Jihočeského kraje:

*„Jihočeský kraj bude atraktivním a bezpečným regionem posilujícím svou konkurenceschopnost v rámci střeoevropského prostoru, která bude postavena na zvyšující se kvalitě lidských zdrojů, šetrném využití potenciálu přírodního, historického a kulturního dědictví, na rozvoji a zvyšování dostupnosti veřejných i soukromých služeb pro obyvatele, podnikatele i návštěvníky kraje a na podpoře územní vyváženosti mezi venkovským a městským prostorem při dodržování zásad udržitelného rozvoje.“*

Na celostátní úrovni byla zohledněna vize Strategického rámce České republiky 2030 pro obce a regiony:

*„Odpovědné využívání území vytváří podmínky pro vyvážený a harmonický rozvoj obcí a regionů, zvyšuje územní soudržnosti, usměrňuje suburbanizační trend a omezuje vynucenou mobilitu. Města a obce zajišťují všechny funkce nutné pro udržení a zvyšování kvality života jejich obyvatel. Ve všech směrech kompetentní veřejná správa otevřeně komunikuje s občany a zapojuje je systémově do rozhodování a plánování. Sídla jsou adaptována na změnu klimatu.“*

V neposlední řadě vize Písku reflektuje také Bílou knihu o dopravě, jejíž vize, stanovená ve čtyřech bodech, se vztahuje na vytvoření konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému ve státech Evropské unie:

- snížení emisí o 60 procent v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility,
- účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu,
- globální rovnocenné podmínky pro dopravu na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu nákladu,
- čistá městská doprava a dojíždění.

Při formulaci cílů a následně i opatření pro Plán udržitelné mobility města Písku jsme vycházeli především z aktuálních verzí Strategického plánu (2015) a Akčního plánu (2017, 2018–2019) a Cyklogenerelu (2018) jakožto nejrelevantnějších strategických dokumentů týkajících se mobility ve městě. Cíle, opatření či doporučení těchto dokumentů jsme zapracovali jak do návrhové části PUM, tak do Akčního plánu PUM.

Strategický plán stanovuje v prioritní oblasti Mobilita tento globální cíl:

*„Zlepšit napojení Písku (včetně průmyslové zóny/zón) na blízké okolí i na vzdálenější centra a zlepšit podmínky pro dopravu ve městě včetně módů alternativních k automobilové dopravě. Mobilita je komplexní oblastí, která ovlivňuje jak podmínky pro podnikání, tak do značné míry i atraktivitu města a obecně kvalitu života ve městě. Měla by být vnímána jako funkční systém, který bude lidem nabízet co nejvhodnější podmínky pro dostupnost města a pohyb po městě. Veškerá opatření by proto měla mít na paměti tři klíčové věci: udržitelnost, bezpečnost a vstřícnost.“*

Globálního cíle prioritní oblasti Mobilita bude dosaženo prostřednictvím realizace opatření rozdělených do čtyř tematických oblastí. První z nich se týká dostupnosti centra města alternativními dopravními módy (tzn. zklidnění centra města, obslužnost centra města veřejnou dopravou a bezbariérové úpravy objektů v centru města).

Druhá tematická oblast se týká parkování, jehož systém je potřeba zefektivnit a zajistit dostatek parkovacích míst v problémových lokalitách, avšak stále s ohledem na udržitelnost (tzn. vytipovat lokality pro řešení dopravy v klidu a zajistit zpracování řešení v dané lokalitě, dále vytipovat vhodnou plochu pro vybudování odstavného parkoviště a realizace odstavného parkoviště pro kamiony v lokalitě průmyslové zóny Čížovská).

Třetí tematická oblast se věnuje vnější dopravě, jejíž negativní dopad na život ve městě by měl být minimalizován (tzn. vybudovat sjezdy na silnici I/20 a severní obchvat, podpořit dobudování komunikace R4 a zpřístupnění okrajové části města železniční dopravou).

Poslední tematická oblast je věnována okrajovým částem města a konkrétně jejich bezpečným napojením na centrum alternativními dopravními módy (tzn. vybudování komunikací pro pěší a cyklisty do okrajových částí města a zapojení města do kampaní podporujících cyklodopravu).

Generel cyklistické dopravy města Písku z roku 2018 obsahuje velmi kvalitně zpracovanou SWOT analýzu stavu cyklistické infrastruktury v Písku, která tvořila podklad pro formulování opatření pro účely PUM Písek. Z identifikovaných příležitostí jsou pro tento dokument zásadní tyto:

- **zlepšení plošné bezbariérové prostupnosti území:**
  - propojky uliční a cestní sítě (doplnění nových a humanizace stávajících),
  - zóny 30 a cykloobousměrky (většina vedlejších ulic rezidenční zástavby),
  - revitalizace a dotvoření klíčových tras a propojení,
- **zlepšení přístupnosti veřejné dopravy:**
  - stanic a zastávek veřejné dopravy,
  - řešení návazností a fyzické přístupnosti,
  - řešení podmínek pro odkládání jízdních kol (B+R),
- **řešení nových rozvojových území:**
  - navrhovat zastavovací plány, systém a uspořádání veřejných prostranství a pozemních komunikací s důrazem na komfortní a přímý bezbariérový pohyb,
- **integrace cyklodopravy na významných dopravně-urbanistických osách:**
  - integrační opatření na významných ulicích (Pražská, Kollárova, Táborská),
  - dopravně-urbanistická revitalizace koridoru průtahu silnice č. 20.

Z identifikovaných hrozeb jsou pro PUM Písek relevantní především následující body, kterým se Plán udržitelné mobility pokusí předejít:

- **potvrzování stávajících a vytváření nových bariér (při rekonstrukcích i nové výstavbě):**
  - špatná nová parcelace neumožňující přímou bezmotorovou prostupnost území,
  - zamezení prostupu dosud prostupného území (často neoficiálně spontánně),
  - nevhodné dopravní řešení komunikací (rizikové příčné vazby atd.),
- **dopravní stavby řešeny nevhodně nebo neřešeny pro bezmotorovou dopravu:**
  - ze stávajících zejména (širší) koridor silnice č. 20 (podélné i příčné vazby),

- z plánovaných zejména oblast jižní části města a průmyslová zóna Sever,
- z výhledových severní obchvat města (Strakonice–Tábor),
- **nehodné parametry nových bezmotorových opatření:**
  - nedostatečná šířka i další návrhové parametry nových stezek a propojení,
  - technokratický způsob řešení (uživatelsky, provozně i esteticky nepřívětivý),
- **nehodný extenzivní suburbanizační rozvoj zástavby:**
  - nevhodně řešený charakter zástavby a parcelace ve vzdálenějších a hůře dostupných lokalitách na zelené louce s následnou preferencí IAD pro všechny cesty,

Cyklogenerel přináší také několik návrhů úprav, které povedou ke zvýšení atraktivity a bezpečnosti cyklistické dopravy:

- > Chráněná propojení (úpravy umožňující legální a bezpečnou prostupnost území s minimálním nebo zcela žádným kontaktem s provozem motorové dopravy).
- > Cykloobousměrky (v úsecích s nejvyšší dovolenou rychlostí do 30 km/h, v historickém jádru města, v pěších a obytných zónách, v klíčových úsecích, které jsou součástí významných tras a propojení, na všech nově zřizovaných jednosměrných komunikacích),
- > Integrovaná opatření na stávajících významných komunikacích (v případě významných dopravně-organizačních změn, stavebních úprav při opravách či přestavbách komunikací a veřejných prostranství, před všemi vozidlovými stopčarami doplnit prostory pro cyklisty pro všechny směry jízdy atd.).
- > Další rozvoj území (vycházet z TP 179 a tohoto generelu s požadavkem na volnou prostupnost území).

Pro vizi udržitelné zeleně byly využity zejména strategické dokumenty v gesci Ministerstva životního prostředí. Konkrétně Strategický rámec ČR 2030, který stanovuje několik směrů, kterými se mají ubírat města a obce při adaptaci na klimatickou změnu. Vyjmenovává:

*„Prvním je šetření vodou a zadržování vody, využívání dešťové vody a revitalizace vodních toků. To souvisí s rozhodováním o využívání vodních zdrojů, a to nejen nad ovládnutím infrastruktury. Dalším prvkem je rozšiřování městské zeleně, jako jsou parky, ale také drobné ostrovy zeleně včetně vnitrobloků, trávníků, stěn i střech velkých objektů a městské zemědělství. Ruku v ruce s tím jde i zvyšování druhové rozmanitosti ve městech.“*

S rozšiřováním městské zeleně a využitím srážkové vody pro zajištění její udržitelnosti i dalšími souvisejícími opatřeními počítá i Implementační plán Strategického rámce Česká republika 2030, který také odkazuje na další nadřazenou dokumentaci, kterou je Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR. Aktualizace státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky dále upřesňuje i roli provázanosti systémů sídelní zeleně s vnějším krajinným rámcem a ÚSES:

*„Volné plochy je třeba využívat jako plochy zeleně a přírodě blízkých prvků, je třeba je vzájemně propojovat a doplňovat o prvky pro odpočinkové využití obyvateli měst. Zároveň je třeba takto vzniklou síť napojit prostřednictvím ÚSES, které procházejí nebo navazují na urbánní a suburbánní systémy, na přírodní prvky v okolí měst a volnou krajinu. Je žádoucí, aby se do sídel promítly principy šetrného nakládání s vodou – to znamená zabránit rychlému odtoku vody z měst i krajiny a podpořit účinné využití srážkové vody v pestrém systému sídelní vegetace.“*



Ze sektorových dokumentů lokální úrovně byla pro sestavení vize udržitelné zeleně v území sídla kromě vlastních terénních průzkumů využita urbanistická studie Využití řeky Otavy jako přírodního fenoménu intravilánu i extravilánu města Písek. Návrh nových ploch sídelní zeleně vychází z Územního plánu Písek, který vymezuje nové plochy zeleně na veřejných prostranstvích a plochy zeleně ochranné a izolační. Ve vizi udržitelné zeleně je zpracován hotový realizační projekt nového parku na Václavském náměstí v místní části Václavské Předměstí. Při návrhu uliční zeleně byly převzaty Radou města Písku schválené Zásady ozelenění komunikací na území města Písek při jejich výstavbě nebo rekonstrukci.

Základním nadřazeným dokumentem pro tvorbu vize krajinného rámce je plán územního systému ekologické stability krajiny (ÚSES), který je součástí Územního plánu Písek. Dále byly při zpracování vize zachování a údržby krajinného rámce využity Studie odtokových poměrů včetně návrhu možných protipovodňových opatření v povodí vodního toku Jihér a Mehelnický potok. V severozápadní části zájmového území byly do vize převzaty návrhy z ornitologicko-krajinářské studie Podpora populací vybraných chráněných druhů ptáků zemědělské krajiny v honitbě Dobešice. Využity byly také poznatky z Územní studie krajiny Jihočeského kraje (2019), která má za cíl rozpracovat a aktualizovat Zásady územního rozvoje.

## 1.3 Vize udržitelné mobility a zeleně

Vize udržitelné mobility a udržitelné zeleně města Písku vznikla metodicky obousměrným plánováním kombinací přístupů Top-Down a Bottom up. Plánování a sestavení společné vize přístupem shora dolů a zdola nahoru bylo v celém procesu koordinováno a případné odchylky oběma směry byly doladovány.

Vznikla tak jednotná vize pro budoucí podobu mobility a zeleně města Písku, která respektuje a vychází z nadřazených mezinárodních, evropských, národních, krajských i městských dokumentů a bere v potaz názory a podněty občanů města na budoucí podobu města. V neposlední řadě bylo pro její formulování využito také hodnot sestavených rešerší podkladových dokumentů města a propojením se zjištěními, které vyplývají ze SWOT analýzy a závěrů analytické části dokumentu.

**Písek – přívětivé město s hojností zeleně a snadnou volbou dopravního prostředku**

Vstřícné město pro všechny skupiny obyvatel, které díky přívětivým podmínkám pro podnikatelské aktivity ekonomicky prosperuje. Vždy však s ohledem na udržitelnost a životní prostředí.

Písek je městem krátkých vzdáleností, kde se lze dopravovat snadno a bezpečně pěšky i na kole, chodci i cyklisté mají rovnocenné podmínky pro cestu městem jako uživatelé automobilové dopravy. Území celého města je pro pěší i cyklisty dobře prostupné, bariéry v prostoru jsou odstraňovány a předchází se vzniku nových.

Jedinečná atmosféra nábřeží a historického jádra Písku tvoří nezaměnitelný charakter města. Dopravně zklidněné centrum s dobrou dostupností a obslužností městskou hromadnou dopravou, živý veřejný prostor a hojnost zeleně společně s přírodou v blízkém okolí přispívá k vysoké kvalitě života. Město při rozvoji respektuje kompaktnost zástavby a dbá na rozmanitost funkcí v území včetně občanské vybavenosti. Uživatelsky přívětivý funkční systém veřejné dopravy ve městě i v rámci Jihočeského kraje je dobrý základ pro stabilní, vyvážený rozvoj města. Přírodní, kulturní a historické zázemí města je lákavým cílem pro turisty a poskytuje zázemí pro rozvoj aktivního společenského života koncentrovaného v centru města.

Pro zachování vysokých hodnot životního prostředí je v rozvoji města kladen důraz také na efektivní hospodaření s dešťovou vodou, která zajišťuje nižší finanční náklady na udržování zeleně. Technické prvky staveb tak umožňují svést vodu do přítomných ploch zeleně (modro-zelená infrastruktura). Díky tomu je zezeň v dobrém stavu a poskytuje celou řadu přínosů – stín, čištění ovzduší od zplodin, okrášlení prostředí města.

Obyvatelé města jsou dlouhodobě informováni o významu ekologických způsobů dopravy, jejíž význam roste. Systém přepravy kombinující různé druhy dopravy přispívá ke snižování celkových negativních dopadů dopravy na životní prostředí.

Písek rozvíjí systém nákladní dopravní obslužnosti ve svém centru (citylogistiky), využívá principy chytrého plánování (digitální, informační a komunikační technologie pro lepší využití zdrojů, snížení spotřeby energií, snížení zátěže životního prostředí, optimalizaci a řízení provozu dopravy, sdílení dat pro veřejné účely) a dopravy, která neznečišťuje ovzduší.

Text vize je dále rozčleněn do dvanácti strategických cílů pro oblast mobility a zeleně, které stanovenou vizi naplňují. Z těchto cílů jsou definovány specifické cíle a indikátory, které přibližují návrhová opatření, jež ovlivní budoucí vývoj v oblasti mobility a zeleně města, které propojuje se SWOT analýzou. Indikátory k jednotlivým cílům slouží k zjištění vývoje a míry naplnění cílů sledovaných v porovnání s jejich současným stavem.

## 1.4 Strategické cíle

Strategické cíle detailněji popisují vizi mobility a oblasti, které je třeba zlepšit, a společně s navazujícími specifickými cíli určují strategický směr vedoucí k naplnění vize. Strategické cíle zohledňují cíle nadřazených evropských, národních, krajských a městských dokumentů z oblasti dopravy a životního prostředí a dokumentů týkajících se sociální a ekonomické oblasti. Společně s navazujícími specifickými cíli vycházejí dále ze zjištění v analytické části plánu a reflektují potřeby obyvatel města a stakeholderů, zjištěné prostřednictvím participačních aktivit v průběhu analytické fáze, a problémy vyplývající ze systémové analýzy a SWOT analýzy uvedené v analytické části plánu.

Strategické cíle Plánu udržitelné mobility a udržitelné zeleně města Písku jsou následující:

### 1. Zlepšení dostupnosti a obslužnosti ve městě

Zlepšení dostupnosti ve městě je obecně jedním z hlavních cílů plánů udržitelné městské mobility. Z analýzy dopravního systému v Písku vyplynulo, že v některých lokalitách je horší dostupnost veřejné dopravy, nízká frekvence spojů MHD či zcela chybějící obslužnost veřejnou dopravou. Strategický cíl je proto zaměřen na zlepšení dostupnosti veřejné dopravy většímu počtu obyvatel i návštěvníků města s důrazem na místní části s omezenou poptávkou, dále na zvyšování kvality a integraci veřejné dopravy, odstranění bariér infrastruktury MHD i vozového parku a zlepšování dostupnosti služeb veřejné dopravy pro všechny individuální potřeby cestujících.

### 2. Rozvoj podmínek a dopravní infrastruktury pro aktivní (nemotorovou) a udržitelnou mobilitu

Analýza současného stavu odhalila několik nedostatků v infrastruktuře pro aktivní mobilitu, tedy (především) pro pěší a cyklistickou dopravu a jejich rozvoj na území města. Strategický cíl řeší vytvoření a rozvoj vhodných podmínek podporujících bezpečnou pěší a cyklistickou dopravu a zlepšení kvality dostupné infrastruktury z hlediska její modernizace, rozšíření, odstranění stávajících bariér v území a zvýšení propojenosti jednotlivých částí města pěší a cyklistickou infrastrukturou.

### 3. Kvalitní veřejné prostory

Veřejné prostory jsou součástí městského životního prostředí a zásadně tak ovlivňují atmosféru města i kvalitu života jeho obyvatel. Kvalita veřejných prostranství se promítá i do tématu podporování nemotorových způsobů přepravy. Cílem je proto mít ve městě veřejné prostory splňující kvalitativní standardy tak, aby byly funkční, bezpečné, příjemné, estetické a živé a vybízely obyvatele k pěšímu pohybu a k využívání dalších způsobů nemotorové dopravy, ale zároveň i k pobývání. Ke splnění tohoto cíle je důležité zvýšit atraktivitu veřejných prostor ve městě, oživit je, udržovat je a zlepšovat jejich kvalitu, a to i nad rámec dopravních opatření.

### 4. Podpora multimodality ve prospěch udržitelných módů dopravy

Strategický cíl vychází z příležitostí identifikovaných SWOT analýzou a je zaměřen na podporu multimodální osobní dopravy v Písku, tedy možnosti v rámci jedné cesty snadno kombinovat (několik) dopravních módů. Jedná se především o usnadnění kombinace v současnosti převažující individuální automobilové dopravy s udržitelnými způsoby přepravy a o podporu rozvoje sdílené mobility, které by vedly ke snížení podílu motorových dopravních prostředků na celkové přepravní práci.

## 5. Průjezdné a bezpečné město

V průběhu analytické fáze byla identifikována některá potenciálně nebezpečná místa na dopravní infrastruktuře, místa se zvýšeným výskytem dopravních nehod a místa, na nichž chybí bezpečné propojení stávající infrastruktury. V rámci správného fungování dopravního systému je proto potřeba, aby město vyvíjelo aktivity vedoucí ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu a k vhodnému propojení Písku kvalitní a bezpečnou silniční infrastrukturou.

## 6. Chytré plánování a řízení dopravy

Moderní strategické plánování a řízení vyžaduje velké množství dat, jejichž sběr i analýza mohou být značně zautomatizovány. Cílem je vytvořit v Písku inteligentní dopravní systém využívající tzv. smart technologie, který by usnadnil řízení a plánování dopravy a pomohl optimalizovat dopravu na území města, včetně městské logistiky.

## 7. Spolupráce a podpora managementu mobility

Na cestě k udržitelné dopravě a efektivnímu využívání zdrojů v dopravě je třeba zvolit komplexní strategický přístup, který zajistí koordinaci opatření v dopravě vedoucích ke snížení individuální automobilové dopravy, opatření podporujících alternativní druhy dopravy a celkovou organizaci dopravy. Nastavením procesu managementu mobility v Písku (tj. řízení poptávky po dopravě) lze ovlivnit dopravní poptávku a podpořit změny postojů a chování uživatelů dopravního systému k trvale udržitelným druhům. Strategickým cílem je podporovat řízení mobility v Písku, komunikaci a spolupráci při plánování dopravy a dalšími nástroji managementu mobility podpořit udržitelnou mobilitu ve městě.

## 8. Organizace dopravy v klidu

Podobně jako většina českých měst se také Písek potýká se zatížením veřejných prostor automobilovou dopravou a zvyšující se poptávkou po parkování. Cíl je zaměřen na zlepšení systému a organizace dopravy v klidu v Písku a potřebných podmínek tak, aby parkování ve městě bylo efektivní a vyvážené a dařilo se vyrovnávat nabídku a poptávku po parkování. Při řešení dopravy v klidu je třeba komplexní přístup, který zajistí, že bude podpořena také udržitelná a aktivní mobilita ve městě a nebude docházet k jejímu znevýhodnění vůči motorové dopravě.

## 9. Zlepšení životního prostředí ve městě

Zlepšení životního prostředí a eliminace negativních vlivů dopravy na životní prostředí a lidské zdraví je obecně jedním z hlavních cílů udržitelné mobility. Strategickým cílem PUM a PUZ Písek je především zlepšení v oblasti kvality ovzduší a hluku skrze snížení negativních dopadů dopravy a využívání čisté mobility.

## 10. Zachování a údržba krajinného rámce

Město Písek je součástí kvalitního krajinného rámce, který pozitivně ovlivňuje mikroklima města a z tohoto důvodu je důležité v souvislosti s plánováním mobility zajistit jeho ochranu. Cílem je zachování kvality a údržba krajinného rámce Písku a jeho okolí směrem k potenciálnímu dalšímu zvýšení pozitivních dopadů na mikroklima města realizací chybějících prvků územního systému ekologické stability krajiny, údržbou a obnovou přilehlých přírodních lokalit a důrazem na protierozní opatření v okolí města.

## **11. Budování modro-zelené infrastruktury**

Vytvoření modro-zelené infrastruktury složené z přírodních a technických prvků zásadním způsobem přispěje k naplnění zjištěného potenciálu Písku, ke zlepšení hospodaření se srážkovou vodou, bude mít pozitivní vliv na fyzickou i ekonomickou udržitelnost zeleně ve městě, na životní prostředí a na lokální mikroklima. Potenciál v tomto ohledu skýtají především nábrežní lokality, ale je třeba řešit budování prvků modro-zelené infrastruktury na území celého města, a to již ve fázi zpracování dokumentací k projektům realizovaným ve městě.

## **12. Udržitelný rozvoj zeleně a kvality životního prostředí**

Udržitelný rozvoj zeleně a kvality životního prostředí z dlouhodobého hlediska je základním strategickým cílem části týkající se Plánu udržitelné zeleně města Písku. Jeho dosažení vyžaduje strategický a koncepční přístup zahrnující nejen revitalizaci stávajících veřejných prostor, ale také politiku na podporu a rozvoj zeleně na soukromých pozemcích a stanovení příslušných požadavků v rámci plánování rozvoje města a prováděných rekonstrukcí.

## 1.5 Specifické cíle

Specifické cíle podrobněji popisují a konkretizují jednotlivé strategické cíle a určují priority, na které je třeba se v rámci zlepšení situace v dané oblasti zaměřit. Podle specifických cílů se následně orientuje návrh jednotlivých opatření pro jednotlivá období s horizonty let 2040, 2050 a 2070, tj. konkrétních aktivit k realizaci vedoucích k dosažení specifického cíle. Specifické cíle jsou navrženy v souladu s metodou SMART (tj. konkrétní, měřitelné, dosažitelné, časově vymezené). Měření a hodnocení jejich dosažení bude probíhat na základě sady indikátorů uvedené v kap. 1.6.

Specifické cíle Plánu udržitelné mobility a udržitelné zeleně města Písek jsou následující (dle přiřazení ke strategickému cíli):

### SC 1 Zlepšení dostupnosti a obslužnosti ve městě

- SPC 1.1 Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské MHD**
- SPC 1.2 Podpora zavedení integrovaného dopravního systému s vytvořením přestupních uzlů pro veřejnou dopravu**
- SPC 1.3 Modernizace vozidlového parku MHD a infrastruktury pro MHD**
- SPC 1.4 Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase**

### SC 2 Rozvoj podmínek a dopravní infrastruktury pro aktivní (nemotorovou) a udržitelnou mobilitu

- SPC 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury**
- SPC 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury**
- SPC 2.3 Zvyšování prostupnosti území pro pěší a cyklisty a bezbariérovost komunikací**

### SC 3 Kvalitní veřejné prostory

- SPC 3.1 Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru**
- SPC 3.2 Oživení nábřeží řeky Otavy**

### SC 4 Podpora multimodality ve prospěch udržitelných módů dopravy

- SPC 4.1 Podpora zvýšení multimodality**
- SPC 4.2 Podpora rozvoje sdílené mobility**

### SC 5 Průjezdné a bezpečné město

- SPC 5.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě**
- SPC 5.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury**

### SC 6 Chytré plánování a řízení dopravy

- SPC 6.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)**
- SPC 6.2 Optimalizace městské logistiky**

### SC 7 Spolupráce a podpora managementu mobility

- SPC 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility**
- SPC 7.2 Zapojování veřejnosti a institucí do dopravního plánování**

**SPC 7.3 Management mobility ve veřejné správě**

## SC 8 Organizace dopravy v klidu

**SPC 8.1 Nastavení parkovací politiky a systému parkování na území města****SPC 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách****SPC 8.3 Realizace záchytných parkovišť a P+R v návaznosti na veřejnou dopravu**

## SC 9 Zlepšení životního prostředí ve městě

**SPC 9.1 Snižování negativních vlivů z dopravy****SPC 9.2 Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě**

## SC 10 Zachování a údržba krajinného rámce

**SPC 10.1 Realizace chybějící části ÚSES****SPC 10.2 Realizace protierozních opatření v okolí města****SPC 10.3 Údržba a postupná obnova přírodních lokalit a cílů v blízkosti města**

## SC 11 Budování modro-zelené infrastruktury

**SPC 11.1 Revitalizace nábrežních lokalit****SPC 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální mikroklima****SPC 11.3 Stanovení nových požadavků na zpracování dokumentací v oblasti architektonických a inženýrských služeb**

## SC 12 Udržitelný rozvoj zeleně a kvality životního prostředí

**SPC 12.1 Přijetí politiky podporující zachování/rozvoj zeleně na soukromých pozemcích****SPC 12.2 Stanovení požadavků na nový rozvoj města a uliční profily rekonstruované a nové zástavby****SPC 12.3 Revitalizace vnitrobloků a dosadby alejí****SPC 12.4 Péče a ochrana stávající zeleně s akcentem na vzrostlé stromy**

## 1.6 Indikátory pro zajištění monitoringu

V rámci zajištění monitoringu a evaluace PUM a PUZ Písek byly ke každému specifickému cíli určeny indikátory (min. jeden indikátor), na jejichž základě bude možné hodnotit jejich naplnění, případně také dopad. Monitoring a evaluace jsou nezbytnou součástí plánovacího procesu, jelikož umožňují jeho sledování a měření změn, kterých se podařilo dosáhnout na cestě ke stanovené vizi, a provádět případné úpravy tak, aby byla maximalizována celková úspěšnost naplňování plánu. Kromě toho poskytují smysluplnou zpětnou vazbu pro všechny zainteresované aktéry do PUM a PUZ Písek, která je důležitá z hlediska hodnocení efektivity realizovaných opatření vzhledem k vynaloženým finančním prostředkům.

Monitoring a evaluace naplňování specifických cílů PUM a PUZ Písek skrze implementaci navrhovaných opatření budou realizovány pomocí níže uvedených indikátorů (viz Tab. 1) ze strany Městského úřadu Písek po uplynutí jednotlivých výhledových období tak, aby mohlo dojít k případným změnám a aktualizacím a do konce posledního období bylo dosaženo naplnění všech cílů. Detailní plán monitoringu a evaluace, včetně cílových hodnot u kvantifikovatelných indikátorů pro každé sledované období a určení odpovědnosti, je přílohou samostatného dokumentu Akční plán PUM a PUZ Písek 2020–2025.

Tab. 1 Indikátory a zdroje dat pro jejich měření dle přiřazení ke specifickému a strategickému cíli

| Strategický cíl   | Specifický cíl   | Indikátory   | Zdroje dat   |
|---|--|--|--|
| SC 1. Zlepšení dostupnosti a obslužnosti ve městě veřejnou dopravou | SPC 1.1<br>Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské hromadné dopravy (MHD)         | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Podíl přepravených osob MHD</li> <li>▫ Počet nástupů v jednotlivých zastávkách</li> <li>▫ Podíl rezidentů s dostupností do 300 m (5 min) od zastávky MHD</li> <li>▫ Počet cestujících veřejnou dopravou</li> <li>▫ Cestovní rychlost a čas strávený cestováním</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Průzkum dopravního chování</li> <li>▫ Data a měření dopravce/sčítače ve vozidlech a detektory měření</li> <li>▫ Výsledky ověřené dopravním modelem</li> <li>▫ Data dopravce, výroční zprávy ČSAD AUTOBUSY ČB, a.s.</li> <li>▫ Výsledky ověřené dopravním modelem</li> </ul> |
|   | SPC 1.2 Podpora zavedení integrovaného dopravního systému s vytvořením přestupních uzlů pro veřejnou dopravu | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení integrovaného dopravního systému a návazných služeb a infrastrukturních opatření pro podporu integrovanosti veřejné dopravy</li> <li>▫ Podíl cest veřejnou dopravou</li> <li>▫ Počet obcí okresu Písek integrovaných do integrovaného dopravního systému</li> <li>▫ Počet cestujících veřejnou dopravou</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor dopravy – databáze</li> <li>▫ Statistiky IDS JK (JIKORD, s. r. o.)</li> <li>▫ Data provozovatelů VHD</li> </ul>   |
|   | SPC 1.3 Modernizace vozidlového parku MHD a infrastruktury pro MHD   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet nově pořízených vozidel v rámci vozového parku provozovatele MHD</li> <li>▫ Počet modernizovaných zázemí pro řidiče</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Databáze provozovatele MHD a odboru dopravy</li> <li>▫ Odbor dopravy</li> </ul>   |



|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet modernizovaných zastávek</li> <li>▫ Počet vybudovaných stanic k dobíjení</li> </ul>  |  |
|   | SPC 1.4 Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet realizovaných projektů podporujících komfort ve veřejné dopravě</li> <li>▫ Podíl spokojených uživatelů veřejné dopravy</li> <li>▫ Počet uživatelů webových a mobilních aplikací sloužících k vyhledání spoje</li> <li>▫ Počet cestujících veřejnou dopravou</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Data dopravce, výroční zpráva ČSAD a IDSJK</li> <li>▫ Opakovaný sociologický průzkum ohledně vnímání veřejné dopravy veřejností na území města</li> <li>▫ Statistiky a analýzy správců webových a mobilních aplikací</li> <li>▫ Průzkum dopravního chování</li> </ul> |
| <b>SC 2. Rozvoj podmínek a dopravní infrastruktury pro aktivní (nemotorovou) a udržitelnou mobilitu</b> | SPC 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Délka (v km) a počet nově vybudovaných a rekonstruovaných úseků chodníků a stezek</li> <li>▫ Délka (v km) a počet ulic nově začleněných do pěší zóny</li> <li>▫ Počet nově instalovaných informačních panelů na území města</li> <li>▫ Podíl pěších cest na celkové dělbě přepravní práce</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor dopravy a Odbor investic a rozvoje – databáze</li> <li>▫ Průzkum dopravního chování</li> </ul>  |
|   | SPC 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Délka (v km) a počet nově vybudovaných a rekonstruovaných úseků cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Počet nově realizovaných prvků doprovodné infrastruktury pro cyklisty</li> <li>▫ Počet ulic v režimu obousměrného provozu pro cyklisty a jejich délka (v km)</li> <li>▫ Podíl IAD na cestách do 3 km</li> <li>▫ Podíl cyklické dopravy na celkové dělbě přepravní práce</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor investic a rozvoje, Odbor dopravy – databáze</li> <li>▫ Průzkum dopravního chování</li> </ul>   |
|   | SPC 2.3 Zvyšování prostupnosti území pro pěší a cyklisty a bezbariérovost komunikací | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Délka (v km) a počet realizovaných bezbariérových úseků</li> <li>▫ Podíl bezbariérové infrastruktury (v km) v rámci infrastruktury na území města</li> <li>▫ Počet zřízených systémů zvukové navigace na území města</li> <li>▫ Počet realizovaných přejezdů a nových propojení lávkou</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Statistiky odboru investic a rozvoje, odbor dopravy</li> </ul>  |

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <b>SC 3. Kvalitní veřejné prostory</b>                                   | SPC 3.1 Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru           | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet revitalizovaných prostorů a realizovaných úprav na území města</li> <li>▫ Podíl rezidentů spokojených s atraktivitou a vybavením veřejného prostoru</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Městský úřad, Odbor investic a rozvoje, databáze, roční statistiky, počet prvků městského mobiliáře na území města,</li> <li>▫ Průzkum spokojenosti rezidentů města</li> </ul> |
|  | SPC 3.2 Oživení nábřeží řeky Otavy  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet revitalizovaných prostorů a realizovaných úprav v prostředí nábřeží Otavy</li> <li>▫ Spokojenost veřejnosti s veřejným prostorem nábřeží</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Městský úřad, Odbor investic a rozvoje, databáze, roční statistiky</li> <li>▫ Průzkum spokojenosti s úpravou nábřeží a kvalitou nábřežních veřejných prostorů</li> </ul>       |
| <b>SC 4. Podpora multimodality ve prospěch udržitelných módů dopravy</b> | SPC 4.1 Podpora zvýšení multimodality                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Podíl cest IAD u cest v rámci města</li> <li>▫ Podíl cest zahrnujících 2 různé druhy dopravy mimo chůzi</li> <li>▫ Distribuce času stráveného cestováním mezi z IAD na ostatní dopravní módy</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Průzkum dopravního chování</li> </ul>  |
|  | SPC 4.2 Podpora rozvoje sdílené mobility                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet uživatelů sdílené mobility</li> <li>▫ Míra využití systémů sdílené mobility</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vlastní průzkum zadáný městem</li> <li>▫ Data od provozovatelů</li> </ul>  |
| <b>SC 5. Průjezdné a bezpečné město</b>                                  | SPC 5.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet dopravních nehod s usmrcením nebo vážným zraněním na území města</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Statistiky nehodovosti Policie České republiky, statistiky Městské policie Písek</li> </ul>  |
|  | SPC 5.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Délka (v km) a počet realizovaných dopravních staveb na území města</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor investic a rozvoje, Odbor dopravy – databáze</li> </ul>  |
| <b>SC 6. Chytré plánování a řízení dopravy</b>                           | SPC 6.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení automatického systému sběru dat a navigačních systémů</li> <li>▫ Podíl dat využitých pro další projekty</li> <li>▫ Cestovní čas v době dopravní špičky a mimo ni</li> <li>▫ Průměrný čas strávený hledáním parkovacího místa</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Statistiky města Písku</li> </ul>  |
|  | SPC 6.2 Optimalizace městské logistiky                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Intenzita nákladní dopravy na komunikacích ve městě</li> <li>▫ Spokojenost provozovatelů komerčních aktivit se systémem</li> <li>▫ Počet provozovatelů zapojených do systému</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Dopravní průzkum zajištěný opatřením k zavedení systému sběru dat z dopravy</li> <li>▫ Průzkum spokojenosti</li> <li>▫ Analýza dat ekonomických subjektů</li> </ul>            |
| <b>SC 7. Spolupráce a podpora managementu mobility</b>                   | SPC 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet uskutečněných aktivit k tématu udržitelné mobility ve sledovaném období</li> <li>▫ Podíl zapojených škol</li> <li>▫ Počet dopravních nehod</li> <li>▫ Změna dělby přepravní práce ve prospěch udržitelné mobility</li> </ul>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor dopravy/nezávislý útvar pro participaci/Koordinátor udržitelné mobility – vlastní databáze</li> <li>▫ Statistika odboru školství</li> </ul>                              |

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
|  |   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Statistiky PČR a městské policie</li> <li>▫ Průzkum dopravního chování</li> </ul>  |
|  | SPC 7.2 Zapojování veřejnosti a institucí do dopravního plánování             | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet realizovaných akcí a počet zapojených jednotlivců a subjektů do každé z akce</li> <li>▫ Počet institucionálních plánů mobility</li> <li>▫ Podíl dětí a mládeže (6-14 let), které se do škol dopravují jinak než autem</li> <li>▫ Podíl cest seniorů (65+) v pracovní den jiným dopravním prostředkem než autem</li> <li>▫ Změna dělby přepravní práce ve prospěch udržitelné mobility</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor dopravy/nezávislý útvar pro participaci/Koordinátor udržitelné mobility – vlastní databáze</li> <li>▫ Statistika zaměstnavatelů (instituce a velké podniky)</li> <li>▫ Průzkum dopravního chování</li> </ul> |
|  | SPC 7.3 Management mobility ve veřejné správě                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet vzdělávacích aktivit podporujících činnost veřejné správy v oblasti udržitelné mobility</li> <li>▫ Zřízení pozice koordinátora</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor dopravy, Odbor investic a rozvoje, monitoring zajištěný koordinátorem udržitelné mobility, vlastní databáze</li> <li>▫ Schvalovací orgány města</li> </ul>   |
| <b>SC 8. Organizace dopravy v klidu</b>            | SPC 8.1 Nastavení parkovací politiky a systému parkování na území města       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet realizovaných vymezených zón v jednotlivých ulicích města a finanční objem získaný za sledované stanovené období</li> <li>▫ Počet dopravních přestupků při parkování</li> <li>▫ Podíl využití parkovacích míst (obsazenost)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor dopravy a Odbor finanční – databáze</li> <li>▫ Statistiky PČR a městské policie Písek</li> </ul>   |
|  | SPC 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet realizovaných parkovacích objektů a počet parkovacích míst ve sledovaných lokalitách</li> <li>▫ Počet dopravních přestupků při parkování</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor dopravy a Odbor investic a rozvoje – databáze, statistiky provozovatelů parkovacích domů</li> <li>▫ Statistiky Městské policie Písek</li> </ul>  |
|  | SPC 8.3 Realizace záchytných parkovišť a P+R v návaznosti na veřejnou dopravu | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet realizovaných parkovacích ploch a vyhrazených parkovacích míst</li> <li>▫ Kapacitní využití P+R</li> <li>▫ Podíl cest veřejnou dopravou</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Statistiky odboru investic a rozvoje, odbor dopravy</li> <li>▫ Statistická data provozovatele P+R</li> <li>▫ Průzkum dopravního chování</li> </ul>   |
| <b>SC 9. Zlepšení životního prostředí ve městě</b> | SPC 9.1 Snižování negativních vlivů z dopravy                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet obyv. vystavených hluku ze silniční dopravy nad 55 dB v noční době</li> <li>▫ Počet obyv. vystavených hluku ze železniční dopravy nad 55 dB v noční době</li> <li>▫ NO<sub>2</sub> – vážený průměr</li> <li>▫ PM<sub>2,5</sub> – vážený průměr</li> <li>▫ B(a)P – vážený průměr</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Hlukový model</li> <li>▫ Emisní model</li> </ul>   |

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|   | SPC 9.2 Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet podpořených projektů v oblasti elektromobility a alternativních pohonů</li> <li>▫ Počet ekologických vozidel a stanic na dobíjení</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor dopravy – databáze, analýza údajů z registru vozidel</li> </ul>                    |
| <b>SC 10 Zachování a údržba krajinného rámce</b>                    | SPC 10.1 Realizace chybějící části ÚSES   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Poměr ploch funkčních skladebných součástí ÚSES na celkovém počtu vymezeném územně plánovací dokumentací</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor výstavby a územního plánování – územně plánovací dokumentace</li> </ul>            |
|   | SPC 10.2 Realizace protierozních opatření v okolí města   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Poměr ploch funkčních opatření vycházející z návrhů protierozní infrastruktury</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor výstavby a územního plánování – územně plánovací dokumentace</li> </ul>            |
|   | SPC 10.3 Údržba a postupná obnova přírodních lokalit a cílů v blízkosti města                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet stabilizovaných přírodních lokalit a cílů v blízkosti města</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Data odboru životního prostředí</li> </ul>   |
| <b>SC 11 Budování modro-zelené infrastruktury</b>                   | SPC 11.1 Revitalizace nábřežních lokalit  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Délka revitalizovaných nábřežních lokalit</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Data odboru výstavby a územního plánování</li> </ul>                                     |
|   | SPC 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální mikroklima   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Poměr ploch veřejných prostranství a budov, na kterých jsou realizována opatření zlepšující lokální mikroklima na celkové výměře ploch veřejných prostranství a budov</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Data odboru životního prostředí</li> </ul>   |
|   | SPC 11.3 Stanovení nových požadavků na zpracování dokumentací v oblasti architektonických a inženýrských služeb | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Město vydá materiál určený zpracovatelům projektových dokumentací všech stupňů, který stanoví zásady využití technologií a prvků podporující zadržení srážkové vody a jejich svod do zeleně a zároveň zdůrazní požadavky na zapojení prvků zeleně (od nových ploch až po ochranu stávajících dřevin).</li> <li>▫ Poměr schválených/povolených dokumentací obsahujících vhodné prvky a ochranu dřevin z celkového počtu.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Úřední deska, webové stránky města; data odboru výstavby a územního plánování</li> </ul> |
| <b>SC 12 Udržitelný rozvoj zeleně a kvality životního prostředí</b> | SPC 12.1 Přijetí politiky podporující zachování/rozvoj zeleně na soukromých pozemcích                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Město vydá doporučení způsobu práce s množstvím a kvalitou zeleně na soukromých pozemcích. Proběhne osvětová kampaň zdůrazňující důležitost soukromé zeleně.</li> <li>▫ Měřitelný indikátor: landuse, vegetační index (vyhodnocené letecké nebo družicové snímání popisující změnu stavu)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Webové stránky, sociální sítě, místní média; GIS města</li> </ul>                        |
|   | SPC 12.2 Stanovení požadavků na nový rozvoj města a uliční profily rekonstruované a nové zástavby               | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Poměrné množství zeleně v plánovaných zastavěných plochách v územních studiích, územním plánu.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor výstavby a územního plánování – územně plánovací dokumentace</li> </ul>            |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | SPC 12.2 Stanovení požadavků na nový rozvoj města a uliční profily rekonstruované a nové zástavby | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Poměrné množství zeleně v plánovaných zastavěných plochách v územních studiích, územním plánu.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Odbor výstavby a územního plánování – územně plánovací dokumentace</li> </ul> |
|  | 12.3 Revitalizace vnitrobloků a dosadby alejí   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Počet revitalizovaných vnitrobloků a počet dosazených alejí</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Data odboru životního prostředí</li> </ul>                                    |
|  | SPC 12.4 Péče a ochrana stávající zeleně, s akcentem na vzrostlé velké dřeviny                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Městské služby Písek jsou pověřeny důslednou kontrolou ochrany dřevin při stavebních akcích v blízkosti dřevin.</li> <li>▫ Poměr dřevin v bezprostřední blízkosti stavebních akcí, jejichž zdravotní stav se do 3 let od realizace akce zhoršil na celkovém počtu.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Městské služby, data Odboru životního prostředí</li> </ul>                    |

## 2 NÁVRH OPATŘENÍ

## 2.1 Soubor opatření k mobilitě

Návrhy opatření vznikly na základě zjištění definovaných výzev z analytické části dokumentu, z podnětů od veřejnosti, v souladu s dokumenty města se zásobníkem připravovaných projektů a z návrhů zpracovatelského týmu PUM a PUZ města Písek. Jednotlivá opatření z oblasti mobility a zeleně byla konzultována v rámci řídicí a odborné pracovní skupiny s odbornou veřejností a byla v rámci zveřejnění připomínkována a doplňována podněty od obyvatel města prostřednictvím on-line formuláře.

### 2.1.1 Pěší doprava

|   |   |
|---|---|
| <b>P1 Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</b>   |   |
| Písek je městem krátkých vzdáleností, a proto je vysoce prioritní se starat o podmínky pěší dopravy jakožto nejpřirozenějšího lidského pohybu. Prohlubování tohoto konceptu, který si klade za cíl pěší dostupnost a pestrost institucí a služeb každodenních potřeb (občanské vybavenosti), vyžaduje kromě prostorové blízkosti jednotlivých významných cílů také jejich propojení sítí kvalitní pěší infrastruktury. Modernizace stávajících a vznik nových pěších tras se musí uskutečňovat s ohledem na specifický cíl 2.3 Zvyšování prostupnosti území pro pěší a cyklisty a bezbariérovost komunikací. V rámci modernizace stávající pěší infrastruktury je potřebné sjednotit povrchy chodníků a zajistit bezbariérovost povrchů, včetně odstranění bariér na chodnicích a na veřejných prostranstvích, realizovat bezbariérové páteřní pěší trasy s napojením na bezbariérový přístup do center veřejných služeb. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury<br>2.3 Zvyšování prostupnosti území pro pěší a cyklisty a bezbariérovost komunikací  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Rozšíření pěších zón v historickém centru města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu k nim</li> <li>▫ Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení</li> <li>▫ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</li> <li>▫ Realizace pravolevých propojení pro pěší a cyklisty přes řeku Otavu</li> <li>▫ Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20</li> <li>▫ Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</li> <li>▫ Zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty u tzv. severního obchvatu</li> <li>▫ Realizace propojení Sedláčkova-Táborská severně od stanice Písek-město</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050  |
| <b>P2 Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</b>   |   |
| Mnohaleté systematické upřednostňování automobilové dopravy zásadní měrou proměnilo tvář města. Písek není výjimkou. Aby došlo k narovnání podmínek směrem k udržitelným módům dopravy a lidé,  |   |

|  |   |
|--|---|
| <p>kteří z jakéhokoli důvodu nevyužívají automobil, dostali adekvátní prostor v ulicích pro pohodlnou a bezpečnou chůzi, bude v některých případech nutné přistoupit k úpravám uličních profilů pro rozšíření chodníků.</p> <p>Takové změny mohou na některých místech zasáhnout do počtu parkovacích míst nebo do šířky komunikace pro motorovou dopravu. V konečném důsledku a z dlouhodobého hlediska toto opatření zklidní dopravu, čímž se také sníží množství emisí z dopravy, dojde ke zatraktivnění ulic pro pobyt venku a k motivaci občanů k pěší dopravě.</p>   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Rozšíření pěších zón v historickém centru města</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>P3 Humanizace páteřních tras v širším centru města</b>  |   |
| <p>Páteřní trasy v širším centru města (Harantova, Budovcova, Budějovická, Pražská, Nádražní), které mají dnes spíše podobu dopravních tepen pro motorovou dopravu, jsou také přirozenými, intuitivními cestami pro chodce. Jako takové by si zasloužily postupnou humanizaci, zklidnění dopravy, doplnění mobiliáře a zeleně, oživení uličního parteru apod. proto, aby město patřilo více svým obyvatelům a návštěvníkům a méně prostorově náročným automobilům. Takové kroky by jednak zlepšily a narovnal podmínky pro pěší dopravu, ale také zvýšily kvalitu života osob, které v lokalitách u vytižených komunikací bydlí.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</li> <li>▫ Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20</li> <li>▫ Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Realizace vodních prvků ve veřejných prostorech</li> <li>▫ Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity</li> <li>▫ Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |



|   |  |
|---|--|
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050   |
| <b>P4 Rozšíření pěších zón v historickém centru města</b>   |  |
| Opatření reaguje na skutečnost, že historické centrum vznikalo především pro potřeby a v měřítku chodců. Rozšířením pěších zón by došlo k navrácení původních funkcí náměstí (Velké, Alšovo, Havlíčkovo) a přilehlých ulic jakožto míst určených k setkávání a shromažďování. Zklidnění dopravy by přineslo také snížení hlukové zátěže a přispělo k vyšší kvalitě veřejného prostoru v nejvýznamnější a nejnavštěvovanější části města.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</li> <li>▫ Zatraktivnění centra města</li> <li>▫ Úprava parkování v historickém jádru města</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní a provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050   |
| <b>P5 Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</b>   |  |
| Opatření vychází ze Strategického plánu města Písku do roku 2025. Jeho cílem je poskytnout bezpečné pěší spojení také občanům, kteří žijí ve vzdálenějších částech města od centra tak, aby jejich cesty po městě nutně nevyžadovaly použití automobilu nebo veřejné dopravy. Kromě podpory udržitelné mobility se tímto opatřením narovnají podmínky ve prospěch osob, které z jakýchkoliv důvodů nevlastní automobil.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20</li> <li>▫ Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</li> <li>▫ Zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty u tzv. severního obchvatu</li> <li>▫ Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní a provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>P6 Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</b>   |  |
| Kromě obecného požadavku na podporu udržitelných forem dopravy je toto opatření také v souladu s cíli multimodality (tj. kombinování různých dopravních módů). Poskytnutí bezpečné pěší infrastruktury je nezbytné pro motivaci občanů k chůzi jakožto způsobu městské mobility. Z tohoto důvodu je vhodné zajistit v rámci infrastruktury pro pěší dopravu bezpečné přecházení komunikací, odstranění bariér, umístění vodorovného i svislého značení, odstraňování nerovností a dalších závad povrchů infrastruktury a jejich údržbu v zimním období. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> </ul>   |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Doplnění informačních panelů a navigačního značení pro důležité cíle ve městě</li> <li>▫ Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu k nim</li> <li>▫ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</li> <li>▫ Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20</li> <li>▫ Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</li> <li>▫ Realizace propojení Sedláčkova–Táborská severně od stanice Písek–město</li> <li>▫ Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní a provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>P7 Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</b>   |   |
| <p>Opatření cílí na zvýšení bezpečnosti na pěších trasách do škol i k cílům volnočasových aktivit dětí a mládeže jakožto specifické skupiny obyvatel města. Děti, které se po městě pohybují samostatně, jsou v mnoha ohledech zranitelnými účastníky silničního provozu. Ať už je to např. jejich nižší vzrůst, kvůli němuž je mohou řidiči a řidičky spíše přehlédnout, anebo neúplná znalost dopravních předpisů. Pro zachování a podporu svobodného a samostatného pohybu dětí a mládeže po městě je nutné přistoupit ke krokům, které zajistí jejich větší bezpečnost.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</li> <li>▫ Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných forem dopravy pro cesty do/ze školy</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní a provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>P8 Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</b>  |   |
| <p>Opatření cílí na zkvalitnění pěších tras k nákupním centrům, která jsou v současných podmínkách dostupná především individuální automobilovou dopravou. Přestože se nynější obchodní centra nachází spíše v okrajových částech Písku, jsou v blízkosti obytných území včetně rozvojových lokalit se stejným účelem. Bezpečné pěší trasy tak mohou obyvatele motivovat k omezení cest automobily za každodenními nákupy.</p>  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> </ul>  |

|   |  |
|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Doplnění informačních panelů a navigačního značení pro důležité cíle ve městě</li> <li>▫ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</li> <li>▫ Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20</li> <li>▫ Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</li> <li>▫ Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul>                                   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní a provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050   |
| <b>P9 Doplnění informačních panelů a navigačního značení pro důležité cíle ve městě</b>   |  |
| Systematické navigační značení v rámci celého města přispívá k větší informovanosti a snazší orientaci v prostoru jak občanů, tak především návštěvníků města Písku.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení</li> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050   |
| <b>P10 Realizace značených hipostezeček ve vybraných lokalitách</b>   |  |
| Opatření reaguje na dlouholetou tradici píseckého hřebčince a specifických potřeb, které tato aktivita pro svůj provoz vyžaduje. Vznik oddělených hipostezeček by přispěl k vyšší bezpečnosti různých účastníků provozu (předcházení střetům např. chodců s jezdci na koních).  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050   |
| <b>P11 Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</b>  |  |
| Problematice bezbariérového veřejného prostoru v Písku se věnoval již Audit bezbariérovosti, na který navazuje Generel bezbariérových tras, dopravy a přístupnosti objektů (oba 2010). S ohledem na stáří obou dokumentů je vhodné provést revizi předchozích zjištění a vytvořit novou aktuální studii, na jejímž základě by byly odstraněny stávající bariéry v prostoru, které znepříjemňují život především uživatelům invalidních vozíků a jinak fyzicky znevýhodněným osobám. Součástí opatření pro bezbariérovost prostoru je také realizace bezbariérových páteřních pěších tras a odstranění bariér u veřejných budov. Apel na bezbariérovost pomáhá nejen hendikepovaným osobám (ať už dočasně kvůli zranění, nebo trvale), ale je ku prospěchu také lidem staršího věku, rodičům s kočárky či mladším dětem. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu k nim</li> <li>▫ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</li> </ul> |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20</li> <li>▫ Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</li> <li>▫ Zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty u tzv. severního obchvatu</li> <li>▫ Realizace propojení Sedláčkova-Táborská severně od stanice Písek-město</li> <li>▫ Zlepšení informovanosti o možnostech bezbariérového pohybu ve městě</li> <li>▫ Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050  |
| <b>P12 Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu k nim</b>  |   |
| Pro skutečně bezbariérovou městskou mobilitu je nutné se zaměřit nejen na jednotlivé druhy dopravy izolovaně, ale také na jejich návaznosti. To platí i u veřejné hromadné dopravy, kdy je nutné zajistit k jednotlivým zastávkám jak bezbariérový přístup, tak i nástup do prostředků veřejné hromadné dopravy tak, aby z jejího užívání nebyli vyloučeny žádné skupiny obyvatel.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</li> <li>▫ Zřízení zastávek v nově obsluhovaných lokalitách</li> <li>▫ Zlepšení informovanosti o možnostech bezbariérového pohybu ve městě</li> <li>▫ Revitalizace okolí míst zastávek veřejné dopravy a úprava veřejných prostor před přestupními uzly</li> <li>▫ Revitalizace okolí míst zastávek veřejné dopravy a úprava veřejných prostor před přestupními uzly</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050  |
| <b>P13 Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení</b>   |   |
| Bezbariérové turistické trasy hodnotí Generel současného stavu turistických cest v Písku a jeho okolí z roku 2013. Odstranění nedostatků na již existujících turistických trasách a rozvoj dalších bezbariérových turistických tras včetně značení může rozvinout další segment turismu a oblíbenou lokalitu Písku a přilehlého okolí ztraktivnit také pro fyzicky znevýhodněné návštěvníky. Úprava a rozvoj turistických tras podpoří bezemisní turistiku a využití turistického potenciálu Písku a jeho okolí v oblasti. Současně narovná podmínky pro skupiny obyvatel se specifickými potřebami a díky nově oslovené skupině potenciálních turistů může přispět ke zvýšení zisků z cestovního ruchu. Opatření cílí na další využití potenciálu přírodního bohatství v blízkosti Písku v oblasti bezemisního turismu a rekreace. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Doplnění informačních panelů a navigačního značení pro důležité cíle ve městě</li> <li>▫ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</li> <li>▫ Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20</li> <li>▫ Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</li> <li>▫ Zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty u tzv. severního obchvatu</li> <li>▫ Realizace propojení Sedláčkova-Táborská severně od stanice Písek-město</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050  |

|  |   |
|--|---|
| <b>P14 Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</b>   |   |
| Vstřícné a bezpečné město pro všechny myslí také na obyvatele a návštěvníky se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru. Aby pro ně byl pohyb po Písku méně komplikovaný, je žádoucí přistoupit k opatření na zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace (např. signalizační zvuková zařízení pro nevidomé).  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu k nim</li> <li>▫ Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení</li> <li>▫ Zlepšení informovanosti o možnostech bezbariérového pohybu ve městě</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>P15 Realizace pravolevých propojení pro pěší a cyklisty přes řeku Otavu</b>   |   |
| Přestože je řeka Otava významným přírodním prvkem, kolem něhož se zformovalo celé město Písek, je zároveň také přirozenou linií bariérou. Pro zajištění vyšší prostupnosti území celého města, tedy také částí na obou březích Otavy, je nutné udržovat již existující lávky v dobrém technickém, a tedy provozuschopném stavu. Přistoupí-li se k zásadním změnám v koncepci otavských nábřeží, bude v této spojitosti vhodné realizovat také nové lávky pro pěší a cyklisty.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Rekonstrukce stávajících propojení přes řeku</li> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>P16 Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20</b>  |   |
| Kromě přirozené linií bariéry musí chodci a cyklisté zdolávat také umělé bariéry v podobě dopravních staveb. Jednou z nich je komunikace I/20, která si žádá snadnější překonání na několika místech. Návrh konkrétního řešení pěšího přemostění v rozvojové lokalitě tzv. Pražské brány (Žižkových kasáren) nabízí již zpracovaná architektonická studie, která přichází hned se dvěma místy mimoúrovňového propojení pro chodce. Jednu stavbu situuje mezi střední zemědělskou školou, domov seniorů a plánovaný nový plavecký stadion a sportovní halu na straně Pražského Předměstí a k lesnické škole na straně Václavského Předměstí. Druhá stavba je navržena severněji v návaznosti na plánované parkovací domy. Zvláštní pozornost si zaslouží také velká rozvojová území Hradiště, Nad Cihelnou a Putimská Vysoká, kdy je vhodné, aby mezi těmito lokalitami vzniklo minimálně jedno další propojení, a to u hlavního nádraží, pro lepší dostupnost jak centra města, tak uzlů veřejné hromadné dopravy. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> </ul>   |

|  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení</li> <li>▫ Revitalizace Žižkových kasáren</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>P17 Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</b>  |   |
| <p>Pískem vedou hned dvě železniční tratě, a to č. 200 (Beroun-Písek) takřka kopírující I/20 a trať č. 201 (Tábor-Ražice). V současné době je na několika místech možné jejich úrovně překonání pěšky či na jízdním kole, avšak na přejezdech přes trať chybí jakékoliv zabezpečovací zařízení. Opatření tak cílí na zvýšení bezpečnosti právě u železničních přejezdů, avšak při zachování prostupnosti území, buď v podobě úrovně křížení se světelným a mechanickým zabezpečovacím zařízením, anebo mimoúrovňové.</p> <p>V rámci bezpečného křížení s tratí na páteřních pěších a cyklistických trasách spojující Budějovické předměstí s centrem města se jedná se o křížení pěších a cyklistů s železniční tratí č. 201 v úseku: ul. 17. listopadu – ul. Václava Kršky, Rokycanova – ul. Na Trubách, ul. Šobrova. Návrh konkrétního řešení pěšího přemostění v rozvojové lokalitě tzv. Pražské brány (Žižkových kasáren) nabízí již zpracovaná architektonická studie, která přichází hned se dvěma místy mimoúrovňového propojení pro chodce. Jednu stavbu situuje mezi střední zemědělskou školou, domov seniorů a plánovaný nový plavecký stadion a sportovní halu na straně Pražského Předměstí a k lesnické škole na straně Václavského Předměstí. Druhá stavba je navržena severněji v návaznosti na plánované parkovací domy. Zvláštní pozornost si zaslouží také velká rozvojová území Hradiště, Nad Cihelnou a Putimská Vysoká, kdy je vhodné, aby mezi těmito lokalitami vzniklo minimálně jedno další propojení, a to ideálně u hlavního nádraží pro lepší dostupnost jak centra města, tak uzlů veřejné hromadné dopravy.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení</li> <li>▫ Realizace propojení Sedláčkova-Táborská severně od stanice Písek-město</li> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Revitalizace Žižkových kasáren</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>P18 Zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty u tzv. severního obchvatu</b>  |   |
| <p>Plánovaný severní obchvat města Písku, který by ulevil centrální části města od motorové dopravy směřující na Tábor, se může stát další potenciální bariérou pro nemotorové způsoby dopravy. Při jeho plánování je tedy nutné učinit taková opatření, která zajistí zachování prostupnosti území pro pěší i cyklisty.</p>   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení</li> <li>▫ Realizace severního obchvatu dle územního plánu</li> <li>▫ Realizace přeložky silnice III/02025</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070   |
| <b>P19 Realizace propojení Sedláčkova-Táborská severně od stanice Písek-město</b>  |  |
| <p>Opatření zahrnuje vytvoření prověřovací studie chráněného bezbariérového pěšího a cyklistického propojení mezi ulicí Sedláčkova (resp. Za Pazdernou/za stanicí Písek-město) a Táborskou včetně návaznosti přes silnici I/29 a železniční trať č. 200. Součástí záměru je i nutná koordinace a projektová připravenost se záměrem SŽDC pro realizaci propojení přes železniční trať, které je navrženo v lokalitě za stanicí Písek-město v místě křížení ulic Za Pazdernou a Sedláčkova. Prostor přes kolejiště bude pravděpodobně řešen lávkou s rampami.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší dopravní infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení</li> <li>▫ Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</li> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní a organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |

## 2.1.2 Cyklistická doprava

|  |  |
|--|--|
| <b>C1 Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</b>  |  |
| <p>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.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Podpora systematického zavádění cykloobousměrek</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</li> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Úprava povrchů v historickém centru pro pohodlnou a bezpečnou jízdu na kole</li> <li>▫ Realizace pravolevých propojení pro pěší a cyklisty přes řeku Otavu</li> <li>▫ Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2070   |
| <b>C2 Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</b>  |  |
| <p>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.</p>   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>C3 Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</b>  |  |
| <p>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 projevat 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 lokalitě.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření</li> </ul>  |



|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040 – Ul. Strakonická-Burketova-Čelakovského, Ul. Pražská, Semice, Průmyslová zóna Sever, Nový Dvůr, Budějovické Předměstí<br>2070 – Hradiště, Putimská Vysoká  |
| <b>a. Ulice Strakonická-Burketova-Čelakovského</b>   |  |
| 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). |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>b. Ulice Pražská</b>  |  |
| 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.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>c. Semice</b>  |  |
| 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.). |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |

|  |  |
|--|--|
| <b>d. Hradiště</b>   |  |
| 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.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070   |
| <b>e. Putimská Vysoká</b>  |  |
| 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. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> </ul>   |

|   |  |
|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2070   |
| <b>f. Průmyslová zóna Sever</b>   |  |
| <p>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.</p>   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>g. Nový Dvůr</b>   |  |
| <p>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).</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> </ul>  |

|   |  |
|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>h. Budějovické Předměstí</b>   |  |
| <p>Této 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.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>C4 Podpora spolupráce s okolními obcemi na realizaci přeshraničních cykloopatření</b>  |  |
| <p>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 – cyklodopravu, která bude motivovat</p>   |  |

|  |  |
|--|--|
| <p>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.</p> <p>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.</p>  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní, organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>C5 Podpora systematického zavádění cykloobousměrek</b>  |  |
| <p>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.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Realizace jednosměrných ulic na vytípaných úsecích komunikační sítě</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>C6 Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</b>   |  |
| <p>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.</p>   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Podpora systematického zavádění cykloobousměrek</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, odpočívky u křižovatek, servisní místa, přístřešky, odpočívky...)</li> </ul>   |

|  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových</li> <li>▫ zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogeneralem</li> <li>▫ Revitalizace Žižkových kasáren</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní, provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070  |
| <b>C7 Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</b>   |   |
| <p>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.</p>  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Podpora systematického zavádění cykloobousměrek</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</li> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, odpočívky u křižovatek, servisní místa, přístřešky, odpočívky...)</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogeneralem</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>C8 Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</b>  |   |
| <p>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 přináší ekonomický profit.</p> <p>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).</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> </ul>   |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, odpočívky u křižovatek, servisní místa, přístřešky, odpočívky...)</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogeneralem</li> <li>▫ Úprava povrchů v historickém centru pro pohodlnou a bezpečnou jízdu na kole</li> <li>▫ Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</li> <li>▫ Podpora sdílení kol</li> <li>▫ Podpora bezemisní turistiky</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní, organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>C9 Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, odpočívky u křižovatek, servisní místa, přístřešky, odpočívky...)</b>  |   |
| <p>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 stánků 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.</p>  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</li> <li>▫ Realizace zabezpečených stání pro kola u školských zařízení a městských institucí</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogeneralem</li> <li>▫ Zajištění včasné zimní údržby cyklistických a pěších tras (a to i prioritně před údržbou vozovek)</li> <li>▫ Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</li> <li>▫ Podpora sdílení kol</li> <li>▫ Možnost zavedení přepravy jízdních kol v rámci veřejné dopravy</li> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>C10 Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</b>   |   |
| <p>Realizace páteřních bezpečných cyklistických a pěších tras do škol v rámci spádových území je spolu s plošným zklidňováním 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.</p> <p>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</p> |   |



|  |  |
|--|--|
| 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.).  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Podpora systematického zavádění cykloobousměrek</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace zabezpečených stání pro kola u školských zařízení a městských institucí</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných forem dopravy pro cesty do/ze školy</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>C11 Realizace zabezpečených stání pro kola u školských zařízení a městských institucí</b>   |  |
| <p>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.</p> <p>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).</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Realizace stanovišť pro dopravní prostředky sdílené mobility</li> <li>▫ Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných forem dopravy pro cesty do/ze školy</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>C12 Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</b>   |  |
| <p>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.</p>  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> </ul>  |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogeneralem</li> <li>▫ Úprava povrchů v historickém centru pro pohodlnou a bezpečnou jízdu na kole</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2070  |
| <b>C13 Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</b>   |   |
| <p>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.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Podpora systematického zavádění cykloobousměrek</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>C14 Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</b>  |   |
| <p>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.</p>   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Podpora systematického zavádění cykloobousměrek</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> </ul>  |

|   |  |
|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní, organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050   |
| <b>C15 Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</b>  |  |
| <p>Platná návrhová část Cyklogenerelu města Písku z roku 2018 obsahuje specifikovanou sadu opatření pro chráněná propojení, cykloobousměrky, integrační opatření a řešení křižovatek a křížení, cyklodopravy 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.</p>  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Podpora systematického zavádění cykloobousměrek</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> <li>▫ Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</li> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace zabezpečených stání pro kola u školských zařízení a městských institucí</li> <li>▫ Úprava povrchů v historickém centru pro pohodlnou a bezpečnou jízdu na kole</li> <li>▫ Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní, provozní, organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050   |
| <b>C16 Úprava povrchů v historickém centru pro pohodlnou a bezpečnou jízdu na kole</b>  |  |
| <p>Celoplošné historické povrchy komunikací znamenají výrazně vyšší zátěž pro kola (odolnost vůči otřesům), bezpečnost (ovladatelnost kola, rizika uvíznutí v mezerách mezi kostkami, sklouznutí, nebezpečí manévrů apod.), a tedy nižší dostupnost pro cyklodopravu 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).</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> <li>▫ Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</li> <li>▫ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Zatraktivnění centra města</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |

|  |   |
|--|---|
| <b>C17 Zajištění včasné zimní údržby cyklistických a pěších tras (a to i prioritně před údržbou vozovek)</b>   |   |
| 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.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>C18 Pořízení služebních jízdních kol/koloběžek pro potřeby města a městem zřizované organizace a společnosti (např. technické služby, městská policie...)</b>   |   |
| <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Pro rychlejší než pěší přesuny mezi jednotlivými budovami městského úřadu mohou jeho zaměstnancům stejně sloužit také koloběžky.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Podpora sdílení kol</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní, organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>C19 Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury</b>   |   |
| 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.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury<br>4.2 Optimalizace městské logistiky   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Podpora sdílení kol</li> <li>▫ Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování</li> <li>▫ Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky</li> <li>▫ Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, jízdních kol či koloběžek</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní, provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>C20 Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</b>   |   |
| 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 nejvhodnější 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.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</li> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem</li> <li>▫ Podpora sdílení kol</li> <li>▫ Realizace stanic pro dopravní prostředky sdílené mobility</li> <li>▫ Revitalizace okolí míst zastávek veřejné dopravy a úprava veřejných prostor před přestupními uzly</li> <li>▫ Zřizování záchytných parkovišť typu P+R, B+R a zřizování K+R</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>C21 Podpora sdílení kol</b>   |   |
| <p>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.</p> <p>Kromě návštěvníků a obyvatel mohou služeb sdílených kol využívat také zaměstnanci městských a dalších institucí pro přesuny po městě v rámci svojí pracovní agendy.</p> <p>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 cyklo dopravu 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.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.2 Modernizace a rozvoj cyklistické infrastruktury<br>2.4 Podpora rozvoje sdílené mobility   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</li> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Pořízení služebních jízdních kol/koloběžek pro potřeby města a městem zřizované organizace a společnosti (např. technické služby, městská policie...)</li> <li>▫ Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Umístění cyklostanovišť a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</li> <li>▫ Realizace platformy e-občana sdružující služby institucí a informace o mobilitě</li> <li>▫ Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, jízdních kol či koloběžek</li> <li>▫ Rozvoj služeb v rámci Písecké karty</li> <li>▫ Realizace stanovišť pro dopravní prostředky sdílené mobility</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní, provozní, organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |

## 2.1.3 Motorová doprava

|   |  |
|---|--|
| <b>M1 Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</b>   |  |
| <p>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.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | <p>4.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)<br/> 4.2 Optimalizace městské logistiky<br/> 1.4 Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase<br/> 3.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě</p>  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace platformy e-občana sdružující služby institucí a informace o mobilitě</li> <li>▫ Modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti a vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce</li> <li>▫ Využití navigačních systémů pro optimální plánování svozu odpadu</li> <li>▫ Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování</li> <li>▫ Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města</li> <li>▫ Modernizace systému trasování linek</li> <li>▫ Úprava časových poloh jednotlivých spojů v návaznosti na cíle a potřeby přepravy v území</li> <li>▫ Vzájemná doplňkovost spojů MHD a VHD s ohledem na obslužnost území města</li> <li>▫ Vytvoření informačního systému s odjezdy spojů veřejné dopravy v reálném čase</li> <li>▫ Rozvoj inteligentního navigačního parkovacího systému</li> <li>▫ Dynamické řízení světelných křižovatek</li> <li>▫ Optimální propojení jednotlivých služeb veřejné dopravy s aplikacemi pro chytré telefony</li> <li>▫ Školení typu Eco-driving</li> <li>▫ Dynamické řízení světelných křižovatek</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>M2 Realizace platformy e-občana sdružující služby institucí a informace o mobilitě</b>   |  |
| <p>Jedná se o zavedení nové mobilní a webové aplikace, která občanům nabídne možnost vyřídit 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</p>   |  |

|  |  |
|--|--|
| 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.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4 Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase<br>4.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> <li>▫ Podpora sdílení osobních automobilů</li> <li>▫ Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, včetně jízdních kol či koloběžek</li> <li>▫ Podpora sdílení kol</li> <li>▫ Vytvoření informačního systému s odjezdy spojů veřejné dopravy v reálném čase</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>M3 Podpora sdílení osobních automobilů</b>  |  |
| <p>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 nízkemisním 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.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.3 Podpora rozvoje sdílené mobility<br>7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy<br>7.2 Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, jízdních kol či koloběžek</li> <li>▫ Realizace platformy e-občana sdružující služby institucí a informace o mobilitě</li> <li>▫ Realizace stání pro dopravní prostředky sdílené mobility</li> <li>▫ Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách</li> <li>▫ Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách</li> <li>▫ Zřízení záchytných parkovišť typu P+R, B+R a zřízení K+R</li> <li>▫ Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě</li> <li>▫ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu</li> <li>▫ Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070   |
| <b>M4 Modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti a vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti</b>   |  |
| <p>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 mobiliárem a zelení) pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti v dopravě. Hlavním kritériem je bezpečnost chodců a cyklistů a bezkolizní křížení mezi jednotlivými módy dopravy.</p> <p>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.</p>  |  |

|   |  |
|---|--|
| <p>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.</p>  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | <p>3.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě<br/> 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury<br/> 4.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)</p>  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce</li> <li>▫ Úprava koridoru silnice I/20 s navýšením mimoúrovňových křížení s místními komunikacemi</li> <li>▫ Revitalizace prostoru křižovatky Hradišťská x Švantlova</li> <li>▫ Revitalizace prostoru křižovatky O. Jeremiáše x J. Malého x J. Srnky</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>M5 Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</b>  |  |
| <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastruktuře je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | <p>3.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě<br/> 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury<br/> 4.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)</p>  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> <li>▫ Modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti a vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti</li> <li>▫ Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě</li> <li>▫ Úprava koridoru silnice I/20 s navýšením mimoúrovňových křížení s místními komunikacemi</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |



| <b>M6 Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce</b>   |  |
|--|--|
| <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Důležitá je také vhodně dimenzovaná kapacita jednotlivých křižovatek, aby se netvořily kongesce na ramenech křižovatek. Křižovatky by měly být řešeny tak, aby se nejednalo o zbytečně rozsáhlé plochy asfaltu v městské zástavbě. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, 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.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 3.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě<br>3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury<br>4.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)<br>2.1 Modernizace a rozvoj pěší infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> <li>▫ Modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti a vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>M7 Rozvoj obytných zón a zón 30</b>   |  |
| <p>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.</p>   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 3.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> </ul>  |

|  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>M8 Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</b>   |   |
| <p>Zklidňování dopravy je v současné době standardním opatřením pro podporu udržitelné městské mobility a jako takové je i jednou z priorit PUM a PUZ Písek. Především v hustě zalidněných oblastech je třeba zajistit, aby byly řidiči dodržovány zákonné rychlostní limity a v problematických lokalitách podpořit zklidnění dopravy vhodnými opatřeními a tím zvýšit 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. Opatření zklidnění komunikační sítě bude realizována ve dvou etapách – první etapa (do roku 2025) bude zaměřena na sídliště a hustě zabydlené části města, ve druhé etapě budou realizována zklidňující opatření v centru a v dalších lokalitách.</p> <p>M8a Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti (1. etapa) – sídliště a hustě zabydlené části města</p> <p>M8b Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti (1. etapa) – centrum a další lokality</p> <p>Typovými zklidňujícími opatřeními mohou být:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; bodová opatření – na jednom konkrétním místě na pozemní komunikaci,</li> <li>&gt; úseková opatření – omezení v daném úseku vozovky,</li> <li>&gt; plošná opatření – zavedená na vybraném území obce.</li> </ul> <p>Typovými příklady fyzických zpomalovacích prvků jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; zpomalovací prahy,</li> <li>&gt; zpomalovací polštáře,</li> <li>&gt; vyvýšené plochy,</li> <li>&gt; miniokružní křižovatky,</li> <li>&gt; změny trasy (vychýlení) jízdního pruhu,</li> <li>&gt; ostrůvky ve středu komunikací,</li> <li>&gt; vysazené plochy či jiná zúžení vozovky.</li> </ul> <p>Typickými příklady psychologických zpomalovacích prvků jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; svislé a vodorovné dopravní značení,</li> <li>&gt; informativní radary či figuríny policistů,</li> <li>&gt; světelná signalizační zařízení reagující na rychlost příjezdějícího vozidla,</li> <li>&gt; vyhrazené jízdní pruhy,</li> <li>&gt; piktogramové koridory pro cyklisty,</li> <li>&gt; optické brzdy,</li> <li>&gt; změna barvy nebo materiálu povrchu vozovky,</li> <li>&gt; střídání světla a stínu,</li> <li>&gt; diody v přechodech pro chodce.</li> </ul> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 3.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> </ul> |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras k obchodním centrům</li> <li>▫ Zjednosměrnění ulice Otavská</li> <li>▫ Reorganizace dopravy v ulici Rokycanova, Roháčova, Rašínova, Holečkova, B. Němcové, Legionářská</li> <li>▫ Zjednosměrnění propojky mezi ulicemi Dr. M. Horákové a 17. listopadu</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. Dr. M. Horákové</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. 17. listopadu</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. Sadová</li> <li>▫ Zjednosměrnění ulic v lokalitě Budějovické Předměstí</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>M9 Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě</b>   |   |
| <p>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.</p>  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Zjednosměrnění ulice Otavská</li> <li>▫ Reorganizace dopravy v ulici Rokycanova, Roháčova, Rašínova, Holečkova, B. Němcové, Legionářská</li> <li>▫ Zjednosměrnění propojky mezi ulicemi Dr. M. Horákové a 17. listopadu</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. Dr. M. Horákové</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. 17. listopadu</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. Sadová</li> <li>▫ Zjednosměrnění ulic v lokalitě Budějovické Předměstí</li> <li>▫ Podpora systematického zavádění cykloobousměrek</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>M10 Úprava koridoru silnice I/20 s navýšením mimoúrovňových křížení s místními komunikacemi</b>  |   |
| <p>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 úrovnňového 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.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě   |

|   |   |
|---|---|
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti a vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti</li> <li>▫ Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti</li> <li>▫ Výstavba protihlukových stěn podél vybraných komunikací</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>M11 Realizace severního obchvatu dle územního plánu</b>  |   |
| <p>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.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty u tzv. severního obchvatu</li> <li>▫ Realizace přeložky silnice III/02025</li> <li>▫ Výstavba protihlukových stěn podél vybraných komunikací</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2070  |
| <b>M12 Dopravní napojení Žižkových kasáren na stávající dopravní infrastrukturu</b>   |   |
| <p>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).</p>   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Revitalizace Žižkových kasáren  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>M13 Rekonstrukce stávajících komunikací a dostavba sítě v souladu s územním plánem a jeho aktualizacemi</b>  |   |
| <p>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.</p>   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace přeložky silnice II/140</li> <li>▫ Výstavba místní komunikace spojující ČOV se silnicí III/02024</li> <li>▫ Přeložení silnice III/1401 mimo obytnou zástavbu Hradiště a mimoúrovňově křížení trati č. 200</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2070  |

|   |  |
|---|--|
| <b>M14 Vybudování sjezdů na silnici I/20 pro zlepšení dostupnosti města ze směru od Prahy/Plzně</b>   |  |
| 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). |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | -  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>M15 Podpora výstavby D3 a D4 jako klíčových komunikací</b>   |  |
| 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.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | -  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>M16 Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby</b>  |  |
| 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.  |  |
| M16a Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Pražské Předměstí)  |  |
| M16b Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Budějovické Předměstí)  |  |
| M16c Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Václavské Předměstí)  |  |
| M16d Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Hradiště)   |  |
| M16e Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (sídlíště Jih)   |  |
| M16f Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Purkratice)   |  |
| M16g Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Putimská Vysoká)  |  |
| M16h Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Semice)   |  |
| M16ch Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Smrkovice)   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | -  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040 – Pražské Předměstí, Václavské Předměstí (I.), Hradiště (I.), sídlíště Jih, Purkratice, Putimská Vysoká (I.), Semice, Smrkovice<br>2050 – Budějovické Předměstí<br>2070 – Václavské Předměstí (II.), Hradiště (II.), Putimská Vysoká (II.), |
| <b>M17 Realizace přeložky silnice II/140</b>  |  |
| 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.   |  |

|   |  |
|---|--|
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury<br>7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Přeložení silnice III/1401 mimo obytnou zástavbu Hradiště a mimoúrovňové křížení trati č. 200  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2070   |
| <b>M18 Realizace přeložky silnice III/02025</b>   |  |
| 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.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Realizace severního obchvatu dle územního plánu<br>▫ Zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty u tzv. severního obchvatu                                    |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2070   |
| <b>M19 Výstavba místní komunikace spojující ČOV se silnicí III/02024</b>  |  |
| 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.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury<br>7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Rekonstrukce stávajících komunikací a dostavba sítě v souladu s územním plánem a jeho aktualizacemi<br>▫ Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050   |
| <b>M20 Přeložení silnice III/1401 mimo obytnou zástavbu Hradiště a mimoúrovňové křížení trati č. 200</b>  |  |
| 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 Hradišťská. 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.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 3.2 Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Rekonstrukce stávajících komunikací a dostavba sítě v souladu s územním plánem a jeho aktualizacemi  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2070   |
| <b>M21 Využití navigačních systémů pro optimální plánování svozu odpadu</b>   |  |
| 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 nejnepěšších. |  |

|   |   |
|---|---|
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 4.2 Optimalizace městské logistiky<br>4.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)<br>7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> <li>▫ Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2070  |
| <b>M22 Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování</b>  |   |
| <p>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 stakeholdeři – 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.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 4.2 Optimalizace městské logistiky<br>4.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)<br>7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> <li>▫ Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města</li> <li>▫ Rozšíření zón omezení vjezdu nákladních vozidel podle hmotnosti</li> <li>▫ Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury</li> </ul>        |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050  |
| <b>M23 Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města</b>  |   |
| <p>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.</p>  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 4.2 Optimalizace městské logistiky<br>4.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)<br>7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> <li>▫ Využití navigačních systémů pro optimální plánování svozu odpadu</li> <li>▫ Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování</li> <li>▫ Výstavba místní komunikace spojující ČOV se silnicí III/02024</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050  |

| <b>M24 Rozšíření zón omezení vjezdu nákladních vozidel podle hmotnosti</b>   |  |
|--|--|
| 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.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 4.2 Optimalizace městské logistiky<br>7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování</li> <li>▫ Zřízení parkovacích a odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>M25 Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky</b>  |  |
| 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.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 4.2 Optimalizace městské logistiky<br>7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy<br>7.2 Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování</li> <li>▫ Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070   |
| <b>M26 Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, včetně jízdních kol či koloběžek</b>   |  |
| 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. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 2.3 Podpora rozvoje sdílené mobility<br>7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy<br>7.2 Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Podpora sdílení osobních automobilů</li> <li>▫ Realizace platformy e-občana sdružující služby institucí a informace o mobilitě</li> <li>▫ Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Podpora sdílení kol</li> <li>▫ Realizace stanovišť pro dopravní prostředky sdílené mobility</li> <li>▫ Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách</li> <li>▫ Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách</li> <li>▫ Zřizování záchytných parkovišť typu P+R, B+R a zřizování K+R</li> </ul> |



|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě</li> <li>▫ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu</li> <li>▫ Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility</li> <li>▫ Zavedení systému pro dlouhodobé zajištění financování udržitelné mobility</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>M27 Stavební úpravy na třídě Přátelství a Smrkovické ulici</b>  |  |
| Zavedením autobusové linky MHD pro obslužnost dané lokality se zvýší nároky na průjezdnost komunikace Smrkovická a třída Přátelství. V souvislosti se zřízením dvou zastávek bude třeba stavebních úprav v podobě vybudování dvou zastávkových zálivů v bezbariérové podobě. Součástí opatření je také vymístění vozidel parkujících v uličním profilu dotčených komunikací za účelem dostatečné šířky pro průjezd autobusu. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 5.2. Modernizace a rozvoj silniční infrastruktury  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace systému trasování linek</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |

## 2.1.4 Veřejná doprava

|   |  |
|---|--|
| <b>V1 Zavedení systému sběru dat o dopravního optávce v rámci MHD</b>   |  |
| Předmětem opatření je vybavení vozidel městské hromadné dopravy systémem automatického sčítání cestujících. Jedná se o umístění senzorů do interiéru vozidel, které jsou schopny automaticky a anonymním způsobem sčítat cestující, poskytovat informace o místě a čase skutečných zastavení a tyto údaje ukládat do centrální jednotky. Systém dále disponuje analytickým nástrojem, který zohledňuje také doplňkové informace, např. počasí či pořádání velkých akcí ve městě. Sesbíraná data budou sloužit pro optimalizaci hromadné přepravy osob ve městě i okolí, především pro úpravu jízdních řádů podle skutečného využití linek, plánování nasazení vozidel, organizaci a trasování linek. Zároveň se jedná o důležité informace pro budoucí strategické dopravní plánování ve městě. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 1.1. Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské MHD  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace systému trasování linek</li> <li>▫ Zřízení systému v režimu na znamení</li> <li>▫ Úprava časových poloh jednotlivých spojů v návaznosti na cíle a potřeby přepravy v území</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | Organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>V2 Modernizace systému trasování linek</b>   |  |
| Zlepšení dopravní obslužnosti nedostatečně obsluhovaných lokalit města (východní část sídliště Jih, severní část sídliště Portyč, jižní část Budějovického předměstí a centrum města – Tylova, Komenského, Alšovo náměstí), vytvoření přestupního uzlu v centru města, zvýšení intenzity spojů (k horizontu 2040 lze využít stávající počet vozidel a jeden minibus). Pro horizonty 2050 a 2070 je třeba zahrnout obslužnost rozvojových území a zkrátit takt ve špičce na 15/30 minut. Za tímto účelem je třeba rozšířit flotilu vozidel pro MHD.  |  |
| Návrh linkového vedení MHD Písek pro výhledové horizonty 2040, 2050 a 2070 navazuje na návrh modernizace linek MHD od Smart Písek, viz Obr. 1. Představitelé Smart Písek navrhli modernizaci současného stavu linkového vedení MHD Písek s cílem zjednodušit systém MHD. Zjednodušením se myslí především redukce počtu linek, odstranění nepravidelností na spojích, zjednodušení jízdních řádů a zlepšení dopravní obslužnosti vybraných lokalit. U níže uvedených opatření se tedy předpokládá implementace konceptu modernizace linkového vedení Smart Písek do praxe. Při tvorbě opatření pro jednotlivé výhledové horizonty byla tato koncepce upravena v souvislosti s očekávaným územním rozvojem města.  |  |

Ve výhledovém roce 2040 se uvažuje, podobně jako v návrhu od Smart Písek, se stejným počtem šesti linek, viz Obr. 2. Při pohledu na počet dopravních vazeb v území, účelovost spojení a prostorové uspořádání zástavby se počet šesti linek jeví jako adekvátní. Nižší počet linek by v důsledku znamenal zvýšenou nepřehlednost jízdních řádů z důvodu vzniku nepravidelných tras jednotlivých spojů linek. Struktura sítě MHD je stále účelově navržena pro konkrétní potřeby skupiny obyvatel (žáci základních a středních škol, zaměstnanci Severní průmyslové zóny, senioři a obyvatelé vzdálenějších místních částí), což bude vždy ve městech podobné velikosti Písku těžko řešitelný problém.

Výraznějšími změnami prošlo trasování linek. Linka č. 1 je navržena ve směru Nádraží ČD - Třída Přátelství - Smrkovická - Budovcova - Nemocnice - Žižkova - Logry - (lesní hřbitov) - Na Houpačkách - KD - Dvořákova - (Žižkovy kasárny) - Čelakovského - (Nezamyslova) - Strakonická. Výchozí zastávkou pro linku č. 1 je zastávka Nádraží ČD, kde se počítá s garantovanou systémovou návazností na vlaky typu R od Prahy a Českých Budějovic. Linka dále pokračuje ve směru autobusové nádraží a sídliště Jih. Sídliště Jih linka č. 1 nově obsluhuje závkem přes jednosměrné ulice třída Přátelství a Smrkovická. Cílem této obsluhy sídliště Jih je přiblížení služeb veřejné dopravy většímu počtu obyvatel, neboť se k tomuto horizontu očekává výrazný rozvoj sídliště. Sídliště Jih zároveň představuje potenciálně největší zdrojovou oblast pro MHD, kterou nelze adekvátně obsloužit pouze zastávkou Nádražní. Linka č. 1 dále pokračuje na zastávku Budovcova, která je pro výhledové horizonty navržena jako přestupní zastávka, což obnáší stavebně-technické úpravy v podobě rozšíření zálivů a přilehlého prostoru pro dvě vozidla. Druhou zastávkou určenou pro přestup mezi linkami je zastávka Nemocnice. Linka dále kopíruje současnou trasu až do koncové zastávky Strakonická. Součástí linky jsou také tři odklony od hlavní trasy. Jedná se o závkly na lesní hřbitov, zastávku Nezamyslova a nově navrženou zastávku Žižkova kasárna, která by měla být vybudována v rámci stejnojmenného projektu.

Linka č. 2 ve směru Hradiště - Nádraží ČD - Budovcova - Nemocnice - Sedláčkova - Smetanovo nám. - Na Houpačkách - Nábřeží 1. Máje - Budovcova - Nádraží ČD - Hradiště. Hlavním účelem linky č. 2 je spojení místní části Hradiště s vlakovým/autobusovým nádražím, centrem města a nemocnicí. Oproti návrhu Smart Písek byla linka prodloužena o zastávky ve směru Sedláčkova - Smetanovo nám. - Na Houpačkách - Nábřeží 1. Máje. Linka má tedy stejnou výchozí i koncovou zastávku, zastávku Hradiště. Prodloužení linky do severní části města vedle zajištění dopravní obslužnosti celé lokality umožňuje také přestup na osobní vlaky ve stanici Písek město.

Linka č. 3 ve směru Hradiště - Hradišťská - Švantlova - Budovcova - Žižkova - Logry - Erbenova (Kollárova) - Dvořákova - Pražská - Dobešice je primárně určena pro návoz zaměstnanců do severní průmyslové zóny. Z tohoto důvodu linka záměrně obsluhuje největší centra bydlení Hradiště, sídliště Jih, sídliště Logry a okrajově i sídliště Portyč.

Podobný účel má také linka č. 4, která zajišťuje návoz zaměstnanců průmyslové zóny ze západního břehu (Václavské předměstí a sídliště Portyč) a místní části Hradiště. Linka č. 4 je trasována ve směru Hradiště - Hradišťská/Šrámkův most - Strakonická - Čelakovského - Jabloneckého - Na Pěniku - Dobešice. Linka obsluhuje sídliště Portyč závkem přes ulice Čechova, Jablonského a Topělecká.

Linka č. 5 ve směru Smrkovice - Semice - (Flekačky) - (Obchodní) - Havelkova - Za Kapličkou - Budovcova - Nádraží ČD - Pražská - Dobešice zajišťuje dopravní obslužnost místních částí Semice a Smrkovice s centrem města a průmyslovou zónou Sever. Zároveň linka zajišťuje obsluhu obchodního centra Písek na ulici Obchodní. Vybrané spoje linky obsluhují také sídlo Flekačky tak, aby byla zajištěna alespoň jejich základní dopravní obslužnost.

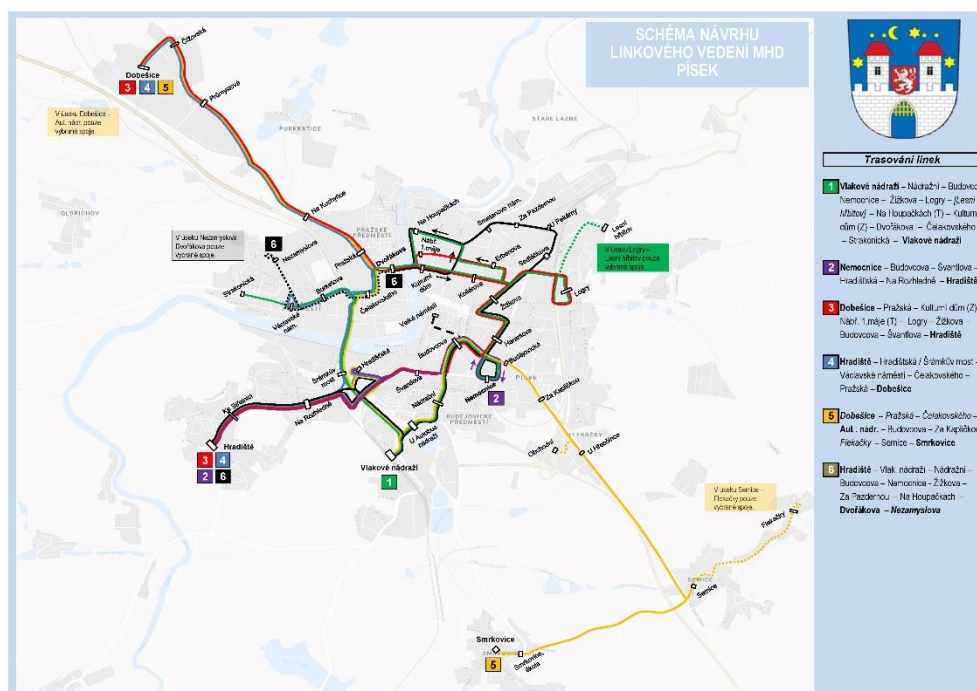
Linka č. 6 ve směru Logry - Na Trubách - Šobrova - Za Kapličkou - Nemocnice - Budovcova - Alšovo nám. - Tylova - Dvořákova - Jabloneckého - Na Pěniku je navržena pro provoz minibusu na ekologický pohon, což umožní obsluhu historického centra města. Účelem této linky je dopravit cestující co nejbližší centru města. Z tohoto důvodu je linka trasována na Alšovo náměstí, po ulici Komenského a v závislosti na směru jízdy jednosměrnými ulicemi Jeronýmova, Tyršova a Tylova.

K výhledovému horizontu 2050 se schéma linkového vedení téměř nemění, což odpovídá předpokládanému nepatrnému rozvoji území. Ve výhledovém horizontu 2050 lze předpokládat zvýšenou poptávku po službách MHD Písek v sousední sídle Oldřichov, které administrativně spadá pod obec Dobeš, ovšem přirozeně spadá do Písku. Pro obsluhu Oldřichova jsou navrženy vybrané spoje linky č. 1, viz Obr. 3.

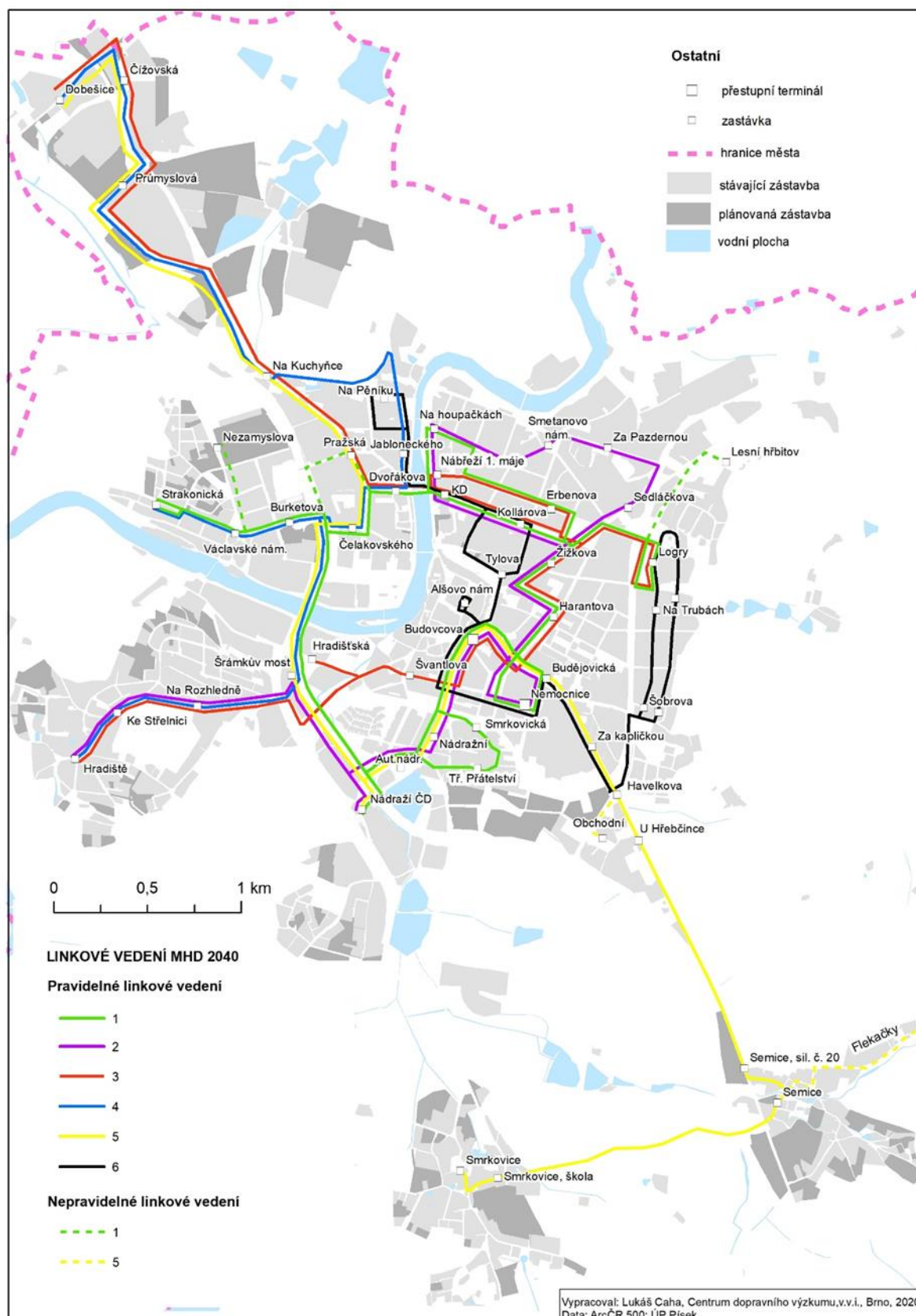
V posledním výhledovém horizontu 2070 lze očekávat maximálně možný rozvoj území, který vymezuje současný územní plán z roku 2018. V tomto horizontu se předpokládá rozvoj nezastavěné lokality mezi

Hradištěm a Putimskou Vysokou. Vybudováním silniční sítě v této lokalitě dojde k propojení Putimské Vysoké a Hradiště, což lze využít pro zajištění dopravní obslužnosti celé oblasti. Pro obsluhu této lokality je navržena linka č. 3, která je oproti předchozím horizontům v úseku Hradiště – autobusové nádraží přetrasována přes tuto lokalitu, viz Obr. 4. Pro zlepšení dopravní obslužnosti lokality a zkrácení docházkových vzdáleností je navržen vznik dvou nových zastávek s pracovními názvy Nad Cihelnou a Na Vysoké. Podobně se očekává i výrazný rozvoj obytné zástavby v části Václavské Předměstí, kde je navržen vznik jedné zastávky jižně od židovského hřbitova. Rozvoj zástavby v této části města umožní přímé silniční napojení Václavského Předměstí na průmyslovou zónu Sever, což lze využít pro účely dopravní obslužnosti. Přímé propojení s průmyslovou zónou znamená pro cestující z Václavského Předměstí do průmyslové zóny výraznou časovou úsporu. Toto spojení zajistí linka č. 4 na úkor obsluhy sídliště Portyč. Sídlíště Portyč obsluží v tomto horizontu linka č. 3 a linka č. 6. Změnou trasování projde také linka č. 1 právě v lokalitě Václavského Předměstí, kterou linka propojí přes zastávky Nezamyslova, Židovský hřbitov a Strakonická.

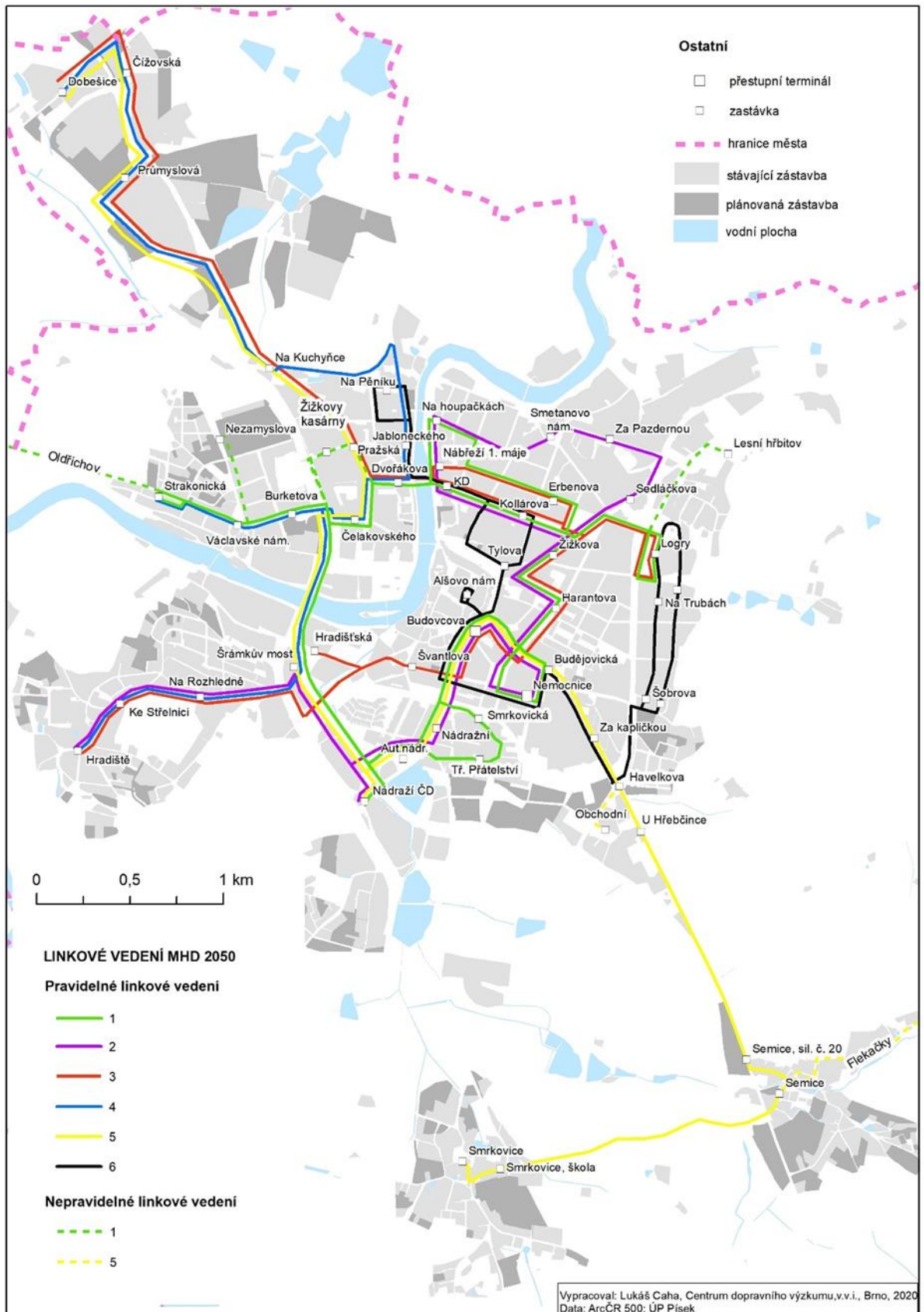
|   |  |
|---|--|
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>              | 1.1. Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské MHD  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení systému sběru dat o dopravní poptávce v rámci MHD</li> <li>▫ Umožnění vjezdu autobusům MHD do ulic se současným omezením vjezdu</li> <li>▫ Zavedení taktového jízdního řádu</li> <li>▫ Rozšíření nástupních ostrůvků na vytížené zastávce Budovcova a v zastávce Nemocnice</li> <li>▫ Pořízení nízkokapacitních vozidel (minibusů) na CNG/ekologický pohon</li> <li>▫ Obnova a modernizace současného vozového parku.</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>                                  | Organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>                            | 2040, 2050, 2070   |



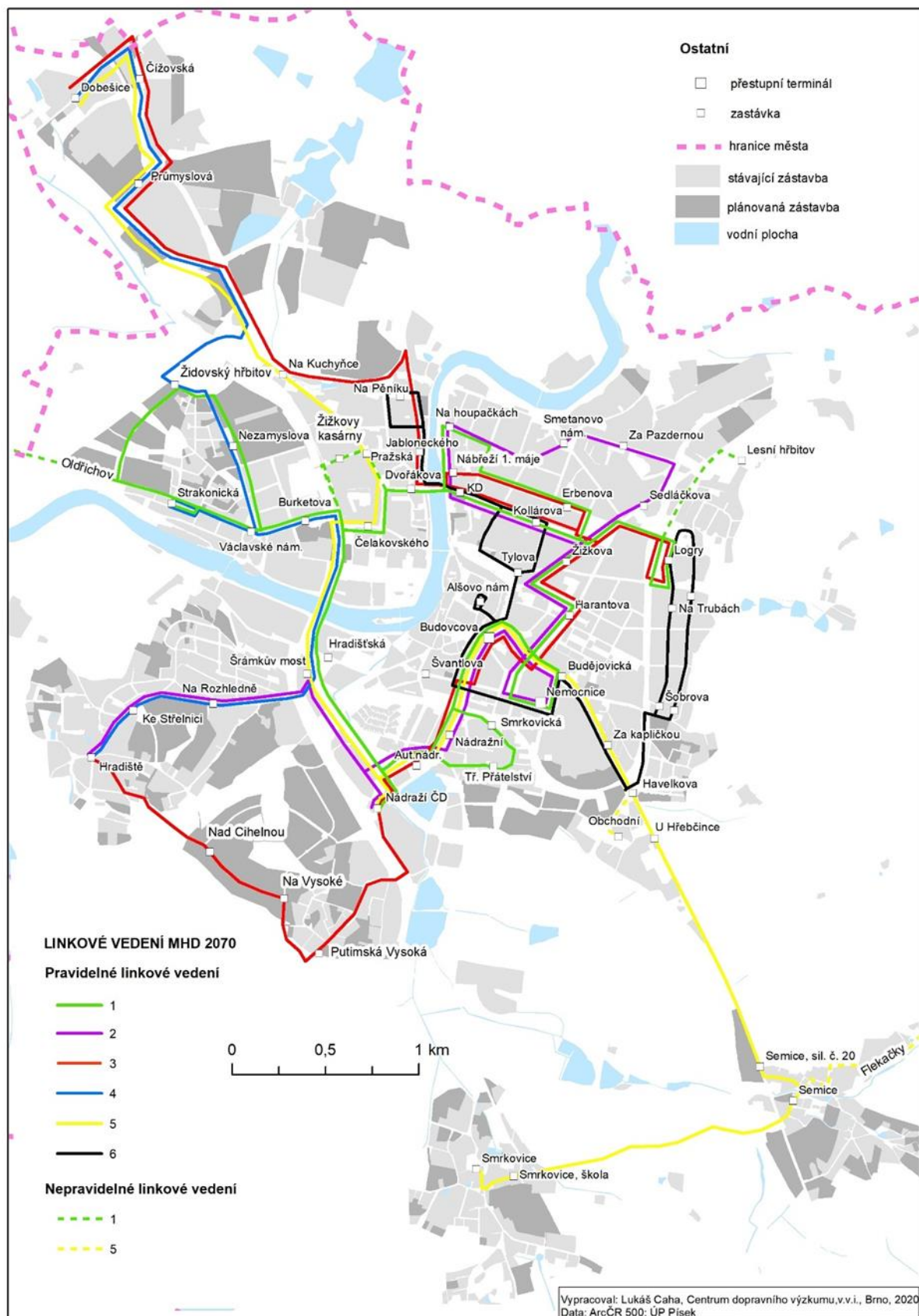
Obr. 1 Schéma návrhu linkového vedení MHD Písek (Zdroj: Smart Písek)



Obr. 2 Návrh linkového vedení MHD Písek pro výhledový horizont 2040 (Zdroj: ÚP Písek)



Obr. 3 Návrh linkového vedení MHD Písek pro výhledový horizont 2050 (Zdroj: ÚP Písek)

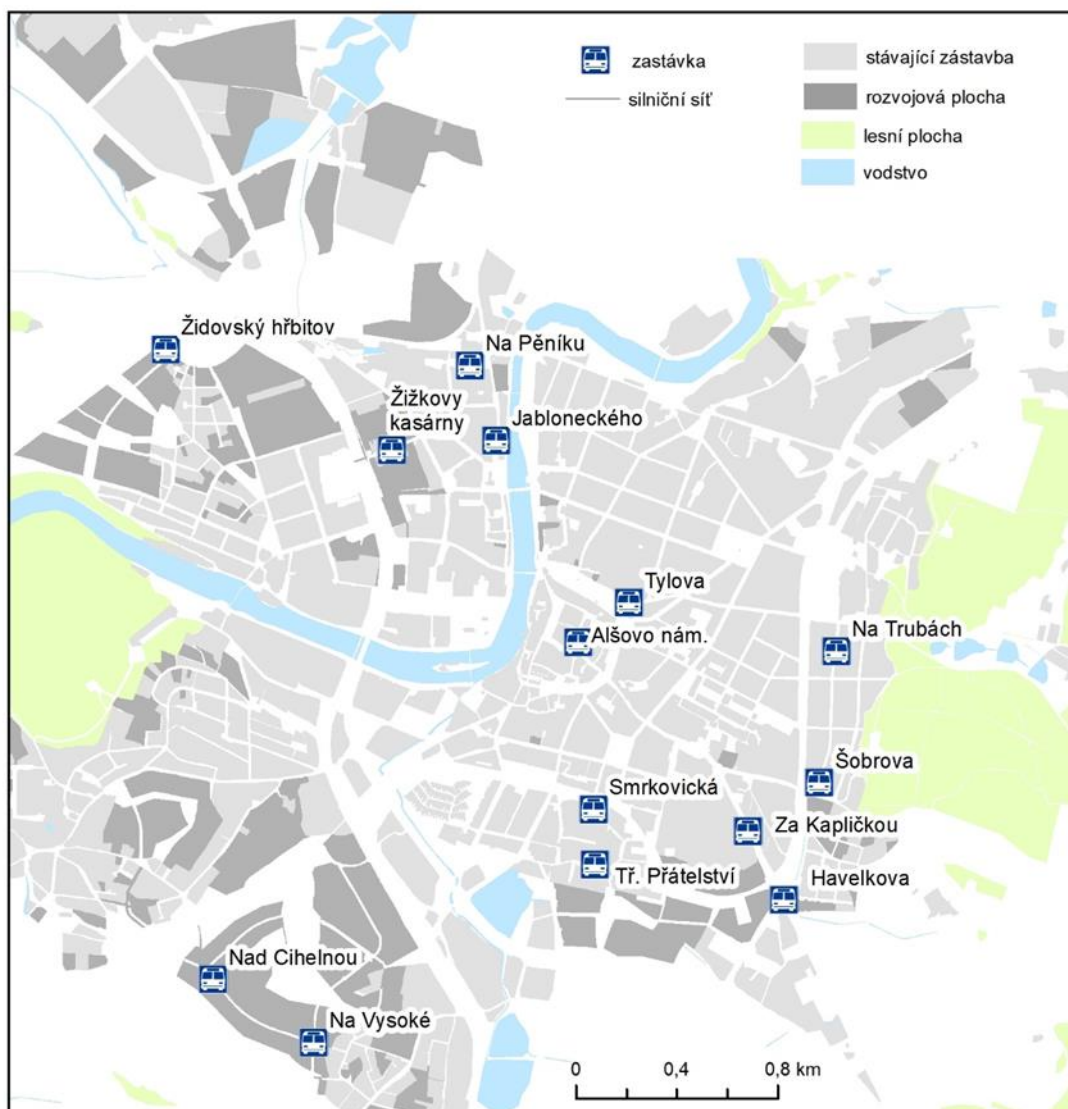


Obr. 4 Návrh linkového vedení MHD Písek pro výhledový horizont 2070 (Zdroj: ÚP Písek)

|   |   |
|---|---|
| <b>V3 Zřízení zastávek v režimu na znamení</b>  |   |
| Na základě vyhodnocení dat o nástupech a výstupech je ve vybraných méně exponovaných zastávkách vhodné zavést režim zastávky na znamení a umístění informace na označníky vybraných zastávek. Pro tento účel zastávek na znamení je třeba osadit vozidla v celé délce dostatečným počtem signalizačních zařízení. Informaci o zastávkách na znamení doplnit do jízdních řádů a na označníky.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 1.1. Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské MHD   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a příměstské autobusové dopravy s jednotným odbavovacím systémem</li> <li>▫ Pořízení nových a modernizace stávajících označnicků zastávek</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | Organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050  |
| <b>V4 Úprava časových poloh jednotlivých spojů v návaznosti na cíle a potřeby přepravy v území</b>  |   |
| Sjednocení spojů MHD v přestupním uzlu v centru města s nastaveným potřebným taktem, možnost přestupu mezi linkami, návaznost spojů jednotlivých linek na vybrané regionální a dálkové spoje, úprava časové polohy spojů dle cílů dojížděky cestujících – školy, průmyslové areály, obchodní centra, centra zaměstnanosti a jiné kulturně-volnočasová zařízení. Provázanost linek MHD s linkami regionální autobusové dopravy, obslužnost vybraných zastávek spoji regionální dopravy. Časové polohy jednotlivých spojů páteřních linek musí být navázány na hierarchicky vyšší dopravní systémy, např. příjezdy/odjezdy vlaků kategorie R a vyšší. V současné době přijíždí tyto vlaky ze směru Praha/České Budějovice do Písku před 60. min. Časové polohy spojů MHD musí počítat i s drobným zpožděním těchto vlaků. Řádově větší zpoždění než několik minut, by měl poté řešit centrální dispečink. Další časové návaznosti vycházejí ze začátku a konců pracovních směn a školských zařízení.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 1.1. Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské MHD   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení systému sběru dat o dopravní poptávce v rámci MHD</li> <li>▫ Návaznost jízdních řádů MHD na regionální a dálkovou VHD v přestupních uzlech</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>V5 Zavedení taktového jízdního řádu</b>  |   |
| Zavedení taktového jízdního řádu umožní komfortnější přepravu MHD v průběhu celé denní doby s možností přestupu mezi linkami MHD v přestupním uzlu v centru města. Taktový jízdní řád je pro nejbližší horizont stanoven na 60 minut, kdy přestup mezi spoji linek MHD je umožněn vždy dvakrát do hodiny. Pro zlepšení obslužnosti území je navrženo pro další výhledové horizonty optimalizovat taktový jízdní řád v době špičky na 15/30 minut. Síť linek MHD je navržena tak, aby bylo umožněno alespoň v jednom místě přestoupit na jinou linku. Tímto přestupním bodem může být zastávka Budovcova či zastávka Nemocnice. Možnosti přestupovat v těchto zastávkách musí být uzpůsoben jízdní řád a jeho taktovost. Jízdní řády musí respektovat zásady taktovosti. Intervaly mezi spoji by měly být v rozsahu alespoň 30–60 min s pravidelným časem odjezdu. V době dopravních špiček by se měl interval pohybovat v rozsahu 30 min, čímž by v některých úsecích mohlo dojít k prokladu spojů různých linek a dosažení ideálního intervalu 15 min, např. místní část Hradiště. Zásady taktovosti by měly být dodrženy i ve dnech pracovního klidu, a to v intervalu alespoň 120 min. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 1.1. Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské MHD   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace systému trasování linek</li> <li>▫ Vzájemná doplňkovost spojů MHD a VHD s ohledem na obslužnost území města</li> <li>▫ Odbavení cestujících všemi dveřmi</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |

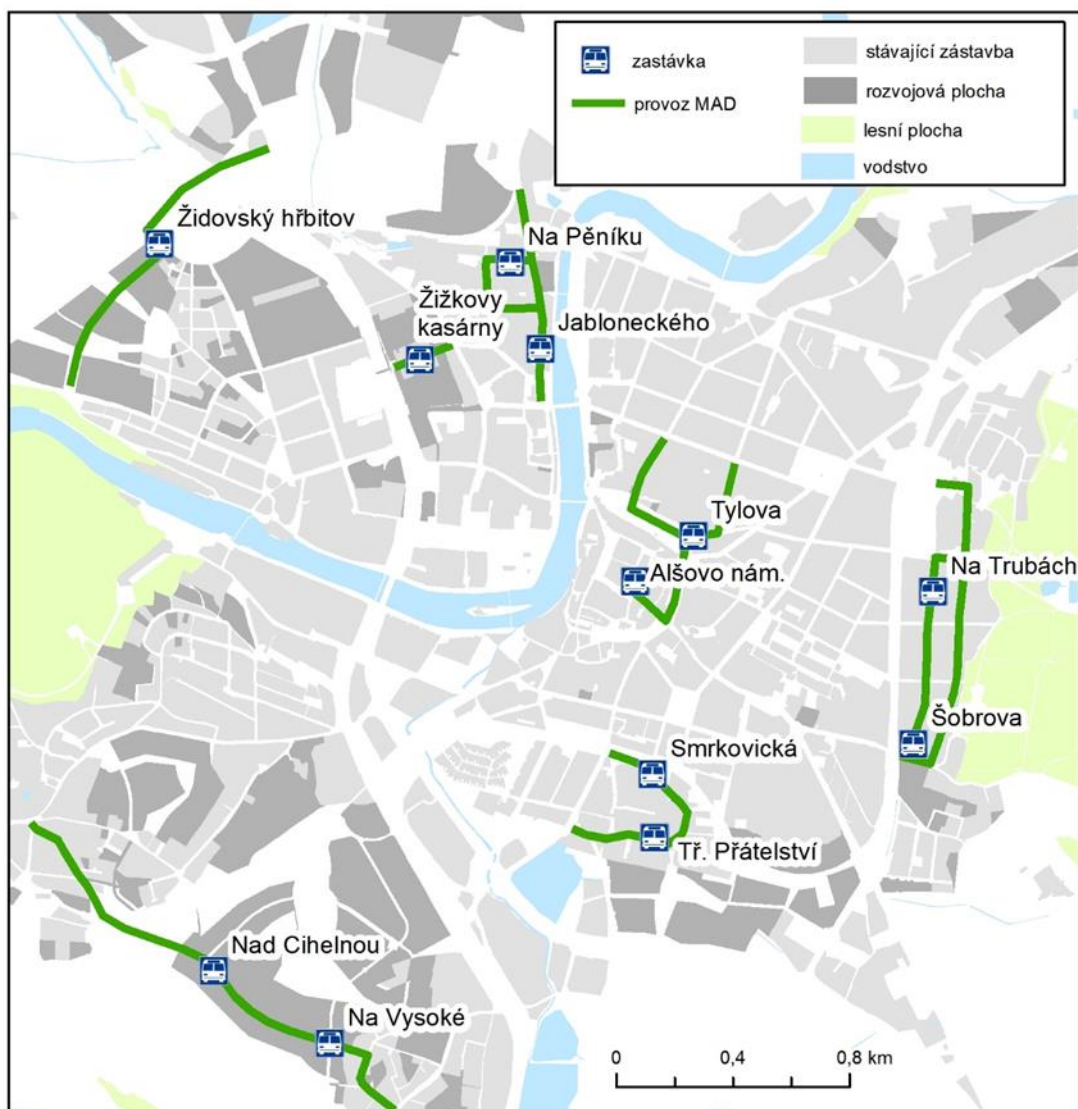
| <b>V6 Návaznost jízdních řádů MHD na regionální a dálkovou VHD v přestupních uzlech</b>  |  |
|--|--|
| <p>Návaznost spojů jednotlivých linek MHD na vybrané regionální a dálkové spoje, možnost přestupu mezi linkami MHD a vlakovými spoji v železničních zastávkách na území města. Obslužnost vybraných zastávek na území města spoji regionální autobusové dopravy, provázanost linek MHD se spoji regionální autobusové dopravy a jejich vzájemná doplňkovost. Toto opatření předpokládá společnou integraci systémů MHD a PAD případně dalších dopravních systémů. Při konstrukci jízdních řádů MHD a PAD se musí primárně vycházet z vlakových jízdních řádů. Účelově lze takto navázat i jízdní řády MHD na jízdní řády PAD. V rámci dopravní obslužnosti odlehlejších místních částí je vhodné řešit tuto obsluhu recipročně mezi PAD a MHD, viz opatření V7. Návaznost jednotlivých dopravních systémů v přestupních bodech zvyšuje zároveň prostorové a informační nároky na celý dopravní systém.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.1. Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské MHD  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Úprava časových poloh jednotlivých spojů v návaznosti na cíle a potřeby přepravy v území</li> <li>▫ Zřízení přestupních uzlů mezi dálkovou, regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou</li> </ul>      |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>V7 Vzájemná doplňkovost spojů MHD a VHD s ohledem na obslužnost území města</b>   |  |
| <p>Pro umožnění taktového jízdního řádu se stávajícím počtem autobusů (5+1) je pro pokrytí území celého města systémem veřejné dopravy nutností dosáhnout provázanosti a vzájemné doplňkovosti mezi spoji MHD a spoji PAD. Lze tak obsloužit vybrané lokality (Putimská Vysoká, Nový Dvůr, ulice Vrcovická, Oldřichov) bez nutnosti obslužnosti linkami MHD. Případně mohou vzniknout proklady mezi jednotlivými spoji.</p>  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.1. Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské MHD  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace systému trasování linek</li> <li>▫ Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a příměstské autobusové dopravy s jednotným odbavovacím systémem</li> </ul>    |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>V8 Zřízení zastávek v nově obsluhovaných lokalitách</b>   |  |
| <p>Zřízení nových zastávek při prodlužování tras linek MHD v rozvojových lokalitách na území města Písek. Zastávky budou odpovídat standardům nastaveným v rámci reorganizace obslužnosti území města – označníky, přístřešky a mobiliář, případně informační tabule s reálnými časy odjezdů. Návrh nových zastávek znázorňuje Obr. 5. Zastávky jsou navrženy vždy společně s předpokládaným rozvojem území k danému výhledovému horizontu.</p>  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.1. Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské MHD  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení standardů kvality v provozu MHD</li> <li>▫ Pořízení nových a modernizace stávajících označků zastávek</li> <li>▫ Vzájemná doplňkovost spojů MHD a VHD s ohledem na obslužnost území města</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070   |





Obr. 5 Návrh nových zastávek MHD Písek (Zdroj: ÚP Písek)

| <b>V9 Umožnění vjezdu autobusům MHD do ulic se současným omezením vjezdu</b>   |  |
|--|--|
| Pro umožnění obsluhy centra města je vhodné umožnit vjezd autobusové dopravě (malokapacitní vozidla a minibusy) do ulic se současným zákazem vjezdu autobusů (ul. Komenského). Uvedené opatření umožní trasování spojů po ulici Tylova, kde budou zřízeny nové zastávky pro obsluhu center veřejných služeb. Zároveň se zlepší pěší dostupnost centra města. Obr. 6 zobrazuje další ulice, po kterých je navržen provoz MHD. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.1 Rovnoměrné pokrytí území města dostatečnou frekvencí spojů městské MHD |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Modernizace systému trasování linek                                      |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |



Obr. 6: Návrh rozšíření provozu MHD Písek (Zdroj: ÚP Písek)

#### V10 Zřízení přestupních uzlů mezi dálkovou, regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou

Přestupní uzly mezi MHD a regionální a dálkovou dopravou jsou navrženy do prostoru přiléhající vlakové stanici Písek-žel. st., Písek-město a k centrálnímu autobusovému nádraží. Přestupní uzly by měly obsahovat parkování v režimu P+R a K+R, stanoviště sdílené mobility a kryté stání pro jízdní kola. Nezbytnou nutností pro komfortní odbavení cestujících je kvalitní zázemí. Součástí odbavení v přestupních uzlech mezi MHD a regionální a dálkovou dopravou jsou i informační panely s reálnými časy odjezdů spojů.

|  |  |
|--|--|
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>             | 1.2. Podpora zavedení integrovaného dopravního systému s vytvořením přestupních uzlů pro veřejnou dopravu  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vzájemná doplňkovost spojů MHD a VHD s ohledem na obslužnost území města</li> <li>▫ Návaznost jízdních řádů MHD na regionální a dálkovou VHD v přestupních uzlech</li> <li>▫ Úprava časových poloh jednotlivých spojů v návaznosti na cíle a potřeby přepravy v území</li> <li>▫ Modernizace systému trasování linek</li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a příměstské autobusové dopravy s jednotným odbavovacím systémem</li> <li>▫ Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>V11 Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a PAD s jednotným odbavovacím systémem</b>  |   |
| Nastavení integrace dopravního systému v rámci veřejné dopravy, která sjednotí cenu jízdného a odbaví cestující na území města Písek a v jeho blízkém okolí. Integrovaná doprava MHD a PAD umožní cestujícím cestovat v rámci jednotného tarifu pouze s jedním jízdním dokladem.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.2. Podpora zavedení integrovaného dopravního systému s vytvořením přestupních uzlů pro veřejnou dopravu   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zřízení zastávek v režimu na znamení</li> <li>▫ Vzájemná doplňkovost spojů MHD a VHD s ohledem na obslužnost území města</li> <li>▫ Zřízení přestupních uzlů mezi dálkovou, regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou</li> <li>▫ Rozvoj služeb v rámci Písecké karty</li> <li>▫ Vytvoření informačního systému s odjezdy spojů veřejné dopravy v reálném čase</li> <li>▫ Optimální propojení jednotlivých služeb veřejné dopravy s aplikacemi pro chytré telefony</li> <li>▫ Modernizace vozového parku s ohledem na umístění tlačítek pro signalizaci řidiči v zastávce na znamení</li> <li>▫ Pořízení odbavovacího zařízení pro označení jízdenky, e-platby jízdného do vozidel MHD</li> <li>▫ Realizace e-shopu MHD</li> <li>▫ Pořízení nových a modernizace stávajících označnicků zastávek</li> <li>▫ Zavedení standardů kvality v provozu MHD</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>V12 Rozvoj služeb v rámci Písecké karty</b>   |   |
| Začlenění doplňkových služeb do Písecké karty, která může sloužit jako elektronická karta pro odbavení ve vozidlech MHD a regionální dopravy v rámci integrace dopravního systému veřejné dopravy. V rámci dopravy v Písku se nabízí začlenění parkovacího systému (odstavné plochy a parkovací domy v okolí centra města a systém sdílené mobility) pro motivační pobídku zvýhodněných cen ve smyslu MHD/VHD + služby sdílené mobility, MHD/VHD + parkování, parkování + služby sdílené mobility. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.2. Podpora zavedení integrovaného dopravního systému s vytvořením přestupních uzlů pro veřejnou dopravu   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a PAD s jednotným odbavovacím systémem</li> <li>▫ Zřízení přestupních uzlů mezi dálkovou, regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou</li> <li>▫ Optimální propojení jednotlivých služeb veřejné dopravy s aplikacemi pro chytré telefony, e-platby jízdného do vozidel MHD</li> <li>▫ Realizace e-shopu MHD</li> <li>▫ Realizace platformy e-občana sdružující služby institucí a informace o mobilitě</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>V13 Rozšíření nástupních ostrůvků na vytížené zastávce Budovcova a v zastávce Nemocnice</b>   |   |
| Pro zřízení přestupního uzlu mezi linkami MHD v centru města na ulici Budovcova bude do roku 2040 nutné prodloužit stávající zastávkové zálivy na délku tří vozidel autobusů v každém směru. Zábor   |   |

|  |   |
|--|---|
| podélných parkovacích stání v této lokalitě není limitující, jelikož se dle průzkumů nejedná o vytíženou lokalitu. V lokalitě Nemocnice by se jednalo také o zřízení zastávkového stání, které svými parametry bude umožňovat přestup cestujících v zastávce mezi třemi autobusovými vozidly.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.2. Podpora zavedení integrovaného dopravního systému s vytvořením přestupních uzlů pro veřejnou dopravu                           |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení taktového jízdního řádu</li> <li>▫ Modernizace systému trasování linek</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>V14 Pořízení nízkokapacitních vozidel (minibusů) na CNG/ekologický pohon</b>  |   |
| Pořízení nových minibusů a malokapacitních autobusů s pohonem na CNG/elektobusy pro linky s nižší kapacitou cestujících a možnosti průjezdu v centru města. Součástí nových vozidel budou prvky nastaveného standardu ve vozidlech písecké MHD, jako je klimatizace, odbavovací systém, signalizace řidiči pro výstup na znamení a další.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.3. Modernizace vozidlového parku MHD a infrastruktury pro MHD   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Modernizace systému trasování linek   |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>V15 Obnova a modernizace současného vozového parku</b>  |   |
| Pořízení nových kapacitních autobusů pro nasazení na vytížených linkách MHD. Postupná obnova současného vozového parku a rozšíření počtu vozidel MHD umožní v přepravní špičce zvýšit obrátkovost a zavést taktový režim v požadovaných intervalech. Součástí nových vozidel budou prvky nastaveného standardu (nízkopodlažní vozidla, akustický hlásič, vizuální panely, signalizační systém řidiči, odbavovací systém) ve vozidlech písecké MHD, jako je klimatizace, odbavovací systém, signalizace řidiči pro výstup na znamení a další. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.3. Modernizace vozidlového parku MHD a infrastruktury pro MHD   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení taktového jízdního řádu</li> <li>▫ Modernizace systému trasování linek</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>V16 Modernizace stávajícího a realizace nového zázemí pro řidiče</b>  |   |
| Modernizace a zlepšení kvality stávajícího zázemí pro řidiče v místech točen a přestupních uzlech, které mohou řidiči využívat pro vykonání bezpečnostních přestávek a pauzy. V lokalitách s nedostatečným zázemím či v nově obsluhovaných lokalitách je nutné realizovat výstavbu nového zázemí pro řidiče.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.3. Modernizace vozidlového parku MHD a infrastruktury pro MHD   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Zavedení taktového jízdního řádu  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>V17 Podpora rozvoje technické infrastruktury podle typu pohonu</b>  |   |
| Město podpoří pořízení a výstavbu dobíjecích stanic pro nové dopravní prostředky veřejné dopravy a případně další technické infrastruktury pro vozidla na alternativní pohon formou spolupráce při vyčlenění vhodného prostoru.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.3. Modernizace vozidlového parku MHD a infrastruktury pro MHD   |

|  |   |
|--|---|
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Pořízení nízkokapacitních vozidel (minibusů) na CNG/ekologický pohon</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>V18 Možnost zavedení přepravy jízdních kol v rámci veřejné dopravy</b>  |   |
| <p>Opatření v sobě zahrnuje zjištění a zajištění potřeb obyvatel i návštěvníků města v souvislosti s přepravou jízdních kol v autobusech městské i regionální veřejné dopravy. Kola lze převážet například pomocí stojanů umístěných vně na zadní straně autobusů nebo v prostoru určeném pro kočárky. Informace o tom, kdy, kde a za jakých podmínek je možné kolo převážet, musí být přehledné a lehce dostupné.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Obnova a modernizace současného vozového parku</li> <li>▫ Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>V19 Vytvoření informačního systému s odjezdy spojů veřejné dopravy v reálném čase</b>   |   |
| <p>Pořízení a vytvoření systému, který bude informovat cestující o reálných časech odjezdů, poloze spojů, návaznosti spojů v přestupních uzlech a informacích o výlukách a mimořádných situacích. Uvedený systém bude předávat informace cestujícím v rámci online aplikace a bude propojen s elektronickými informačními panely na vybraných zastávkách a v přestupních uzlech.</p>                                   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace zázemí pro cestující</li> <li>▫ Zavedení standardů kvality v provozu MHD</li> <li>▫ Optimální propojení jednotlivých služeb veřejné dopravy s aplikacemi pro chytré telefony</li> <li>▫ Pořízení nových a modernizace stávajících označků zastávek</li> <li>▫ Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a PAD s jednotným odbavovacím systémem</li> <li>▫ Zavedení systému sběru dat o dopravní poptávce v rámci MHD</li> <li>▫ Zřízení přestupních uzlů mezi dálkovou, regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>V20 Optimální propojení jednotlivých služeb veřejné dopravy s aplikacemi pro chytré telefony</b>  |   |
| <p>Jednotlivé služby veřejné dopravy umožní sloučit aplikace, která bude informovat o odjezdech v reálném čase, bude obsahovat služby e-shopu, vyhledávat spojení veřejnou dopravou včetně informací o návazných službách v dopravě (parkování, služby sdílené mobility).</p>  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vytvoření informačního systému s odjezdy spojů veřejné dopravy v reálném čase</li> <li>▫ Rozvoj služeb v rámci Písecké karty</li> <li>▫ Realizace e-shopu MHD</li> <li>▫ Realizace platformy e-občana sdružující služby institucí a informace o mobilitě</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |

|  |  |
|--|--|
| <b>V21 Zavedení Wi-Fi do vozidel MHD</b>   |  |
| Pořízení zařízení pro možnost získávání informací online, které usnadní vyhledávání informací a zvýší komfort přepravy cestujících v prostředcích veřejné dopravy.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení standardů kvality v provozu MHD</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>V22 Modernizace vozového parku s ohledem na umístění tlačítek pro signalizaci řidiči v zastávce na znamení</b>  |  |
| Obnova vybavení stávajících vozidel veřejné dopravy o moderní zařízení pro zvýšení komfortu cestujících. Jedná se zejména o signalizační zařízení řidiči pro výstup v zastávkách na znamení, ale také o odbavovací zařízení, klimatizaci, akustické a vizuální hlášení polohy vozidla, zařízení pro Wi-Fi připojení a další prvky. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení standardů kvality v provozu MHD</li> <li>▫ Obnova a modernizace současného vozového parku</li> <li>▫ Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a PAD s jednotným odbavovacím systémem</li> <li>▫ Zřízení zastávek v režimu na znamení</li> </ul>                                     |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>V23 Odbavení cestujících všemi dveřmi</b>   |  |
| Umožnění odbavení cestujících všemi dveřmi ve vozidlech MHD s cílem urychlit nástupy a výstupy v zastávkách, které je nezbytné pro dodržení jízdních dob.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení standardů kvality v provozu MHD</li> <li>▫ Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a PAD s jednotným odbavovacím systémem</li> <li>▫ Zavedení taktového jízdního řádu</li> <li>▫ Pořízení odbavovacího zařízení pro označení jízdenky, e-platby jízdného do vozidel MHD</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>V24 Pořízení odbavovacího zařízení pro označení jízdenky, e-platby jízdného do vozidel MHD</b>  |  |
| Pořízení odbavovacího systému do vozidel MHD, které umožní jednotné odbavení cestujících v rámci sjednocení jízdného bez nutnosti odbavení u řidiče při nástupu do vozidla.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace e-shopu MHD</li> <li>▫ Odbavení cestujících všemi dveřmi</li> <li>▫ Zavedení standardů kvality v provozu MHD</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>V25 Realizace e-shopu MHD</b>   |  |
| Realizace elektronického prodeje jízdného a doplňkových služeb formou online e-shopu umožní komfortní odbavení cestujících a rozšíří možnost využití služeb veřejné dopravy na území města Písek a území zahrnutém do integrovaného dopravního systému.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase  |

|  |   |
|--|---|
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Pořízení odbavovacího zařízení pro označení jízdenky, e-platby jízdného do vozidel MHD</li> <li>▫ Rozvoj služeb v rámci Písecké karty</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>V26 Pořízení nových a modernizace stávajících označnicků zastávek</b>   |   |
| V rámci zlepšení obslužnosti území města Písek budou modernizovány stávající označnický a případně pořizovány nové označnický tak, aby odpovídaly požadavkům pro odbavení cestujících. Součástí označnicků by mělo být označení režimu, ve kterém se zastávka nachází (na znamení), informace o tarifní zóně, o číslech linek, které zastávku obsluhují, zastávkové jízdní řády, informace o jízdném a možnostech přestupů. Vybrané zastávky s větší koncentrací cestujících by měly mít elektronický informační panel s odjezdy spojů v reálném čase. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vytvoření informačního systému s odjezdy spojů veřejné dopravy v reálném čase</li> <li>▫ Modernizace zázemí pro cestující</li> <li>▫ Zavedení standardů kvality v provozu MHD</li> </ul>                     |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>V27 Modernizace zázemí pro cestující</b>  |   |
| Obnova stávajícího zázemí pro odbavení cestujících – přístřešky, lavičky, čekárny a další, pořízení nového vybavení pro odbavení cestujících v rámci sjednocení standardů – celé území města pokryto zastávkami s přístřešky, lavičkami, označnický, infopanely a dalším zázemím pro odbavení cestujících.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení standardů kvality v provozu MHD</li> <li>▫ Vytvoření informačního systému s odjezdy spojů veřejné dopravy v reálném čase</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>V28 Zavedení hlášení o kulturních zajímavostech a dění ve městě ve vozidlech MHD</b>  |   |
| Zavedení hlášení ve vozidlech MHD/VHD s informacemi o dopravě, kulturních akcích a společenském dění ve městě, které umožní uživatelům veřejné dopravy rozhodovat se o aktuálních možnostech přepravy, možnostech sdílené mobility, zapojení se do společenského a kulturního dění ve městě. Součástí informačního hlášení může být také pořízení obrazovek pro promítání vzdělávacích a marketingových kampaní.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Zavedení standardů kvality v provozu MHD  |
| <b>Typ opatření:</b>   | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>V29 Zavedení standardů kvality v provozu MHD</b>  |   |
| Realizace dokumentu, který by vymezil standardy kvality, které budou určovat, jak bude vypadat písecká MHD – vybavenost vozidel, zastávek, odbavovací systém a další.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 1.4. Zvýšení přepravního komfortu a informovanosti o spojích v reálném čase   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení hlášení o kulturních zajímavostech a dění ve městě ve vozidlech MHD</li> <li>▫ Modernizace zázemí pro cestující</li> <li>▫ Pořízení nových a modernizace stávajících označnicků zastávek</li> </ul> |

|                            |   |
|----------------------------|---|
|                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Pořízení odbavovacího zařízení pro označení jízdenky, e-platby jízdného do vozidel MHD</li> <li>▫ Odbavení cestujících všemi dveřmi</li> <li>▫ Modernizace vozového parku s ohledem na umístění tlačítek pro signalizaci řidiči v zastávce na znamení</li> <li>▫ Zavedení Wi-Fi do vozidel MHD</li> <li>▫ Vytvoření informačního systému s odjezdy spojů veřejné dopravy v reálném čase</li> <li>▫ Možnost zavedení přepravy jízdních kol v rámci veřejné dopravy</li> <li>▫ Zřízení zastávek v nově obsluhovaných lokalitách</li> <li>▫ Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a PAD s jednotným odbavovacím systémem</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>       | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b> | 2050  |

### 2.1.5 Statická doprava

Navrhovaná opatření přeuspořádáním hlavního dopravního prostoru a přidruženého prostoru spočívají v přerozdělení plochy vozovky, parkovacích pruhů/zálivů, chodníků a ploch zeleně. Podmínkou je, že plochy zeleně budou zabírány v pásu do šířky cca 1,5 m.

Tam, kde se dle územního plánu nachází plochy pro další výstavbu, je nutné dbát při plánování této výstavby na vytvoření dostatečného počtu parkovacích míst na pozemku stavby.

V místech, kde jsou řadové garáže, je potenciál pro zvýšení počtu parkovacích míst výstavbou hromadných garáží, kde je výhoda v lepším využití půdorysné plochy.

Takzvané modré zóny znamenají vyznačení parkování vodorovnou dopravní značkou „Omezené stání“, značka vyznačuje dovolené zastavení a stání a stanovuje způsob stání ve vztahu k okraji pozemní komunikace. V úseku označeném touto značkou je stání dovoleno za podmínek stanovených svislou dopravní značkou. A tímto způsobem lze vyznačit parkování jen pro držitele karet (rezidenti). Příklad 1. auto – stanovená částka v Kč na rok, 2. auto – stanovená částka v Kč na rok (cena za 2. auto by měla být výrazně vyšší než cena za 1. vozidlo). Lze vymezit (např. časově) i parkování návštěvníků.

Zavedením modrých zón dojde ke zpoplatnění parkovacích stání v exponovaných lokalitách, kde bude veřejnosti umožněno parkování ve vybraných lokalitách v parkovacích domech (nebo bez poplatku na vlastních pozemcích), které bude cenově výhodnější než parkování vozidel ve veřejném uličním prostoru.

V zóně 1 (vymezení viz opatření č. 8) se navrhuje umožnit parkování v tzv. modrých zónách pouze rezidentům – parkovat mohou pouze lidé s platným parkovacím oprávněním. To může být vydáno na základě trvalého pobytu v dané oblasti a prokázání právního vztahu k vozidlu, vlastnictví nemovitosti v dané oblasti nebo na základě sídla/provozovny v dané oblasti. Taková oblast pro parkování je vyznačená vodorovnou značkou č. V10g „Omezené stání“ doplněnou svislou značkou č. IP12 „Vyhrazené parkoviště“ s dodatkovou tabulkou č. E13 „Text nebo symbol“ s textem „S PLATNÝM PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM OBLAST 1“.

V ostatních zónách v Písku (viz opatření č. 27) lze umožnit parkovat i ostatním motoristům (návštěvám, řemeslníkům apod.), ale časově omezeně a po platbě parkovného. Toto parkovné navrhuje platit pomocí webové aplikace – virtuální parkovací hodiny. Takovou zónu lze označit vodorovnou značkou č. V10g „Omezené stání“ doplněnou svislou značkou č. IP12 „Vyhrazené parkoviště“ s dodatkovou tabulkou č. E13 „Text nebo symbol“ s textem „S PLATNÝM PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM OBLAST 2“.



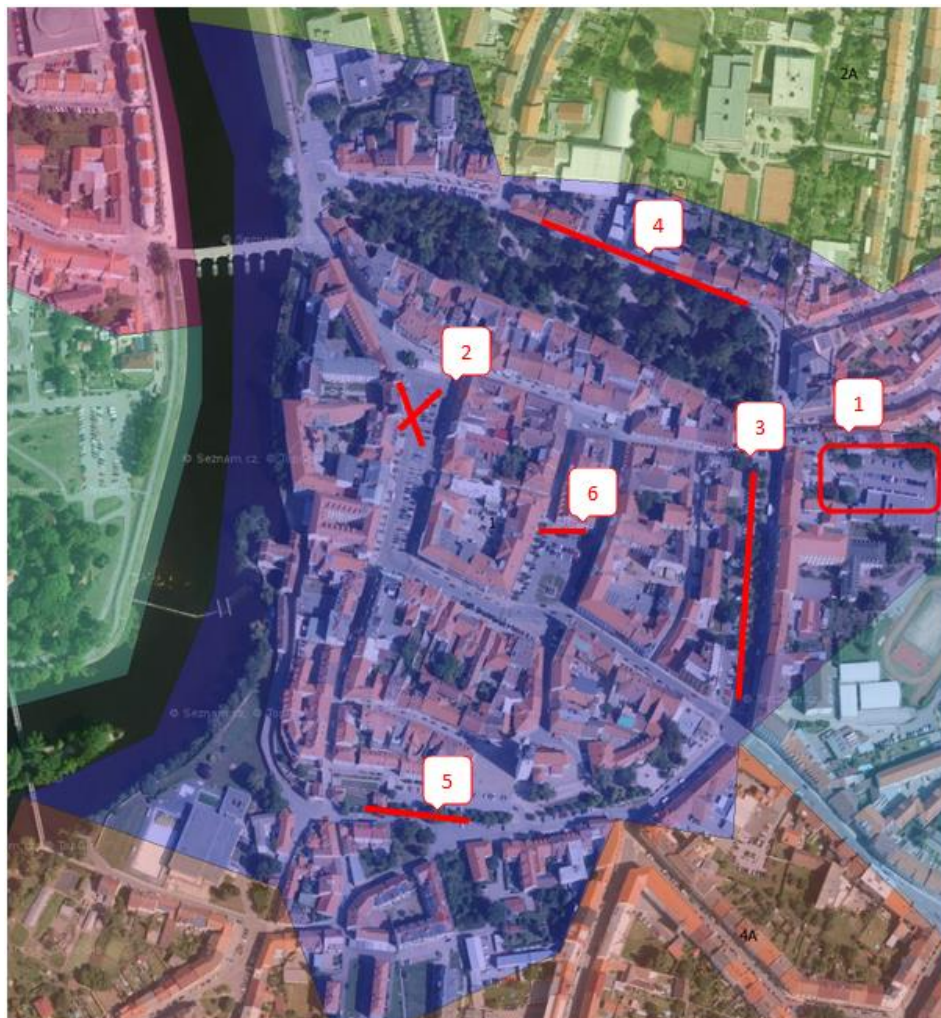


|   |  |
|---|--|
| <b>S1 Rozvoj inteligentního navigačního parkovacího systému</b>   |  |
| Elektronický parkovací systém v Písku umožňuje prostřednictvím aplikace eParkomat předávat řidičům informace o možnostech parkování ve městě, obsazenosti parkovacích stání či navádění na parkoviště. Současný systém inteligentních navigačních prvků pro parkování existující na území města Písek je třeba rozšířit také na další parkoviště a v souvislosti s vývojem technologií jej nadále zdokonalovat. Cílem opatření je efektivní využití parkovacích ploch ve městě, mimo jiné parkovací plochy Na Výstavišti, kapacita je v současnosti v rámci denní doby nevyužita.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 6.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>S2 Podpora zřízení parkovacích a odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu</b>   |  |
| Předmětem opatření je podpora zřízení parkovacích a odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu ve vhodných lokalitách v okrajových částech města Písku. Tranzitní nákladní vozidla, pro jejichž řidiče platí povinné přestávky, tak nebudou muset stavět na okrajích komunikace či parkovacích plochách určených pro osobní vozidla. Vhodnou lokalitou pro zřízení odstavné plochy pro nákladní vozidla je lokalita za sjezdem na Severní průmyslovou zónu Písek-Čížovská (silnice I/20-železniční trať-potok Jiher). Město Písek bude mít participační účast při zřizování odstavných ploch ve smyslu vymezení a prodeje pozemků a spolupráci s investorem. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 8.1 Nastavení parkovací politiky a systému parkování na území města  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozšíření zón omezení vjezdu nákladních vozidel podle hmotnosti</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>S3 Realizace stanovišť pro dopravní prostředky sdílené mobility</b>  |  |
| V souladu s opatřením na podporu sdílení kol jde i opatření realizace stanovišť pro prostředky sdílené mobility. Toto opatření napomáhá dalšímu rozvoji sdílené mobility na území města. Důležitý je výběr vhodných míst pro umístění stanovišť kol. Stanoviště by měla být vybrána na základě místních zkušeností, dostupných dat (např. ze zkušebního provozu společnosti Rekola Bikessharing s.r.o.), na základě podnětů od občanů nebo vypracováním studie proveditelnosti. Je logické, že systém má větší šanci na úspěch ve městech, kde je jízda na kole pohodlná, bezpečná a možnosti parkování jízdních kol jsou lepší než parkovací možnosti automobilů.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 4.2 Podpora rozvoje sdílené mobility   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vtypovaných lokalitách</li> <li>▫ Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vtypovaných lokalitách</li> <li>▫ Realizace zabezpečených stání pro kola u školských zařízení a městských institucí</li> <li>▫ Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</li> <li>▫ Podpora sdílení kol</li> <li>▫ Podpora sdílení osobních automobilů</li> <li>▫ Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, jízdních kol či koloběžek</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050   |
| <b>S4 Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vtypovaných lokalitách</b>  |  |
| Písek se potýká s nedostatkem parkovacích míst jak v centru, tak v obytných částech města. Jedním z kroků, jak snížit počet parkujících vozidel v těchto oblastech, je podpora sdílených vozidel, jejichž   |  |

|  |   |
|--|---|
| využíváním se sníží poptávka po parkovacích místech. Parkovací stání musí být vhodně rozmístěna v ulicích, na záchytných parkovištích, u stanic a zastávek hromadné dopravy. Realizací vyhrazených parkovacích míst pro sdílená vozidla město podpoří jejich rozvoj na svém území a sníží tak počet osobních automobilů na území města.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 4.2 Podpora rozvoje sdílené mobility  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace stanovišť pro dopravní prostředky sdílené mobility</li> <li>▫ Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách</li> <li>▫ Podpora sdílení osobních automobilů</li> <li>▫ Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, jízdních kol či koloběžek</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>S5 Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách</b>  |   |
| Carpooling je druh dopravy, při kterém se menší skupina cestujících spojí, aby se společně dopravili v určitém čase na určité místo. Vyhrazená stání pro carpoolingová vozidla je vhodné zřizovat v místech s velkou poptávkou po pracovních místech (u velkých zaměstnavatelů) nebo u multimodálních přestupních uzlů. V těchto lokalitách je největší pravděpodobnost využití vyhrazených stání. Opatření má podpořit zájem obyvatel o tuto službu a v důsledku cílí na pokles počtu motorových vozidel na území města.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 4.2 Podpora rozvoje sdílené mobility  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace stanovišť pro dopravní prostředky sdílené mobility</li> <li>▫ Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách</li> <li>▫ Podpora sdílení osobních automobilů</li> <li>▫ Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, jízdních kol či koloběžek</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>S6 Zřizování záchytných parkovišť typu P+R, B+R a zřizování K+R</b>   |   |
| Parkoviště Park & Ride tvoří zpravidla propojení mezi statickou dopravou a veřejnou dopravou (příp. pěší dopravou) a zásadně podporuje multimodální chování. P+R je určené pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Poplatek za parkování by měl být integrován do systému veřejné dopravy a sdílené mobility. Vhodnými lokalitami na vybudování parkovišť P+R jsou tradičně přestupní uzly veřejné dopravy. Opatření zahrnuje vypracování studie na zřízení záchytných parkovišť i jejich realizaci. Záchytné parkoviště může být realizováno formou parkoviště či parkovacího domu.                           |   |
| Smyslem systému Bike & Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné a pohodlné celodenní odstavení jízdního kola v přestupních uzlech nebo prostorách stanice či zastávky veřejné dopravy, jež umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty veřejnou hromadnou dopravou nebo naopak. Poplatek za parkování kola by měl být integrován do systému veřejné dopravy a sdílené mobility nebo by mělo být umožněno bezplatné parkování. Vhodná místa pro stanoviště B+R jsou vybrána na základě dostupných dat a doporučení generelu cyklistické dopravy. Stanoviště B+R mohou být zároveň propojena se stanovišti sdílené mobility a doplněna o možnost drobného servisu kola. |   |
| Realizace vyhrazených míst pro Kiss & Ride u terminálů veřejné dopravy, u institucí, nemocnic a škol, u sportovních a kulturních zařízení výrazně podpoří multimodální dopravní chování obyvatel. Ve spojení s podporou sdílené mobility toto opatření eliminuje provoz a problémy s parkováním v Písku.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.3 Realizace záchytných parkovišť a P+R v návaznosti na veřejnou dopravu   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Umístění cyklostanovišť a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</li> <li>▫ Zřízení přestupních uzlů mezi dálkovou, regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou</li> <li>▫ Podpora sdílení osobních automobilů</li> <li>▫ Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, jízdních kol či koloběžek</li> </ul> |

|                            |                 |
|----------------------------|-----------------|
| <b>Typ opatření:</b>       | Infrastrukturní |
| <b>Výhledový horizont:</b> | 2040            |

## Zóna 1



Obr. 8 Mapa navrhovaných opatření v zóně.

|  |   |
|--|---|
| <b>S7 Výstavba parkovacího domu v lokalitě „U pošty“</b>   |   |
| V zóně je plánována výstavba parkovacího domu. Ten navýší počet parkovacích míst v zóně a může být využit i k parkování vozidel ze sousedních zón. V zóně chybí parkování zejména pro rezidenty, ale část kapacity je vhodné vyčlenit i pro placené stání s odstupňovanou hodinovou sazbou. Výstavba parkovacího domu je důležitá z hlediska realizace úpravy parkování na Velkém náměstí vedoucí ke snížení počtu vozidel parkujících na tomto náměstí. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.3 Realizace záchytných parkovišť a P+R v návaznosti na veřejnou dopravu   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozšíření pěších zón v historickém centru města</li> <li>▫ Úprava parkování v historickém jádru města</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |

|  |   |
|--|---|
| <b>S8 Úprava parkování v historickém jádru města</b>   |   |
| Realizace opatření navazuje na opatření S7 a výstavbu parkovacího domu v lokalitě „U pošty“. Na Velkém náměstí navrhujeme zrušit cca polovinu parkovacích míst z důvodu zvýšení pobytové funkce náměstí. Zrušená parkovací místa budou nahrazena využitím kapacity sousedních parkovišť. Dále je možné zvýšit obrátkovost odstupňováním hodinových sazeb zejména pro parkování nad 2 hodiny. Z důvodu nedostatku parkovacích míst pro rezidenty je možné několik míst vyhradit pouze pro rezidenty. Jako alternativu lze využít nenaplněné kapacity na ul. Komenského, Tylova, Píseckého a do doby plánované revitalizace i na Alšově náměstí. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.1 Nastavení parkovací politiky a systému parkování na území města   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozšíření pěších zón v historickém centru města</li> <li>▫ Výstavba parkovacího domu v lokalitě „U pošty“</li> <li>▫ Zatraktivnění centra města</li> <li>▫ Úprava parkování na území města mimo centrum</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |

## Zóna 2B

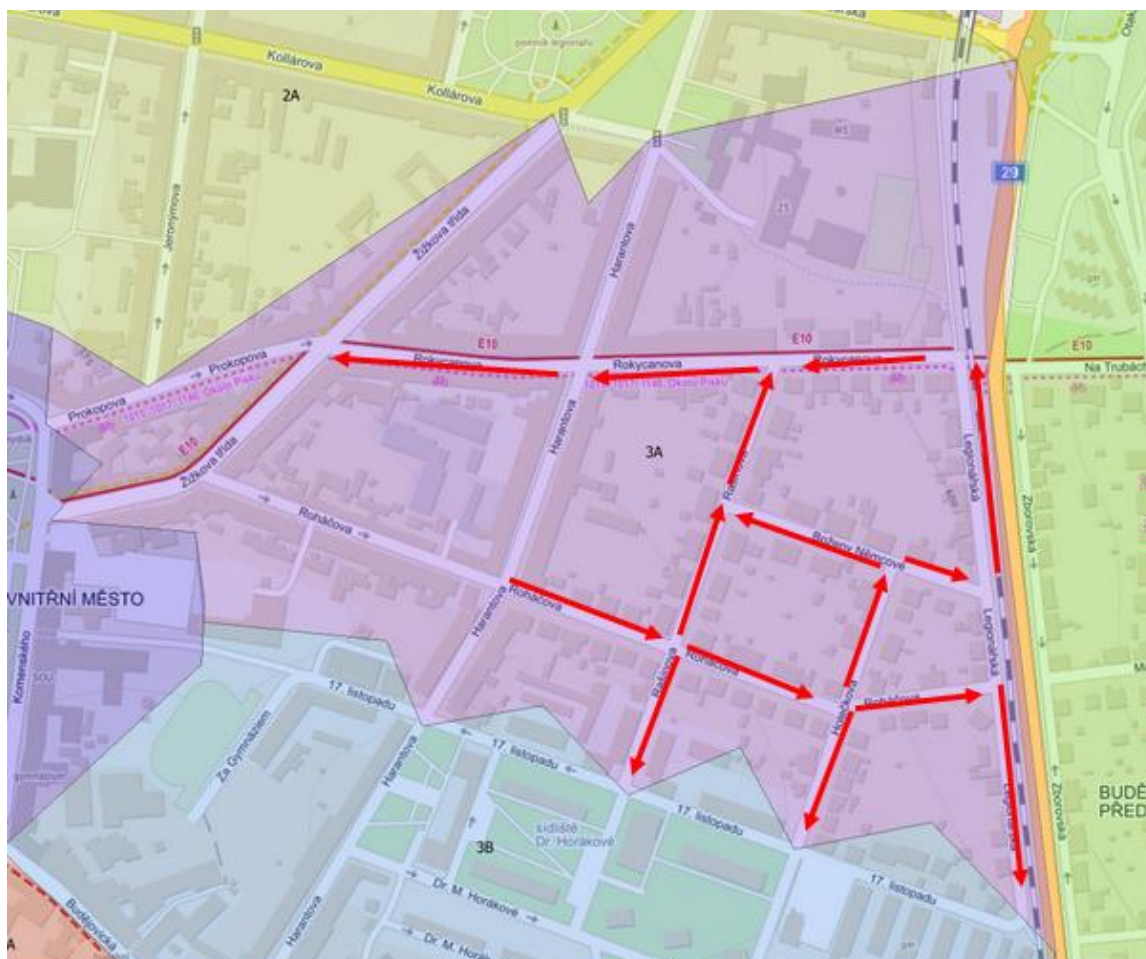


Obr. 9 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání

|  |  |
|--|--|
| <b>S9 Reorganizace prostoru ul. Otavská s cílem navýšení kapacity parkovacích míst</b>   |  |
| Přeuspořádáním hlavního a přidruženého prostoru – provedením oboustranných šikmých stání (60°) na místo stávajících podélných stání lze zvýšit počet legálních stání o cca 10 míst. Další místa lze získat vybudováním podélných stání v prostoru mezi dnešními plochami pro kolmé stání – mohlo by se jednat o cca 11 míst (na Obr. 9 bod 1). |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zjednosměrnění ulice Otavská</li> <li>▫ Legalizace podélného parkování v ulici nábřeží 1. máje</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>S10 Zjednosměrnění ulice Otavská</b>  |  |
| Změnou organizace dopravy (zjednosměrnění) v ulici a umožněním podélného parkování lze zvýšit počet legálních stání o cca 45 míst (na Obr. 9 bod 2).   |  |

|  |   |
|--|---|
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Reorganizace prostoru ul. Otavská s cílem navýšení kapacity parkovacích míst</li> <li>▫ Legalizace podélného parkování v ulici nábřeží 1. máje</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | Provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>S11 Legalizace podélného parkování v ulici nábřeží 1. máje</b>  |   |
| Legalizací současného stavu podélného parkování v ulici nábřeží 1. máje se navýší počet parkovacích stání, která budou využitelná legálně pro parkování. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.1 Nastavení parkovací politiky a systému parkování na území města   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Reorganizace prostoru ul. Otavská s cílem navýšení kapacity parkovacích míst</li> <li>▫ Zjednosměrnění ulice Otavská</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |

### Zóna 3A



Obr. 10 Mapa možného zjednosměrnění místních komunikací

|  |   |
|--|---|
| <b>S12 Reorganizace dopravy v ulici Rokycanova, Roháčova, Rašínova, Holečkova, B. Němcové, Legionářská</b>   |   |
| V lokalitě se nacházejí převážně rodinné domy, kde by se vhodným opatřením (modré zóny) dal zvýšit podíl vozidel parkujících mimo pozemní komunikaci. Zvýšení počtu legálních míst lze provést změnou organizace dopravy (zjednosměrnění) místních komunikací. Na komunikacích se šířkou cca 8 m lze umožnit šikmé stání. Navrhovanou změnou organizace dopravy lze zvýšit počet legálních stání o cca 150 míst. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |

### Zóna 3B



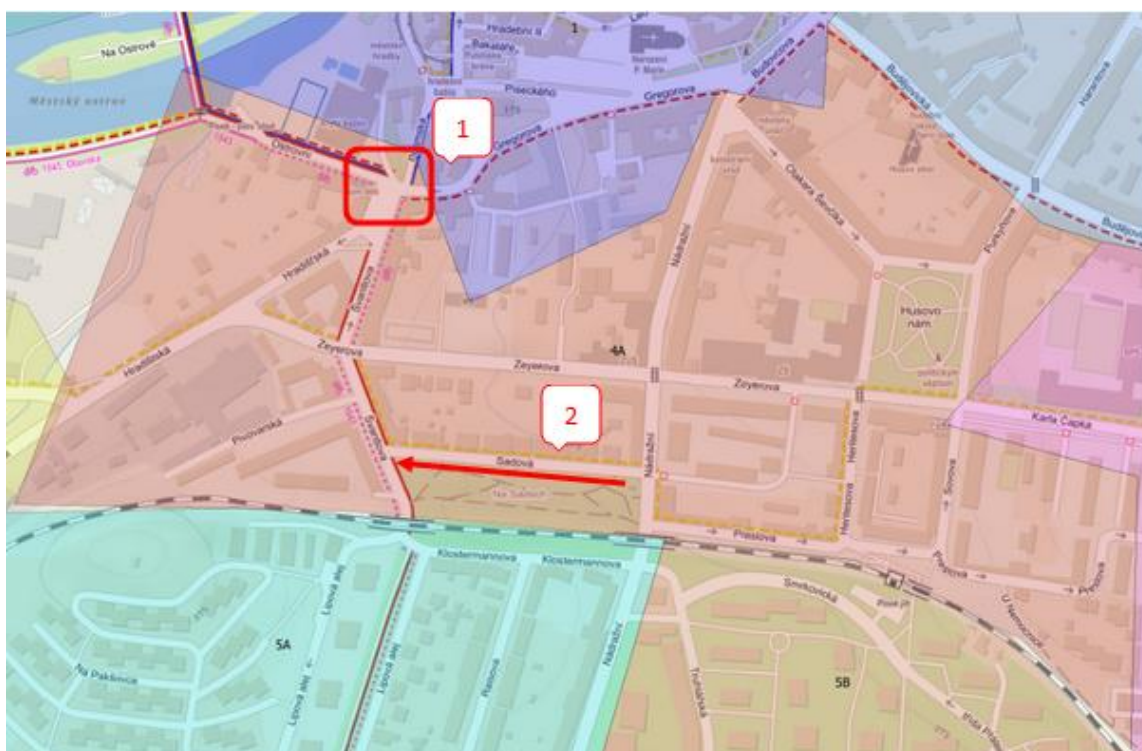
Obr. 11 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání

|  |  |
|--|--|
| <b>S13 Reorganizace prostoru v ul. Dr. M. Horákové s cílem navýšení parkovacích stání</b>  |  |
| Přeuspořádáním hlavního a přidruženého prostoru – provedením šikmých stání (45°) na místo stávajících podélných stání lze zvýšit počet legálních stání a cca 11 míst (na Obr. 11 bod 1).   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zjednosměrnění propojky mezi ulicemi Dr. M. Horákové a 17. listopadu</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. Dr. M. Horákové</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. 17. listopadu</li> <li>▫ Zvýšení efektivity parkování v ul. 17. listopadu</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>S14 Zjednosměrnění propojky mezi ulicemi Dr. M. Horákové a 17. listopadu</b>  |  |
| Změna organizace dopravy (zjednosměrnění) ulice a přeuspořádání hlavního a přidruženého prostoru – provedením šikmých stání po obou stranách komunikace a podélného stání v severní části lze zvýšit počet legálních stání o cca 10 míst (na Obr. 11 bod 2). |  |

|   |   |
|---|---|
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Reorganizace prostoru v ul. Dr. M. Horákové s cílem navýšení parkovacích stání</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. Dr. M. Horákové</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. 17. listopadu</li> <li>▫ Zvýšení efektivity parkování v ul. 17. listopadu</li> </ul>                                     |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>S15 Zjednosměrnění ul. Dr. M. Horákové</b>   |   |
| Změna organizace dopravy (zjednosměrnění) místní komunikace a přeuspořádání hlavního a přidruženého prostoru – nahrazením podélného stání stáním šikmým na levé straně komunikace lze zvýšit počet legálních stání o cca 18 míst (na Obr. 11 bod 3).  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě</li> <li>▫ Reorganizace prostoru v ul. Dr. M. Horákové s cílem navýšení parkovacích stání</li> <li>▫ Zjednosměrnění propojky mezi ulicemi Dr. M. Horákové a 17. listopadu</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. 17. listopadu</li> <li>▫ Zvýšení efektivity parkování v ul. 17. listopadu</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>S16 Zjednosměrnění ul. 17. listopadu</b>   |   |
| Změna organizace dopravy (zjednosměrnění) ulice a tím umožnění podélného parkování lze zvýšit počet legálních stání o cca 16 míst (na Obr. 11 bod 4).   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Reorganizace prostoru v ul. Dr. M. Horákové s cílem navýšení parkovacích stání</li> <li>▫ Zjednosměrnění propojky mezi ulicemi Dr. M. Horákové a 17. listopadu</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. Dr. M. Horákové</li> <li>▫ Zvýšení efektivity parkování v ul. 17. listopadu</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>S17 Zvýšení efektivity parkování v ul. 17. listopadu</b>   |   |
| V oblasti se nacházejí řadové garáže, o jejichž využití nemáme podkladové informace, ale i zde je pravděpodobně potenciál na zvýšení jejich využívání (zavedením modrých zón). Lokalita by se dala také využít pro efektivnější parkování a odstavování vozidel vybudováním parkovacího domu. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Reorganizace prostoru v ul. Dr. M. Horákové s cílem navýšení parkovacích stání</li> <li>▫ Zjednosměrnění propojky mezi ulicemi Dr. M. Horákové a 17. listopadu</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. Dr. M. Horákové</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. 17. listopadu</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |



## Zóna 4A



Obr. 12 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání.

|  |  |
|--|--|
| <b>S18 Revitalizace prostoru křižovatky Hradištská x Švantlova</b>   |  |
| Přestavba křižovatky s usměrněním ploch pro vozidla v klidu a vozidla v pohybu. Zmenšení plochy křižovatky umožní bezpečnější pohyb cyklistů v dané oblasti a usměrní pohyb vozidel i chodců v prostoru křižovatky. V této oblasti navrhujeme vyčlenit cca 5 míst pro krátkodobé stání (na Obr. 12 bod 1). |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti a vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti</li> <li>▫ Zjednosměrnění ul. Sadová</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>S19 Zjednosměrnění ul. Sadová</b>   |  |
| Změna organizace dopravy (zjednosměrnění) ulice a tím umožnění podélného parkování lze zvýšit počet legálních stání o cca 29 míst (na Obr. 12 bod 2).  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Revitalizace prostoru křižovatky Hradištská x Švantlova</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |

## Zóna 5A

Zóna s rodinnými domy, kde není problém s nedostatkem parkovacích míst. Zvýšenou poptávkou lze uspokojit lepším využitím míst pro parkování na vlastních pozemcích (zavedením modrých zón). Případně lze využít plochu řadových garáží, která je z pohledu využití plochy méně efektivní než např. hromadné garáže.



*Obr. 13 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání*

## Zóna 5B



Obr. 14 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání

| <b>S20 Výstavba parkovacího domu v lokalitě třída Přátelství a Smrkovická</b>  |  |
|--|--|
| Vzhledem k organizaci dopravy a uspořádání místních komunikací v oblasti lze potřebu dalších míst realizovat v jižní části zóny v rámci plánované výstavby bytových jednotek. Další místa pro parkování by bylo možné vytvořit propojením komunikací stávající zástavby a plánované zástavby v jižní části zóny a zjednosměrněním těchto komunikací, případně výstavbou parkovacího domu v plánovaném zástavbovém území. Je zde potřeba zajistit dostatečnou kapacitu parkovacích míst s ohledem na jejich možné využití obyvateli z třídy Přátelství. Dále je možné využít plochy stávajících parkovišť a na jejich místě vybudovat parkovací domy. Ale vzhledem k umístění parkovišť, zejména parkoviště P1 (na Obr. 14 bod P1), může být problém s ochotou tyto domy využívat. Průzkumem bylo zjištěno, že na tomto parkovišti je v noci volných 29 parkovacích míst. Vzhledem k rozměrům lze v případě parkoviště P2 (na Obr. 14 bod P2) doporučit automatický parkovací dům. Důvodem tohoto řešení je velký poměr plochy obslužných komunikací vůči celkové užité ploše parkovacího domu. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | -  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní                              |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070   |

## Zóna 7A



Obr. 15 Mapa zóny

|   |  |
|---|--|
| <b>S21 Výstavba parkovacího domu v lokalitě ul. Jablonského</b>   |  |
| V zóně chybí několik (cca 25) míst zejména v oblasti ul. Na Stínadlech. Naopak rezerva cca 20 míst je na parkovišti mezi řekou a ul. Jablonského (na Obr. 15 bod P1). Dle územního plánu je v oblasti V1 plánována bytová výstavba. Při plánování nové výstavby je třeba přidat rezervu parkovacích míst i pro obyvatele ul. Na Stínadlech. Dále lze parkovací možnosti v budoucnu rozšířit vybudováním multifunkčního /parkovacího domu na stávajícím parkovišti (P1). |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | -  |
| <b>Typ opatření:</b>  | infrastrukturní                              |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050   |

## Zóna 8

V této zóně je největší počet nelegálních stání v oblasti s rodinnými domy, kde lidé plně nevyužívají možnost parkování na vlastním pozemku.



Obr. 16 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání

|  |   |
|--|---|
| <b>S22 Revitalizace prostoru křižovatky O. Jeremiáše x J. Malého x J. Srnky</b>  |   |
| Přestavba křižovatky s usměrněním ploch pro vozidla v klidu a vozidla v pohybu. Touto úpravou lze zvýšit počet legálních stání o cca 6 míst (na Obr. 16 bod 1).                    |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti a vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti</li> <li>▫ Výstavba hromadného garážového stání O. Jeremiáše</li> <li>▫ Zjednosměrnění ulic v lokalitě Budějovické Předměstí</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070  |
| <b>S23 Výstavba hromadného garážového stání</b>  |   |
| V místech, kde jsou řadové garáže je potenciál pro zvýšení počtu parkovacích míst výstavbou hromadných garáží, kde je výhoda v lepším využití půdorysné plochy (na Obr. 16 bod 2). |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Revitalizace prostoru křižovatky O. Jeremiáše x J. Malého x J. Srnky</li> <li>▫ Zjednosměrnění ulic v lokalitě Budějovické Předměstí</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070  |

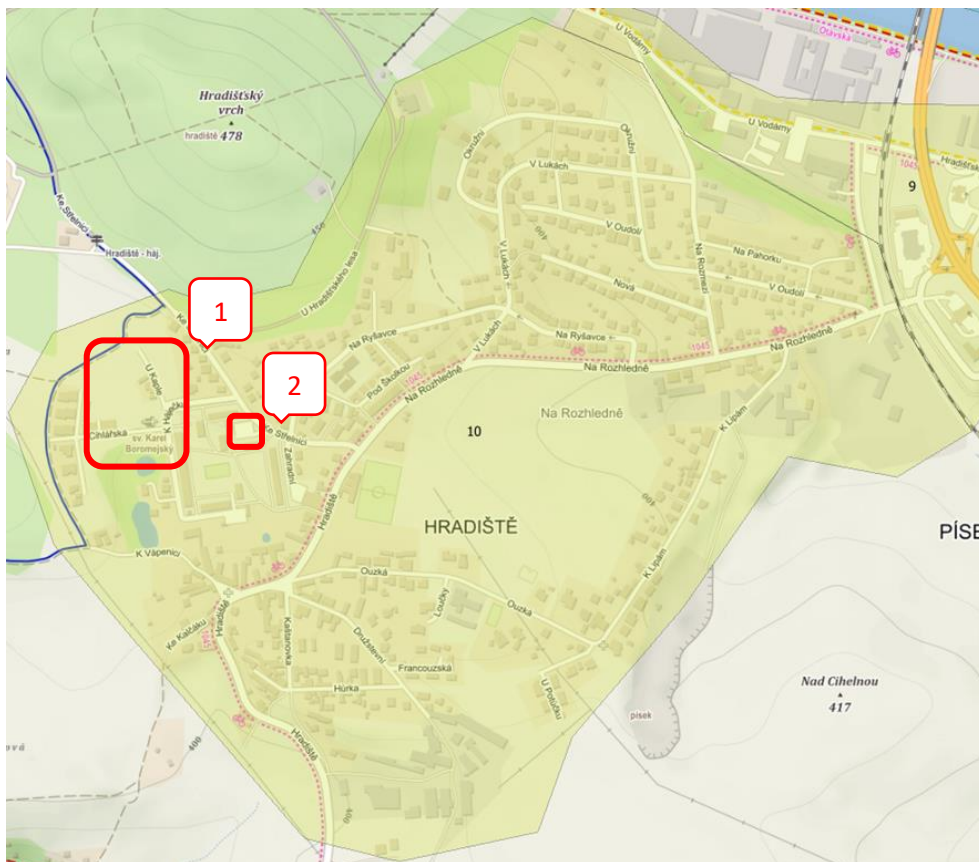


Obr. 17 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání

| <b>S24 Zjednosměrnění ulic v lokalitě Budějovické Předměstí</b>  |  |
|--|--|
| Změnou organizace dopravy (zjednosměrnění) ulice a umožněním podélného parkování lze zvýšit počet legálních stání o cca 160 míst (na Obr. 17 bod 3). |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Revitalizace prostoru křižovatky O. Jeremiáše x J. Malého x J. Srnky</li> <li>▫ Výstavba hromadného garážového stání O. Jeremiáše</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |

## Zóna 10

V zóně se nacházejí převážně rodinné domy, kde problém s parkováním není, někde dochází k nelegálnímu parkování, ale komunikace nepůsobí přeplněným dojmem.



Obr. 18 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání

|  |   |
|--|---|
| <b>S25 Výstavba parkovacího domu na sídlišti v lokalitě Hradiště</b>   |   |
| V oblasti panelových domů je jiná situace než ve zbytku zóny, zde je reálný nedostatek parkovacích míst. V blízkosti sídliště jsou územním plánem vyčleněny plochy pro další výstavbu. V této lokalitě je vhodné vybudovat parkovací dům/multifunkční dům s dostatečnou kapacitou i pro obyvatele sídliště (cca 40 míst) (na Obr. 18 bod 1). |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách              |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Výstavba parkovacího domu v lokalitě Ke Střelnici       |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050  |
| <b>S26 Výstavba parkovacího domu v lokalitě Ke Střelnici</b>   |   |
| Na místě stávajícího parkoviště o rozměrech cca 30 m x 40 m lze vybudovat parkovací dům, ale vzhledem k rozměrům, lze v tomto případě doporučit automatický parkovací dům. Důvodem tohoto řešení je velký poměr plochy obslužných komunikací vůči celkové užité ploše „klasického“ parkovacího domu (na Obr. 18 bod 2).                      |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.2 Zkapacitnění parkování v obytných zónách              |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | Výstavba parkovacího domu na sídlišti v lokalitě Hradiště |

|  |   |
|--|---|
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070  |
| <b>S27 Úprava parkování na území města mimo centrum</b>  |   |
| Parkovací zóny 2A až 1I tvoří parkovací oblast 2. V této oblasti lze umožnit parkovat i ostatním motoristům (návštěvám, řemeslníkům apod.), ale časově omezeně a po platbě parkovného. Toto parkovné je možné platit pomocí webové aplikace, která bude napojena na ostatní služby města. Rezidentní a abonentní karty pro parkovací oblast 2 budou finančně výhodnější oproti kartám pro parkování v centrální oblasti 1. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 8.1 Nastavení parkovací politiky a systému parkování na území města |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | Úprava parkování v historickém jádru města                          |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |

## 2.1.6 Životní prostředí

|   |   |
|---|---|
| <b>Z1 Zavedení Nízkoemisní zóny</b>   |   |
| Zavedení nízkoemisní zóny v centrální části města způsobí omezení vjezdu vozidel ve vymezené oblasti, které nesplňují stanovené emisní normy. Ostatním vozidlům, které nesplňují parametry této zóny musí být stanovena objízdná trasa. V souvislosti se zavedením nízkoemisní zóny v centru města je důležité dostatečně opatření komunikovat s veřejností formou kampaní a dostatečné publicity se srozumitelnou formou podmínek pro vjezd do této vymezené zóny. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rozvoj inteligenčního navigačního parkovacího systému</li> <li>▫ Úprava parkování v historickém jádru města</li> <li>▫ Úprava parkování na území města vyjma historického jádra města</li> <li>▫ Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě</li> <li>▫ Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní informujících o dopadech dopravy a o mobilitě ve městě</li> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní, organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050  |
| <b>Z2 Školení typu Eco-driving</b>  |   |
| Školení řidičů v principu Eco-drivingu, které je zaměřeno na ekologický způsob řízení vozidla, tj. snížení spotřeby pohonných hmot, udává se možnost snížení o 5 až 20 %, a tedy i snížení množství emisí. Iniciátorem tohoto opatření může být Městský úřad Písku, který zajistí školení pro řidiče referentských vozidel městského úřadu, jím zřízených organizací a u řidičů MHD.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní informujících o dopadech dopravy a o mobilitě ve městě</li> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2050  |
| <b>Z3 Dynamické řízení světelných křižovatek</b>  |   |
| Rozvoj dynamického řízení na světelných křižovatkách, kde dochází k výraznému zdržení vozidel a častým kongescím, zajistí snížení počtu zastavení a rozjezdů vozidel, zvýšení plynulosti dopravního proudu a přispěje ke snížení emisní zátěže z dopravy.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy   |



|  |  |
|--|--|
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat</li> <li>▫ Úprava koridoru silnice I/20 s navýšením mimoúrovňových křížení s místními komunikacemi</li> <li>▫ Modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti a vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | provozní   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>Z4 Úklid a údržba komunikací</b>  |  |
| Opatření míří na podporu nákupu čistící techniky a zvýšení četnosti čištění komunikací. Čištění komunikací je velmi významným opatřením pro snížení koncentrací suspendovaných částic PM10, jejichž většinový podíl pochází z resuspenze (znovuzvíření prachu z vozovek). Dalším parametrem, který zvyšuje resuspenzi, je typ povrchu komunikací, zejména dlažební kostky, které se nachází v centru města Písek.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | -  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>Z5 Změna povrchů vozovek na vybraných komunikacích</b>  |  |
| Změna povrchu vozovky (nízkohlučný povrch či nový povrch vozovky) – převládajícím zdrojem hluku je hluk generovaný kontaktem pneumatiky s vozovkou („valivý hluk“), u současných osobních vozidel již od rychlosti cca 40 km/h, proto v posledních letech představuje aplikace nízkohlučných obrusných vrstev („nízkohlučných povrchů“) velmi efektivní protihlukové opatření. Jejich aplikace nepřináší potřebný akustický útlum, pokud je na pozemní komunikaci průměrná rychlost dopravního proudu nižší jak 40 km/h při výskytu především osobních automobilů, respektive nad 60 km/h při vyšší intenzitě nákladních vozidel. Nízkohlučné obrusné vrstvy tak patří mezi důležitá technická aktivní opatření u zdrojů hluku za účelem jeho snižování. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | -  |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>Z6 Výstavba protihlukových stěn podél vybraných komunikací</b>  |  |
| Protihlukové clony umožňují tlumit hluk a jsou měniteli šíření hluku od zdroje k příjemci. Nepředcházejí vzniku hluku, jen snižují jeho účinek a představují tak pasivní opatření. Účinnost tohoto opatření je silně individuální, de facto se jedná o protihlukovou stěnu, a tedy úroveň snížení hluku se může pohybovat v již uvedeném poměrně velkém rozsahu od 3 do cca 20 dB.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 7.1 Snižování negativních vlivů z dopravy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace severního obchvatu dle územního plánu</li> <li>▫ Úprava koridoru silnice I/20 s navýšením mimoúrovňových křížení s místními komunikacemi</li> <li>▫ Rekonstrukce stávajících komunikací a dostavba sítě v souladu s územním plánem a jeho aktualizací</li> </ul>                |
| <b>Typ opatření:</b>   | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2070   |
| <b>Z7 Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě</b>  |  |
| Podpora pořízení prostředků a rozvoje elektromobility v oblasti městských institucí a podpora pořizování a rozvoje dobíjecích stanic prostředků na alternativní pohon.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 7.2 Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě  |

|   |  |
|---|--|
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení nízkoemisní zóny</li> <li>▫ Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility</li> <li>▫ Zavedení služby cargobike včetně pořízení potřebné doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Pořízení služebních jízdních kol/koloběžek pro potřeby města a městem zřizované organizace a společnosti</li> <li>▫ Pořízení nízkokapacitních vozidel /minibusů) na CNG/ekologický pohon</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>                                  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>                            | 2040   |

## 2.1.7 Veřejné prostory

|   |   |
|---|---|
| <b>VP1 Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</b>  |   |
| <p>Styl a design mobiliáře ve městě odráží jeho charakter a atraktivitu a je vhodné jej sjednotit a zároveň bojovat s negativními jevy, jakými je světelné znečištění či vizuální smog. Do mobiliáře patří například odpadkové koše, autobusové zastávky, lavičky, kašny, pítka, stojany na kola, zahrazovací sloupky, veřejné osvětlení a mnoho dalších prvků. Je nepostradatelnou částí města a musí sloužit účelu, pro který byl vyroben. Do svého okolí by měl zapadnout designem a zároveň musí být odolný vůči vandalům i povětrnostním vlivům. Mobiliář, který je buď zastaralý nebo neodpovídá současným potřebám, je nutné vyměnit a také doplnit do míst, kde je potřeba. Jde hlavně o lavičky a koše nejen na veřejných prostranstvích, ale také v přilehlé přírodě. Nezbytná jsou pítka pro lidi i pro zvířata, která jsou v letních měsících velmi žádoucí. V rámci veřejného osvětlení, bude Město Písek v rámci realizace opatření spolupracovat s Městskými službami Písek, s.r.o., v jehož správě je veřejné osvětlení, na postupné výměně nevyhovujících typů veřejného osvětlení (především energeticky neúsporné, příliš silné či nevhodně orientované osvětlení) a na nahrazení starých sloupů (lamp) novými, které budou zabírat méně prostoru na chodnících a budou esteticky vhodnější. Zároveň bude v místech nové rezidenční výstavby zajištěno vhodné veřejné osvětlení vyhovující těmto požadavkům.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>   | 3.1 Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Doplnění informačních panelů a navigačního značení pro důležité cíle ve městě</li> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Modernizace zázemí pro cestující</li> <li>▫ Úprava parkování v historickém jádru města</li> <li>▫ Realizace vodních prvků ve veřejných prostorech</li> <li>▫ Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity</li> <li>▫ Realizace veřejných WC</li> <li>▫ Zatraktivnění centra města</li> <li>▫ Revitalizace okolí míst zastávek veřejné dopravy a úprava veřejných prostor před přestupními uzly</li> <li>▫ Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</li> </ul> |
| <b>Typ opatření</b>   | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont</b>   | 2040  |
| <b>VP2 Realizace vodních prvků ve veřejných prostorech</b>  |   |
| <p>Vodní prvky tvoří neopomenutelnou součást městského veřejného prostoru, přispívají k jeho atraktivitě a vybízí občany k trávení volného času v jeho blízkosti. Jedná se o estetický prvek s praktickou funkcí ochlazení a osvěžení prostoru v horkých letních měsících. Voda významně ovlivňuje mikroklima města podobně jako zeleň, to znamená, že zvyšuje vzdušnou vlhkost, snižuje extrémní teploty v horkých dnech a prvky využívající tryskající nebo padající vodu pročišťují vzduch od prašných nečistot. Mezi vodní prvky patří fontány, kašny, pítka, rozprašovače či okrasná jezírka. Cílem opatření je modernizace stávajících vodních prvků v Písku, vytipování lokalit pro nové vodní prvky, vypracování návrhu, samotná realizace a údržba vodních prvků.</p>  |   |

|  |  |
|--|--|
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.1 Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity</li> <li>▫ Zatraktivnění centra města</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040   |
| <b>VP3 Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity</b>   |  |
| Realizace doprovodných prvků má rovněž přispět ke zvýšení atraktivity veřejného prostoru a poskytnout obyvatelům možnost aktivněji a častěji trávit svůj volný čas ve veřejném prostoru města Písku. Mezi doprovodné prvky řadíme barbecue místa, kde se může grilovat, altánky, pingpongové stoly, přenosný mobiliář, pítka, osvětlení a další různé doprovodné prvky veřejného prostoru pro pobytové a sportovní aktivity.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.1. Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení</li> <li>▫ Realizace zabezpečených stání pro kola u školských zařízení a městských institucí</li> <li>▫ Úprava povrchů v historickém centru pro pohodlnou a bezpečnou jízdu na kole</li> <li>▫ Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</li> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Realizace vodních prvků ve veřejných prostorech</li> <li>▫ Realizace veřejných WC</li> <li>▫ Zatraktivnění centra města</li> <li>▫ Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor</li> <li>▫ Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</li> <li>▫ Zlepšení podmínek pro vodní turistiku</li> <li>▫ Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce</li> <li>▫ Vybudování kotviště loděk</li> <li>▫ Umístění mol pro různé účely</li> <li>▫ Použití jednotné typologie prvků na nábřeží Otavy</li> <li>▫ Rekonstrukce sportovních zařízení v blízkosti řeky</li> </ul> |
| <b>Typ opatření</b>  | infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040   |
| <b>VP4 Provoz veřejných WC</b>   |  |
| Čisté a dostupné veřejné toalety jsou samozřejmým předpokladem trávení času ve veřejném prostoru města. Oceňují je především rodiče s dětmi, senioři a osoby se zdravotním postižením a jejich dostupnost a rozmístění ovlivňuje nejen atraktivitu, ale hlavně přístupnost veřejného prostoru. Veřejné záchody by se měly nacházet v blízkosti dětských hřišť, parků a jiných zelených ploch, náměstí, přestupních uzlů (autobusové a železniční nádraží) a dalších atraktivních míst. Veřejné záchody by měly taktéž být časově a bezbariérově přístupné. Dostupnost veřejných WC pomáhá předcházet nechtěnému znečištění veřejného prostoru. Opatření cílí na zřízení, provoz a údržbu veřejných toalet. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.1. Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru   |

|  |   |
|--|---|
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury</li> <li>▫ Zřízení přestupních uzlů mezi dálkovou, regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou</li> <li>▫ Modernizace zázemí pro cestující</li> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Zatraktivnění centra města</li> <li>▫ Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</li> <li>▫ Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040  |
| <b>VP5 Zatraktivnění centra města</b>  |   |
| <p>Pro veřejný prostor je podstatné, aby v něm lidé zůstávali a hledali nové pocity, zážitky a sociální kontakty. Z tohoto důvodu je důležité rozvíjet jeho funkčnost, aby obyvatele přilákal v co největší míře k trávení svého volného času. V případě historického jádra Písku se jedná o revitalizaci historického centra, rekonstrukci uličních profilů včetně vozovek, rozšiřování chodníků a pobytových přilehlých prostranství a vymístění parkujících vozidel. Kromě rekonstrukcí již existujících veřejných prostor je možné jejich navýšení revitalizací neefektivně využívaných ploch.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.1. Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší infrastruktury</li> <li>▫ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</li> <li>▫ Rozšíření pěších zón v historickém centru města</li> <li>▫ Doplnění informačních panelů a navigačního značení pro důležité cíle ve městě</li> <li>▫ Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku</li> <li>▫ Úprava povrchů v historickém centru pro pohodlnou a bezpečnou jízdu na kole</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování</li> <li>▫ Modernizace systému trasování linek</li> <li>▫ Úprava parkování v historickém jádru města</li> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Realizace vodních prvků ve veřejných prostorech</li> <li>▫ Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity</li> <li>▫ Realizace veřejných WC</li> <li>▫ Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor</li> <li>▫ Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</li> <li>▫ Odstraňování vizuálního smogu</li> </ul> |
| <b>Typ opatření</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040  |

| <b>VP6 Revitalizace okolí míst zastávek veřejné dopravy a úprava veřejných prostor před přestupními uzly</b>   |   |
|--|---|
| Vzhled a vybavení stanic a zastávek veřejné dopravy i jejich okolí ovlivňuje atraktivitu i dostupnost cestování veřejnou dopravou. Veřejný prostor u stanic, zastávek a přestupních uzlů by měl mít ucelenou koncepci řešení veřejného prostoru, samozřejmě by mělo být, aby tento veřejný prostor byl přehledný, čistý, bezpečný, informativní a bezbariérový a měl by poskytovat pohodlné využívání prostředků veřejné dopravy.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.1. Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu k nim</li> <li>▫ Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R</li> <li>▫ Zřízení zastávek v nově obsluhovaných lokalitách</li> <li>▫ Zřízení přestupních uzlů mezi dálkovou, regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou</li> <li>▫ Rozšíření nástupních ostrůvků v přestupním uzlu Budovcova a v zastávce Nemocnice</li> <li>▫ Pořízení nových a modernizace stávajících označků zastávek</li> <li>▫ Modernizace zázemí pro cestující</li> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</li> </ul>                                     |
| <b>Typ opatření</b>  | infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040  |
| <b>VP7 Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor</b>   |   |
| Architektonická soutěž přináší konkrétní návrhy řešení stavby, takže má investor (město Písek) i veřejnost možnost seznámit se s estetickým, dispozičním, funkčním a konstrukčním řešením požadované stavby, do níž hodlá město investovat. Investor má tudíž možnost vybírat při vypsání architektonické soutěže podle poměru ceny a komplexní kvality návrhu stavby. Je žádoucí, aby byly realizovány architektonické soutěže, které by svými návrhy transformovaly plochy veřejného prostoru tak, aby byl atraktivnější a vstřícnější pro udržitelnou mobilitu. Architektonická soutěž vybízí k zapojení obyvatel do plánování města. O jejím průběhu vyhlášovatel informuje veřejnost a její propagační získává prostor nejen pro komunikaci s občany, ale i s médii. Vyhlášení výsledků pak doprovází výstava soutěžních návrhů, na niž se může veřejnost s každým z nich i s komentářem poroty obeznámit. Vynaložené finanční prostředky na uspořádání takové soutěže se mnohokrát vracejí již ve stadiu realizace. Klíčem ke kvalitně vypracovaným projektům a následným návrhům je správně formulované zadání. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.1. Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Realizace vodních prvků ve veřejných prostorech</li> <li>▫ Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity</li> <li>▫ Zatraktivnění centra města</li> <li>▫ Revitalizace okolí míst zastávek veřejné dopravy a úprava veřejných prostor před přestupními uzly</li> <li>▫ Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</li> <li>▫ Odstraňování vizuálního smogu</li> <li>▫ Revitalizace Žižkových kasáren</li> <li>▫ Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce</li> <li>▫ Vybudování kotviště loděk</li> <li>▫ Použití jednotné typologie prvků na nábřeží Otavy</li> <li>▫ Rekonstrukce jednotlivých úseků nábřeží dle vypracované studie</li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rekonstrukce Městského ostrova</li> <li>▫ Rekonstrukce stávajících propojení přes řeku</li> <li>▫ Rekonstrukce sportovních zařízení v blízkosti řeky</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření</b>  | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040  |
| <b>VP8 Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</b>   |   |
| <p>Stávající uspořádání veřejného prostoru v centrech města je spíše nakloněno automobilové dopravě. Komunikace a plochy jsou převážně využívány parkujícími vozidly. Z tohoto důvodu je potřeba provést taková opatření, která nejen sníží objem automobilové dopravy, ale i vytěsní část vozidel z náměstí a přilehlých ulic do vhodnějších lokalit jako např. parkovacích domů. Omezení prostoru pro statickou a dynamickou dopravu zvýší atraktivitu veřejného prostoru pro pěší a cyklisty. Opatření zahrnuje projektovou přípravu a realizace revitalizace.</p>                                      |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.1. Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší infrastruktury</li> <li>▫ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)</li> <li>▫ Humanizace páteřních tras v širším centru města</li> <li>▫ Rozšíření pěších zón v historickém centru města</li> <li>▫ Rozvoj obytných zón a zón 30</li> <li>▫ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti</li> <li>▫ Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě</li> <li>▫ Rozšíření zón omezení vjezdu nákladních vozidel podle hmotnosti</li> <li>▫ Rozvoj inteligentního navigačního parkovacího systému</li> <li>▫ Zřízení parkovacích a odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu</li> <li>▫ Zřizování zachytných parkovišť typu P+R, B+R a zřizování K+R</li> <li>▫ Výstavba parkovacího domu v lokalitě „U pošty“</li> <li>▫ Úprava parkování v historickém jádru města</li> <li>▫ Výstavba parkovacího domu v lokalitě třída Přátelství a Smrkovická</li> <li>▫ Výstavba parkovacího domu v lokalitě ul. Jablonského</li> <li>▫ Výstavba hromadného garážového stání O. Jeremiáše</li> <li>▫ Výstavba parkovacího domu na sídlišti v lokalitě Hradiště</li> <li>▫ Výstavba parkovacího domu v lokalitě Ke Střelnici</li> <li>▫ Zavedení Nízkoemisní zóny</li> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Realizace vodních prvků ve veřejných prostorech</li> <li>▫ Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity</li> <li>▫ Realizace veřejných WC</li> <li>▫ Zatraktivnění centra města</li> <li>▫ Revitalizace okolí míst zastávek veřejné dopravy a úprava veřejných prostor před přestupními uzly</li> <li>▫ Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor</li> <li>▫ Odstraňování vizuálního smogu</li> </ul> |
| <b>Typ opatření</b>  | Infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040  |
| <b>VP9 Odstraňování vizuálního smogu</b>   |   |
| <p>Opatření bude mít za následek zlepšení fyzického vzhledu centra města a zatraktivnění veřejného prostoru, který trpí neutěšeným vzhledem výloh a reklamních poutačů u jednotlivých obchodů a provozoven. Je potřeba zajistit zapojení všech klíčových subjektů do společného úsilí k regulaci vizuálního smogu, který zastírá opravdovou tvář města a ničí jeho jedinečnost a genius loci. Město Písek už zahájilo snahu o odstraňování vizuálního smogu vydáním doporučujících Pokynů upravující umístování reklamních a informačních zařízení, které mají motivovat majitele obchodů a provozoven</p> |   |

|  |  |
|--|--|
| v Městské památkové zóně a okolí ke sjednocení reklamních a informačních prvků dle manuálu. Opatření chce podpořit tyto snahy města.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.1. Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> <li>▫ Zatraktivnění centra města</li> <li>▫ Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor</li> <li>▫ Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru</li> <li>▫ Použití jednotné typologie prvků na nábřeží Otavy</li> </ul>             |
| <b>Typ opatření</b>  | Provozní   |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040   |
| <b>VP10 Revitalizace Žižkových kasáren</b>   |  |
| Areál Žižkových kasáren tvoří potenciál pro budoucí rozvoj města a k účelu jeho revitalizace má být zhotovena studie, která bude sloužit jako podklad pro změnu územního plánu. Při revitalizaci má být kladen důraz na veřejné prostory a polyfunkční způsob využití daného území a jeho optimální začlenění do stávající sídelní struktury. Dopravní napojení na silnici I/20 a navazující místní komunikace představuje velkou výzvu, se kterou je potřeba se vypořádat i s ohledem na udržitelný rozvoj a současné technické a technologické možnosti ve výstavbě. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.1. Revitalizace a zvyšování atraktivity veřejného prostoru   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Dopravní napojení Žižkových kasáren na stávající dopravní infrastrukturu</li> <li>▫ Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20</li> <li>▫ Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať</li> <li>▫ Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách</li> </ul> |
| <b>Typ opatření</b>  | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040   |
| <b>VP11 Zlepšení podmínek pro vodní turistiku</b>  |  |
| Město má možnost profitovat z vodního turismu, k tomu je ovšem potřeba zatraktivnit Písek a řeku Otavu pro vodáky například zprostředněním vodního toku a jezů pro lodě, zřízením výstupů z vody pro vodáky a míst pro kotvení lodí a vybudováním doprovodné infrastruktury na vhodných místech. Do opatření spadá i revitalizace bývalé vodárny, kde má v rámci 1. etapy vzniknout kemp pro vodáky.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zpřístupnění řeky z obou břehů</li> <li>▫ Vybudování kotviště loděk</li> <li>▫ Umístění mol pro různé účely</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření</b>  | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040   |
| <b>VP12 Zpřístupnění Křížíkova ostrova</b>   |  |
| Zpřístupnění ostrova vytvoří nový kontakt mezi obyvateli a řekou a napomůže oživení a ozvláštnění nábřeží. Urbanistická studie řeky Otavy navrhuje zpřístupnit ostrov veřejnosti dvojicí lávek navazujících na nábřežní náplavku. Ostrov lze využít např. pro umístění půjčovny šlapadel nebo lodiček.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>  | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zpřístupnění řeky z obou břehů</li> <li>▫ Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce</li> <li>▫ Rekonstrukce jednotlivých úseků nábřeží dle vypracované studie</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření</b>  | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont</b>  | 2040   |

|   |   |
|---|---|
| <b>VP13 Zpřístupnění řeky z obou břehů</b>  |   |
| <p>Současný stav nábřeží Otavy není příliš atraktivní a není vhodný pro trávení volného času. K vytvoření příjemného pobytového prostoru je potřeba většího koncepčního zásahu s cílem vytvořit přímý přístup k řece a umožnit lidem kontakt s vodou. Návrhy konkrétních lokalit s přímým přístupem k vodě jsou stanoveny ve studii Využití řeky Otavy jako přírodního fenoménu intravilánu i extravilánu města Písek. Podle této studie mají být lokality s možností pobytového přístupu k vodě rozmístěny jak v centrálních částech města (např. hlavní městské nábřeží, nábřeží v historickém centru, nábřeží 1. máje), tak i ve vzdálenějších částech města (např. lokalita U Sulana, u plynové lávky).</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>   | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zpřístupnění Křížíkova ostrova</li> <li>▫ Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce</li> <li>▫ Umístění mol pro různé účely</li> <li>▫ Rekonstrukce jednotlivých úseků nábřeží dle vypracované studie</li> <li>▫ Rekonstrukce Městského ostrova</li> <li>▫ Rekonstrukce stávajících propojení přes řeku</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření</b>   | Infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont</b>   | 2040  |
| <b>VP14 Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce</b>   |   |
| <p>K vytvoření příjemného pobytového prostoru dále přispěje funkční městský mobiliář, umělecká díla, výhledy do přírody, zeleň, plochy na hraní a odpočinek, vyhlídková mola, případně kavárny a možnosti občerstvení. Součástí revitalizace musí být také komunikační propojení pro chodce a cyklisty. Vytvořením „živé zóny“ v okolí řeky se zvýší atraktivita území a zkvalitní se prostor pro odpočinek a procházky. Součástí opatření je i podpora míst pro rybaření, která umožní využívat řeku dalším způsobem.</p>  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>   | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zpřístupnění Křížíkova ostrova</li> <li>▫ Zpřístupnění řeky z obou břehů</li> <li>▫ Vybudování kotviště loděk</li> <li>▫ Umístění mol pro různé účely</li> <li>▫ Rekonstrukce jednotlivých úseků nábřeží dle vypracované studie</li> <li>▫ Rekonstrukce Městského ostrova</li> <li>▫ Rekonstrukce stávajících propojení přes řeku</li> <li>▫ Rekonstrukce sportovních zařízení v blízkosti řeky</li> </ul> |
| <b>Typ opatření</b>   | Infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont</b>   | 2040  |
| <b>VP15 Vybudování kotviště loděk</b>   |   |
| <p>K řece by mělo patřit také kotviště loděk, které může nabízet mimo jiné přístup k pitné vodě, WC a drobný servis pro lodě.</p>   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>   | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace veřejných WC</li> <li>▫ Zlepšení podmínek pro vodní turistiku</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření</b>   | Infrastrukturní   |
| <b>Výhledový horizont</b>   | 2040  |
| <b>VP16 Umístění mol pro různé účely</b>  |   |
| <p>Cílem opatření je na vytipovaných místech v Písku postavit mola pro různé účely, ať už pobytové molo pro klidné posezení s vyhlídkou na řeku, pro provoz kavárny či stánku s občerstvením nebo mola určená na vytahování a kotvení lodí. Vybrané lokality pro umístění mol musí splňovat požadavek jejich přístupnosti po zpevněné komunikaci z důvodu nutnosti vytahování mol na pevninu v případě povodní.</p>   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>   | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy   |



|   |  |
|---|--|
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření</b>   | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont</b>   | 2040   |
| <b>VP17 Použití jednotné typologie prvků na nábřeží Otavy</b>   |  |
| V rámci budování vysoké estetické hodnoty nábřeží je vhodné sladit mobiliář a materiály, ze kterých je nábřeží budováno. Schody do vody a platformy by měly mít sjednocený dVPesign a materiál dle vypracované studie.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>   | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření</b>   | Organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont</b>   | 2040   |
| <b>VP18 Rekonstrukce jednotlivých úseků nábřeží dle vypracované studie</b>  |  |
| Jednotlivá písečná nábřeží mají být rekonstruována dle urbanistické studie řeky Otavy k plnění různých funkcí. Rekonstrukce bude zahrnovat například doplnění pobytových prvků a mobiliáře, mol, vytvoření promenády a náplavky, úpravu stromořadí a umožní přímý kontakt s vodou.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>   | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zlepšení podmínek pro vodní turistiku</li> <li>▫ Zpřístupnění Křížíkova ostrova</li> <li>▫ Zpřístupnění řeky z obou břehů</li> <li>▫ Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce</li> <li>▫ Vybudování kotviště loděk</li> <li>▫ Umístění mol pro různé účely</li> <li>▫ Použití jednotné typologie prvků na nábřeží Otavy</li> <li>▫ Rekonstrukce Městského ostrova</li> <li>▫ Rekonstrukce stávajících propojení přes řeku</li> <li>▫ Rekonstrukce sportovních zařízení v blízkosti řeky</li> </ul> |
| <b>Typ opatření</b>   | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont</b>   | 2040   |
| <b>VP19 Rekonstrukce Městského ostrova</b>  |  |
| Městský ostrov je oblíbené pobytové místo na řece, a proto si zaslouží rekonstrukci formou obnovy mobiliáře, zajištěním lepšího přístupu k vodě – úpravy hrany ostrova a obnovení možnosti koupání, čemuž musí předcházet odbahnění a vyčištění vody, zpřístupnění ostrova pro vodáky nebo třeba zřízení vyhlídkových míst na špičkách ostrova. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>   | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce</li> <li>▫ Rekonstrukce jednotlivých úseků nábřeží dle vypracované studie</li> <li>▫ Rekonstrukce stávajících propojení přes řeku</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření</b>   | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont</b>   | 2040   |
| <b>VP20 Rekonstrukce stávajících propojení přes řeku</b>  |  |
| Stávající propojení přes řeku vyžadují pravidelnou údržbu a rekonstrukci, aby mohla bezpečně sloužit svému účelu. Lávka na Městský ostrov tvoří pohledovou dominantu mezi břehy a významné spojení mezi jednotlivými částmi města. V současné době ovšem vyžaduje rekonstrukci a přestavbu přístupové středové části.                           |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>   | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace a rozvoj stávající pěší infrastruktury</li> <li>▫ Realizace pravolevých propojení pro pěší a cyklisty přes řeku Otavu</li> </ul>  |

|   |  |
|---|--|
|   | ▫ Rekonstrukce Městského ostrova   |
| <b>Typ opatření</b>   | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont</b>   | 2040   |
| <b>VP21 Rekonstrukce sportovních zařízení v blízkosti řeky</b>  |  |
| K atraktivitě území a jeho funkčnímu využití patří nepochybně i příležitosti ke sportovním aktivitám. Řeka a její okolí nabízí několik možností, kde je možné tato opatření realizovat a propojit i s dalšími funkcemi, například v lokalitě U Smetáka či U Sulana. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle</b>   | 3.2. Oživení nábřeží řeky Otavy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity</li> <li>▫ Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce</li> <li>▫ Rekonstrukce jednotlivých úseků nábřeží dle vypracované studie</li> </ul> |
| <b>Typ opatření</b>   | Infrastrukturní  |
| <b>Výhledový horizont</b>   | 2040   |

## 2.1.8 Management mobility

|   |  |
|---|--|
| <b>MM1 Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných forem dopravy pro cesty do/ze školy</b>  |  |
| V současné době vozí stále více rodičů své děti do škol osobními automobily, což v ranních a odpoledních hodinách zpomaluje plynulost dopravního provozu na komunikacích a zároveň komplikuje dopravní situaci u školských zařízení v době začátku a konce vyučování. Předmětem opatření je organizace vzdělávacích aktivit, přednášek a kampaní pro děti a žáky ve školských zařízeních za účelem osvěty mezi dětmi a jejich rodiči o výhodách docházky do školských zařízení pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou. Město Písek se může např. zapojit do propagace existujících projektů jako jsou vzdělávací aktivity „Generace U“, projekt „Do školy po svých, bezpečně a udržitelně“, kampaň „Do školy pěšky“ či podpoření aktivity walking bus v mateřských a základních školách. Walking bus představuje organizovanou cestu do školy skupiny dětí doprovázené dvěma rodiči, z nichž jeden vede skupinu jako „řidič“ a jeden ji končí („průvodce“), která se řídí daným časovým plánem a plánovanými zastávkami po trase, na nichž jsou nabírány další děti. Realizované aktivity budou zvolené na základě výsledků šetření Odboru školství a kultury města Písek, které proběhne ve spolupráci se základními školami v Písku. Šetření bude zaměřené na dojížděku žáků základních škol, a to jakou formou a z jakých lokalit se žáci do škol dopravují. Cílem aktivit realizovaných v rámci opatření je to, aby se pěší chůze do školy (či s využitím udržitelných způsobů dopravy) stala pro děti a žáky zcela běžnou a přirozenou. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu</li> <li>▫ Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní informujících o dopadech dopravy a o mobilitě ve městě</li> <li>▫ Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility</li> <li>▫ Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež</li> <li>▫ Realizace zabezpečených stání pro kola u školských zařízení a městských institucí</li> <li>▫ Propagace systémů městské hromadné dopravy, integrovaného dopravního systému a cyklistické dopravy</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |

|   |   |
|---|---|
| <b>MM2 Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu</b>  |   |
| Organizované výchovné a vzdělávací aktivity a kampaně pro občany jsou nezbytné pro další rozvoj udržitelné a bezpečné mobility ve městě. Aktivity a kampaně budou zaměřeny na podporu volby udržitelných dopravních prostředků při cestách do zaměstnání a škol a na šíření zásad bezpečného chování v silničním provozu včetně osvěty ke vzájemnému respektu mezi všemi účastníky provozu. U dětí, žáků či studentů bude kladen důraz na podporu správných návyků dopravního chování a dodržování zásad bezpečnosti při cestě do/ze škol. Cílem bude podpořit multimodalitu a sdílenou mobilitu a současně také změnu životního stylu především u mladší a střední generace ve smyslu preference zdravého a aktivního životního stylu a udržitelných způsobů přepravy. Příkladem kampaně, do níž se město může pravidelně zapojovat, je celorepubliková kampaň „Do práce na kole“. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility<br>5.1 Zvýšení bezpečnosti v dopravě  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných forem dopravy pro cesty do/ze školy</li> <li>▫ Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní informujících o dopadech dopravy a o mobilitě ve městě</li> <li>▫ Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility</li> <li>▫ Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, jízdních kol či koloběžek</li> <li>▫ Podpora sdílení osobních automobilů</li> <li>▫ Propagace systémů městské hromadné dopravy, integrovaného dopravního systému a cyklistické dopravy</li> <li>▫ Zlepšení informovanosti o možnostech bezbariérového pohybu ve městě</li> <li>▫ Podpora bezemisní turistiky</li> <li>▫ Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>MM3 Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní informujících o dopadech dopravy a o mobilitě ve městě</b>   |   |
| Cílem opatření je informovat obyvatele Písku o udržitelné mobilitě a vlivu dopravy na lidské zdraví a životní prostředí a podpořit je ve využívání šetrnějších forem dopravy. Vzdělávací a osvětové kampaně budou probíhat prostřednictvím přednášek, webu, sociálních sítí, médií apod. Může být využita také možnost natočení videa na téma mobility ve městě a vlivů dopravy na kvalitu života a jeho šíření dostupnými komunikačními kanály.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility<br>9.1 Snižování negativních vlivů z dopravy  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných forem dopravy pro cesty do/ze školy</li> <li>▫ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu</li> <li>▫ Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility</li> <li>▫ Propagace systémů městské hromadné dopravy, integrovaného dopravního systému a cyklistické dopravy</li> <li>▫ Školení typu Eco-driving</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>MM4 Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility</b>  |   |
| Propagace a podpora rozvoje udržitelné mobility na území města bude probíhat také skrze existující kampaně na národní i evropské úrovni (např. Evropský týden mobility, Den bez aut, Do práce na kole, Pěšky do školy, ...). Cílem kampaní je motivovat širokou veřejnost ke změně dopravního chování ve prospěch využívání dopravy šetrnější k životnímu prostředí i k lidskému zdraví. Zapojení Písku do těchto kampaní pomůže nastavit spolupráci s dalšími městy a přispěje k prezentaci města jako podporovatele udržitelných dopravních módů.   |   |

|  |  |
|--|--|
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných forem dopravy pro cesty do/ze školy</li> <li>▫ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu</li> <li>▫ Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní informujících o dopadech dopravy a o mobilitě ve městě</li> <li>▫ Propagace systémů městské hromadné dopravy, integrovaného dopravního systému a cyklistické dopravy</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>   | organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>MM5 Propagace systémů městské hromadné dopravy, integrovaného dopravního systému a cyklistické dopravy</b>  |  |
| <p>Cílem opatření je motivovat obyvatele města k většímu využití městské dopravy, případně integrovaného dopravního systému, a cyklistické dopravy. Propagace využívání těchto způsobů dopravy bude probíhat prostřednictvím dostupných komunikačních kanálů, jako jsou média, webové stránky a sociální sítě a také prostřednictvím polepů vozidel městské dopravy, letáků, realizací aktivit a kampaní s veřejností apod. V rámci marketingových aktivit je vhodné zdůrazňovat potenciál cyklistické dopravy v Písku a opatření v oblasti cyklistické dopravy, která již byla či v dohledné době budou realizována. Užitím vhodné formy marketingových aktivit tak lze samotnou realizaci opatření vycházejících z Plánu udržitelné mobility města Písek využít k propagaci udržitelné mobility.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility<br>4.1 Podpora zvýšení multimodalit  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných forem dopravy pro cesty do/ze školy</li> <li>▫ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu</li> <li>▫ Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní informujících o dopadech dopravy a o mobilitě ve městě</li> <li>▫ Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>   | organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2050   |
| <b>MM6 Zlepšení informovanosti o možnostech bezbariérového pohybu ve městě</b>   |  |
| <p>Realizací opatření bude zajištěno zlepšení informovanosti osob se sníženou schopností pohybu a orientace o možnostech bezbariérového pohybu městem. K tomuto účelu lze využít např. mobilní a webové aplikace, vhodné webové stránky a sociální sítě nebo speciálně vytvořené mapy či atlasy distribuované mezi cílovou skupinu.</p>  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility<br>2.3 Zvyšování prostupnosti území pro pěší a cyklisty a bezbariérovost komunikací  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu</li> <li>▫ Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení</li> <li>▫ Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu k nim</li> <li>▫ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |

|   |  |
|---|--|
| <b>MM7 Podpora bezemisní turistiky</b>  |  |
| Předmětem opatření je zpracování marketingových materiálů cílených na návštěvníky města Písku k propagaci využívání dostupných udržitelných forem dopravy při pohybu městem i k výletům do jeho okolí. Cílem je podpořit v Písku bezemisní turistiku, tzn. pěší turistiku, cykloturistiku, vodní turistiku a hipoturistiku.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu</li> <li>▫ Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>MM8 Pokračování aktivního zapojení města do činnosti Partnerství pro městskou mobilitu</b>   |  |
| Partnerství pro městskou mobilitu je spolkem sdružujícím města, svazky, kraje, odborné a neziskové organizace, který se zaměřuje na otázky spojené s městskou a regionální dopravou a mobilitou. Spolek zprostředkovává spolupráci mezi akademickou sférou, veřejnou správou, podnikatelským a neziskovým sektorem a mezi jeho aktivity patří organizace konference, workshopů a školení na téma městské mobility, veřejného prostoru a inovací. Opatření podporuje pokračování členství města Písek ve spolku Partnerství pro městskou mobilitu a jeho aktivní zapojení a spolupráci, což přináší městu možnost využívat služby spolku včetně přístupu k informační a edukační platformě a podporuje spolupráci s dalšími členy spolku a důležitou výměnu zkušeností a příkladů dobré praxe v řešení dopravních problémů v městském prostředí. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.3 Management mobility ve veřejné správě  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>MM9 Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě</b>   |  |
| Zavedení věrnostních programů pro obyvatele je jedním z nástrojů ke zvýšení motivace obyvatel k využívání udržitelných forem dopravy k cestování po městě z dlouhodobého hlediska. Věrnostní programy nabídnou obyvatelům možnost sbírat body za využívání městské hromadné dopravy a na základě počtu těchto bodů následně získat odměnu (např. slevy na dopravu, slevu či vstup zdarma do institucí ve městě či na pořádané akce, sleva na nákup atd.). Body bude možné získávat také za úspěšné revize jízdenek.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | organizační a systémová  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040   |
| <b>MM10 Komunikace změn v městské hromadné dopravě směrem k občanům</b>   |  |
| Vzhledem k plánovaným změnám v systému městské hromadné dopravy v Písku týkající se počtu linek a jejich trasování je třeba přehledně informovat obyvatele města o změnách v dopravě, pomoci jim se v novém systému zorientovat a vysvětlit jim jejich význam a přínos. Předmětem opatření je realizace doprovodné kampaně, která tuto komunikaci změn v městské hromadné dopravě zprostředkuje a podpoří kladné přijetí změn obyvateli. Komunikace změn směrem k občanům může být realizována prostřednictvím letáčků, bannerů, CLV nebo marketingových kampaní s užitím hlášení informací o dopravě ve vozidlech MHD nebo na obrazovkách umístěných ve vozidlech.   |  |

|   |   |
|---|---|
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.1 Vzdělávací a marketingové aktivity na podporu udržitelné mobility   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Modernizace systému trasování linek</li> <li>▫ Zřízení zastávek v režimu na znamení</li> <li>▫ Úprava časových poloh jednotlivých spojů v návaznosti na cíle a potřeby přepravy v území</li> <li>▫ Zavedení taktového jízdního řádu</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>  | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>MM11 Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility</b>   |   |
| <p>Předmětem opatření je podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility a jimi navrhovaných opatření, a to především u městem zřizovaných institucí. Institucionální plány mobility pomáhají optimalizovat pracovní dojížděku, šetřit náklady, zlepšit dopravní dostupnost, snížit zátěž na životní prostředí i zvýšit spokojenost zaměstnanců, a především podporují udržitelné dopravní chování ve městě. Podporou pořízení a realizace plánů mobility v městských institucích půjde město příkladem firmám či jiným subjektům ve městě v prosazování změny dopravního chování a bude je motivovat k pořízení vlastních firemních plánů mobility. Kromě toho bude v rámci opatření nastavena spolupráce se zaměstnavateli na návrzích a opatřeních pro využívání udržitelných forem dopravy a budou realizovány také další motivační aktivity pro (stávající i nové) zaměstnavatele, investory, developery či další subjekty podporující udržitelné formy dopravy.</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.2 Zapojování veřejnosti a institucí do dopravního plánování   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility</li> <li>▫ Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě</li> </ul>  |
| <b>Typ opatření:</b>  | provozní  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>MM12 Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě</b>  |   |
| <p>Opatření je zaměřeno na zjednodušení participačního procesu, který je nedílnou součástí plánování udržitelné mobility. V rámci opatření bude nastavena systematická participace a spolupráce s obyvateli města v oblasti dopravního plánování i při přípravě strategických a koncepčních dokumentů obecně formou pravidelných setkání odborníků, politické reprezentace města a pracovníků magistrátu s obyvateli města, na nichž budou diskutovány problémy ve městě (např. fóra, diskusní kruhy, přednášky, otevřený úřad apod.) a současně bude zjišťována zpětná vazba od občanů k otázkám městské mobility. Cílem zavedení systematického zapojování veřejnosti je zvýšit návštěvnost participačních akcí pořádaných městem a usnadnění participace v oblasti dopravního (příp. jiného) plánování.</p>  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 7.2 Zapojování veřejnosti a institucí do dopravního plánování   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility</li> </ul>   |
| <b>Typ opatření:</b>  | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>MM13 Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility</b>   |   |
| <p>Zřízení pracovní pozice koordinátora udržitelné mobility je nutné z hlediska zajištění koordinace a realizace jednotlivých opatření navrhovaných Plánem udržitelné mobility a Plánem udržitelné zeleně města Písku i při zajištění realizace dalších projektů souvisejících s udržitelnou dopravou. Úkolem je koordinace pracovníků městského úřadu Písek při plánování mobility, zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v otázce mobility a zajištění pravidelné aktualizace PUM a PUZ, Cyklogenerelu a dalších strategických dokumentů z oblasti dopravy.</p>   |   |

|  |   |
|--|---|
| Opatřením bude zajištěno zřízení nové pracovní pozice, vyčlenění jeho pracovní náplně, finančních zdrojů v rámci rozpočtu Města Písek a jeho zahrnutí do organizační složky Smart Písek.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 7.3 Management mobility ve veřejné správě   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Zavedení systému pro dlouhodobé zajištění financování udržitelné mobility</li> <li>▫ Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě</li> <li>▫ Aktivní zapojení města do činnosti Asociace měst pro cyklisty</li> <li>▫ Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility</li> <li>▫ Zajištění vzdělávání pracovníků veřejné správy</li> </ul> |
| <b>Typ opatření:</b>   | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>MM14 Zavedení systému pro dlouhodobé zajištění financování udržitelné mobility</b>  |   |
| V rámci zajištění realizace projektů udržitelné mobility z dlouhodobého hlediska je třeba zavést efektivní finanční nástroj, který zajistí nezávislost města na externích finančních zdrojích. K tomuto účelu je vhodné zřízení tzv. fondu mobility, do něž bude směřovat část příjmů z placeného parkování a který bude následně využit k realizaci opatření podporujících rozvoj udržitelné mobility a k zajištění údržby a rekonstrukce stávající infrastruktury a nákladů na provoz. V rámci fondu mobility bude nastavena část příjmů i plánovaných výdajů na jednotlivá období, přičemž prostředky budou spravedlivě rozdělovány mezi jednotlivé oblasti dopravy s cílem vyváženého rozvoje. Cílem opatření je transparentní a udržitelné financování mobility ve městě a opodstatnění plateb uživatelů dopravního systému skrze poukázání na jejich účelné využití. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 7.3 Management mobility ve veřejné správě<br>8.1 Nastavení parkovací politiky a systému parkování na území města  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility   |
| <b>Typ opatření:</b>   | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>MM15 Zajištění vzdělávání pracovníků veřejné správy</b>   |   |
| Předmětem opatření je zajištění školení pracovníků veřejné správy odpovědných za zpracování a naplňování Plánu udržitelné mobility a Plánu udržitelné zeleně města Písku a účast na konferencích, workshopech a seminářích ohledně zavádění jednotlivých opatření do praxe. Cílem realizovaných vzdělávacích aktivit je zvýšení kompetencí pracovníků z hlediska postupu při naplňování dokumentů, zavádění navržených opatření do praxe a dalšího rozvoje v řešených oblastech. Organizace vzdělávacích aktivit bude provázána s činností koordinátora udržitelné mobility a jejich konkrétní zaměření bude vycházet z aktuálních potřeb Městského úřadu v oblasti plánování udržitelné mobility.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 7.3 Management mobility ve veřejné správě   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility   |
| <b>Typ opatření:</b>   | organizační a systémová   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |

## 2.2 Opatření k realizaci – zeleň a modelace možností úpravy stávajících zelených ploch

### 2.2.1 Model zeleně

Plán udržitelné zeleně pracuje celkem s 307 plochami zeleně. Z nich navrhuje u 122 rekonstrukci porostů, u 16 rekonstrukci vybavenosti a u 19 celkovou rekonstrukci plochy. Vedle stávajících ploch zeleně navrhuje vznik nových ploch zeleně a průběžnou obnovu ploch zeleně v krajinném rámci, která navazuje na systém zeleně města.

Potřeba úprav stávajících ploch je rozdělena do několika kategorií – na akutní, středně naléhavé, nenaléhavé a také na plochy, kde zpracovatel nenavrhuje konkrétní úpravy. Návrh vychází z terénních průzkumů a stávajícího stavu zeleně. Pro zajištění udržitelnosti stávajícího stavu jsou vedle investičních opatření navrhována také opatření neinvestiční. S ohledem na postupující klimatickou změnu a zvyšující se množství stresorů, které na zeleň v sídle působí se nedá očekávat, že by byl stávající stav zeleně dlouhodobě udržitelný bez změn v organizaci a zajištění pokročilých opatření a technologií ochrany a údržby zeleně.

Navrhovaný cílový stav je samostatným výkresem, přílohou číslo XYZ. Souhrnně představuje navrhované nové plochy zeleně, ale i stávající plochy zeleně s rozlišením ploch dle naléhavosti zásahu.

#### Rekonstrukce porostu plochy zeleně

Více než třetina ploch zeleně ve městě vyžaduje rekonstrukci porostu. Akutní situace je však v méně, na 15 plochách v celém městě. V alejích a stromořadích jde často o chybějící, či uschlé jedince. Na řadě lokalit chybí keřové patro od půdo pokravných přes nízké až po vyšší keře. Dřevinná skladba na některých lokalitách není udržitelná, nebo zpracovateli není považována za vhodnou (nálet, invazivní druhy).

#### Rekonstrukce vybavenosti plochy zeleně

Pro plnohodnotné plnění funkcí zeleně je třeba, aby byly plochy vybavené potřebným mobiliářem pro odpočinek, sport či delší rekreaci. Účelně vybavené plochy nabízí obyvatelům pestřejší možnosti využívání veřejných prostor – herní prvky pro děti, ale i seniory, pítka, lavičky, toalety, ale i stoly, posezení, či grily jsou atraktivní součástí moderních parkových ploch. Vedle vybavenosti zaměřené na pobyt a rekreaci je třeba myslet i na vybavenost určenou k ochraně dřevin – pisoáry pro psy, stojany na kola, nebo ochranné plůtky u významných dřevin jsou důležitým doplňkem zvyšujícím životnost dlouhověkých dřevin.

#### Rekonstrukce celé plochy zeleně

Komplexní rekonstrukce umožňuje změnu prostorového uspořádání i charakteru a funkcí plochy zeleně. Je příležitostí pro terénní úpravy podporující zlepšení hospodaření se srážkovou vodou, instalaci technických prvků, které významně zlepšují životnost dřevin (např. prokořenitelné buňky, nebo závlahové systémy).



## 2.2.2 Krajinný rámec

|  |   |
|--|---|
| <b>KR1 Realizace chybějících lokálních biocenter – prvků ÚSES LBC 223 Hánovec, LBC 242 Na Sychrovně, LBC 249 Hůrky</b>   |   |
| Lokální biocentra, která definuje územní plán jako veřejně prospěšná opatření. Cílem je zvýšit ekologickou stabilitu prostředí a podpořit tak vizi Písku v zeleni, s bohatým krajinným rámcem, který v důsledku sucha v posledních letech významně trpí. Územní systémy ekologické stability a konkrétně biocentra o větší rozloze mají díky svému charakteru vysoký potenciál odolávat změnám vnějšího prostředí, včetně sucha či jiných dopadů klimatických změn.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 10.1 Realizace chybějících částí ÚSES   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Prvky ÚSES tvoří spojitou síť a jsou na ně navázány interakční prvky, další krajinné prvky lesní a mimolesní zeleně i vodohospodářská opatření  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>KR2 Realizace lokálních biokoridorů</b>   |   |
| Chybějící lokální biokoridory jsou kromě katastru Hradiště vymezeny v celém řešeném území. V katastrálním území Písek je k založení vymezen LBK 203 Záleský rybník, LBK 221 Purkartice, LBK 261 Brabencovna a LBK 268 Beránkovec. V katastrálním území Smrkovice LBK 282 Smrkovice, LBK 284 Nad Prostřední Putím, LBK 291 Na Sychrovně a LBK 294 Blažkovna. V katastru Semice u Písku je podél Mehelnického potoka vymezen k založení LBK 281 Semice. V katastru Nový Dvůr u Písku jsou k založení navrženy tři biokoridory - LBK 295 Nový Dvůr, LBK 297 Pecky a LBK 299 Kocovna. Většina z chybějících lokálních biokoridorů reprezentuje společenstva hydricky zamokřených řad a je trasována podél vodních toků. Realizace těchto koridorů by měla probíhat současně s renaturací a revitalizací koryta toku.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 10.1 Realizace chybějících částí ÚSES   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Prvky ÚSES tvoří spojitou síť a jsou na ně navázány interakční prvky, další krajinné prvky lesní a mimolesní zeleně i vodohospodářská opatření  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>KR3 Realizace nadregionálního biokoridoru NRBK 114</b>  |   |
| Vymezení nadregionálního ÚSES spadá do kompetence Jihočeského kraje. V delším časovém horizontu lze počítat s vymezením a možnou realizací tohoto prvku v ose šířky 40 metrů.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 10.1 Realizace chybějících částí ÚSES   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Prvky ÚSES tvoří spojitou síť a jsou na ně navázány interakční prvky, další krajinné prvky lesní a mimolesní zeleně i vodohospodářská opatření. |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>KR4 Realizace protierozních a revitalizačních opatření v okolí města</b>  |   |
| Projekční příprava a realizace dílčích opatření popsaných ve studiích odtokových poměrů povodí vodního toku Jiher a Mehelnického potoka - „Studie odtokových poměrů včetně návrhu možných protipovodňových opatření v povodí vodního toku Jiher“ (Společnost VRV + Sweco, 2018) a „Studie odtokových poměrů včetně návrhu možných protipovodňových opatření v povodí vodního toku Mehelnický potok“ (Společnost VRV + Sweco, 2018). Postupná realizace opatření napomůžou k ochraně sídla i krajinného rámce města. Studie stanovily priority realizace, tyto mají být dále přehodnoceny s ohledem na reálný stav erozního a povodňového nebezpečí. V případě povodí vodního toku Jiher se jedná o vybudování retenčního prostoru v Purkarticích, zkapacitnění propustků pod silničními komunikacemi, revitalizaci a renaturaci vodního toku Jiher a jeho přítoků. Zákres lokalit v dotčeném území je zachycen ve Vize udržitelné zeleně města Písku. V případě povodí vodního toku Mehelnického potoka jsou opatření navržena v jižní části katastru Písek a na katastrech Smrkovice, Hradiště u Písku, Nový Dvůr u Písku a Semice u Písku. Navrženy jsou následující úpravy: |   |

|   |   |
|---|---|
| <p>M1 přírodě blízké revitalizace částí toků v intravilánech:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- revitalizace napřímeného Mehelnického potoka v úseku mezi autobusovým nádražím v Písku a náborem železniční trati s vytvořením „povodňového“ parku pod ulicí Na Pankšovce – přírodě blízké revitalizace Mehelnického potoka v Písku v úseku mezi Tescem a rybníkem Malý Hánovec a v intravilánu obce Semice</li> <li>- přírodě blízká protipovodňová opatření na Smrkovickém náhonu v intravilánu obce Smrkovice</li> </ul> <p>M2 revitalizace zatrubněných úseků toků:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v katastru Písek mezi Šarlatským rybníkem a zahrádkovou osadou, oba zatrubněné přítoky rybníka Beránkovec</li> <li>- v katastru Smrkovice přítok do rybníku Mrázovna a Smrkovický náhon pod Dlouhým rybníkem</li> <li>- v katastru Nový Dvůr u Písku Smrkovický náhon pod a nad Kopcovatým rybníkem</li> </ul> <p>M3 revitalizace a renaturace toků:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v katastru Písek provést renaturaci toku mezi rybníkem Beránkovec a Malý Hánovec</li> <li>- v katastru Smrkovice provést renaturaci Mehelnického potoka pod Klášterskými rybníky a Smrkovického náhonu v úsecích nad i pod obcí</li> <li>- v katastru Semice u Písku revitalizace a renaturace Mehelnického potoka</li> </ul> <p>M4 další opatření:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- protierozní opatření na údolnici mezi Šobrovnou a Zemským hřebčincem v k.ú. Písek</li> <li>- v k.ú. Semice u Písku realizovat obnovu malé vodní nádrže a revitalizaci zátopy mezi soustavou Klášterských rybníků a silnicí I/20; obnovit malou vodní nádrž na Mehelnickém potoce na SV okraji obce, vytvořit retenční průleh pod rybníčkem v lokalitě Na Flekačkách</li> <li>- v k.ú. Smrkovice realizovat na Smrkovickém náhonu retenční prostor – polosuchou nádrž</li> </ul> <p>Zákres lokalit v dotčeném území je zachycen ve Vize udržitelné zeleně města Písku</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 10.2 Realizace protierozních a revitalizačních opatření v okolí města   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Postupná realizace jednotlivých prvků protipovodňové a protierozní ochrany bude volně navazovat na realizované prvky ÚSES, stejně jako na další opatření posilující krajinný rámec města a napomáhají rozvoji pěší a cyklo dopravy, stejně jako nabízí možné cíle hipostezek. |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040, 2050, 2070  |
| <b>KR5 Rekonstrukce porostů na lesním hřbitově</b>  |   |
| Usychající jehličnany je vhodné podpořit druhově pestřejší skladbou porostů. Zvýšit zastoupení listnatých druhů stromů.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 10.3 Údržba a postupná obnova přírodních lokalit a cílů v blízkosti města   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Rekonstrukce porostů přispívá k rozvoji druhové pestrosti porostů ve městě i okolí, je také jedním z cílů nemotorové dopravy.   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>KR6 Výsadby nových remízků, alejí a travnatých vyvýšených pásů</b>   |   |
| Pole za severním okrajem města Písku jsou navržena v ornitologicko-krajinářské studii „Podpora populací vybraných chráněných druhů ptáků zemědělské krajiny v honitbě Dobešice“. Ve studii jsou výsadby navrhovány na parcelách ve vlastnictví města Písku nebo Jihočeského kraje, specifikována je druhová skladba dřevin a prostorové uspořádání výsadeb. Realizace dále podpoří retenční schopnosti krajiny.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 10.3 Údržba a postupná obnova přírodních lokalit a cílů v blízkosti města   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Obnova přírodní lokality je součástí rozvoje krajinného rámce města. Nad rámec toho podporuje díky hnízdištím chráněných druhů environmentální osvětu, je přirozeným cílem pro odbornou a část laické veřejnosti.   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040  |

|  |   |
|--|---|
| <b>KR7 Posílení propojení města a krajiny</b>  |   |
| Krajina by měla být přístupná pro pěší i cyklisty. Krajinný rámec města by tak měl dále podporovat pobytové a rekreační funkce. Za tím účelem je třeba průběžně udržovat pobytová a pikniková místa, zastavení, vyhlídky, herní a sportovní vybavenost a další prvky určené pěším a cyklistům. Příkladem je vhodná rekonstrukce vybavení soustavy rybníků Amerika při zachování stávajícího charakteru lokality. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 10.3 Údržba a postupná obnova přírodních lokalit a cílů v blízkosti města   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Rozvoj pobytových a rekreačních funkcí v blízkosti města rozvíjí nemotorovou dopravu a je v souladu s cíli spojenými s obnovou veřejných prostranství. Nabídka aktivit tak podporuje bezemisní turistiku. |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040, 2050, 2070  |
| <b>KR8 Dosadby alejí podél komunikací v krajině</b>  |   |
| Jednostranné, ideálně dvojstranné aleje v podél silnic a polních cest podporují biodiverzitu a jsou efektivním opatřením adaptace krajiny na klimatickou změnu. Ve stávající situaci je řada z cest bez dřevin.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 10.3 Údržba a postupná obnova přírodních lokalit a cílů v blízkosti města   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Spolu s prvky ÚSES dotváří krajinný rámec města. Tím podporuje protierozní a protipovodňové funkce krajiny stejně jako podporuje bezemisní turistiku a imobilizaci škodlivin z dopravy.                   |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040, 2050  |

### 2.2.3 Modro-zelená infrastruktura

|  |  |
|--|--|
| <b>MZ1 Projekční příprava a realizace úpravy nábřeží 1. máje</b>   |  |
| V lokalitě mezi Kamenným a Novým mostem, kde je navrženo vytvoření dvouúrovňové náplavky, proběhne dotvoření ulice s přirozeným parterem a městskými aktivitami.   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.1 Revitalizace nábřežních lokalit   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ V dané lokalitě bude legalizováno také podélné parkovací stání.                            |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>MZ2 Revitalizace pravého břehu Otavy</b>  |  |
| Lze očekávat, že projektová příprava revitalizace pravého břehu může zabrat jednotky let, které budou završené žádostí o dotaci, bude-li tento typ opatření dotačně podporován. (Jako součást modro-zelené infrastruktury pravděpodobně bude z Operačního programu životní prostředí a Norských fondů.) Pravý břeh Otavy za Novým mostem komponovat jako nábřeží přírodního charakteru a liniového parku s hřišti. |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.1 Revitalizace nábřežních lokalit   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ V souladu s podporou bezemisní dopravy krátkých vzdáleností za účelem každodenní rekreace. |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040   |
| <b>MZ3 Revitalizace Jiherského potoka</b>  |  |
| Za sídlištěm Portyč za ulicí Na Pěníku je navrženo odtrubnit Jiherský potok a vytvořit přírodě blízkou plochu veřejně přístupné zeleně.  |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.1 Revitalizace nábřežních lokalit   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Vytvoření rekreačně atraktivní lokality jako cíle cykloturistiky a pěších výletů.          |

|  |   |
|--|---|
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>MZ4 Revitalizace bývalého ostrova u Václavského jezu</b>  |   |
| Bývalý ostrov po rekonstrukci lávky vybízí k posílení rekreačních a pobytových funkcí – měl by být přeměněn na plochu veřejné zeleně.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.1 Revitalizace nábřežních lokalit  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | ▫ Navazuje na řešení situace nedostatku parkovacích ploch v okolí Václavského jezu a na vybudování nové lávky. Dále je provázán s opatřeními pro zlepšení podmínek pro vodní turistiku.       |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>MZ5 Parkovací místa a zeleň</b>   |   |
| Vzrostlé stromy se správnou podchodnou výškou jsou vyhledávaným zdrojem stínu nejen pro nemotorovou dopravu, ale i pro motoristy. Stromy významně zvyšují kvalitu prostoru pro statickou dopravu a zabraňují přehřívání rozlehlých parkovacích ploch, které vede k tvorbě efektu tvorby tepelného ostrova. Pro plnění všech požadovaných funkcí je ale třeba zajistit dostatečný prokořenitelný prostor, ochranu před poškozením vozidly a přístup kořenového systému stromu k vodě a vzduchu. Pouze tak je možné dosáhnout ekonomicky atraktivní dlouhé životnosti vysazovaných dřevin. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | ▫ Je úzce provázán se změnami v uličních profilech a opatření naplňující cíle tvorby udržitelné zeleně a také na cíle řešení statické dopravy.  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040, 2050, 2070  |
| <b>MZ6 Podpora rozšíření zelených střech</b>   |   |
| Výstavba, rozšiřování a rekonstrukce přináší příležitosti k využití střešních prostor k podpoře lokálního mikroklimatu a retenci vody. Město by mělo jít příkladem ve využití technologií zelených střech, které zároveň zlepšují tepelně-izolační schopnosti budov a pomůžou naplňovat zpracovávaný SECAP. Směrem k soukromým investorům lze postupovat požadavky na schopnost zasakování vody na pozemku, případně požadování množství propustných povrchů, zeleně, či přímo biomasy s odstupem po dokončení realizace budovy.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | ▫ Realizace zelených střech podporuje zatraktivnění lokalit s nedostatkem zeleně, dále pomáhá stabilizaci místního mikroklimatu a podílí se na zlepšení stanovištních podmínek zeleně v okolí |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040, 2050, 2070  |
| <b>MZ7 Zvýšení kvality zelených ploch</b>  |   |
| Základem pro zachování a zvyšování kvality zelených ploch je zlepšování stanovištních podmínek vzrostlých dřevin. Zejména u významných dřevin jsou k dispozici technologie a postupy pro: povrchové kypření ztuhnutých půd, radiální a vertikální mulčování, změny vegetačního krytu a aplikace podpůrných prostředků jako jsou organické hnojení, mykorrhizní přípravky, hydroabsorbenty, stimulanty a další). Dalšími opatřeními je doplnění chybějícího keřového patra, či změna skladby a způsobu údržby bylinného patra vegetace.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multiefekt):</b>   | ▫ Kvalita zelených ploch se odráží v návštěvnosti udržovaných lokalit. Podporuje bezemisní dopravu a snižuje negativní dopady dopravy na kvalitu životního prostředí.                         |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040, 2050, 2070  |

|  |   |
|--|---|
| <b>MZ8 Rozšíření mozaikové seče</b>  |   |
| Mozaiková seč je efektivním způsobem údržby ploch zeleně. Podporuje retenci vody, biodiverzitu a v případě vhodných travních směsí jde o významný estetický prvek. Po založení vhodných směsí bylin a trav dosahuje ekonomické úspory z důvodu nízké frekvence a rozsahu seče.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Podporuje ekonomickou udržitelnost zeleně, zlepšuje stanovištní podmínky vzrostlých dřevin a podporuje imobilizaci škodlivin z motorové dopravy.  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040, 2050, 2070  |
| <b>MZ9 Popínavé dřeviny</b>  |   |
| Popínavé dřeviny by měly být požadovaným standardem doprovázejícím zejména technické stavby. Protihlukové stěny, parkovací domy ale i celá řada nepohledných budov může získat nové funkce. Zeleně imobilizuje škodliviny z dopravy, podporuje biodiverzitu, zlepšuje lokální mikroklima, produkuje kyslík, podporuje zadržení vlhkosti v půdě a mimo dalších působí také esteticky. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Opatření úzce navazuje na infrastrukturní projekty dopravních staveb. Řada staveb je provázená výstavbou stěn, které je možné využít jako oporu pro popínavé dřeviny, které přímo v místě snižují prašnost a filtrují škodliviny z ovzduší. Popínavé dřeviny také často nachází uplatnění při stavbě parkovacích domů jako způsob zvýšení estetické atraktivity těchto staveb. Popínavé dřeviny nachází uplatnění i při revitalizacích lokalit s vysokým podílem zpevněných ploch, kde není k dispozici dostatek prostoru pro výsadbu stromů. |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040, 2050, 2070  |
| <b>MZ10 Realizace projektu parku Svatého Václava</b>   |   |
| Akce připravena do fáze realizační projektové dokumentace je připravená k realizaci.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Nový cíl pro bezmotorovou dopravu, podílí se na zlepšení stanovištních podmínek zeleně a buduje podmínky pro udržitelnost zelené infrastruktury.  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040  |
| <b>MZ11 Projekční příprava a realizace izolační zeleně, která je navržena v územním plánu</b>  |   |
| Zajištění potřebných stupňů projektové dokumentace a postupná příprava budoucí realizace nové izolační zeleně.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | ▫ Navazuje na plánované obchvaty a rozvoj města v souladu s územním plánem. Včasná realizace zajistí udržitelnost nezastavěných ploch.  |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040, 2050  |
| <b>MZ12 Projekční příprava a realizace nových ploch zeleně na veřejných prostranstvích</b>   |   |
| Zajištění potřebných stupňů projektové dokumentace a postupná příprava budoucí realizace nových ploch zeleně. Územní plán počítá s výsadbami nových parkových ploch v nově plánované zástavbě. Na rozdíl od uliční zeleně je možné zahájit přípravu i výsadby parkových ploch s předstihem tak, aby po dokončení zástavby již byla přítomná zapěstovaná zelená infrastruktura        |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |

|   |   |
|---|---|
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Budování dopravní obslužnosti nově plánovaných lokalit.   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040, 2050  |
| <b>MZ13 Ochrana ploch pro budoucí výsadby zeleně a systematická práce vedením inženýrských sítí</b>   |   |
| Z pohledu dlouhodobých plánů je v oblasti udržitelné zeleně nejdůležitější chránit plochy pro budoucí výsadby stromů. Ve schvalovacích procesech trasování nových nebo překládkách stávajících sítí technické infrastruktury musí být zohledněny možnosti pro založení nových výsadeb dřevin. Při plánování a projekci veřejných prostranství doporučujeme vyžadovat oponenturu nebo rovnou zpracování projektových dokumentací sadových úprav (ideálně autorizovanými) krajinnými architekty.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Úzce provázáno s projektovou přípravou navrhovaných opatření v dopravě, vodohospodářských stavbách i veřejných prostranství.  |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040, 2050, 2070  |
| <b>MZ14 Uliční profil a podchodné výšky zeleně</b>  |   |
| Šířka ulic v Písku na řadě lokalit umožňuje uspořádání, které má potenciál zvýšit jak možnosti nemotorové dopravy, tak nabídnout větší množství parkovacích stání. Nevhodné vedení infrastruktury, ale i výsadby, které neumožňují plný rozvoj koruny vzrostlých dlouhověkých dřevin brání městu dosáhnout všech žádoucích přínosů sídelní zeleně. Urbanistické studie, studie veřejných prostranství, ale i projektové dokumentace by měly směřovat k možnostem výsadeb dlouhověkých dřevin s nasazením koruny ve výšce 2,8m v případě průchodu pěších a 4 m v případě průjezdu vozidel. Již v zadání návrhů nové obytné zástavby doporučujeme vyžadovat spolupráci krajinářského architekta, nebo specialisty na zeleň s dalšími profesemi – specialisty na dopravu, vodu aj. |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Provázáno s opatřeními zklidnění dopravy, revitalizacemi veřejných prostranství a výsadbami zeleně.   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040, 2050, 2070  |
| <b>MZ15 Izolační zeleň ve výrobních areálech, srážková voda</b>   |   |
| Výstavba, rozšiřování a rekonstrukce výrobních areálů, obchodních center a dalších zpevněných ploch podléhá řadě schválení. Stanovení vhodných požadavků na poměr zastavěných a nezastavěných ploch, retenci vody a množství zeleně může významně pomoci dosáhnout kompromisu mezi další zástavbou krajiny a plněním jejích funkcí. Doporučujeme v plánovaných areálech požadovat vysoký podíl stromové vegetace a rozčlenění parkovacích ploch zasakovacími pásy se stromy.  |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 11.2 Realizace opatření zlepšujících lokální klima a mikroklima   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Navazuje na cíle v oblasti udržitelné zeleně. Zlepšení mikroklimatu na soukromých pozemcích hraje klíčovou roli v předcházení vzniku tepelného ostrova města, který má potenciál významně snížit stanovištní podmínky dřevin a udržitelnost zeleně. Vhodné hospodaření se srážkovou vodou významně podporuje udržitelnost zeleně. |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040, 2050, 2070  |

## 2.2.4 Udržitelná zeleň

| <b>UZ1 Politika podporující zachování/rozvoj zeleně na soukromých pozemcích</b>  |  |
|--|--|
| <p>Využívání soukromých pozemků – zahrad – a utváření zeleně v nich rostoucích lze jen omezeně a to pomocí zvýšením osvěty a medializací trvale udržitelných trendů. K nim v současných podmínkách patří:</p> <p>a. hospodaření s dešťovou vodou, spočívající alespoň v jímání vody pro zálivku, vytváření „dešťových“ zahrad</p> <p>b. zlepšování kvality půdy – biologický odpad ze zahrady zpracovat kompostováním, nepoužívat fólie proti prorůstání plevelů, protože pod nimi dochází degradaci půdy</p> <p>c. omezit v současnosti populární a módní použití drceného kameniva jako mulč – dochází přehřívání ploch</p> <p>Zahrada je vizitkou majitele a neměla by být jen „bezúdržbovou“ okrasnou plochou s bazénem a tújemi. Návaznost na specifický cíl: SPC 12.1 Přijetí politiky podporující zachování/rozvoj zeleně na soukromých pozemcích</p>   |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 12.1 Přijetí politiky podporující zachování/rozvoj zeleně na soukromých pozemcích  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Úzce provázáno se vzděláním pracovníků veřejné správy, realizací věrnostních programů pro obyvatele, podporou bezemisní turistiky a dalšími opatřeními managementu mobility, které oslovují stejné cílové skupiny obyvatel.</li> </ul>      |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040, 2050, 2070   |
| <b>UZ2 Stanovení požadavků na nový rozvoj města a uliční profily rekonstruované a nové zástavby</b>  |  |
| <p>Stromy by se vešly do většiny ulic, kdyby fungovala koordinace jednotlivých aktérů, kteří mají v ulici své zájmy, stavby a sítě. Obyvatelnost a bezpečnost ulic lze dosáhnout dostatečně širokými chodníky, výsadbou stromů a vytvářením pobytových míst. Při řešení jednotlivých prostor platí obecné zásady:</p> <p>a. V městském uličním prostoru je výška parteru 4,5 metru. Tomu by měla odpovídat i výška nasazení korun stromů.</p> <p>b. Zelené pásy – jsou primárně určeny pro výsadbu stromů a vsakování dešťové vody, ne pro vedení technické infrastruktury. Šířka travnatého pásu musí být minimálně 1,5m, v objektech hospodaření s dešťovou vodou minimálně 3 m.</p> <p>c. Výsadby stromů v uličních prostorech a na veřejných prostranstvích do povrchů krytých dlažbou je možné realizovat pouze v případě zabezpečení dostatečně velkého prokořenitelného prostoru (za použití strukturního substrátu, půdních buněk, kořenových cest). Nutný minimální objem prokořenitelného prostoru je při hloubce minimálně 0,5 m a maximálně obvykle 1,5 m stanoven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Velkokorunný strom 25 m<sup>3</sup></li> <li>• Střední strom 16 m<sup>3</sup></li> <li>• Malokorunný strom 8 m<sup>3</sup></li> </ul> <p>d. Minimální výměra vsakovací plochy stromu je 6 m<sup>2</sup> pro malé stromy, minimálně 10 m<sup>2</sup> pro větší stromy.</p> <p>e. Při péči o stávající i plánované výsadby zeleně důsledně uplatňovat ČSN 83 90 21 Technologie vegetačních úprav v krajině a Arboristické standardy AOPK ČR – především standardy: Ochrana dřevin při stavební činnosti, Výsadba stromů, Řez stromů, Výsadba a řez keřů, Úprava stanovištních poměrů dřevin, Péče o dřeviny kolem veřejné dopravní infrastruktury, Péče o dřeviny kolem veřejné technické infrastruktury.</p> |  |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>   | 12.2 Stanovení požadavků na nový rozvoj města a uliční profily rekonstruované a nové zástavby  |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Opatření tvorby modro-zelené infrastruktury, zatraktivnění centra, podpory bezemisní dopravy a dalších opatření, která předpokládají projektovou přípravu a realizace zasahující stávající technickou a dopravní infrastrukturu.</li> </ul> |
| <b>Výhledový horizont:</b>   | 2040, 2050, 2070   |
| <b>UZ3 Revitalizace vnitrobloků</b>  |  |
| <p>Vnitrobloky v městě Písku zaujímají významný podíl nezastavěných ploch v centrální části města. I když se jedná o plochy veřejnosti nepřístupné, mohou vytvářet příjemné obytné prostředí a zázemí pro trávení volného času v bloku bydlících obyvatel. V obytných vnitroblocích nesmí dominovat doprava (parkování). Pobytové funkce je nutné zvýšit vhodnou vybaveností. Za předpokladu zájmu obyvatel jsou</p>   |  |

|   |   |
|---|---|
| vnitrobloky vhodné i ke zřízení komunitních zahrad. V těchto prostorech je opodstatněné pěstování ovocných dřevin, snazší je také jímání srážkové vody pro zálivku pěstovaných rostlin.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 12.3 Revitalizace vnitrobloků a dosadby alejí   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Údržba a rozvoj   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040, 2050  |
| <b>UZ4 Ochrana stromů a pravidelná péče a údržba dřevin</b>   |   |
| Ochrana vzrostlých dřevin je zásadním kamenem udržitelné zeleně. Poškození vzrostlých stromů znamená zmaření investice v řádech stovek tisíc a let růstu a péstebních opatření vykonaných na dané dřevině. Město Písek má vypracovanou inventarizaci dřevin, která stanovuje potřebnou udržovací péči o dřeviny. Pro zachování životnosti a dlouhověkosti dřevin je třeba ji důsledně naplňovat. Z ekonomického hlediska jsou velmi důležité první roky růstu dřevin a pravidelný řez, který umožňuje předcházet pozdějším zvýšeným nákladům při zanedbání péče. Zajištěním ochrany dřevin při stavebních pracích jsou v kompetenci Městských služeb Písek.   |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 12.4 Péče a ochrana stávající zeleně, s akcentem na vzrostlé stromy   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Opatření revitalizace a tvorby modro-zelené infrastruktury, ale i plánované investiční akce výstavby, či rekonstrukce dopravních staveb, nebo budov v bezprostředním okolí vzrostlých dřevin.   |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040, 2050, 2070  |
| <b>UZ5 Zpestření druhové skladby dřevin a dosadby v alejích</b>   |   |
| Město Písek má v rámci inventarizace dřevin vyhodnocen aktuální stav jednotlivých stromů. Na základě výsledků inventarizace musí správce zeleně vykonávat nejen pravidelnou udržovací péči o stromořadí, ale i jejich postupnou obnovu.<br>Zásady ozelenění komunikací na území města Písek při jejich výstavbě nebo rekonstrukci schválila Rada města v roce 2013. Na základě konsenzu jednotlivých specialistů a odborů města bylo pro uliční výsadby stanoveno následující uspořádání:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• oboustranná alej se zeleným pásem – bude zachováno stávající uspořádání uličního prostoru v ulicích Nádražní, O. Jeremiáše, Komenského, Karla Čapka;</li> <li>• oboustranná alej bez zeleného pásu v ulicích: Otakara Ševčíka, Na Spravedlnosti, Žižkova, Lázeňská;</li> <li>• jednostranná alej se zeleným pásem je navržena v ulicích: Burketova, Vratislavova, Přemyslova, Hradištská, 17.listopadu, Za Pazdernou, Šobrova, Na Rozhledně, Legionářská, Prokopova;</li> <li>• jednostranná alej bez zeleného pásu: Na Houpačkách, Pražská, Dvořákova, Kollárova, Jaromíra Malého, Václava Kršky, Raisova, Vinická, V Oudolí, Roháčova, Tyršova, Sovova, Lesnická, Alšova, Harantova, Sedláčkova;</li> <li>• kombinace oboustranná alej se zeleným pásem a oboustranná bez zeleného pásu v ulicích: Máchova, Rokycanova, Denisova, Rašínova, Holečkova, Boženy Němcové, Erbenova;</li> <li>• kombinace oboustranná alej se zeleným pásem a jednostranná alej bez zeleného pásu: ulice Jeronýmova.</li> </ul> <p>Stávající druhová skladba v uličních stromořadích v Písku je omezená. Pro udržitelnost stromů v uličních prostorech je třeba volit skladbu z druhů a kultivarů dřevin, snášejších městské prostředí. Důležité je zvolit druhy, u kterých lze dosáhnout nasazení výšky korun podle potřeby průchozího nebo průjezdného profilu od 2,8 do 4,5m</p> |   |
| <b>Návaznost na specifický cíl/cíle:</b>  | 12.3 Revitalizace vnitrobloků a dosadby alejí   |
| <b>Provázanost s jinými opatřeními (multieffekt):</b>   | ▫ Budování a obnova alejí přímo souvisí s atraktivitou pohybu po městě Písku. Kvalitní zeleň přímo podporuje bezmotorovou dopravu. Vnitrobloky jsou důležitou složkou modro-zelené infrastruktury, jejíž stav má vliv na stanovištní podmínky dřevin a dlouhodobou udržitelnost zeleně. |
| <b>Výhledový horizont:</b>  | 2040, 2050, 2070  |



## 2.3 Příklady podobných opatření k zeleni v jiných městech – pozitivní přijetí a dopad

### 2.3.1 Zlepšení stanovištních podmínek dřevinám

Dřeviny podléhají řadě stresových faktorů. Zásadní z nich se týkají prokořenitelného prostoru, který lze moderně řešit pomocí tzv. prokořenitelných buněk. Ty se postupně aplikují v různých městech v ČR. Dobré zkušenosti s nimi má třeba Brno. Prokořenitelné buňky mohou být doplněné o svod vody z chodníku nebo vozovky.



Obr. 19 Prokořenitelná buňka

Obr. 20 Zasakování do prokořenitelného prostoru

Významné dřeviny ve větších parcích trpí často ztuhnutím půdního profilu, který je způsobený pojezdem těžší techniky, případně instalací stánků, nebo pohybem velkého množství osob v místech nad kořenovým systémem. Zlepšení stanoviště tak obvykle vyžaduje odebrání svrchní vrstvy půdy (na obrázku technologie „air spade“, kterou využívá např. Veřejná zeleň města Brna pro výměnu svrchní vrstvy půdy a obnovení povrchu umožňující zasakování vody a dýchání půdy.



Obr. 21, Obr. 22 Aplikace technologie air spade pro zlepšení stanovištních podmínek dřevin

### 2.3.2 Mozaiková seč a květnaté a travnaté louky

Pravidelné sečení trávníků je jednou z nejvýznamnějších položek údržby zeleně. Nevhodné načasování sečení a užívání těžší techniky v řadě měst způsobuje problémy. Využívání malotraktorů k sečení ztuhne půdní profil, který ztrácí organickou hmotu i schopnost zadržovat vodu. V kombinaci s provedením seče v letním období dochází k významné degradaci půdy.

Jedním z vhodných opatření je výměna travního semene za bylinný pokryv. Frekvence sečení je u bylin žádoucí omezit. Pro potřeby užívání ploch zeleně, nebo oddělení ploch různého charakteru mohou být vysečeny pouze vybrané pruhy.

Dopady opatření jsou pozitivní – dlouhodobá opakovaná úspora v oblasti seče, zlepšení estetických funkcí plochy zeleně, pozitivní vliv na schopnost zadržet a evapotranspirovat vodu, zlepšení podpory biodiverzity.



*Obr. 23 Květnatá louka, Mnichov*



*Obr. 24 Mozaiková seč, Berlín*

### 2.3.3 Popínavé dřeviny

Příkladů popínavých dřevin existuje velké množství. Na rozdíl od zelených stěn tvořených bylinami jsou řádově jednodušší na údržbu. Z hlediska požadavků na množství a kvalitu půdy jde často o velmi nenáročné druhy. Atraktivní možností v místech zpevněných ploch je umístění mobilní nádoby, která popínavé dřevině poskytne potřebný prostor pro kořenový systém.



*Obr. 25 Popínavé dřeviny na konstrukci*



*Obr. 26 Popínavé dřeviny, Brno*

### 2.3.4 Spolupráce odborníků na různé profese na komplexnějších návrzích

Dlouhodobá udržitelnost výsledků investičních akcí ve veřejném prostoru často záleží na schopnosti invence zpracovatele. Zadavatel však může jít problematice naproti stanovením požadavků na odbornost členů diverzního týmu zpracovatele. V době intenzivních problémů

s dopady klimatických změn je vhodné zadávat zpracování návrhů veřejných prostranství, dopravních staveb, parkových ploch, vodohospodářských staveb, ale i budov týmu se zastoupením inženýra vodohospodářských staveb, krajinné architektury a dalších relevantních pozic – inženýra dopravních staveb či architekta.



Obr. 27 Mezioborový návrh hospodaření se šedou vodou, Anglie

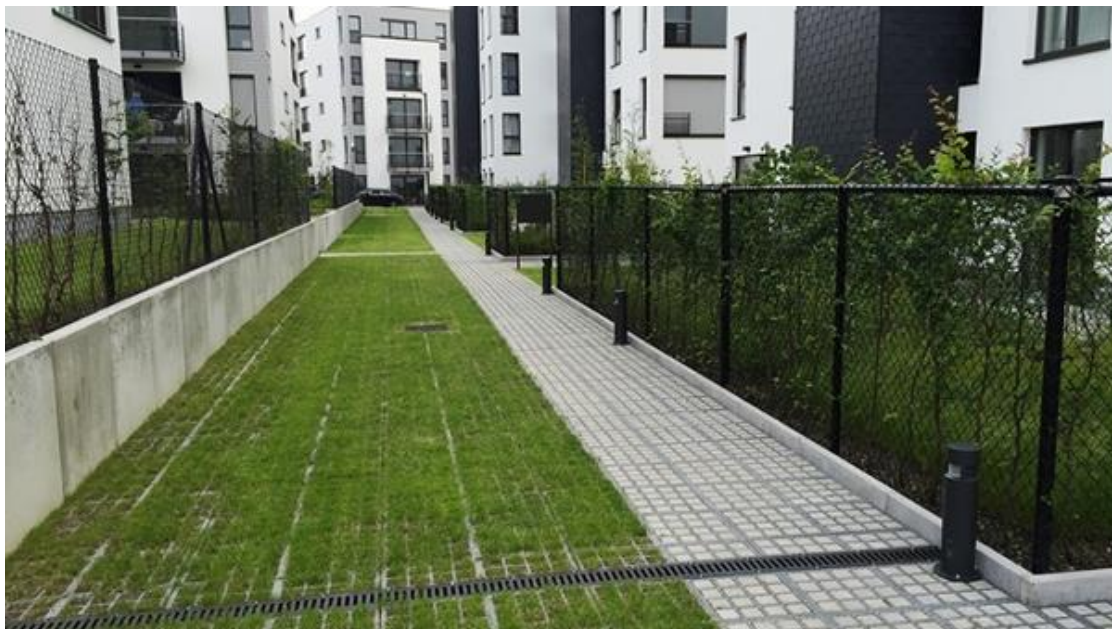


Obr. 28 Mezioborový návrh zasakovacího pásu

### 2.3.5 Vnitrobloky

Efektivní využití prostor společných pro více bytových jednotek, či více domů s bytovými jednotkami bývá problematické. Přesto existuje řada způsobů využití, která umožňuje čerpat výhody zeleně nejen v místě, ale i v okolí. Vnitrobloky, které musí umožňovat vjezd vozidel mohou být řešené zatravnovací dlažbou, nebo mlatovou cestou. Pokud místo nemusí být průjezdné, nabízí se například možnost komunitních zahrad, nebo umístění mobiliáře či herních prvků pro různé věkové skupiny.

Zejména komunitní zahrady jsou čím dál oblíbenější, v ČR fungují i v Praze, Brně nebo Liberci.





*Obr. 29, Obr. 30, Obr. 31 Pojízdnyé povrchy umožňující zasakování vody ve vnitrobloku, Mnichov*



*Obr. 32, Obr. 33 Komunitní zahrady Liberec a Praha*

## 2.4 Hodnocení přínosu opatření k mobilitě

Zhodnocení přínosů opatření zpracovatelem a řídicí skupinou probíhalo na základě posouzení jednotlivých kritérií. Jednotlivými kritérii, jež je třeba uvážit při volbě opatření, jsou následující: účinek z hlediska naplnění cílů, oblast a rozsah působnosti opatření, provazba s opatřeními pro zeleň, multieffekt – podpora jiných opatření v oblasti mobility, dopady na životní prostředí a organismus města, finanční náročnost (náklady na pořízení, provoz a údržba), stupeň připravenosti a časový rámec, veřejné přijetí a možná politická podpora.

Kapitola poslouží při sestavování Akčního plánu jako podklad pro rozhodování při preferenci zařazení opatření do Akčního plánu.

V rámci hodnocení všech osmi faktorů jsou z hlediska přínosů nejvíce přijatelná tato opatření:

Tab. 2 Opatření dle bodového hodnocení

| Kód opatření | Název opatření   | Bodové hodnocení |
|--------------|--|------------------|
| P5           | Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí  | 6 b.             |
| M7           | Rozvoj obytných zón a zón 30   | 6 b.             |
| M8           | Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti   | 6 b.             |
| V2           | Modernizace systému trasování linek  | 6 b.             |
| V5           | Zavedení taktového jízdního řádu   | 6 b.             |
| V9           | Umožnění vjezdu autobusům MHD do ulic se současným omezením vjezdu   | 6 b.             |
| MM13         | Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility  | 6 b.             |
| P17          | Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať   | 5 b.             |
| C2           | Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města   | 5 b.             |
| C3           | Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku   | 5 b.             |
| C5           | Podpora systematického zavádění cykloobousměrek  | 5 b.             |
| C9           | Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury  | 5 b.             |
| C11          | Realizace zabezpečených stání pro kola u školských zařízení a městských institucí  | 5 b.             |
| C20          | Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R  | 5 b.             |
| C21          | Podpora sdílení kol  | 5 b.             |
| M9           | Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě  | 5 b.             |
| V4           | Úprava časových poloh jednotlivých spojů v návaznosti na cíle a potřeby přepravy v území   | 5 b.             |
| V6           | Návaznost jízdních řádů MHD na regionální a dálkovou VHD v přestupních uzlech  | 5 b.             |
| V7           | Vzájemná doplňkovost spojů MHD a VHD s ohledem na obslužnost území města   | 5 b.             |
| V11          | Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a příměstské autobusové dopravy s jednotným odbavovacím systémem | 5 b.             |
| S1           | Rozvoj inteligentního navigačního parkovacího systému  | 5 b.             |
| S7           | Výstavba parkovacího domu v lokalitě „U pošty“   | 5 b.             |
| MM1          | Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných forem dopravy pro cesty do/ze školy  | 5 b.             |
| MM4          | Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility  | 5 b.             |
| C16          | Úprava povrchů v historickém centru pro pohodlnou a bezpečnou jízdu na kole  | 4 b.             |
| M6           | Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce   | 4 b.             |
| M24          | Rozšíření zón omezení vjezdu nákladních vozidel podle hmotnosti  | 4 b.             |

|     |   |      |
|-----|---|------|
| M27 | Stavební úpravy na třídě Přátelství a Smrkovické ulici  | 4 b. |
| V13 | Rozšíření nástupních ostrůvků v přestupním uzlu Budovcova a v zastávce Nemocnice                | 4 b. |
| S8  | Úprava parkování v historickém jádru města  | 4 b. |
| S27 | Úprava parkování na území města mimo centrum  | 4 b. |
| S9  | Reorganizace prostoru ul. Otavská s cílem navýšení kapacity parkovacích míst                    | 4 b. |
| S12 | Reorganizace dopravy v ulici Rokycanova, Roháčova, Rašínova, Holečkova, B. Němcové, Legionářská | 4 b. |
| S13 | Reorganizace prostoru v ul. Dr. M. Horákové s cílem navýšení parkovacích stání                  | 4 b. |
| S19 | Zjednosměrnění ul. Sadová   | 4 b. |
| S24 | Zjednosměrnění ulic v lokalitě Budějovické Předměstí  | 4 b. |
| VP8 | Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru   | 4 b. |

## 2.5 Rozdělení opatření k mobilitě do scénářů

Jednotlivá opatření (soubory opatření) k mobilitě byla rozřazena na základě hodnocení řídicí a odbornou skupinou a stavu připravenosti v souladu s platnými dokumenty města ke stanoveným výhledovým horizontům (rok 2040, 2050, 2070). Zohledněny byly zvláštní případy opatření, podmiňující opatření nezbytná k zavedení či dobrému fungování dalších opatření (např. technická infrastruktura pro veřejnou dopravu), procesní doporučení (která by si měly město a organizace osvojit pro lepší fungování) či nadřazené investice jiných subjektů (rozvoj infrastruktury kraje, státu apod.). Rozdělení opatření k výhledovým horizontům slouží jako podklad pro přehledné seznámení se scénáři a opatřeními v rámci sestavení Akčního plánu. Definitivní zařazení opatření do scénářů bylo rozhodnutím zadavatele.

### 2.5.1 Horizont 2040

| Oblast              | Balík                          |  | Opatření  |
|---------------------|--------------------------------|--|---|
| Pěší doprava        | Prostupnost a bezpečný přístup | P5   | Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí                 |
|                     |                                | P6   | Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy                                 |
|                     |                                | P7   | Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež |
|                     |                                | P17  | Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať                            |
| Cyklistická doprava | Bezpečná infrastruktura        | C2   | Realizace bezpečných páteřních cyklotras na území celého města                                    |
|                     |                                | Bezpečná propojení   | C3  |
|                     | C3a                            |  | Ul. Strakonická–Burketova–Čelakovského  |
|                     | C3b                            |  | Ul. Pražská   |
|                     | C3c                            |  | Semice  |
|                     | C3f                            |  | Průmyslová zóna Sever   |
|                     | C3g                            |  | Nový Dvůr   |
|                     | C3h                            |  | Budějovické Předměstí   |
|                     | Spolupráce na cykloopatřeních  |  | C4  |
|                     | Cykloobousměrky                | C5   | Podpora systematického zavádění cykloobousměrek   |
|                     | Značení cyklo-infrastruktury   | C7   | Rozvoj jednotného a plošného dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury                |
|                     | Cykloturistika                 | C8   | Podpora cykloturistiky ve městě a rozvoj cykloturistických tras                                   |
|                     | Doprovodná infrastruktura      | C9   | Plošný rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury   |
|                     |                                | C20  | Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola u uzlů veřejné hromadné dopravy a P+R       |
| C11                 |                                | Realizace zabezpečených stání pro kola u školských zařízení a městských institucí                        |   |
| Bezpečné trasy      | C13                            | Realizace bezpečných cyklistických tras k uzlům veřejné hromadné dopravy                                 |   |
|                     | C10                            | Realizace bezpečných cyklistických tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež |   |

|                         |   |   |   |
|-------------------------|---|---|---|
|                         | Zimní údržba                                | C17   | Zajištění včasné zimní údržby cyklistických a pěších tras (a to i prioritně před údržbou vozovek)   |
|                         | Služební kola a koloběžky                   | C18   | Pořízení služebních jízdních kol/koloběžek pro potřeby města a městem zřizované organizace a společnosti (např. technické služby, městská policie...) |
|                         | Hladší povrchy v MPR                        | C16   | Úprava povrchů v historickém centru pro pohodlnou a bezpečnou jízdu na kole   |
|                         | Sdílená kola                                | C21   | Podpora sdílení kol   |
| <b>Motorová doprava</b> | Systém sběru dat pro řízení dopravy         | M1  | Vznik systému pro sběr a sdílení dopravních dat   |
|                         | Zvýšení bezpečnosti provozu na komunikacích | M4  | Modernizace vybraných křižovatek na komunikační síti a vybraných komunikací za účelem zvýšení jejich bezpečnosti                                      |
|                         |   | M5  | Řešení kritických míst a odstranění stávajících bezpečnostních závad na komunikační síti za účelem zvýšení bezpečnosti                                |
|                         |   | M6  | Realizace a modernizace bezpečných přechodů pro chodce  |
|                         | Zklidnění dopravy                           | M7  | Rozvoj obytných zón a zón 30  |
|                         |   | M8  | Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti  |
|                         | Zjednosměrnění                              | M9  | Realizace jednosměrných ulic na vytipovaných úsecích komunikační sítě   |
|                         | Úprava komunikací                           | M10   | Úprava koridoru silnice I/20 s navýšením mimoúrovňových křížení s místními komunikacemi   |
|                         |   | M14   | Vybudování sjezdů na silnici I/20 pro zlepšení dostupnosti města ze směru od Prahy/Plzně  |
|                         |   | M27   | Stavební úpravy na třídě Přátelství a Smrkovické ulici  |
|                         | Investice státu a kraje                     | M15   | Podpora výstavby D3 a D4 jako klíčových komunikací  |
|                         | Rozvoj místních komunikací                  | M16   | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby   |
|                         |   | M16a  | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Pražské Předměstí)   |
|                         |   | M16b  | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Budějovické Předměstí)   |
|                         |   | M16c  | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Václavské Předměstí)   |
|                         |   | M16d  | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Hradiště)  |
|                         |   | M16e  | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (sídliště Jih)  |
| M16f                    |   | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Purkratice)      |   |
| M16g                    |   | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Putimská Vysoká) |   |
| M16h                    |   | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Semice)          |   |
| M16ch                   |   | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Smrkovice)       |   |



|                                  |                                    |  |   |
|----------------------------------|------------------------------------|--|---|
|                                  | Dopravní napojení                  | M12  | Dopravní napojení Žižkových kasáren na stávající dopravní infrastrukturu                        |
| <b>Veřejná hromadná doprava</b>  | Sběr dat                           | V1   | Zavedení systému sběru dat o dopravní poptávce v rámci MHD                                      |
|                                  | Trasování linek                    | V2   | Modernizace systému trasování linek   |
|                                  | Úprava jízdních řádů               | V4   | Úprava časových poloh jednotlivých spojů v návaznosti na cíle a potřeby přepravy v území        |
|                                  |                                    | V5   | Zavedení taktového jízdního řádu  |
|                                  |                                    | V7   | Vzájemná doplňkovost spojů MHD a VHD s ohledem na obslužnost území města                        |
|                                  | Povolení vjezdu                    | V9   | Umožnění vjezdu autobusům MHD do ulic se současným omezením vjezdu                              |
|                                  | Přestupní uzly                     | V13  | Rozšíření nástupních ostrůvků v přestupním uzlu Budovcova a v zastávce Nemocnice                |
|                                  | Nákup vozidel                      | V14  | Pořízení nízkokapacitních vozidel (minibusů) na CNG/ekologický pohon                            |
|                                  |                                    | V15  | Obnova a modernizace současného vozového parku  |
|                                  | Modernizace zázemí                 | V16  | Modernizace stávajícího a realizace nového zázemí pro řidiče                                    |
| V27                              |                                    | Modernizace zázemí pro cestující                           |   |
| Rozvoj doprovodné infrastruktury | V17                                | Podpora rozvoje technické infrastruktury podle typu pohonu |   |
| <b>Statická doprava</b>          | Navigační systém                   | S1   | Rozvoj inteligentního navigačního parkovacího systému   |
|                                  | Odstavné plochy                    | S2   | Zřízení parkovacích a odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu                         |
|                                  | Záchytná parkoviště                | S6   | Zřizování záchytných parkovišť typu P+R, B+R a zřizování K+R                                    |
|                                  | Parkovací dům                      | S7   | Výstavba parkovacího domu v lokalitě „U pošty“  |
|                                  | Zóny parkování                     | S8   | Úprava parkování v historickém jádru města  |
|                                  |                                    | S27  | Úprava parkování na území města mimo centrum  |
|                                  | Reorganizace uličního prostoru     | S9   | Reorganizace prostoru ul. Otavská s cílem navýšení kapacity parkovacích míst                    |
|                                  |                                    | S12  | Reorganizace dopravy v ulici Rokycanova, Roháčova, Rašínova, Holečkova, B. Němcové, Legionářská |
|                                  |                                    | S13  | Reorganizace prostoru v ul. Dr. M. Horákové s cílem navýšení parkovacích stání                  |
|                                  |                                    | S17  | Zvýšení efektivity parkování v ul. 17. listopadu  |
|                                  | Legalizace stání                   | S11  | Legalizace podélného parkování v ulici nábřeží 1. máje  |
|                                  | Zjednosměrnění                     | S10  | Zjednosměrnění ulice Otavská  |
|                                  |                                    | S14  | Zjednosměrnění propojky mezi ulicemi Dr. M. Horákové a 17. listopadu                            |
|                                  |                                    | S15  | Zjednosměrnění ul. Dr. M. Horákové  |
|                                  |                                    | S16  | Zjednosměrnění ul. 17. listopadu  |
| S19                              |                                    | Zjednosměrnění ul. Sadová                                  |   |
| <b>Životní prostředí</b>         | Dynamické řízení SSZ a zelená vlna | Z3   | Dynamické řízení světelných křižovatek  |
|                                  | Údržba komunikací                  | Z4   | Úklid a údržba komunikací   |
|                                  | Podpora elektromobility            | Z7   | Podpora elektromobility a alternativních pohonů v dopravě                                       |

|                            |                                   |      |  |
|----------------------------|-----------------------------------|------|--|
| <b>Veřejné prostory</b>    | Městský mobiliář                  | VP1  | Pořízení nového a modernizace stávajícího mobiliáře a doprovodné infrastruktury                    |
|                            | Prvky ve veřejném prostoru        | VP2  | Realizace vodních prvků ve veřejných prostorech  |
|                            |                                   | VP3  | Realizace doprovodných prvků veřejného prostoru pro pobytové i sportovní aktivity                  |
|                            |                                   | VP4  | Realizace veřejných WC   |
|                            | Zatraktivnění veřejného prostoru  | VP5  | Zatraktivnění centra města   |
|                            | Revitalizace veřejného prostoru   | VP6  | Revitalizace okolí míst zastávek veřejné dopravy a úprava veřejných prostor před přestupními uzly  |
|                            |                                   | VP8  | Revitalizace veřejných prostranství a uličního prostoru  |
|                            |                                   | VP10 | Revitalizace Žižkových kasáren   |
|                            | Architektonické soutěže           | VP7  | Realizace architektonických soutěží na úpravu veřejných prostor                                    |
|                            | Vizuální smog                     | VP9  | Odstraňování vizuálního smogu  |
|                            | Vodní turistika                   | VP11 | Zlepšení podmínek pro vodní turistiku  |
|                            | Zpřístupnění veřejného prostoru   | VP12 | Zpřístupnění Křížíkova ostrova   |
|                            |                                   | VP13 | Zpřístupnění řeky z obou břehů   |
|                            | Veřejný prostor řeky Otavy        | VP14 | Úprava břehů řeky Otavy s ohledem na dostupnost a zvýšení pobytové funkce                          |
|                            |                                   | VP15 | Vybudování kotviště loděk  |
|                            |                                   | VP16 | Umístění mol pro různé účely   |
|                            |                                   | VP17 | Použití jednotné typologie prvků na nábřeží Otavy  |
|                            | Rekonstrukce                      | VP18 | Rekonstrukce jednotlivých úseků nábřeží dle vypracované studie                                     |
|                            |                                   | VP19 | Rekonstrukce Městského ostrova   |
|                            |                                   | VP20 | Rekonstrukce stávajících propojení přes řeku   |
|                            |                                   | VP21 | Rekonstrukce sportovních zařízení v blízkosti řeky   |
| <b>Management mobility</b> | Kampaně                           | MM1  | Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných forem dopravy pro cesty do/ze školy            |
|                            |                                   | MM2  | Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu        |
|                            |                                   | MM3  | Realizace vzdělávacích a osvětových kampaní informujících o dopadech dopravy a o mobilitě ve městě |
|                            |                                   | MM4  | Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility                          |
|                            | Informační a motivační aktivity   | MM6  | Zlepšení informovanosti o možnostech bezbariérového pohybu ve městě                                |
|                            |                                   | MM7  | Podpora bezemisní turistiky  |
|                            |                                   | MM9  | Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě         |
|                            |                                   | MM10 | Komunikace změn v městské hromadné dopravě směrem k občanům  |
|                            | Členství ve sdružení              | MM8  | Aktivní zapojení města do činnosti Asociace měst pro cyklisty                                      |
|                            | Institucionální plány             | MM11 | Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility                                      |
|                            | Systematická participace obyvatel | MM12 | Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě                         |
|                            | Koordinátor mobility              | MM13 | Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility  |

|  |               |      |   |
|--|---------------|------|---|
|  | Fond mobility | MM14 | Zavedení systému pro dlouhodobé zajištění financování udržitelné mobility |
|  | Vzdělávání se | MM15 | Zajištění vzdělávání pracovníků veřejné správy                            |

## 2.5.2 Horizont 2050

| Oblast              | Balík                             | Opatření         |   |
|---------------------|-----------------------------------|------------------|---|
| Pěší doprava        | Pěší infrastruktura               | P1               | Modernizace a rozvoj stávající pěší infrastruktury  |
|                     |                                   | P2               | Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)   |
|                     |                                   | P3               | Humanizace páteřních tras v širším centru města   |
|                     | Pěší zóna                         | P4               | Rozšíření pěších zón v historickém centru města   |
|                     | Bezpečný přístup                  | P8               | Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům  |
|                     | Informační značení                | P9               | Doplnění informačních panelů a navigačního značení pro důležité cíle ve městě   |
|                     | Hipostezky                        | P10              | Realizace značených hipostezek ve vybraných lokalitách  |
|                     | Bezbariérovost                    | P11              | Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení   |
|                     |                                   | P12              | Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu k nim                   |
|                     |                                   | P13              | Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení  |
|                     | Zvuková navigace a hmatné povrchy | P14              | Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru |
|                     | Propojky                          | P15              | Realizace pravolevých propojení pro pěší a cyklisty přes řeku Otavu   |
|                     |                                   | P16              | Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20  |
|                     |                                   | P19              | Realizace propojení Sedláčkova-Táborská severně od stanice Písek-město  |
|                     | Cyklistická doprava               | Bezpečný přístup | C14   |
| Cykloinfrastruktura |                                   | C15              | Realizace opatření v souladu s Cyklogenerelem   |
| Cargobike           |                                   | C19              | Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury   |
| Motorová doprava    | Elektronická platforma            | M2               | Realizace platformy e-občana sdružující služby institucí a informace o mobilitě   |
|                     | Rozvoj místních komunikací        | M16              | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby   |
|                     |                                   | M16b             | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Budějovické Předměstí)   |
|                     |                                   | M19              | Výstavba místní komunikace spojující ČOV se silnicí III/02024   |
|                     | Optimalizace zásobování           | M22              | Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování   |
|                     |                                   | M23              | Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města   |

|                                 |  |  |  |
|---------------------------------|--|--|--|
|                                 | Zóny s omezením vjezdu                         | M24                                      | Rozšíření zón omezení vjezdu nákladních vozidel podle hmotnosti  |
|                                 | Systém sdílené mobility                        | M26                                      | Vytvoření funkčního systému pro sdílení vozidel, jízdních kol či koloběžek   |
| <b>Veřejná hromadná doprava</b> | Jízdní řády, tarify a informační systém        | V3                                       | Zřízení zastávek v režimu na znamení   |
|                                 |  | V6                                       | Návaznost jízdních řádů MHD na regionální a dálkovou VHD v přestupních uzlech  |
|                                 |  | V19                                      | Vytvoření informačního systému s odjezdy spojů veřejné dopravy v reálném čase  |
|                                 | Integrace systému a přestupní uzly             | V10                                      | Zřízení přestupních uzlů mezi dálkovou, regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou  |
|                                 |  | V11                                      | Užší spolupráce s Jihočeským krajem na zavedení integrovaného systému linek MHD a příměstské autobusové dopravy s jednotným odbavovacím systémem |
|                                 | Rozvoj služeb uživatelům udržitelné mobility   | V12                                      | Rozvoj služeb v rámci Písecké karty  |
|                                 |  | V20                                      | Optimální propojení jednotlivých služeb veřejné dopravy s aplikacemi pro chytré telefony   |
|                                 |  | V25                                      | Realizace e-shopu MHD  |
|                                 | Zvýšení komfortu                               | V18                                      | Možnost zavedení přepravy jízdních kol v rámci veřejné dopravy   |
|                                 |  | V21                                      | Zavedení Wi-Fi do vozidel MHD a na vybraných zastávkách  |
|                                 |  | V28                                      | Zavedení hlášení o kulturních zajímavostech a dění ve městě ve vozidlech MHD a vybraných zastávkách  |
|                                 |  | V23                                      | Odbavení cestujících všemi dveřmi  |
|                                 | Zařízení k odbavení cestujících                | V22                                      | Modernizace vozového parku s ohledem na umístění tlačítek pro signalizaci řidiči v zastávce na znamení   |
|                                 |  | V24                                      | Pořízení odbavovacího zařízení pro označení jízdenky, e-platby jízdného do vozidel MHD   |
|                                 | Úpravy zastávek                                | V26                                      | Pořízení nových a modernizace stávajících označků zastávek   |
| Standardy kvality               | V29  | Zavedení standardů kvality v provozu MHD |  |
| <b>Statická doprava</b>         | Vyhrazená stání a stanoviště sdílených vozidel | S3                                       | Realizace stanovišť pro dopravní prostředky sdílené mobility   |
|                                 |  | S4                                       | Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách  |
|                                 |  | S5                                       | Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách  |
|                                 | Úprava křižovatky                              | S18                                      | Revitalizace prostoru křižovatky Hradištská x Švantlova  |
|                                 | Parkovací domy                                 | S21                                      | Výstavba parkovacího domu v lokalitě ul. Jablonského   |
|                                 |  | S25                                      | Výstavba parkovacího domu na sídlišti v lokalitě Hradiště  |
|                                 | Zjednosměrnění                                 | S24                                      | Zjednosměrnění ulic v lokalitě Budějovické Předměstí   |
| <b>Životní prostředí</b>        | Nízkoemisní zóna                               | Z1                                       | Zavedení Nízkoemisní zóny  |
|                                 | Školení  | Z2                                       | Školení typu Eco-driving   |
|                                 | Změna povrchů vozovek                          | Z5                                       | Změna povrchů vozovek na vybraných komunikacích  |

|                            |                     |     |  |
|----------------------------|---------------------|-----|--|
| <b>Management mobility</b> | Propagace MHD a IDS | MM5 | Propagace systémů městské hromadné dopravy, integrovaného dopravního systému a cyklistické dopravy |
|----------------------------|---------------------|-----|--|

### 2.5.3 Horizont 2070

| Oblast                           | Balík                            | Opatření   |   |
|----------------------------------|----------------------------------|--|---|
| <b>Pěší doprava</b>              | Prostupnost přes severní obchvat | P18  | Zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty u tzv. severního obchvatu                          |
| <b>Cyklistická doprava</b>       | Cyklotrasy a cykloopatření       | C1   | Rozvoj a modernizace cyklotras a cykloopatření na celém území města                                 |
|                                  |                                  | C6   | Podpora a realizace cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách                    |
|                                  | Bezpečná propojení               | C3   | Realizace bezpečných cyklistických propojení okrajových místních částí s centrem Písku              |
|                                  |                                  | C3d  | Hradiště  |
|                                  |                                  | C3e  | Putimská Vysoká   |
| Segregované stezky               | C12                              | Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty              |   |
| <b>Motorová doprava</b>          | Sdílená vozidla                  | M3   | Podpora sdílení osobních automobilů   |
|                                  | Investice státu a kraje          | M11  | Realizace severního obchvatu dle územního plánu   |
|                                  |                                  | M17  | Realizace přeložky silnice II/140   |
|                                  |                                  | M18  | Realizace přeložky silnice III/02025  |
|                                  |                                  | M20  | Přeložení silnice III/1401 mimo obytnou zástavbu Hradiště a mimoúrovňové křížení trati č. 200       |
|                                  | Rozvoj místních komunikací       | M13  | Rekonstrukce stávajících komunikací a dostavba sítě v souladu s územním plánem a jeho aktualizacemi |
|                                  |                                  | M16  | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby                                       |
|                                  |                                  | M16c   | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Václavské Předměstí)                 |
|                                  |                                  | M16d   | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Hradiště)                            |
|                                  |                                  | M16g   | Rozvoj místních komunikací v místech nově vznikající zástavby (Putimská Vysoká)                     |
| Navigační systém pro svoz odpadů | M21                              | Využití navigačních systémů pro optimální plánování svozu odpadu |   |
| Čistá mobilita v citylogistice   | M25                              | Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky     |   |
| <b>Veřejná hromadná doprava</b>  | Zastávky                         | V8   | Zřízení zastávek v nově obsluhovaných lokalitách  |
| <b>Statická doprava</b>          | Parkovací domy                   | S20  | Výstavba parkovacího domu v lokalitě třída Přátelství a Smrkovická                                  |
|                                  |                                  | S26  | Výstavba parkovacího domu v lokalitě Ke Střelnici   |
|                                  | Rekonstrukce křižovatky          | S22  | Revitalizace prostoru křižovatky O. Jeremiáše x J. Malého x J. Srnky                                |
|                                  | Hromadné garáže                  | S23  | Výstavba hromadného garážového stání O. Jeremiáše   |
| <b>Životní prostředí</b>         | Proti-hlukové stěny              | Z6   | Výstavba protihlukových stěn podél vybraných komunikací   |

## 2.6 Charakteristika udržitelných scénářů k výhledovým horizontům a výhled, prognózy

Včetně návrhů nových ploch zeleně či úpravy a rozrušení velkých zpevněných bloků bodovou zelení, návrh umělých závlah v parcích.

### Výhledový scénář pro rok 2040

Demografická prognóza pro tento scénář určuje zvýšení počtu obyvatel pro rok 2040 na 31 102, což je nárůst o 2,5 % oproti stavu v roce 2018 (30 351 osob). Nárůst početního stavu obyvatelstva je však velmi mírný. Celkový průběh vývoje početního stavu populace ve srovnání s prognózovaným stavem se bude odvíjet od míry naplnění výchozích předpokladů územního plánování, zachování současného vývoje externě působících faktorů a změnám v migrační atraktivitě města (obecně např. bytová politika, cenová dostupnost, pracovní příležitosti). Ve věkové struktuře obyvatelstva Písku se projeví pokračující demografické stárnutí, jehož důsledkem bude nárůst podílu staršího obyvatelstva na populaci, kdy budou téměř všechny věkové kategorie nad 65 let početnější než v současnosti. Změny ve věkové struktuře obyvatelstva města Písek se promítnou také do struktury obyvatelstva podle stupně ekonomické aktivity, pro niž bude charakteristický především nárůst podílu nepracujících a důchodců a pokles podílu pracujících žen na celkovém obyvatelstvu. Z hlediska dopravního plánování je tudíž třeba jej přizpůsobit starším obyvatelům a jejich specifickým potřebám mobility. V případě snížení podílu pracujících obyvatel města a obyvatel v produktivním věku může vzniknout potřeba nahradit tuto pracovní sílu obyvatelstvem z okolních obcí či měst a dá se tak předpokládat zvyšování významu regionální dopravy a nároků na její kvalitu.

V tomto nejbližším výhledovém horizontu je předpokládán rozvoj bydlení zejména v okrajových částech města. K rozvojovým plochám určeným pro bydlení se řadí lokalita Hradiště, Putimská Vysoká, Václavské Předměstí, Smrkovice, Semice, prostoru mezi sídlištěm Jih a obchodním centrem Písek a zejména lokalita bývalého vojenského objektu Žižkových kasáren. V menším měřítku se očekává rozvoj bydlení v místních částech Nový Dvůr a Purkratice. V samotném jádrovém území města Písku se počítá zejména s výstavbou bytových domů u řeky Otavy. Nejvíce nových forem bydlení je koncentrováno do lokality mezi sídlištěm Jih a obchodním centrem Písek, kde je navržena kombinace smíšeného městského charakteru bydlení se třemi bytovými domy, parkovacím domem a potřebnou občanskou vybaveností. Bytové domy by měly navázat na již stávající panelové domy sídliště Jih. Druhý nejvyšší počet bytových jednotek uvažovaných v referenčním horizontu 20 let je situován do lokality Václavského Předměstí. V tomto případě lokality Václavského Předměstí se jedná o zastavění prázdných parcel rodinnými domy, případně bytovými domy. Předpokládá se s výstavbou téměř 50 rodinných domů a 90 bytů v bytových domech. Velký rozvojový potenciál představují také místní části Hradiště (63 BJ), Putimská Vysoká (38), Semice (48) a Smrkovice (104), kde územní plán povoluje bydlení v rodinných domech. Rezidenční stavební záměry s realizací do roku 2040 vyplňují především proluky v již stávající zástavbě.

Společně s rozvojem bydlení se předpokládá rozšíření Severní průmyslové zóny v Purkraticích. Pro Severní průmyslovou zónu je v územním plánu vyhrazeno 80 ha, přičemž z těchto 80 ha je v současné době zastavěno přibližně 50 ha. V této průmyslové zóně pracuje téměř 4 000 zaměstnanců (Podnikáme v Písku, 2019). Po naplnění všech volných ploch by zde tedy mohlo najít uplatnění až 5 500 zaměstnanců.

Dalším záměrem realizovaným v horizontu 20 let je výstavba plaveckého bazénu. Výběr místa pro výstavbu nového plaveckého bazénu provázely v poslední dekádě vleklé diskuse. V aktuálně platném územním plánu jsou pro účely výstavby plaveckého bazénu vyhrazeny plochy pod

lesnickými školami, ovšem na zasedání zastupitelstva v dubnu 2019 byla odsouhlasena realizace nového bazénu v rámci projektu revitalizace Žižkovských kasáren. Toto řešení si vyžádá změnu územního plánu. Revitalizací bývalého vojenského objektu Žižkovských kasáren by mělo vzniknout velkokapacitní bydlení pro několik tisíc lidí, víceúčelové zařízení s bazénem a sportovní halou, hotel či kapacitní parkoviště.

Dále se předpokládá revitalizace pravého břehu řeky Otavy s exkluzivní lokalitou mezi Kamenným a Novým mostem na nábřeží 1. máje, kde dojde nejspíš k vybudování pobytové zóny.

S realizací rezidenčních a účelových záměrů se bude rozvíjet také dopravní infrastruktura. Jedním z nejnáročnějších stavebních záměrů dopravní infrastruktury realizovaných do roku 2040 bude modernizace koridoru silnice I/20 s mimoúrovňovým křížením místních komunikací. Modernizace 36 km od Písku k Pištínu bude probíhat v letech 2022–2025, zbylých 13 kilometrů k Českým Budějovicím v letech 2021–2024 (Zdopravy, 2018). V rámci záměru jsou navrženy stavební úpravy pro zvýšení kvality dopravy a odstranění rizik značné nehodovosti z důvodu nedostatečné šířky vozovky a častého úrovňového křížení s komunikacemi nižších tříd. Pro tuto stavbu již byl vyhotoven zpráva EIA o posouzení vlivu stavby na životní prostředí a zároveň se připravuje stavební povolení pro úsek, který není navázán na dálnici D4. Další zásadní stavbou v tomto výhledovém horizontu je elektrifikace železniční tratě 200 Protivín–Zdice v úseku Březnice–Písek. Realizace tohoto záměru je odůvodněna zlepšením životního prostředí, zvýšením komfortu a ekonomičnosti provozu. Záměr sleduje také zlepšení bezpečnosti provozu na železnici a přilehlých komunikacích. Snahou SŽDC je upravit (zabezpečit) či úplně minimalizovat úrovňová křížení s obslužnými komunikacemi (Geoportál, 2017). Stavebními úpravami projde i železniční trať 201 Tábor–Ražice, kde se budou v rámci revitalizace této tratě zabezpečovat úrovňová křížení se silnicí I/29. Mezi záměry navržené pro zvýšení bezpečnosti na křížení komunikací patří také úprava mimoúrovňového křížení silnice I/20 se silnicí I/29 s navazující pěší komunikací k obchodnímu centru a úprava křižovatky silnice I/20 se silnicí III/1402 u Semic.

Dále je navržen rozvoj cyklistické infrastruktury, která by měla propojit a rozšířit již stávající síť cyklostezek a cyklotras. Jednotlivé návrhy na rozvoj cyklistické infrastruktury vychází z cyklogenerelu, kde je kladen důraz na propojení jednotlivých částí s jádrovým územím města. Předpokládá se realizace cyklostezky podél místní komunikace u Zemského hřebčince, realizace cyklostezky podél ulice Strakonické či propojení ulice Lipová s ulicí Nádražní.

Mezi opatřeními, reflektujícími situaci k výhledovému horizontu roku 2040 zahrnujeme opatření napojující Žižkovy kasárna na stávající dopravní infrastrukturu, rozvoj místních komunikací v rozvojových lokalitách (Pražské Předměstí, Budějovické Předměstí, Václavské Předměstí, Hradiště, sídliště Jih, Purkratice, Putimská Vysoká, Semice, Smrkovice). Území města je v rámci navržených opatření dopravně zklidňováno, ať už zklidňujícími prvky v hustě obydlených lokalitách (sídlíště Dr. M. Horákové, sídl. Jih, centrum města), tak zřízením a rozšířením obytných zón a zón 30. Tato opatření umožňují zavedení cykloobousměrek, cyklistická doprava je rozvíjena vyjma opatření vycházející z cyklogenerelu také rozvojem systému sdílených kol, realizací cyklostojanů u center veřejných služeb, institucí a v přestupních uzlech, podporováno je pořízení a užívání služebních jízdních kol v rámci Městského úřadu a složek zřizovaných městem. Spolupráce je v oblasti rozvoje cyklistické infrastruktury také s okolními obcemi. Naplněním opatření pro sběr dat o dopravní poptávce v MHD a opatření pro zavedení systému sběru a sdílení dopravních dat je možné lépe organizovat veřejnou i individuální dopravu na území města.

Město a městem zřízené organizace a školy realizují a zapojují se do řady osvětových, vzdělávacích a informačních kampaní, je zřízena pozice koordinátora mobility a rozvoj jednotlivých módů dopravy je spravedlivě financován a rozvíjen ze zdrojů fondu mobility. Na

území města jsou vytyčeny zóny parkování, najít místo pro parkování napomáhá opatření navigační systém parkování, vybrané ulice ve městě jsou zjednosměrněny, což přináší více parkovacích míst a uliční zeleně. Centrum města je dopravně zklidněno a parkování na Velkém náměstí je redukováno, což umožnila výstavba parkovacího domu v lokalitě U pošty a obslužnost linkou MHD. Velké náměstí a další veřejná prostranství jsou revitalizována, pro jednotlivé návrhové studie jsou vypisovány architektonické soutěže. Do roku 2040 dochází k postupnému zavádění opatření, jež mají za cíl zpřístupnit a zatraktivnit břehy řeky Otavy.

K významným změnám pro tento horizont řadíme reorganizaci MHD. Opatření zde navrhuje nový systém trasování linek, včetně jejich redukce. Počítá se také se zavedením taktového jízdního řádu a postupnou realizací přestupních míst v návaznosti na centrum města (lokalita U nemocnice, Budovcova). Pro dobrou obslužnost centra je vhodné umožnit vjezd MHD (minibusy) na ul. Komenského. V rámci zefektivnění veřejné dopravy je navržena doplňkovost MHD a regionálních spojů v rámci obsluhovaného území. Provozovatel MHD do roku 2040 obnovuje flotilu vozidel a pořizuje minibus, který umožňuje trasování linky v doposud neobsluhovaných částech města.

Z hlediska pěších a cyklistů je v rámci rekonstrukce tratí navrženo opatření pro zabezpečené úrovně křížení v oblasti Budějovického Předměstí, vzniká bezpečné napojení Semic a Smrkovic, včetně jejich propojení. Město na politické úrovni podporuje dostavbu D3 a D4, opatření zahrnují sjezdy ze silnice I/20 ze směru od Prahy a Plzně a navýšení počtu mimoúrovňových křížení s místními komunikacemi.

Rozvoj bydlení v okrajových částech města a související budování dopravní infrastruktury je prováděno realizací nových ploch zeleně – izolační i rekreačního charakteru. Nábřežní lokality byly revitalizovány.

Významný úbytek vzrostlých dřevin znatelný zejména v lesních porostech v krajině je doplněn o realizaci prvků ÚSES i prvních z protierozních a protipovodňových opatření. Na vybraných lokalitách krajinného rámce města, v místech, kde došlo k významným ztrátám lesních porostů iniciovalo město výsadby přípravných dřevin. Díky tomu byla zachována atraktivita těchto bodů zájmu pro turisty, pěší a cyklisty.

Významným dřevinám a dřevinám v centrálních lokalitách byly provedeny zákroky zlepšující stanovištní podmínky. Vybrané dřeviny jsou pravidelně zavlažovány. Revitalizace vnitrobloků a parkových ploch jsou provázené budováním zasakovacích pásů a přípravou pro svod vody z okolních budov. Při rekonstrukcích uličních profilů je realizována příprava pro svod vody z budov do ploch zeleně, jsou realizovány první přeložky sítí a změny v uličních profilech.

Je realizován park Svatého Václava, je revitalizována většina vnitrobloků v okolí budov s větším množstvím bytových jednotek. Postupnou obnovou porostů je revitalizován lesní hřbitov a proběhla revitalizace výsadeb v honitbě Dobešice s cílem podpořit populaci chráněných druhů ptáků. Pozemky v majetku města, které umožňují výsadby alejí jsou vysázené. Jednání o výsadbách doprovodné zeleně proběhlo s vlastníky relevantních parcel v lokalitách, které vedou k atraktivním cílům pro pěší a cyklisty.

Město Písek realizuje opakované osvětové kampaně týkající se důležitosti soukromé zeleně na celkové kvalitě životního prostředí ve městě. Před koncem roku 2040 se zvedá množství nezastavěných ploch na soukromých pozemcích.

### Výhledový scénář pro rok 2050

V roce 2050 by se mohl počet obyvatel města pohybovat na hodnotě 30 988 obyvatel, což je o 2,1 % vyšší úroveň oproti výchozímu stavu z roku 2018 (30 351 osob). Město pro tento horizont dle prognózy však musí počítat se stárnutím populace a zvýšením podílu ekonomicky neaktivních



obyvatel. V rámci potřeby zajistit dostatek ekonomicky aktivní pracovní síly je třeba dbát na dobré poměry v rámci meziměstské a regionální dopravy.

Mezi stavební záměry v rámci rozvoje území města patří k významnějším výstavba (přestavba) v již zastavěném území. Mezi tuto zástavbu patří výstavba rezidenční bytového domu v ulici Čechova u Nového mostu, výstavba bytových a rodinných domů v lokalitě U Ameriky a výstavba bytových domů se smíšenou funkcí v ulicích 17. listopadu, Roháčova a Zeyerova. Celkem by tyto záměry měly generovat přes 100 bytových jednotek. Všechny tři výše uvedené stavební záměry jsou navrženy na plochách určených k přestavbě, neboť jsou všechny situované v již zastavěné jádrové oblasti. Jedním ze záměrů dopravní infrastruktury je rozvoj cyklistické infrastruktury, kdy dojde k propojení ulice Na Pakšovce s chodníkem podél silnice I/20. V rámci tohoto záměru je navrženo vybudování lávky přes koryto Mehelnického potoka. Další záměr sleduje bezbariérové propojení ulic Sedláčkova a Tábořská přes železniční trať 200. Propojení přes železniční trať je navrženo v prostorech za zastávkou Písek-město v místě křížení ulic Za Pazdernou a Sedláčkova. Prostor přes kolejiště bude pravděpodobně řešen lávkou. Záměr propojení ulice Karla Čapka a ulice U Nemocnice se sídlištěm Jih bude naopak řešen podjezdem pod železničním tělesem. V tomto výhledovém horizontu se předpokládá také s realizací úpravy křižovatky silnice III/1219 s MK v Severní průmyslové zóně.

Významnými opatřeními, které se projevují na dopravním systému města a životě obyvatel v tomto scénáři patří zavedení Nízkoemisní zóny a výstavba parkovacího domu v ul. Jablonského a v lokalitě Hradiště. V reakci na stárnoucí populaci a zkvalitňování dopravy za hranice města je navržena integrace dopravního systému ve veřejné dopravě, která je spojena s přestupními uzly mezi městskou autobusovou dopravou a regionálními spoji. Komfort ve veřejné dopravě v rámci integrovaného systému by měl být vyšší vlivem možnosti nástupů všemi dveřmi a odbavením označnický jízdného s možností elektronické platby u všech dveří, přepravou jízdních kol na vybraných spojích, signalizací znamení k řidiči a možností Wi-Fi připojení ve vozidlech a vybraných zastávkách. Rovněž zkvalitnění služeb přepravy v rámci Písecké karty s e-shopem pro oblast mobility by mělo být v tomto scénáři standardem. Ve městě jsou zvýhodňovány sdílená vozidla formou zvýhodněného parkování, uliční prostor je postupným zkvalitňováním prostoru a rozšiřováním chodníků přívětivější pro pěší, postupně jsou naplňována opatření z cyklogenerelu a zastávky i veřejné instituce jsou bezbariérově dostupné. V centru města je revitalizován prostor u DDM na styku ulic Hradištská a Švantlova, kde je zřízeno parkování K+R, zlepšila se bezpečnost pěších a cyklistů a byl upraven prostor o zeleň a městský mobiliář. CV centru města je optimalizováno zásobování, funguje zde rozvoz zboží formou cargobike, optimalizovány jsou trasy pro zásobování a nákladní dopravu.

Ve výhledovém scénáři roku 2050 budou realizovány změny uličních profilů, které umožní růst dlouhověkých dřevin s vyšším nasazením korun. Lze očekávat, že stávající dřeviny, které dobře nesnáší městské prostředí, popř. ty, které jsou vysazené v nepůvodních podmínkách budou nahrazené vhodnějšími kultivary nebo odrůdami. Při revitalizaci centrálních lokalit budou realizovány prvky zadržující srážkovou vodu a nejvýznamnější plochy budou vybavené závlahou čerpající zachycenou dešťovou vodu.

Nové zpevněné plochy a rekonstrukce zpevněných ploch umožňují zasakování, případně svod do vzrostlých dřevin, které poskytují stín a brání vzniku městského tepelného ostrova.

V krajinném rámci jsou postupně realizovány výsadby alejí podél komunikací a realizována protierozní a protipovodňová opatření. Stavby dopravní infrastruktury jsou realizovány se zelenými stěnami i střechami. Město jde v tomto kontextu příkladem soukromým vlastníkům zahrad, mezi kterými probíhají opakované osvětové kampaně.

## Výhledový scénář pro rok 2070

Na území města Písku by podle demografické prognózy mělo v roce 2070 žít 32 316 obyvatel. To představuje nárůst o 6,5 % oproti stavu počtu obyvatel ve výchozím roce 2018 (30 351 osob). Stejně jako v předchozích výhledových horizontech je předpoklad stárnutí populace (počtu osob v kategorii nad 65 let) a vyššímu podílu ekonomicky neaktivních obyvatel.

V tomto výhledovém horizontu se předpokládá v rámci rozvoje území s realizací tří záměrů zaměřených na rezidenční bydlení, s pěti záměry účelové zástavby a s realizací 11 záměrů dopravní infrastruktury. Největší lokalitou vyhrazenou pro účely bydlení jsou plochy mezi místními částmi Hradiště a Putimská Vysoká (uvažováno dohromady i s výstavbou v ulici Dolní v Putimské Vysoké). V této lokalitě je navrženo převážně bydlení v rodinných domech doplněno o bydlení v bytových domech městského charakteru. Na ploše přibližně 90 ha vznikne téměř 300 rodinných domů. Předpoklad zastavění této lokality a její naplnění je až k tomuto výhledovému horizontu, neboť výstavbu komplikuje nestabilní podloží a zároveň je přes toto území naplánována přeložka silnice třetí třídy (nyní vedoucí přes místní část Hradiště). Druhou lokalitou určenou pro bydlení je lokalita Václavského Předměstí, která je pokračováním zástavby předchozího výhledového scénáře k roku 2050. V této lokalitě územní plán počítá s přibližně 70 rodinnými domy. Lokalita sousedí s územím navrženým pro obchvat komunikace I/29, což klade velký důraz na nepřekročení maximálně přípustné hladiny zvuku a dalších hygienických norem. Mezi záměry účelové zástavby patří rozšíření nemocnice, výstavba parkovacího domu v ul. U Výstaviště, rozšíření jižní části průmyslové zóny v Purkraticích, zaplnění ploch určených k výrobě a skladování v části Budějovické Předměstí (prostor ulic Vrcovická a Táborská) a v ulici U Nádraží.

Největším stavebním záměrem na celém území města Písku je stavba severního obchvatu silnice I/29, u kterého se z důvodu náročnosti stavby předpokládá realizace až k horizontu roku 2070. Severním obchvatem Písku je myšlena přeložka silnice I/29 v úseku Písek–Záhoří. Přeložka silnice je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy vedena severním okrajem zastavěného území a průmyslovou zónou Sever. 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, následuje mimoúrovňově křížení se silnicí III/02025 a železniční tratí 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. Celkově se jedná se o významnou investici do infrastruktury, kterou by musel zafinancovat stát. Pozemky na výstavbu jsou městem dlouhodobě blokovány a záměr je součástí územního plánu. Pro stavbu severního obchvatu si Ředitelství silnic a dálnic již nechalo vypracovat posudek o vlivu na životní prostředí.

Jak již bylo zmíněno, nejvýznamnější dopravní stavbou v tomto výhledovém scénáři je realizace severního obchvatu. Při realizaci této dopravní stavby by nemělo dojít k vytvoření bariéry v území, proto je navrženo opatření, které zajistí propustnost pro pěší a cyklisty v území. Scénář zahrnuje také opatření podporující sdílenou mobilitu, čistou mobilitu v rámci citylogistiky, rozvoj místních komunikací a cyklotras v rozvojových lokalitách (Hradiště, Putimská Vysoká, Václavské Předměstí) a výstavbu parkovacích domů (v lokalitě Hradiště - Na Střelnici, sídliště Jih - třída Přátelství a Smrkovická).

Téma modro-zelené infrastruktury a udržitelné zeleně bude významně ovlivňovat postupující klimatická změna. V tomto výhledu budou realizována všechna opatření vycházející ze stávajících studií srážkových a odtokových poměrů. Je možné předpokládat, že s ohledem na častější výskyty extrémů bude třeba některá z opatření rozšířit, resp. zvýšit jejich kapacitu. S dalším rozvojem města budou postupně vybudovány nové lokality zeleně. Tyto lokality budou projektovány jako kombinovaná opatření pro hospodaření se srážkovou vodou a zároveň plochy

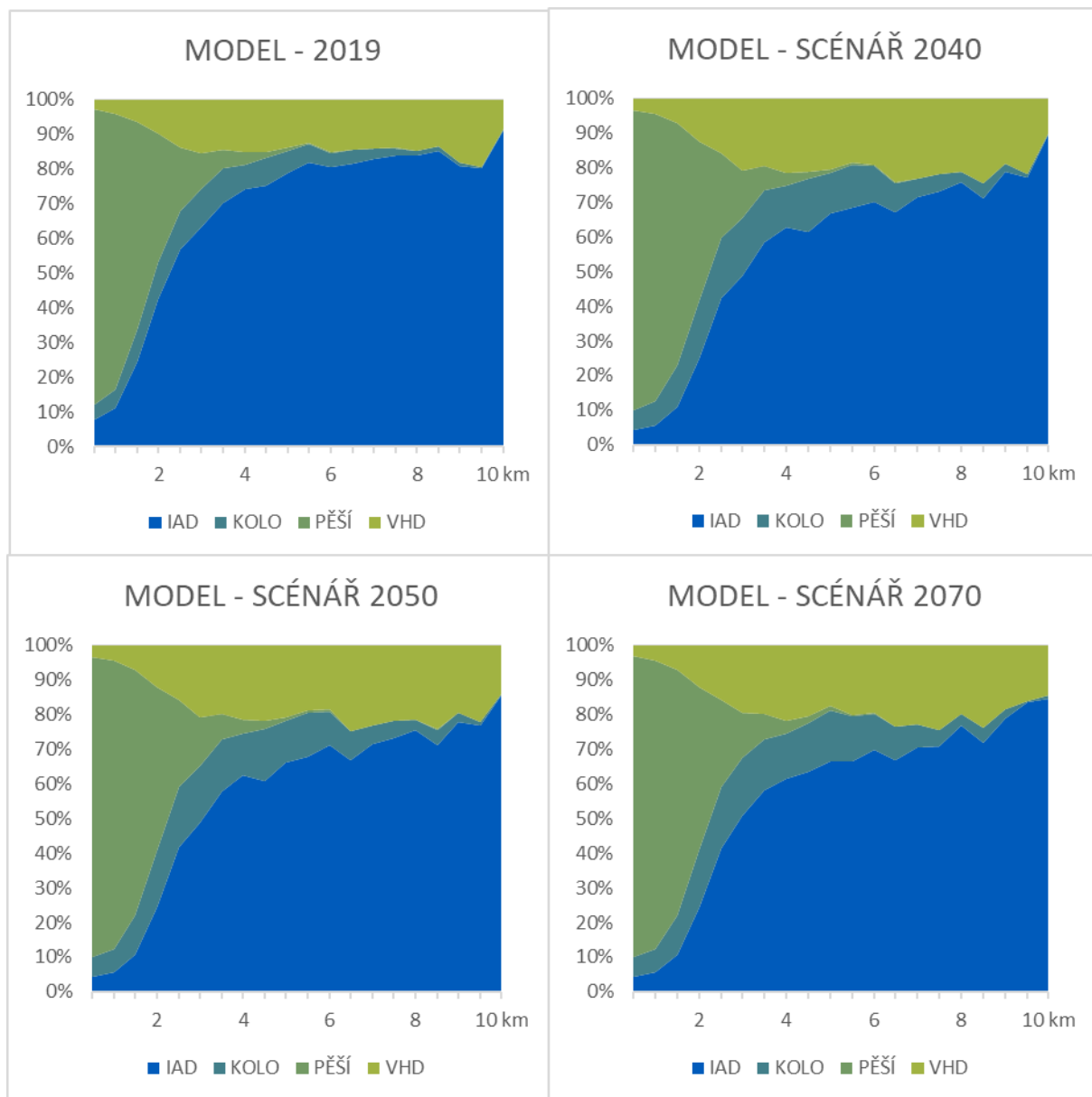
zeleně. Bez systémů pro hospodaření se srážkovou vodou bude sídelní zeleň udržitelná jen za předpokladu významného zvýšení nákladů na běžnou údržbu snižující stresové faktory dřevin. Srážková voda bude zachytávána z většiny nepropustných ploch do závlahových systémů skládajících se z prvků technických (rezervoáry dešťové vody s rozvodem závlahy) i přírodních (postupně vysychající průlehy apod.).

Investice do udržení funkčního systému sídelní zeleně budou řízené na základě aktuálních potřeb obyvatel – stárnutí populace způsobí poptávku po nových typech sportovního vybavení v parkově upravených plochách. Zároveň dojde k sílící poptávce po ochraně lokálního mikroklima v částech města, kde budou trvale žít sociodemograficky a socioekonomicky znevýhodněné skupiny obyvatel. Tato část obyvatel bude mít nejmenší možnosti adaptovat své prostředí na extrémní výkyvy teplot, tvorbu městského tepelného ostrova a vlny vedra. Modrozelená infrastruktura bude jedním z ekonomicky nejefektivnějších způsobů, jak zmírnit negativní vliv těchto fenoménů.

Výstavba severního obchvatu bude doprovázena doprovodnou zelení – běžnými výsadbami, popínavými dřevinami, izolační zelení.

## 2.7 Vyhodnocení scénářů opatření k mobilitě

V rámci vyhodnocení návrhových scénářů dopravním modelem bylo ve srovnání mezi rokem 2019 a výhledovými horizonty 2040, 2050 a 2070 zjištěno, že zavedením opatření v oblasti mobility (podpora pěší a cyklistické dopravy) se staly více atraktivní módy nemotorové dopravy pro cesty na krátkou vzdálenost a poklesl podíl individuální automobilové dopravy. Na poklesu motorové dopravy má nejvíce zásluhu zklidňování obytných částí. Funkce volby dopravního prostředku byla v rámci dopravního modelu sledována mezi čtyřmi dopravními módy (IAD, kolo, pěší a VHD). Tato funkce je nejvíce závislá na přepravním čase.



Obr. 34 Změna volby dopravního prostředku v závislosti na vzdálenosti

Tab. 3 Změna volby dopravního prostředku

| Dopravní mód | Scénář 2019 | Scénář 2040 | Scénář 2050 | Scénář 2070 |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| IAD          | 32,4 %      | 22,7 %      | 22,5 %      | 22,9 %      |
| KOLO         | 8,5 %       | 11,7 %      | 11,5 %      | 11,6 %      |
| PĚŠÍ         | 51,1 %      | 55,4 %      | 55,9 %      | 55,5 %      |
| VHD          | 8,0 %       | 10,2 %      | 10,1 %      | 10,0 %      |

Největší změny v dělbě přepravní práce mezi sledovanými módy nastaly ve srovnání současného stavu (rok 2019) a výhledového scénáře k roku 2040. I při růstu stupně automobilizace je zaznamenán zavedenými opatřeními pokles podílu v rámci IAD o téměř 10 %. Naopak významný nárůst podílu na dělbě přepravní práce zaznamenává pěší doprava (více než 4 %) a cyklistická doprava (více než 3 %). Nárůst podílu u veřejné hromadné dopravy je pak přes 2 %, což je pravděpodobně způsobeno stále velkým časovým odstupem mezi odjezdy spojů (taktový interval 30 minut) v rámci nastavení taktovosti u linek MAD.

Do vyhodnocení scénářů jsou zahrnuty modelové výpočty emisních toků pro celé správní území města Písek- k. ú. Písek, Hradiště u Písku, Nový Dvůr u Písku, Semice u Písku a Smrkovice, které byly provedeny ze silniční dopravy na základě dopravního modelu CDV. Z hlediska negativních dopadů na zdraví obyvatel z dopravy byly pro studii vybrány tyto škodlivé látky: NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> a Benzo[a]pyren. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, stanovuje imisní limity znečišťujících látek, které mají negativní dopad na lidské zdraví a ekosystémy. Podrobný popis škodlivých látek a jejich dopad na lidské zdraví je popsán v Technické zprávě o modelování produkce emisí a spotřeby energie v analytické části PUM města Písku (01/2020).

Vyhodnocení scénářů zahrnuje také hlukové zátěže ze silniční dopravy včetně vyhodnocení kritických míst v návaznosti na hustotu obyvatel (tzv. hotspots) a vyhodnocení externalit z hluku. Scénáře s hlukovými zátěžemi jsou zobrazeny v jednotlivých isofonových mapách a zobrazují hlukové zátěže silniční dopravy pro denní a noční dobu. Jednotlivé mapy, které zobrazují vyhodnocení dané varianty a situace jsou vytvořeny jako pásmové mapy, jež znázorňují přímo zatížení umístěné zástavby v pětidecibelové škále. Pětidecibelová škála byla zvolena v souvislosti ve vztahu k platným hlukovým limitům vzhledem ke zdroji hluku a době (den, noc).

#### Výhledový scénář pro rok 2040

V modelovaném scénáři 2040 rostou dopravní intenzity především v oblasti Žižkových kasáren, protože je tam uvažováno s novým napojením na I/20 a vybudováním nového sjezdu ze silnice I/20 ze směru od Prahy/Plzně. Díky započítanému očekávanému vývoji růstu silniční dopravy celkově rostou dopravní intenzity na všech příjezdových komunikacích. Dopravní intenzity také rostou v místech rozvoje rezidenční a účelové zástavby. V centru města podíl IAD klesá, a to díky opatřením na podporu cyklistické a pěší dopravy, lepší obslužnosti MHD a omezením počtu omezení parkovacích míst. Podrobné kartogramy dopravních intenzit jsou ve formátu A2 obsaženy v přílohách tohoto dokumentu.

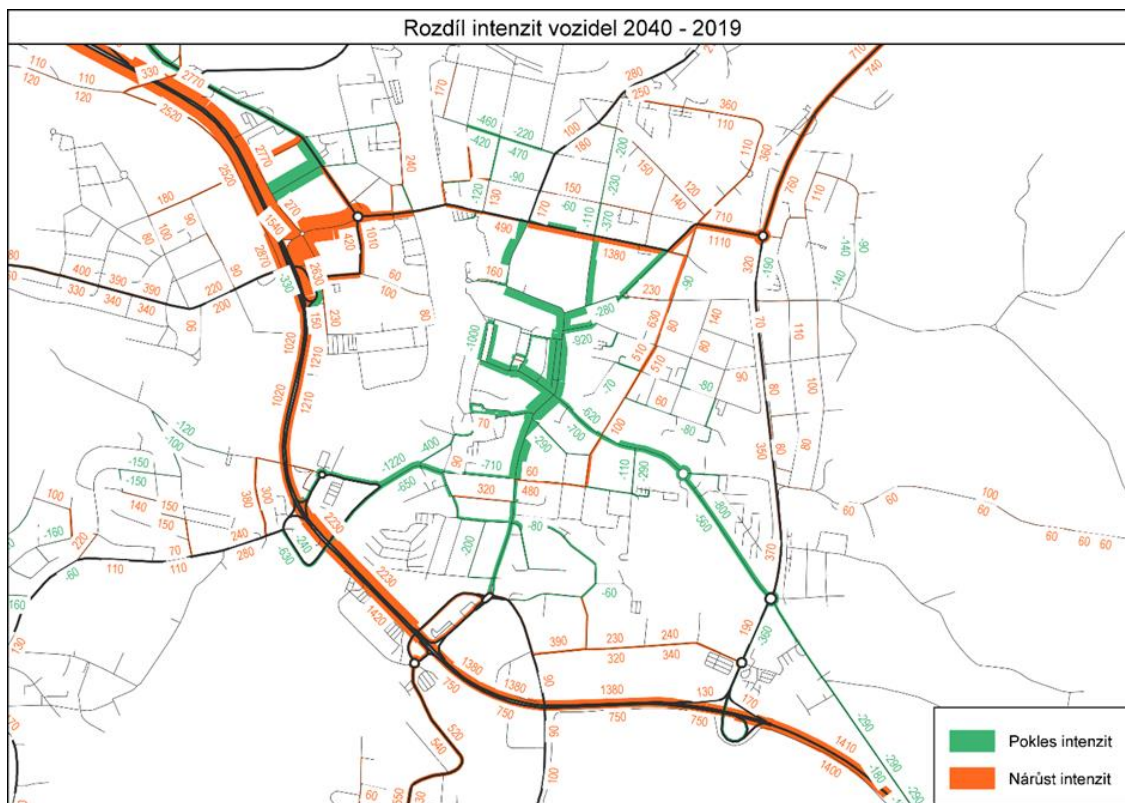
Produkce emisí ze všech úseků celého správního území města Písek - k. ú. Písek, Hradiště u Písku, Nový Dvůr u Písku, Semice u Písku a Smrkovice ze silniční dopravy pro rok 2040 dosahuje 194 t. Největší produkce emisí pochází z PM<sub>10</sub> a nejmenší z B[a]P. V Tab. 4 je uveden přehled celkové emisní produkce hodnocených škodlivin ze silniční dopravy (včetně resuspenze).

Tab. 4 Celkové množství emisní produkce ze silniční dopravy v roce 2040

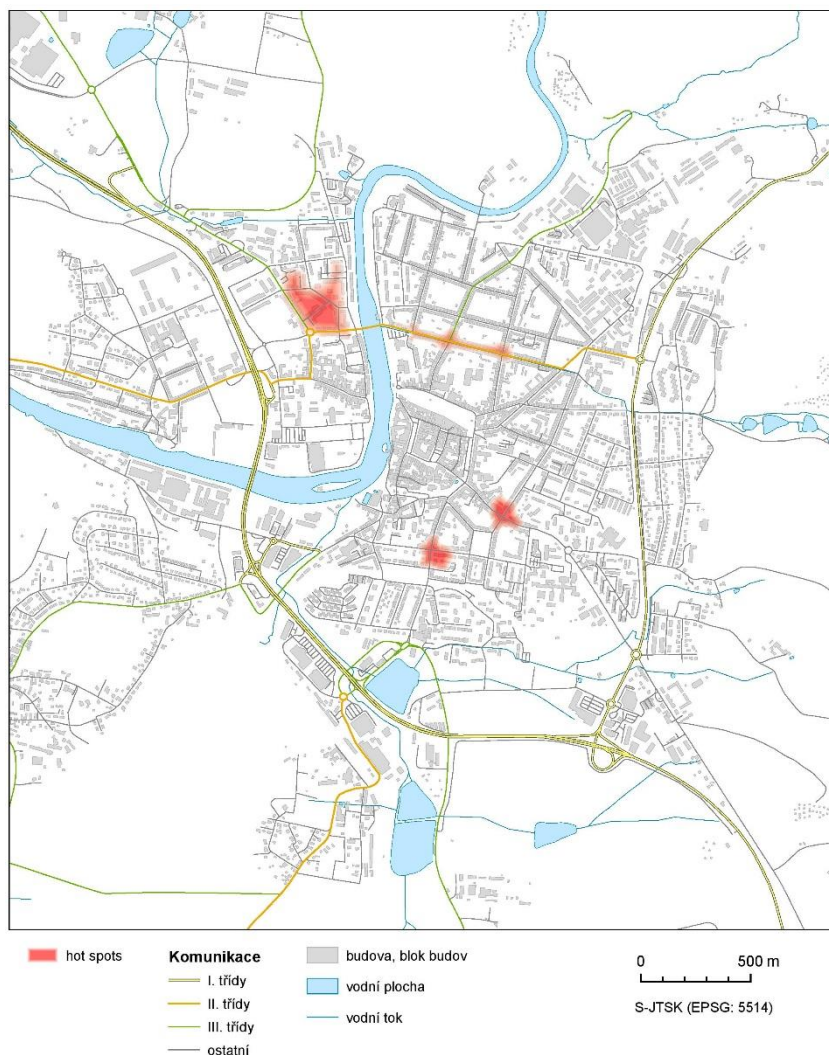
| Škodlivina       | Emisní produkce [t/rok] |
|------------------|-------------------------|
| NO <sub>x</sub>  | 17,68235                |
| PM <sub>10</sub> | 176,37199               |
| B[a]P            | 0,00108                 |

Na státních komunikacích dochází k největšímu podílu emisí NO<sub>x</sub> a B[a]P, U suspendovaných částic PM<sub>10</sub> dochází k největšímu podílu emisí na komunikacích místních a na komunikacích státních k nejmenšímu. Na páteřních komunikacích s vysokou hodnotou ADT (= průměrný denní počet vozidel na komunikaci) jsou zpravidla emise výrazně vyšší než na místních komunikacích, což koresponduje s vyšším emisním tokem na silnici I/20 a I/29, ul. Dvořákova a ul. Kollárova.

Na místních komunikacích je nejvyšší emisní tok na ul. Zeyerova, ul. Budějovická, ul. Harantova, ul. Nádražní a ul. Purkyňova. K navýšení PM10 v centru města dochází zejména vlivem resuspenze (znovuzvíření) prachu z vozovek, kde povrch komunikací tvoří dlažební kostky a tento parametr velmi výrazně zvyšuje resuspenzi a tedy i celkové emise PM10. Nejvyšší emisní tok je na ul. Gregorova, ul. Komenského, ul. Budovcova, ul. Jungmannova a ul. Žižkova třída.



Obr. 35 Rozdíl intenzit vozidel 2040 - 2019



*Obr. 36 Emisní toky - hot spots pro rok 2040*

Z pohledu hlukových zátěží vyplývá, že na některých lokalitách nemusejí být překračovány legislativou stanovené hygienické limity, ale z důvodu vysoké koncentrace obyvatelstva bude docházet k celkově vyšším negativním vlivům na obyvatelstvo, které lze ekonomicky vyjádřit pomocí externalit. V rozvojovém scénáři 2040 dojde k rozšíření dopravní infrastruktury, což bude především spojeno s novou výstavbou rezidenční i účelové zástavby. V těchto lokalitách lze předpokládat, že nebude docházet k obtěžování obyvatel nadměrným hlukem. Dále dojde k zavedení opatření, která povedou ke zklidnění hlukové situace na mnoha místech. Budou to např. změna rychlosti z 50 km/h na 30 km/h (zavedení zón 30) nebo změna trasování a frekvence linek veřejné dopravy (viz podklady/výstupy z dopravního modelu dokumentu). Přesto však zůstanou místa, kde bude docházet k obtěžování obyvatel nadměrným nočním hlukem nad 50 dB. Bude se jednat především o následující lokality:

- > ulice Kollárova, především v úseku od Nového mostu po Mírové náměstí (nejvíce zasažených obyvatel je pak v okolí křižovatky ulic Kollárova a Tyršova),
- > okolí křižovatky ulic Nádražní a Zeyerova a ulice Nádražní v úseku bočních ulic Zeyerova a Otakara Ševčíka,
- > ulice Dvořákova v úseku bočních ulic Pražská a Třebízského,

- > ulice Purkyňova a na ní navazující ulice Harantova v úseku bočních ulic Budějovická a Dr. M. Horákové (okolí křižovatky Budějovická a Harantova),
- > ulice Harantova v úseku bočních ulic Roháčova a Rokycanova,
- > ulice Pražská v úseku ulic Dvořákova a Třebízského,
- > ulice Táborská v úseku od křížení s komunikací I/29 po Mírové náměstí,
- > ulice Burketova v úseku bočních ulic Lesnická a Nezamyslova,
- > okolí Husova náměstí,
- > ulice Harantova v úseku bočních ulic Dr. M. Horákové a Roháčova,
- > ulice Lázeňská,
- > ulice Strakonická v úseku bočních ulic Bořivojova a Příčná,
- > okolí křižovatky ulic Mírové náměstí, Harantova a Táborská,
- > okolí křižovatek ulic Zeyerova, Švantlova, Pivovarská a Hradištská,
- > ulice Pražská (úsek ulic Dvořákova a Čelakovského) a Čelakovského,
- > ulice Zborovská v úseku bočních ulic Na Trubách a Máchova.

Některá z nalezených míst odpovídají i nalezeným hot spots pro rok 2019. Díky vyššímu počtu obyvatel (zvýší se hustota obyvatelstva – počet osob na 1 km<sup>2</sup>) a v souvislosti se změnou dopravního uspořádání lze očekávat nová problematická místa.

Hluková situace ulic Čelakovského, Pražská, Dvořákova, Kollárova, Mírové náměstí a Táborská (komunikace II/139) bude i nadále způsobena faktem, že se jedná o nejkratší spojení severní cestou mezi hlavními tahy I/29 a I/20, přičemž dojde k nárůstu silniční dopravy. Tato cesta představuje většinou uliční kaňon, kdy se po obou stranách v těsné blízkosti komunikace nalézají obytná zástavba. Jedná se tedy o místo, kde bude stále vysoká hustota obyvatelstva.

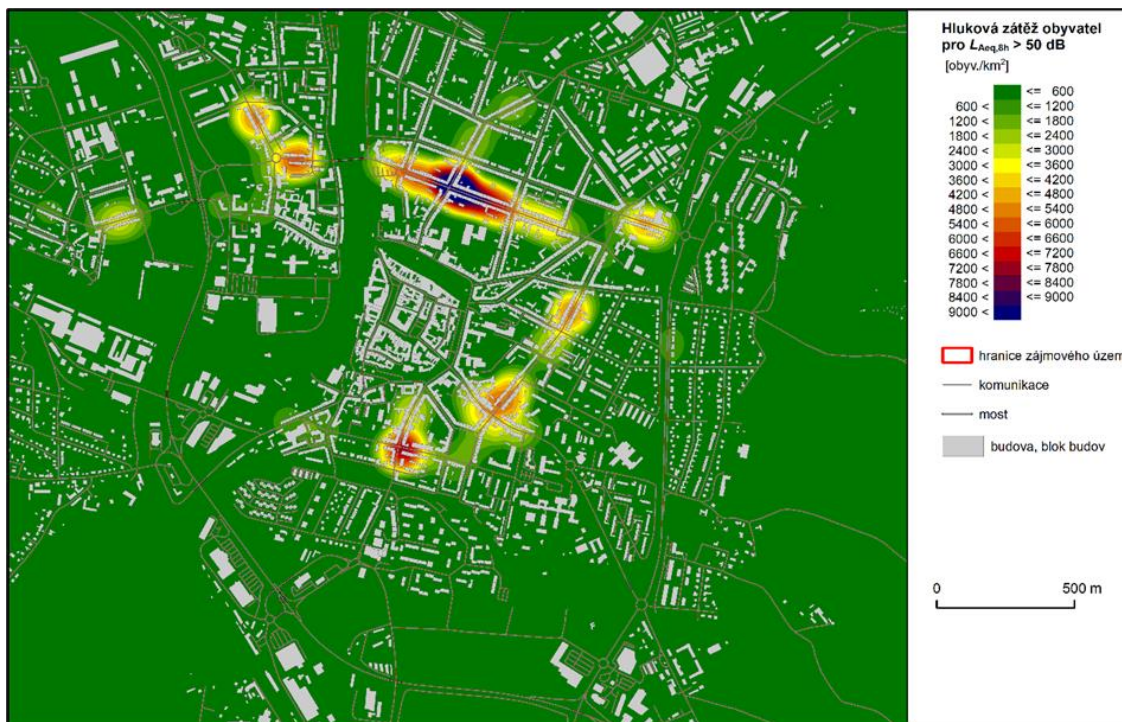
Na ulici Pražská (komunikace 02020) dojde k navýšení intenzity dopravy, pravděpodobně z důvodu budování nové rezidenční a účelové zástavby v městské části Purkratice.

K nárůstu intenzity vozidel a s tím spojeným zvýšením hlukové zátěže dojde také na dalších úsecích. V ulici Harantova, která tvoří spojnici mezi Mírovým a Husovým náměstím a je spojením nemocnice Písek a severní částí komunikace I/20. Dále pak v ulicích Burketova a Strakonická, které tvoří spojení Písku se Strakonícemi (opět komunikace II/139).

Po pravé straně ulice Nádražní se směrem do centra nalézají městský a katastrální úřad a směrem na opačnou stranu autobusové i vlakové nádraží. Ulice Zeyerova směřuje k Nemocnici Písek a v okolí křižovatky těchto ulic se mimo obytnou zástavbu nalézají ZUŠ a ZŠ. K navýšení dopravy dojde v ulici Zeyerova, která je přes Husovo náměstí propojena s ulicí Harantova (zde dojde také ke zintenzivnění dopravy). Křižovatky ulic Zeyerova, Švantlova, Pivovarská a Hradištská se nalézají v blízkosti Galerie Písek, která je těmito ulicemi přístupná z Vnitřního města. Zde by mělo dojít k navýšení dopravy ulicemi Švantlova, od níž budou ovlivněny všechny okolní křižovatky.

Ulice Zborovská je jednosměrná ulice se zástavbou rodinných domů na jedné straně. Hluková zátěž v předmětné oblasti bude způsobena provozem na komunikaci I/29, která vede v těsné blízkosti ulice Zborovská.

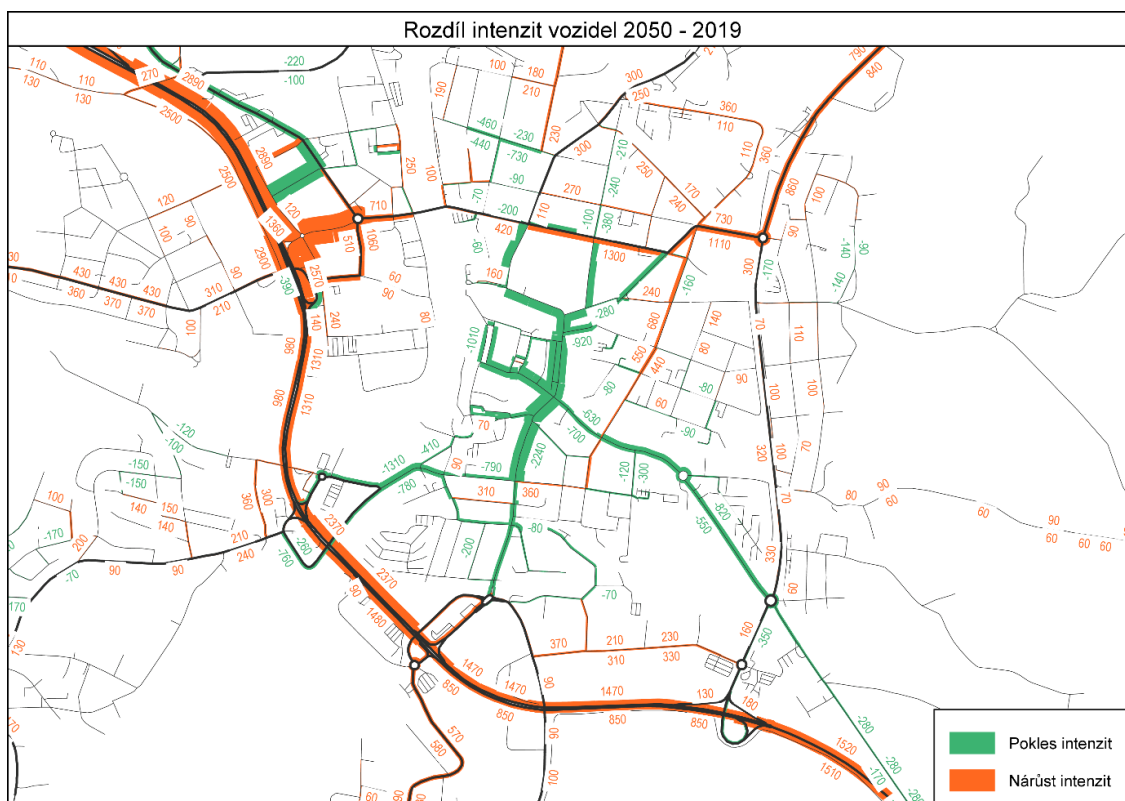




Obr. 37 Kritická místa hlukové zátěže města Písku, rozvojový scénář 2040 (Zdroj: CDV, v. v. i.)

### Výhledový scénář pro rok 2050

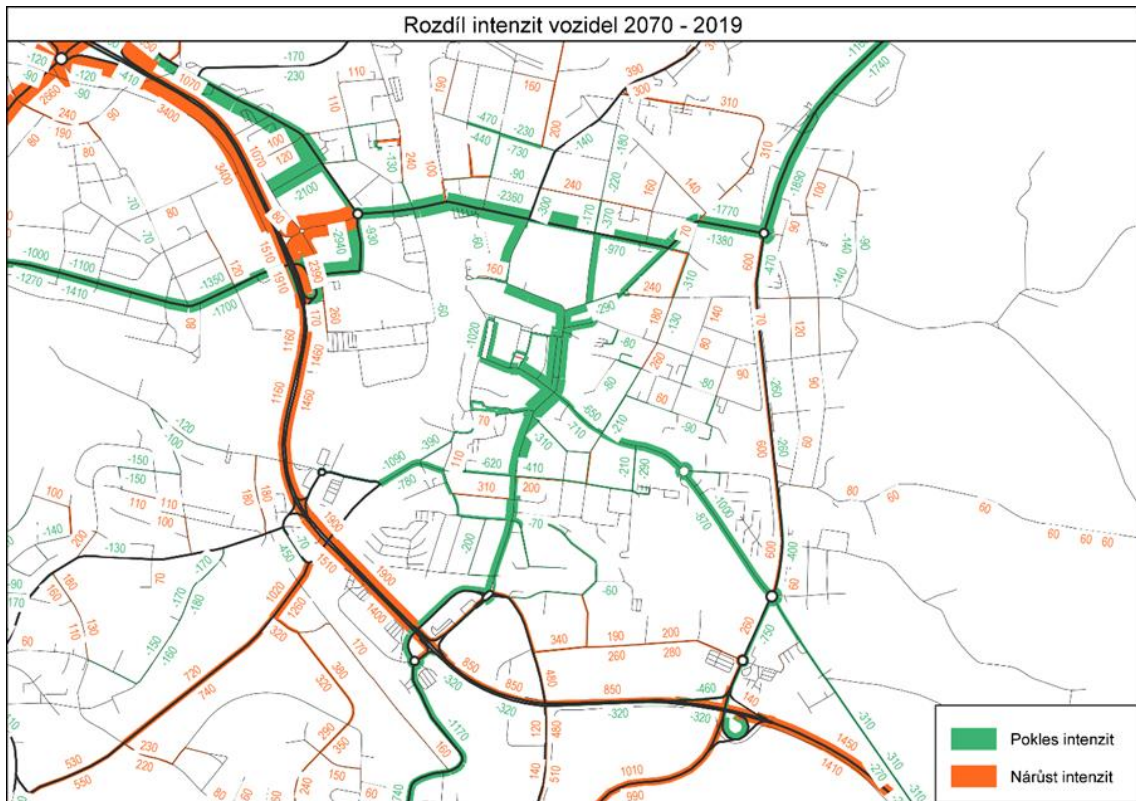
Modelovaný scénář pro rok 2050 je velmi podobný výhledovému scénáři pro rok 2040. Klade ještě větší důraz na rozvoj pěší a cyklistické infrastruktury. V modelovaném scénáři 2050 rostou dopravní intenzity v oblasti nového sjezdu ze silnice I/20 ze směru od Prahy/Plzně. Díky započítanému očekávanému vývoji růstu silniční dopravy celkově rostou dopravní intenzity na příjezdových komunikacích. Dopravní intenzity také rostou v místech rozvoje rezidenční a účelové zástavby. V centru města klesá podíl dopravní intenzity. Podrobné kartogramy dopravních intenzit jsou ve formátu A2 obsaženy v přílohách tohoto dokumentu. Modelované dopady na oblast životního prostředí budou doplněny do 12. 6. 2020.



*Obr. 38 Rozdíl intenzit vozidel 2050 – 2019*

### Výhledový scénář pro rok 2070

Scénář 2070 modeluje stavbu severního obchvatu, několik dalších významných infrastrukturních staveb a významný územní rozvoj v oblasti Za cihelnou. Jak je patrné z rozdílových kartogramů, severní obchvat by mohl významně odlehčit severní části městského okruhu tím, že by převzal část tranzitní dopravy. Pokles intenzit dopravy je vlivem realizace severního obchvatu v ulicích Táborská, Kollárova, Pražská. Pokles intenzit dopravy je také patrný v části Václavské Předměstí (ul. Burketova, Strakonická), kde je odliv dopravy do realizované komunikace spojující sjezd z komunikace I/20 a ul. Strakonickou. Podrobné kartogramy dopravních intenzit jsou ve formátu A2 obsaženy v přílohách tohoto dokumentu. Modelované dopady na oblast životního prostředí budou doplněny do 12. 6. 2020.



Obr. 39 Rozdíl intenzit vozidel 2070 - 2019

## Seznam citací a literatury

EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook, 2016 [online]. Dostupný na [www: http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016](http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016).

JORDOVÁ, R., SPERAT, Z., FOLTÝNOVÁ, H., MARTINEK, J. *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. Brno : Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2015.

KAREL, J. et al. *Metodika pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy*. CENEST. Praha. 2015.

MÁČA, V., J. URBAN, J. MELICHAR, V. KŘIVÁNEK. *Metodika oceňování hluku z dopravy*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR. 2012.

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Praha: Parlament ČR, 2012.

### Seznam použitých zkratk

ČR - Česká republika

dB -decibel

h- hodina

HDP - hrubý domácí produkt

IDS - integrovaný dopravní systém

Kč - koruna česká

LAeq,T ekvivalentní hladina akustického tlaku za určitý čas

Ldvn hlukový ukazatel pro den-večer-noc

Ln hlukový ukazatel pro noc

MAD - městská autobusová doprava

MHD - městské hromadná doprava

VHD - veřejná hromadná doprava

WHO - World Health Organization (Světová zdravotnická organizace)

ZŠ - základní škola

ZUŠ - základní umělecká škola

## Seznam obrázků a tabulek

|   |     |
|---|-----|
| Obr. 1 Schéma návrhu linkového vedení MHD Písek (Zdroj: Smart Písek) .....                                | 67  |
| Obr. 2 Návrh linkového vedení MHD Písek pro výhledový horizont 2040 (Zdroj: ÚP Písek) .....               | 68  |
| Obr. 3 Návrh linkového vedení MHD Písek pro výhledový horizont 2050 (Zdroj: ÚP Písek) .....               | 69  |
| Obr. 4 Návrh linkového vedení MHD Písek pro výhledový horizont 2070 (Zdroj: ÚP Písek) .....               | 70  |
| Obr. 5 Návrh nových zastávek MHD Písek (Zdroj: ÚP Písek) .....  | 73  |
| Obr. 6 : Návrh rozšíření provozu MHD Písek (Zdroj: ÚP Písek) .....  | 74  |
| Obr. 7 Mapa rozdělení oblastí pro vyhodnocení obsazenosti parkovacích stání .....                         | 81  |
| Obr. 8 Mapa navrhovaných opatření v zóně .....  | 84  |
| Obr. 9 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání .....                                      | 85  |
| Obr. 10 Možného zjednosměrnění místních komunikací .....  | 86  |
| Obr. 11 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání .....                                     | 87  |
| Obr. 12 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání .....                                     | 89  |
| Obr. 13 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání .....                                     | 90  |
| Obr. 14 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání .....                                     | 91  |
| Obr. 15 Mapa zóny .....   | 92  |
| Obr. 16 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání .....                                     | 93  |
| Obr. 17 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání .....                                     | 94  |
| Obr. 18 Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání .....                                     | 95  |
| Obr. 19 Prokořenitelná buňka .....  | 95  |
| Obr. 20 Zasakování do prokořenitelného prostoru .....   | 121 |
| Obr. 21, Obr. 22 Aplikace technologie air spade pro zlepšení stanovištních podmínek dřevin .....          | 121 |
| Obr. 23 Květnatá louka, Mnichov .....   | 122 |
| Obr. 24 Mozaiková seč, Berlín .....   | 122 |
| Obr. 25 Popínavé dřeviny na konstrukci .....  | 122 |
| Obr. 26 Popínavé dřeviny, Brno .....  | 122 |
| Obr. 27 Mezioborový návrh hospodaření se šedou vodou, Anglie .....  | 123 |
| Obr. 28 Mezioborový návrh zasakovacího pásu .....   | 123 |
| Obr. 29, Obr. 30, Obr. 31 Pojízdne povrchy umožňující zasakování vody ve vnitrobloku, Mnichov .....       | 124 |
| Obr. 32, Obr. 33 Komunitní zahrady Liberec a Praha .....  | 124 |
| Obr. 34 Změna volby dopravního prostředku v závislosti na vzdálenosti .....                               | 140 |
| Obr. 35 Rozdíl intenzit vozidel 2040 – 2019 .....   | 142 |
| Obr. 36 Emisní toky - hot spots pro rok 2040 .....  | 143 |
| Obr. 37 Kritická místa hlukové zátěže města Písku, rozvojový scénář 2040 (Zdroj: CDV, v. v. i.) .....     | 145 |
| Obr. 38 Rozdíl intenzit vozidel 2050 – 2019 .....   | 146 |
| Obr. 39 Rozdíl intenzit vozidel 2070 – 2019 .....   | 147 |
| <br>  |     |
| Tab. 1 Indikátory a zdroje dat pro jejich měření dle přiřazení ke specifickému a strategickému cíli ..... | 24  |
| Tab. 2 Opatření dle bodového hodnocení .....  | 125 |
| Tab. 3 Změna volby dopravního prostředku .....  | 140 |
| Tab. 4 Celkové množství emisní produkce ze silniční dopravy v roce 2040 .....                             | 141 |