

Pěší doprava

Seznam opatření:

1. Modernizace a rozvoj stávající pěší infrastruktury

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 chodnících a na veřejných prostranstvích, realizovat bezbariérové páteřní pěší trasy s napojením na bezbariérový přístup do center veřejných služeb.

2. Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření vybraných chodníků)

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, 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.

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.

3. Humanizace páteřních tras v širším centru města

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 narovnaly podmínky pro pěší dopravu, ale také zvýšily kvalitu života osob, které v lokalitách u vytížených komunikací bydlí.

4. Rozšíření pěších zón v historickém centru města

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.

5. Realizace bezpečných páteřních pěších tras z centra do okrajových městských částí

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.

6. Realizace bezpečných pěších tras k uzlům veřejné hromadné dopravy

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.

7. Realizace bezpečných pěších tras do školských zařízení a volnočasových zařízení pro děti a mládež

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.

8. Realizace bezpečných pěších tras k obchodním centrům

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.

9. Doplnění informačních panelů a navigačního značení pro důležité cíle ve městě

Systematické navigační značení v rámci celého města přispívá k větší informovanosti a snazší orientaci v prostoru jak občanů, tak především návštěvníků města Písku.

10. Realizace značených hipostezek ve vybraných lokalitách

Opatření reaguje na dlouholetou tradici píseckého hřebčince a specifických potřeb, které tato aktivita pro svůj provoz vyžaduje. Vznik oddělených hipostezek by přispěl k vyšší bezpečnosti různých účastníků provozu (předcházení střetům např. chodců s jezdci na koních).

11. Úprava současné a budoucí pěší infrastruktury a veřejných budov do bezbariérového provedení

Problematické 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.

12. Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu k nim

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 vyloučeni žádné skupiny obyvatel.

13. Úprava stávajících a rozvoj nových bezbariérových turistických tras včetně značení

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 zatraktivnit také pro fyzicky znevýhodněné návštěvníky. Úprava a rozvoj turistických tras podpoří bezemisní turistiku a využití turistického potenciálu Písku a jeho okolí v oblasti. Současně narovnává 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.

14. Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace a hmatných úprav povrchů chodníků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru

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).

15. Realizace pravolevých propojení pro pěší a cyklisty přes řeku Otavu

Přestože je řeka Otava významným přírodním prvkem, kolem něhož se zformovalo celé město Písek, je zároveň také přirozenou liniovou 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 nábřezí, bude v této spojitosti vhodné realizovat také nové lávky pro pěší a cyklisty.

16. Realizace nových pěších propojení mezi územími rozdělenými komunikací I/20

Kromě přirozené liniové 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 školu, 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.

17. Realizace bezpečných přejezdů pro pěší a cyklisty přes železniční trať

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 úrovněového křížení se světelným a mechanickým zabezpečovacím zařízením, anebo mimoúrovňové.

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 školu, 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.

18. Zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty u tzv. severního obchvatu

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.

19. Realizace propojení Sedláčkova-Táborská severně od stanice Písek-město

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.