

An aerial photograph of a town, likely Milevska, showing a mix of residential buildings, green spaces, and a central river or stream. A large green rectangular overlay is positioned in the center of the image, containing white text. The text is the title of a document: 'PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA MILEVSKA' in large, bold, uppercase letters, followed by 'manažerské shrnutí' in smaller lowercase letters.

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA MILEVSKA

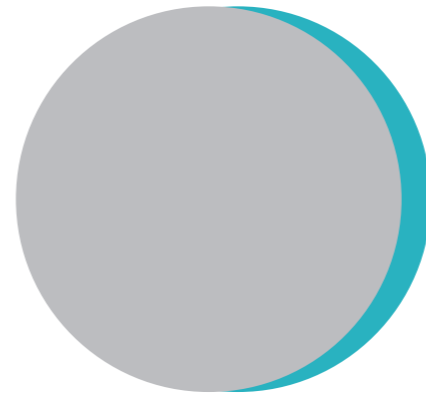
manažerské shrnutí



Jméno ...

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Maecenas porttitor congue massa. Fusce posuere, magna sed pulvinar ultricies, purus lectus malesuada libero, sit amet commodo magna eros quis urna.

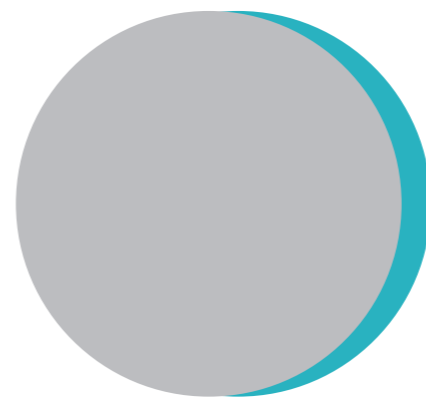
Nunc viverra imperdiet enim. Fusce est. Vivamus a tellus.



Jméno ...

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Maecenas porttitor congue massa. Fusce posuere, magna sed pulvinar ultricies, purus lectus malesuada libero, sit amet commodo magna eros quis urna.

Nunc viverra imperdiet enim. Fusce est. Vivamus a tellus.



Jméno ...

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Maecenas porttitor congue massa. Fusce posuere, magna sed pulvinar ultricies, purus lectus malesuada libero, sit amet commodo magna eros quis urna.

Nunc viverra imperdiet enim. Fusce est. Vivamus a tellus.

Co je to PUMM?

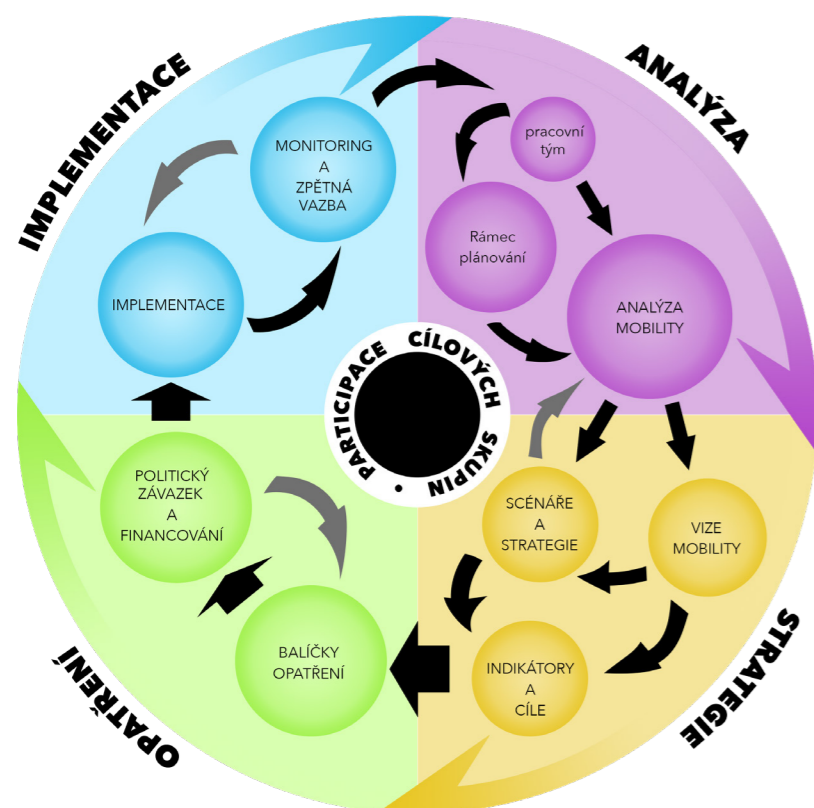
PUMM je Plán udržitelné městské mobility. Slouží k pochopení současnosti a popsání možné budoucnosti rozvoje dopravy a mobility. Při tvorbě tohoto dokumentu bylo užito moderní metodiky pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility, která vznikla jako výsledek projektu SUMP-UP zaštitěném společenstvím měst CIVITAS.

Hlavní myšlenka je velmi jednoduchá – základem je vytvořit použitelný nástroj, se kterým se město dovede ztotožnit. V Česku je přes 6 000 obcí od nejmenších až po česká velkoměsta. Mnohá z těchto měst potřebují zodpovědně plánovat vlastní budoucnost a vytvořit pro své občany krásné a příjemné prostředí. Jen zlomek z těchto měst má k tomu v současnosti adekvátní nástroj.

Dokument tohoto typu musí nejen zahrnout spolupráci s městem a veřejností, **ale musí být živý**. Projekt živé Milevsko tedy umožňuje, aby pro město vznikl Plán udržitelné městské mobility krok za krokem. Zaměříme se na základní problematiku oblasti a postupně je doplňujeme.

ŽIVÉ MILEVSKO je projekt, který chce uvést v život schválenou strategii města. Jeho důležitou součástí je SMART REGION, který znamená zapojení města a jeho okolí do programu SMARTCITY všude tam, kde to dává smysl. Smysluplné je to právě v dopravě.

V rámci projektu tedy přichází na scénu **Plán udržitelné městské mobility**, který postupně a skrze následné aktualizace a doplnění (aktivně doplňovaný živý dokument) poskytne městu kompletní „návod“ na zachování trvale udržitelného rozvoje v dopravě a akcentem na jeho obyvatele.



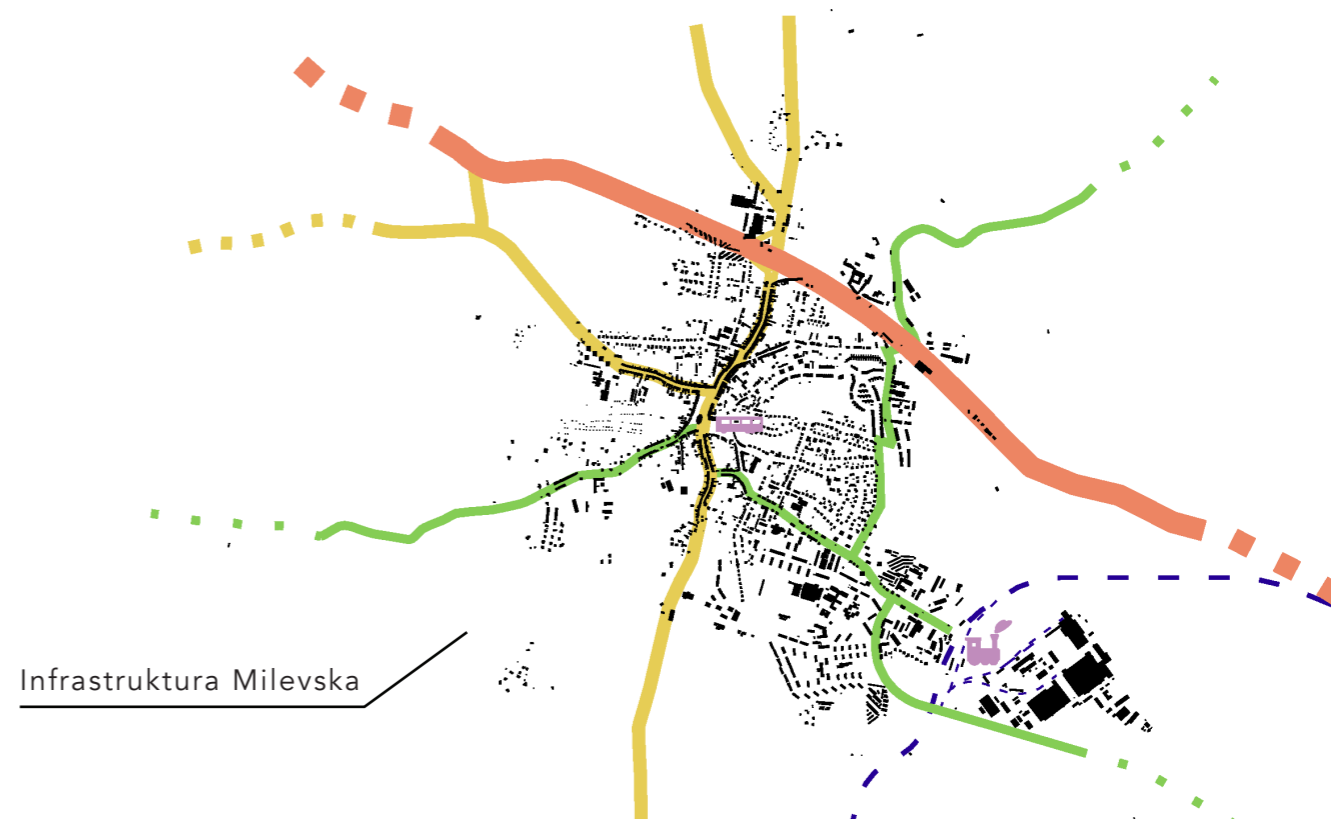
Životní cyklus Plánu udržitelné městské mobility a jeho aktualizací.

Řešené území

V rámci samotného města Milevska tvoří pátevní dopravní systém silnice druhých tříd a částečně třetích tříd, resp. jejich průtahů obcí, které fungují jako sběrné komunikace. Místní komunikace ve městě tvoří obslužnou síť komunikací. Výjimku tvoří silnice první třídy I/19 a železnice, které zajišťují vazbu na další oblasti mimo město, nefungují jako dopravní koridory po městě (zdroj i cíl cesty ve městě Milevsku). Dopravní systém ve městě je z velké části ve většině případů dostatečný. Milevsko tvoří spádovou oblast, ať už kvůli nabídce příležitostí přímo v Milevsku (lékařská zařízení, úřad, nákupy, rekreace, práce, ...) nebo kvůli možnosti následné dopravy (Milevsko jako přestupní uzel pro regionální VHD). Ze způsobu propojení města se zbytkem regionu Milevsko a blízkým okolím lze pozorovat také historicky nastavenou spádovost (silniční koridory vycházející z města jako paprsky). Tyto koridory či paprsky tak poměrně jednoznačně určují skutečnou spádovost města (přibližně 7 km). Vyjma obce Dmýštica je spojení s Milevskem pro obce, které jsou součástí regionu Milevsko, zajištěna silnicemi třetích tříd. Vzhledem k velikosti obcí se tento způsob propojení dá považovat za dostačující.

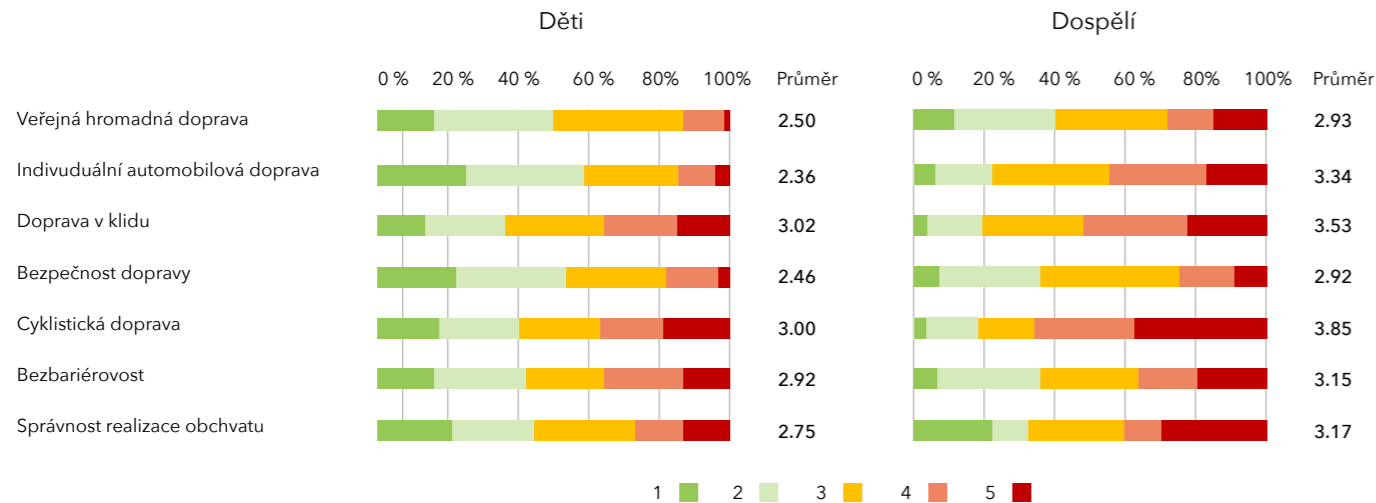
Širší vztahy

Kolem Milevska vedou z Prahy na jih dva důležité silniční koridory (střídavě silnice první třídy a dálnice), na východě D3, resp. I/3 a na západě D4, resp. I/4. Oba tyto koridory jsou propojeny silnicí I/19, na níž leží město Milevsko, a také silnicí I/29, která vede jižně od Milevska a na silnici I/19 se napojuje východně od Milevska. Dále je území doplněno systémem silnic druhých tříd, které propojují některé větší i menší obce. A také systémem silnic třetích tříd, které celý dopravní systém kompletizují. V případě železniční sítě je situace obdobná. Město Milevsko leží na spojnici, kterou tvoří trať s číselným označením 201 propojující koridory 200 (na západě) a 220 (na východě). Jedná se o trať, na níž jsou provozovány jen osobní nebo spěšné vlaky. Nejbližší spojení je Tábor a Písek.



Infrastruktura Milevska

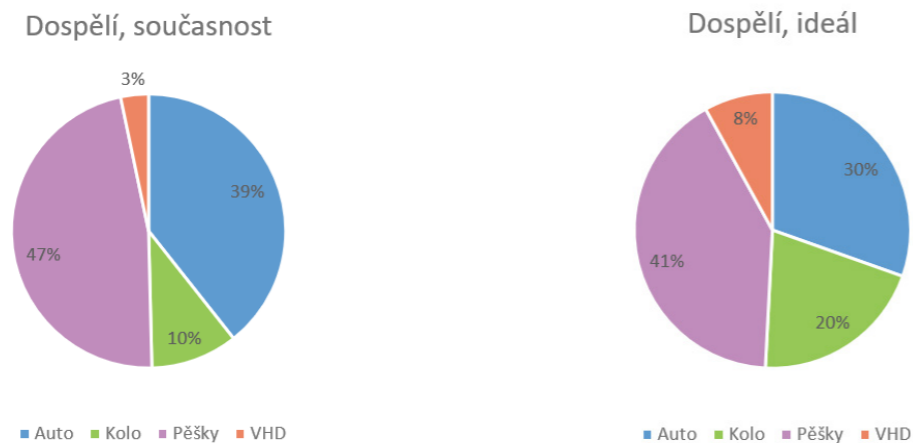
Výsledky dotazníkového šetření



Ohodnocení oblastí v dopravě



Srovnání skutečné a kýžené dělby přepravní práce. Z grafů je patrná touha po častějším využívání jízdního kola. Z toho vyplývá nutnost zkvalitnění cyklistické infrastruktury a doprovodných služeb.



Vize

„Smart nemůžeme být pouze sebenázvem, ale skutečně Smart bude město pouze vlastní akcí...“

- prof. Ing. Milan Zelený, M.S., Ph.D.

Milevsko se v roce 2030 stane vyhledávanou destinací mladých rodin, hledajících kvalitní a bezpečný život v dobře fungujícím městě s rozvinutou infrastrukturou a vynikajícím napojením na ostatní části atraktivního regionu, ČR a Evropy.

V letech 2021-2030 funguje nové moderní autobusové nádraží s napojením na ostatní druhy dopravy, především hromadné a bezmotorové, ohleduplné k životnímu prostředí. Město Milevsko se stane vyhledávanou oblastí, která upřednostňuje zdravý životní styl a zapojení občanů do veřejného života města. Veřejný prostor se stává společným a bezpečným propojovacím prvkem každodenního života všech věkových skupin obyvatelstva a okolního regionu. „Kdo se začne nudit ve svém městě, začíná vyhledávat informace o Milevsku“. Město má dostatek kvalitních projektů, aby zaujalo svou nabídkou pro zasedání nových firem, a nabízí dostatečné množství cenově dostupných forem bydlení s navazující infrastrukturou napojenou na stále se rozvíjející „zelené“ plochy určené k práci i relaxaci.

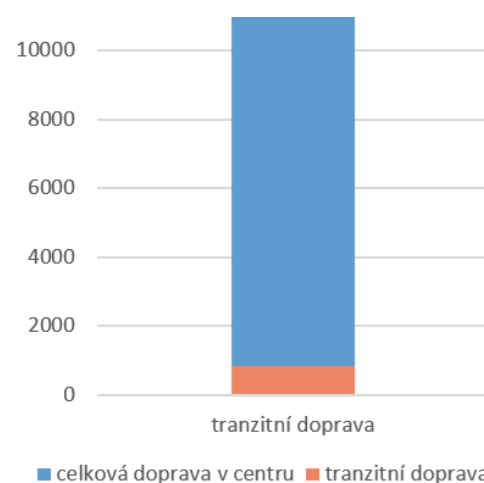
Milevsko se stane dostupným a atraktivním městem. Stane se městem, kde to žije.

K tomu, abychom se k této vizi dostali, musíme však společnými silami podniknout několik cest. Tyto cesty nazveme strategickými cíli, které zaštiťují různé oblasti, které nejvíce potřebují pozornost a podporu. Právě skrze tyto cíle můžeme dosáhnout kýžené vize.



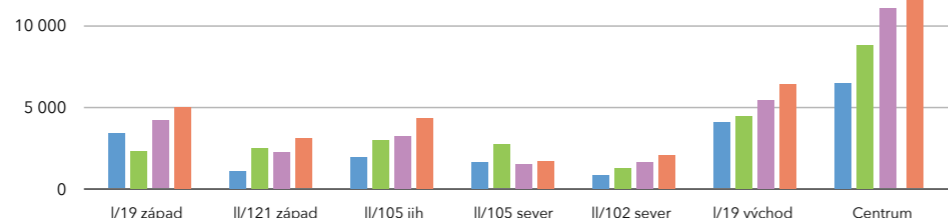
Analýza stávající situace dopravy

V prvé řadě bylo potřeba provést analýzu stávající situace dopravy. Cílem analýzy bylo: zjistit stav dopravy ve městě (resp. změřit objemy dopravy), zjistit podíl tranzitní dopravy a zodpovědět otázku, zda je nezbytné pro město budovat obchvat, který by vedl na východní části města od silnice I/19 na jih k silnici II/105. Výsledky analýzy jsou zobrazeny na grafech níže.

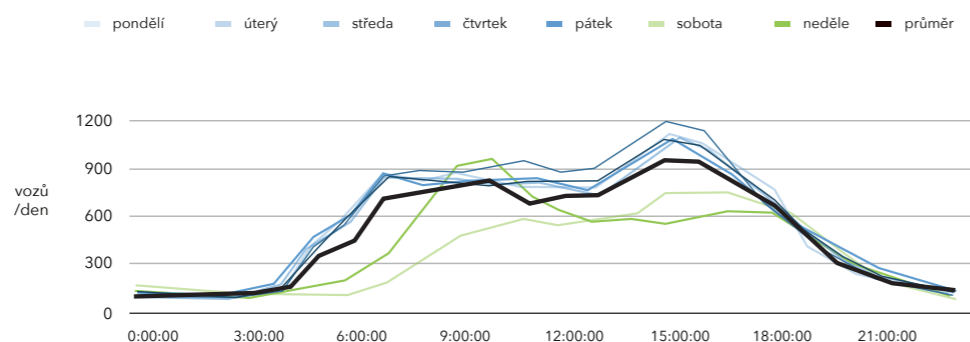


Tranzitní doprava na jihu Milevska představuje cca 8 - 10 % celkového objemu dopravy.

■ CSD 2010 ■ CSD 2016 ■ 2019 ■ 2035



V Milevsku lze na komunikacích předpokládat vzrůstající objem osobní dopravy.



Nejvyšších hodnot dosahují intenzity dopravy v pracovních dnech v době ranní a zejména odpolední špičky.

Otázka obchvatu

Tranzitní doprava pohybující se po komunikaci II/105 od centra města na jih odpovídá zhruba 850 vozidlům za den. Při zohlednění postupného nárůstu intenzit v dopravě v nadcházejících letech se výsledné číslo jeví jako velmi nízké (pro rok 2035 by situace odpovídala odhadem zhruba 928 voz/den). Vliv na danou situaci, kterou není možné číselně přesně odhadnout, může mít rozvoj průmyslové zóny a případná dostavba Temelína.

Lze konstatovat, že:

Vliv tranzitní dopravy na intenzity provozu v řešených vazbách je (a v příštích letech pravděpodobně bude) velmi nízký;

Realizace obchvatu ze samotné podstaty tohoto typu silniční stavby bude mít nízký vliv na vnitroměstskou dopravu (výjimkami jsou: napojení průmyslové zóny, pohyby mezi přílehlými obcemi – velmi nízký vliv);

Realizace obchvatu může mít vliv na dopravu až v dlouhodobém horizontu a nereflektuje problémy současné a střednědobé.

Zásadní problém představuje spojení průmyslové zóny a strategického dopravního koridoru silnice I/19. Ani jeden ze současně využívaných koridorů není pro nákladní dopravu vhodný. První vede skrz centrum města a druhý místní komunikací Dukelská, která k tomuto účelu není koncipována. Byla navržena rekonstrukce vybraných současných a budoucích koridorů, aby mohly být plně využívány nákladní dopravou směřující ze silnice I/19 do průmyslové zóny a naopak.

Obě varianty opatření by bylo možné zcela či částečně financovat z veřejných zdrojů.

LEGENDA:



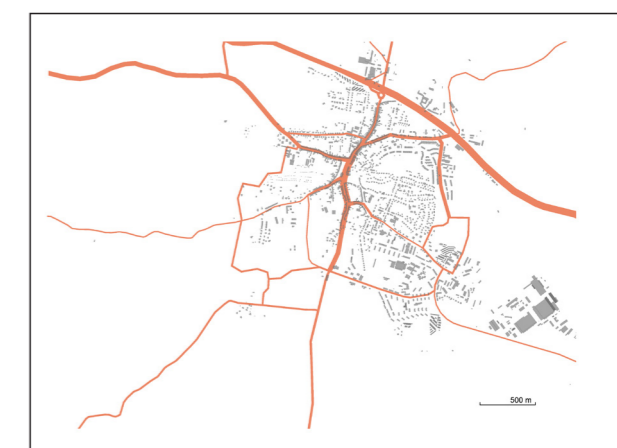
Nulová varianta



Varianta obchvat



Infrastruktura



Parkování ve městě

Problém

Parkovací krize v celém světě včetně Milevska (nemáme kam dát své osobní vozy).

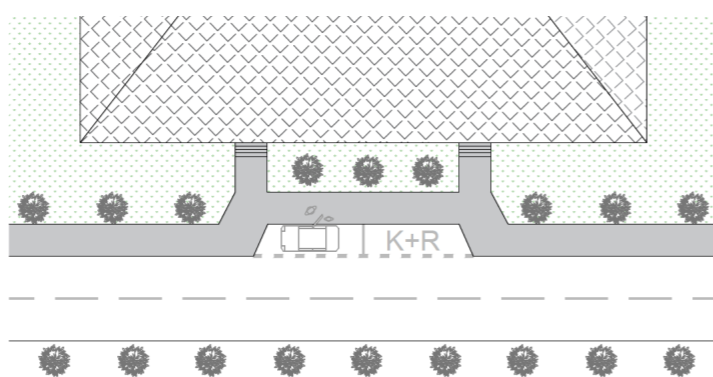
Poznatky

Komplikace s parkováním na sídlištích neřeší výstavba nových stání. Nabídnutí nových stání přiláká řidiče osobních automobilů z jiných oblastí.

Řešení

Nabídnutí odstavných parkovišť/garáží v docházkové vzdálenosti od největších sídlišť a vybudování parkovacích stání typu K+R na sídlištích v blízkosti vchodů do obytných budov. Řidiči zde budou moci krátkodobě zastavit, odnést náklad domů a následně se vrátit a odvézt vozidlo na odstavné parkoviště/garáže. Musí to však být pozvolný proces.

Schéma K+R

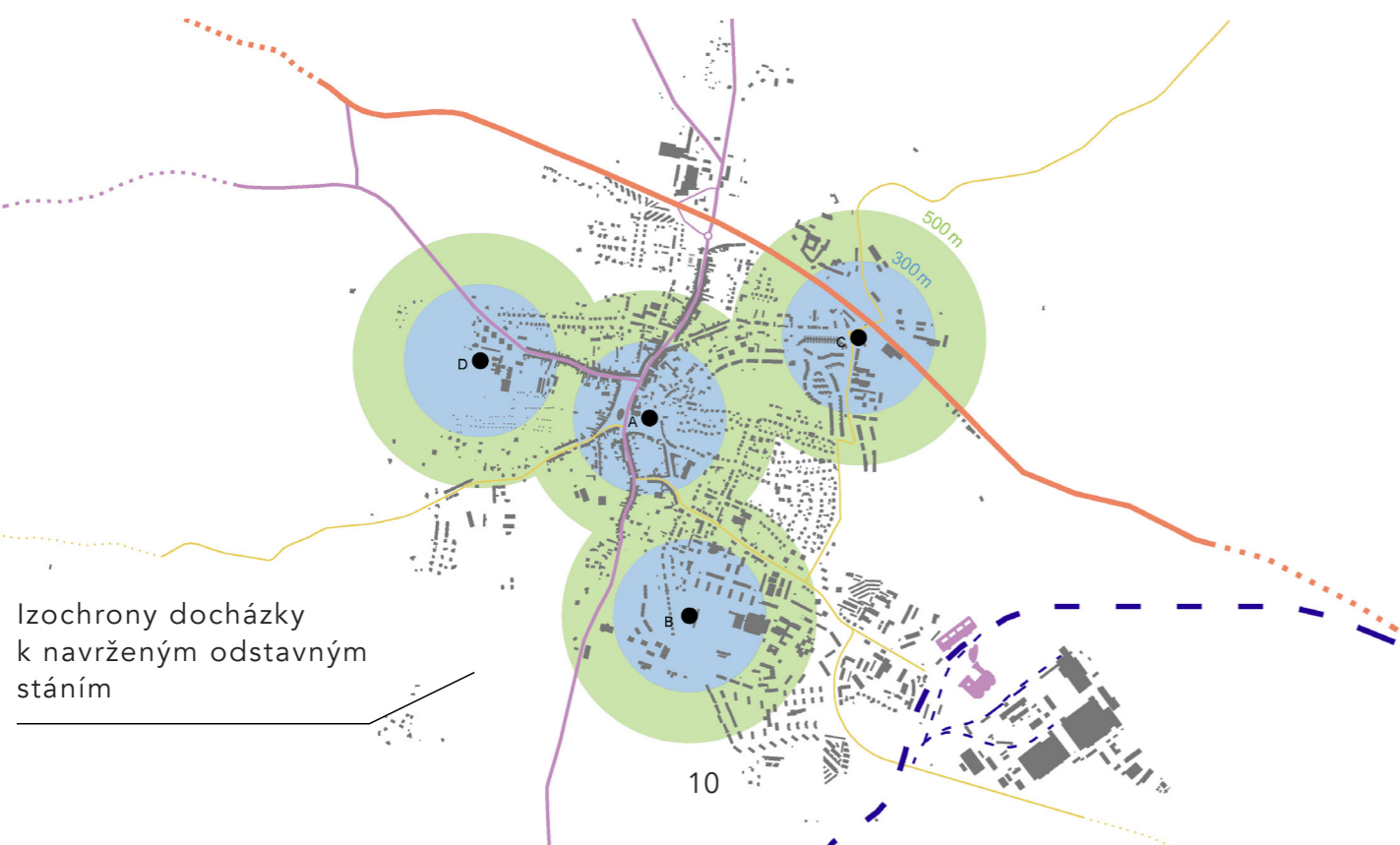


Nová parkovací místa na sídlištích problém nevyřeší



Záchytná parkoviště

Změna myšlení



Centrum města

Centrem města je myšleno převážně okolí náměstí, tj. od kostela sv. Bartoloměje, podél náměstí Edvarda Beneše až po Husovo náměstí vč. autobusového nádraží. Celý zmiňovaný veřejný prostor vykazuje řadu nedostatků, ale na druhou více potenciálních možností. Spousta z těchto nedostatků souvisí s jednoznačnou vizí funkcí, které má dotčený veřejný prostor plnit a jak.

Vybrané nedostatky

Předimenzovaný počet autobusových zastávek a odstavných ploch na autobusovém nádraží.

Nebezpečné umístění kolmých parkovacích stání na náměstí – nejasná politika parkování.

Absence stání pro zásobování – zásobování tvoří překážku ve vozovce či stojí na chodníku.

Interakce chodců a silniční dopravy – obecně nepřehledná situace související s ostatními nedostatky.

Nezajištěné koridory pro cyklistickou dopravu.

Opatření

Přesun autobusového nádraží k vlakovému (vznik multimodálního přestupního uzlu na nádraží).

Změna využití plochy současného autobusového nádraží (park, výstavba, parkování, ...).

Nové umístění autobusových zastávek v centru podél silnice II/105.

Změna režimu parkovacích ploch v centru včetně umístění stání typu K+R, v ranních hodinách vyhrazených pro zásobování.

Zajištění infrastruktury pro cyklistickou dopravu.

Řešení rozhledových parametrů v rizikových bodech.



Milevsko centrum (seg. mapa)

- Koridory pro cyklisty
- Problematické křižovatky
- Umístění zastávek VHD
- Parkoviště
- Podzemní parkoviště
- Zastavitelná plocha

Vybrané nedostatky

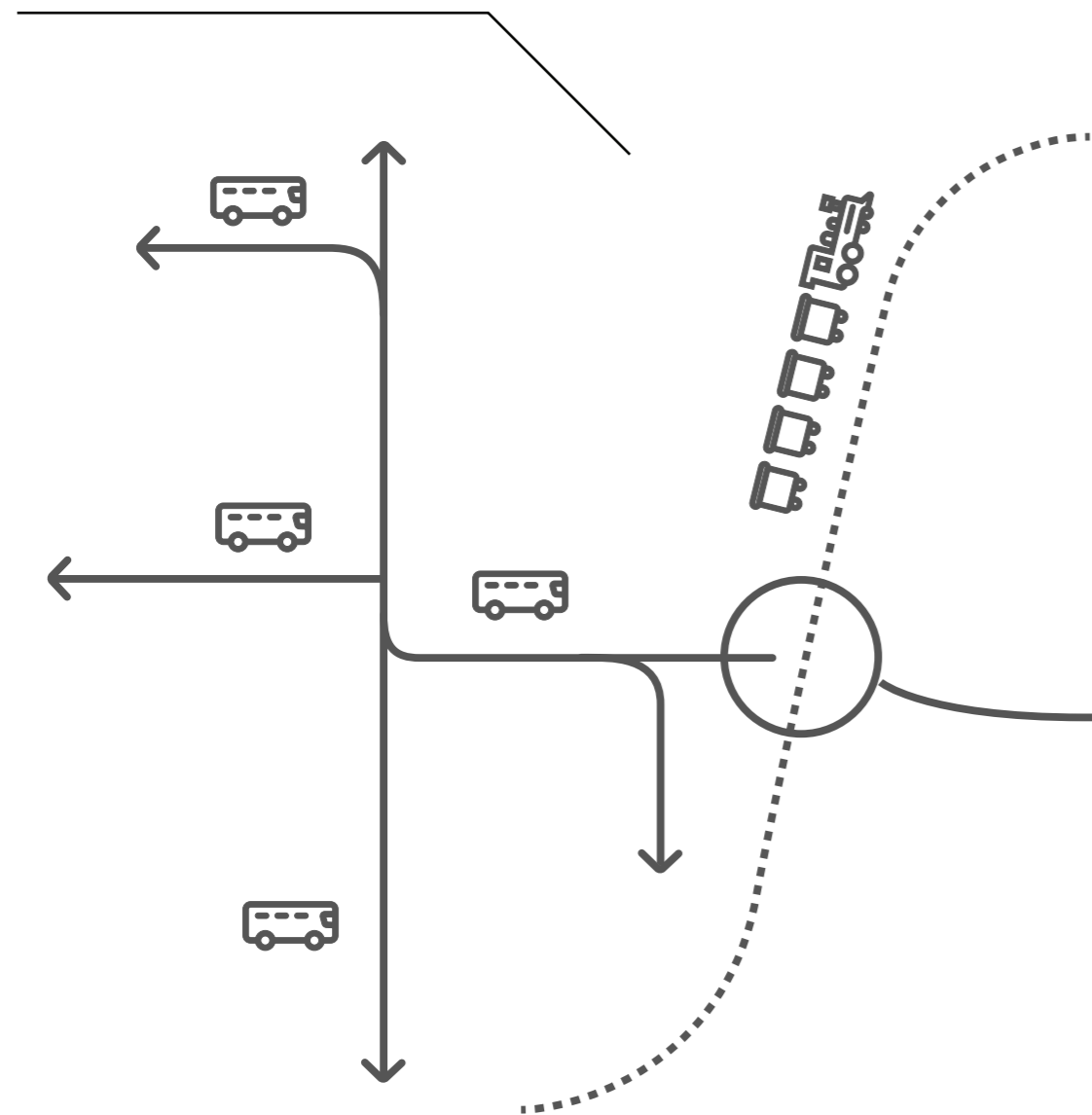
Rozmístění zastávek dále od některých významných objektů.

Změna umístění některých zastávek přímo k objektům sociální infrastruktury, obchodům či dalším městským významným objektům.

Řešení

Všechny regionální linky by měly na území města zastavovat ve všech zastávkách na trase. Dalším krokem vedoucím ke zlepšení dopravní obsluhy města by měla být časová koordinace autobusových a vlakových spojů v multimodálním přestupním uzlu Milevsko.

Naznačení multimodálního uzlu



Vybrané nedostatky při současném stavu

Vzdálenost mezi autobusovým nádražím a vlakovým nádražím – vytváří bariéru a snižuje atraktivitu veřejné hromadné dopravy.

Špatná vzájemná koordinace vlakových a autobusových spojů.

Řešení

Přesun autobusového nádraží k železničnímu nádraží – vznik multimodálního přestupního uzlu.

Vybudování autobusových zálivů u náměstí E. Beneše na komunikaci II/105 – nové zastávky autobusu nahrazující funkci autobusového nádraží na náměstí.

Bezpečný koridor k nádraží

Koordinace s poskytovatelem dopravy

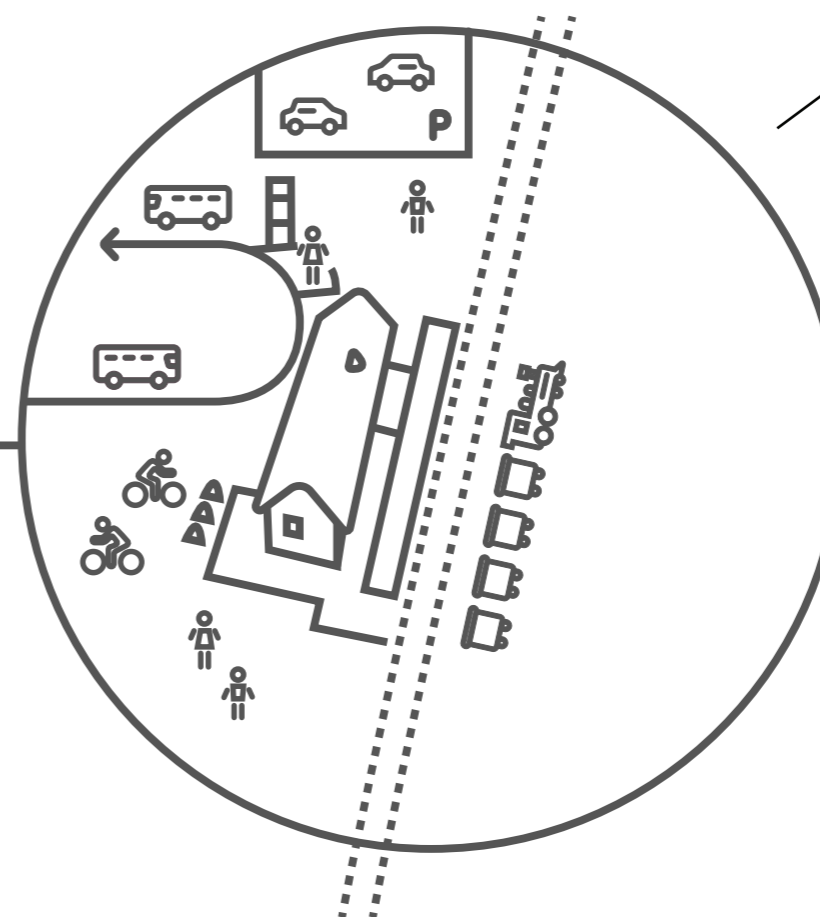
Společné zázemí pro 5 druhů dopravy

Rozvoj území

Minimalizace bariérového efektu

- Cílem je zkrátit potřebný čas pro přestup a dopravu usnadnit.
- Město má varianty řešení bez realizace obchvatu i s realizací obchvatu.

Detail multimodálního uzlu



1. Studie využití území pro účely multimodálního přestupního uzlu u vlakového nádraží.
2. Komunikace základních benefitů pro veřejnost.
3. Řešení majetkoprávních vztahů spojených s rozvojem daného území.

Cyklistika a rozvoj sítě

Navrhovaná opatření rozvíjí a podporují cyklistiku nejen za účelem rekreace, ale i z hlediska každodenní dopravy. Cílem je zařadit cyklistickou dopravu do dopravního systému jako rovnocenný dopravní prostředek, využívaný například pro každodenní potřebu. Důraz je kladen na využitelnost nových tras a jejich bezpečnost.

Vybrané nedostatky

Absence cyklistické infrastruktury propojené s ostatními dopravními systémy (např. vlakové nádraží).

Absence záchytných stanišť pro jízdní kola.

Řešení

Návrh nové páteřní sítě cyklistické dopravy.

Návrh umístění parkovacích ploch pro sdílená e-kola/kola (vytvoření zázemí na koncových bodech).

Návrh rozmístění pevných stanišť systému bike sharing ve městě Milevsko



Stávající cyklistické trasy (značené pouze SDZ IS 19 a-c)

Stávající dělená cyklistická stezka pro chodce a cyklisty

Návrh páteřní sítě

Parkovací plochy pro sdílená e-kola / kola

Železnice a VHD

Významné silniční komunikace

Zdraví a aktivní mobilita

Doprava může mít velmi příznivý dopad na společnost, stejně tak s sebou nese i řadu negativních vlivů spojených s životním prostředím a zdravím. Pozitivní vliv dopravy na zdraví a životní prostředí má v zásadě jen nemotorová doprava a chůze, a proto je potřeba nemotorovou dopravu podporovat. Pokud se v Milevsku propojí jednotlivé cyklistické trasy a vznikne ucelená cyklistická síť, mohl by v Milevsku fungovat systém bike sharing. Uvažovaná varianta by obsahovala pevná stanoviště nacházející se na síti a část z nich by mohla být doplněna o nabíjecí stanice pro elektrokola. Pevná stanoviště vybavená automaty by sloužila k zaplacení a manipulaci s jízdním kolem. Následně je nezbytné dále akcentovat pěší infrastrukturu, resp. zelené koridory, které jsou bezpečné a propojené.

Vybrané nedostatky

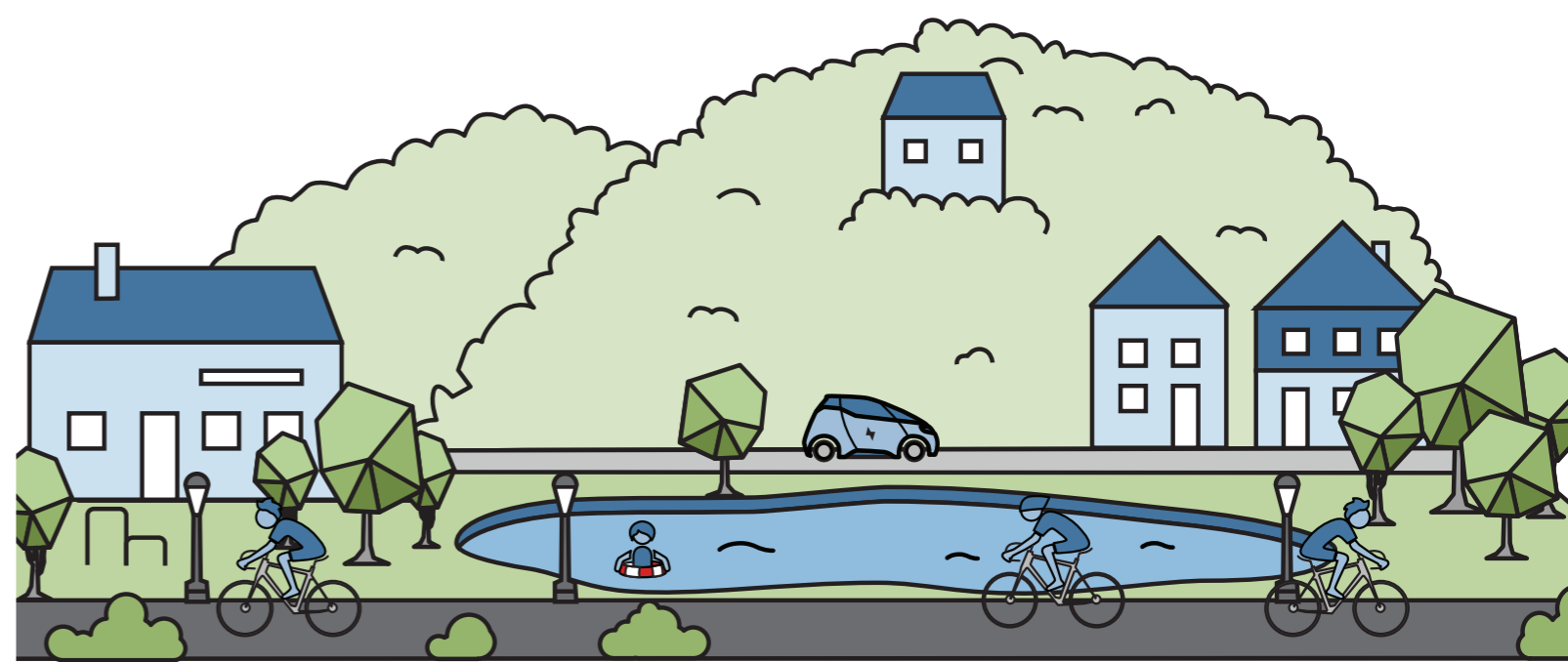
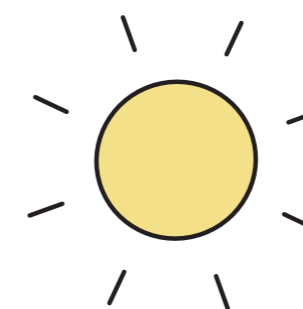
Nízká podpora nemotorové dopravy.

Nákladní doprava projíždějící centrem.

Opatření

Návrh zavedení služby bike-sharing a rozmístění parkovacích míst pro kola.

Důraz na bezpečné a propojené koridory pro pěší.



A co chtějí změnit děti v Milevsku?

Na dopravu má každý názor a každý by měl být slyšen. Zeptali jsme se proto nejen dospělých, ale také dětí. Čím více úhlů pohledu, tím lépe. Svěží názory dětí mnohdy dovedou překvapit svojí trefností a relevancí. Ale stejně jako dospělí, na vše je nutno pohlížet s nadhledem.

V zájmu ochrany osobních údajů byly dotazníky rozdány dětem ze čtyř Milevských škol a z nich bylo náhodně vybráno přesně 300 dotazníků, které byly následně analyzovány.



Seznam dílčích opatření

Participace veřejnosti

- 1.1. Komunikační strategie

Využití území

- 2.1. Otázka obchvatu města
- 2.2. Propojení pátevní sítě a průmyslové zóny

Obsluha území

- 3.1. Logistika zásobování v centru
- 3.2. Autobusové nádraží – úpravy
- 3.3. Napojení mezi centrem města a multimodálním uzlem
- 3.4. Multimodální doprava
- 3.5. Informační systémy veřejné hromadné dopravy
- 3.6. Linkové vedení a organizace veřejné hromadné dopravy

Dopravní systém města a regionu Milevska

- 4.1. Snížení dopadů vyšších intenzit provozu
- 4.2. Bezpečnost silničního provozu
- 4.3. Doprava v klidu

Zdraví a životní prostředí

- 5.1. Zdravější lidé, zdravější prostředí

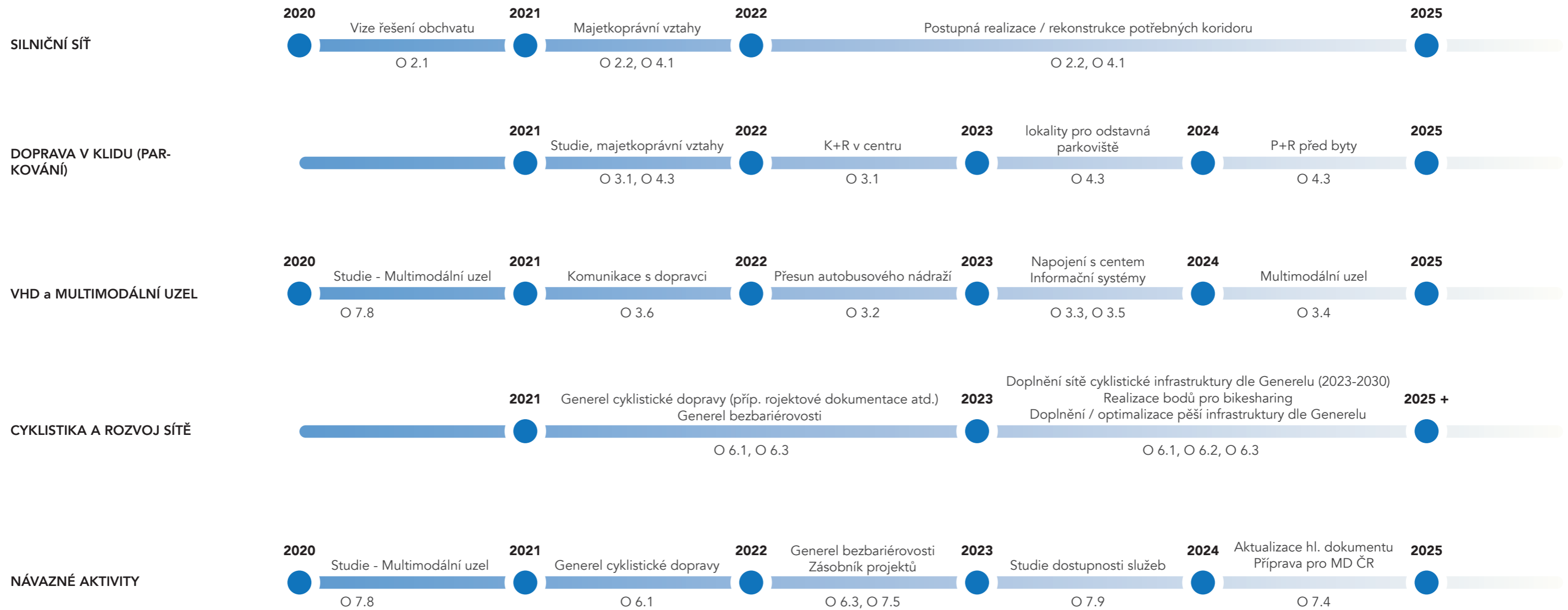
Podpora aktivní mobility

- 6.1. Návrh sítě pro cyklistickou dopravu
- 6.2. Podpora sdílených kol (bike-sharing) a využití elektrokol
- 6.3. Řešení nedostatků pro síť pěší dopravy

Návazné aktivity

- 7.1. Bezpečnostní inspekce
- 7.2. Následná dotazníková šetření a zapojení obyvatel
- 7.3. Vazba na Územní plán
- 7.4. Postup rozvoje PUMM pro přijetí MD ČR
- 7.5. Projektové řízení / organizace
- 7.6. Pocitová mapa
- 7.7. Interaktivní mapa plánovaných infrastrukturních projektů
- 7.8. Transformace Základního komunikačního systému
- 7.9. Město krátkých vzdáleností

Akční plán





Poděkování

Tímto by společnost SmartPlan s.r.o. a tým zpracovatelů rádi poděkovali všem, kteří se účastnili přípravy tohoto dokumentu a všem, kteří prokázali touhu pomoci městu Milevsku v oblasti dopravy. Velké poděkování patří panu starostovi Ing. Ivanu Radostovi za podporu ze strany vedení města a cenné vklady. Speciální poděkování patří panu Vítu Královi za neutuchající podporu a věnování svého času a úsilí tomuto projektu. Stejně poděkování patří nespočtu dalším účastníkům. Největší poděkování však patří občanům Milevska, kteří ukázali, že jim není dění v jejich městě lhostejné a poskytli cenné návrhy na vylepšení. Jménem společnosti SmartPlan s.r.o. Vám děkujeme!

Autoři

Ing. Tomáš Janča, MBA
doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.
Ing. Vladimír Pušman, Ph.D.
Ing. Michal Radimský, Ph.D.
Ing. Jaroslav Šípek
Ing. Roman Dostál
Ing. Karolína Moudrá
Bc. Julie Mahlerová, BA
Bc. Aneta Matysková
Tým Živé Milevsko
A kolektiv

