

Záměry města Milevska v oblasti dopravy

Závěry z ankety provedené v období říjen 2016 až leden 2017

Úvod

V souvislosti s řešením několika širších rozvojových záměrů města vystoupila v roce 2016 ještě výrazněji než dříve potřeba zjistit a formulovat záměr města Milevska v oblasti dopravy. Tento záměr by se měl stát podkladem pro rozhodování při přípravě hlavních dokumentů územního plánování:

- nového územního plánu (především v otázce obchvatu města)
- územní studie pro centrum města navazující na architektonickou soutěž
- územní studie oblasti ulice Komenského (s důrazem na řešení parkování)
- při přípravě dalších dílčích projektů města v oblasti dopravy

Z iniciativy pracovní skupiny ROZVOJ byla připravena dotazovací akce. Vytipovaným respondentům bylo položeno 23 otázek z oblasti dopravy ve městě, otázky byly členěny do několika hlavních skupin. Cílem akce bylo zjistit převažující názory samosprávy i veřejnosti na řešení problémů v oblasti dopravy. Oslovena byla všechna uskupení zastupitelů, dopravní komise, vybrané odbory městského úřadu, hospodářská komora, k odpovědím byli vyzváni prostřednictvím městského zpravodaje a internetových stránek i občané města. Došlé odpovědi byly analyzovány a sumarizovány s tím, že bylo přihlíženo i k tomu, jestli jde o názor uskupení či jednotlivce. Na základě provedených rozborů lze názor „města“ zformulovat, veřejnost však rozhodně nemá na řadu klíčových záměrů v oblasti dopravy jednoznačný názor.

V průběhu zjišťování stanovisek k dopravní situaci a představ o dalším vývoji došlo k vyjasnění situace v otázce, které je pro rozhodování v mnohé určující: záměr na vytvoření dopravního uzlu v prostoru vlakového nádraží v širším pojetí (přestupní terminál, autobusové nádraží, kapacitní parkoviště) je z majetkových důvodů nerealizovatelný. Město se proto rozhodlo sledovat dále variantu minimálního přestupního terminálu vlak-autobus.

Výsledkem provedeného hodnocení je analytický materiál shrnující výsledky dotazování a volněji formulovaný **záměr města**. Ten je obsahem navazujícího textu.

Hlavní směry dopravy

Město podporuje výstavbu obchvatu a jeho zahrnutí do nového územního plánu. Navržená trasa je nepochybně správná v části mezi ulicemi Legíí (příjezdová silnice od Č. Budějovic a Písku) a ulicí Sažinova. Propojení mezi ulicí Sažinova a silnicí Tábor – Lety v navržené trase však považujeme za málo reálné.

Budeme usilovat o odklon nákladní dopravy z hlavní průjezdové trasy městem. Reálné možnosti nabízí vybudování části obchvatu mezi píseckou silnicí a ulicí Sažinova (odklon přepravy do ZVVZ), případně odklonění nákladní dopravy do ulice 5. května.

Vytváření paralelní trasy pro hlavní průjezd města považujeme za nereálné.

Problém v dopravě v Milevsku působí hvězdicové řešení, kdy prakticky všichni musí projíždět centrem. Budeme usilovat **o propojení místními komunikacemi**:

- Ulice Legií (ze zamýšlené okružní křižovatky) a ulice Švermova
- Ulice Švermova a ulice 5. Května

Tyto propojovací komunikace nebudou mít charakter obchvatu, budou sloužit především místním pro usnadnění průjezdu městem a odlehčení centra, případně budou mít význam objízdných tras v případě uzavírek.

Občané města nemají jednoznačný názor na opětovné **zobousměrnění ulice Sokolovská**. Požadováno je odborné stanovisko (prověřovací studii), které odpoví na tyto otázky:

- Je návrat k obousměrnému řešení technicky a z hlediska předpisů možný?
- Jaká budou pozitiva a negativa takového kroku?
- S jakými to bude spojeno výdaji?

Po seznámení se s výsledky takové studie mohou orgány města odpovědně rozhodnout.

Odtížení centra

Město bude usilovat o **zlepšení situace v Masarykově a Riegrově ulici** těmito cestami:

- hledáním řešení pro zásobování provozoven ze zadních traktů
- vymezením časových úseků pro zásobování obchodů
- vytvořením možnosti zásobování s překládkou do menších vozidel

Město nebude usilovat o snižování rychlosti v prostoru náměstí E. Beneše, Riegrovy a Masarykovy ulice. Částečně může ke snížení příjezdové rychlosti a tím zvýšení bezpečnosti vést i případné vybudování okružní křižovatky v prostoru u Broučka.

Ke zmírnění dopravní zátěže v centru může vést i případné odklonění tranzitní nákladní dopravy do ulice 5. května.

Řešení křižovatek

Koncept křižovatek je odborný problém, jeho řešení bude součástí detailnějšího dopravního modelu města, který by měl být návazně vypracován.

Problematické či potenciálně problematické jsou křižovatky: Zrcadla, Brouček, Soud, Husovo, Madeta, Banická/Legií, Zámeček.

Město upřednostňuje okružní křižovatky všude tam, kde to je prostorově možné. Světelné křižovatky (tzv. inteligentní) jsou krajním řešením, pokud by se situace stala kritickou. Problém průjezdnosti křižovatek však není veřejností považován za tak vážný, aby se muselo přikročit k okamžitým zásahům.

Město bude usilovat o vybudování okružní křižovatky Blanická/Legíí (u výjezdu na Písek), změna atypické křižovatky Blanická/Blechova/Čs. Armády/Karla Čapka není potřebná.

Parkování

Město nebude zásadně měnit současný systém parkování v centru. Předpokládá se pouze rozšíření počtu neplacených míst v blízkosti centra budováním nových parkovišť a zřízení malého počtu vysokoobrátkových na náměstí (časově omezená např. na 15 minut).

Větší parkovací kapacita (neplacené parkování) v blízkosti centra města je potřebná pro obyvatele centra města a pro ty, kteří sem za prací dojíždějí. Město se bude snažit tuto potřebu postupně pokrývat budováním menších parkovišť (prostor autobusového nádraží, prostor za radnicí, ...) i využíváním nových technologií. Radikální řešení výstavbou parkovacích domů z veřejných prostředků je nereálné.

Pro oblast Komenského ulice bude vypracována územní studie, která se zaměří na řešení problému parkování. To by mělo být postupné a přihlížet k potřebě udržení příjemného prostředí a zeleně.

Hromadná doprava

Vytvoření plnohodnotného a komfortního regionálního uzlového místa pro hromadnou přepravu v blízkosti vlakového nádraží je v tuto chvíli nereálné. Město však nadále plně podporuje záměr vybudovat na vlakovém nádraží **přestupní terminál** autobus-vlak s možností parkování osobních automobilů.

Záměrem města je proto zachovat **autobusové nádraží** v centru města zhruba v prostoru Růžové ulice. Toto nádraží nebo lépe přestupní terminál musí být minimalizováno tak, aby odpovídalo potřebám předpokládaného rozsahu veřejné autobusové přepravy v budoucnu. Prostor rozhodně nemůže sloužit jako odstavná plocha přepravcům. Výhodné by bylo řešení, kdy by autobusy nemusely projíždět Havlíčkovou ulicí.

Městská hromadná doprava bude posilována jen tam, kde se potřeba zřetelně a dlouhodobě prokáže, v kratším horizontu bude řešeno propojení ke hřbitovu a vytvoření zastávky v ulici 5. května. S individuální obsluhou občanů se neuvažuje, toto zůstává jen v rámci sociální služby.

Pěší doprava a cyklistika

Město **nebude přednostně vytvářet hlavní pěší koridor** na trase vlakové nádraží – náměstí - Bažantnice, bude však reagovat na vývoj a frekvenci hlavních pěších tras a posilovat na nich bezpečnost chodců.

Počet přechodů pro chodce je v současnosti vyhovující a bude zvyšován jen v případě naléhavé potřeby. Pozornost bude věnována zvýšení bezpečnosti existujících přechodů, jejich osvětlení a výraznému označování. Preferována budou **označená místa pro přecházení**.

Místa, kde přednostně řešit přecházení: Křižovatka „U zrcadel“, Brouček, křižovatka pod DPS v ulici 5. května, zvýšení ochrany chodců na přechodu u Madety, stará pošta.

Pěší zóna v by mohla v budoucnu vzniknout v části ulic Pod Farou a Havlíčkova.

Město bude budovat trasy pro cyklisty v okolí města pro rekreační účely, s výraznějším budováním vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty uvnitř města se nepočítá.

Další postup

Nebude zadáván nový odborný dopravní průzkum, údaje z roku 2012 včetně predikce jsou zatím stále dostatečně vypovídající.

Město však zadá dopravním specialistům **vypracování detailního dopravního modelu**, který bude v hlavních rysech respektovat tento záměr.

Na dopravní model naváže územní studie pro centrum a ulici Komenského, promítne se případně i do nového územního plánu.

1-2-2017

Pracovní skupina ROZVOJ, Mgr. Martin Třeštík