



NADACE  
**PARTNERSTVÍ**



**více než / standard**

---

## BEZPEČNĚ DO ZŠ TYLOVA V PÍSKU

---



**Technická zpráva**

**Zadavatel : Základní škola Tylova**

---

**Zpracovatel:**

**Dipl. Ing. Tomáš Otepka – dopravní poradce**

**Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby**

**Dopravně-bezpečnostní auditor**

**Lužnice 149, 379 01 Třeboň**

**e-mail: otepkovi@treb.cz**

**tel., fax: 384 792 679, mobil: 606 792 679**

---

Lužnice, říjen 2011

## 1. Úvod dopravní situace v okolí škol

Projekt „Na zelenou – bezpečně a ekologicky na cestách do školy“ je zpracován pro základní školu Tylova v Písku. Cílem projektu je návrh možných opatření pro výhledové zlepšení bezpečnostní situace na vybraných nejproblematictějších místech na cestě žáků do a ze školy. Součástí projektu je dotazníkové šetření mezi žáky, jehož cílem je zjištění především subjektivního vnímání problematických míst i jejich dopravních zvyklostí. V neposlední řadě proběhlo i místní šetření za účelem fotografického zadokumentování reálného provozního stavu - analýza dopravně-bezpečnostní situace na přístupových trasách žáků do školy.

### 1.1. Poloha základní škola Tylova

Základní škola Tylova se nachází v městské zástavbě severně od historického centra Písku. Poloha samotné budovy školy je značně netypická tím, že se nachází ve vnitrobloku bytových domů na místě jejich bývalých zahrad. V porovnání s ostatními domovními bloky centrální městské zástavby, kterou tvoří po obvodu vícepodlažní bytové domy, se jedná o blok poměrně rozsáhlý s rozměry ca. 300 x 300 m. Blok zástavby vymezují ulice Tylova na jihu, Tyršova na západě, Kollárova na severu, Jeronýmova na východě a jihovýchodní „roh“ tvoří ulice Prokopova. Hlavní vstup do budovy školy je orientován směrem do centra k ulici Tylově. Z výše uvedených hlavních čtyř ulic se lze do areálu školy pěšky dostat celkem čtyřmi „domovními průchody - průjezdy“, přičemž tři z nich tvoří vchody pro pěší a jeden (z Kollárovy ulice) je schválený jako vjezd pro vozidla. Příjezd ke škole je možný jen z ulice Kollárovy - nejfrekventovanější v okolí školy. Je tedy také možné si přes vnitroblok a areál školy zkracovat cestu. Děje se tak hlavně mezi Tylovou (centrem města) a Kollárovou ulicí. Jednotlivé domovní průchody do vnitrobloku ke škole jsou vcelku nenápadné a nezasvěceného ani nenapadne, že se zde nachází významný zdroj a cíl každodenních cest, ke kterému míří denně stovky dětí, učitelů, rodičů i mnoho „tranzitujících“.

Pro místně neznalého návštěvníka Písku, který by procházel výše uvedenými ulicemi, pravděpodobně ani nenapadne, že se uprostřed bytových domů nachází velká škola. Vzhledem k tomu, že se pod budovou školy nachází i kryt a to vše z minulé éry, tak se poloha školy včetně dopravních vazeb již jeví v pochopitelnějším světle.

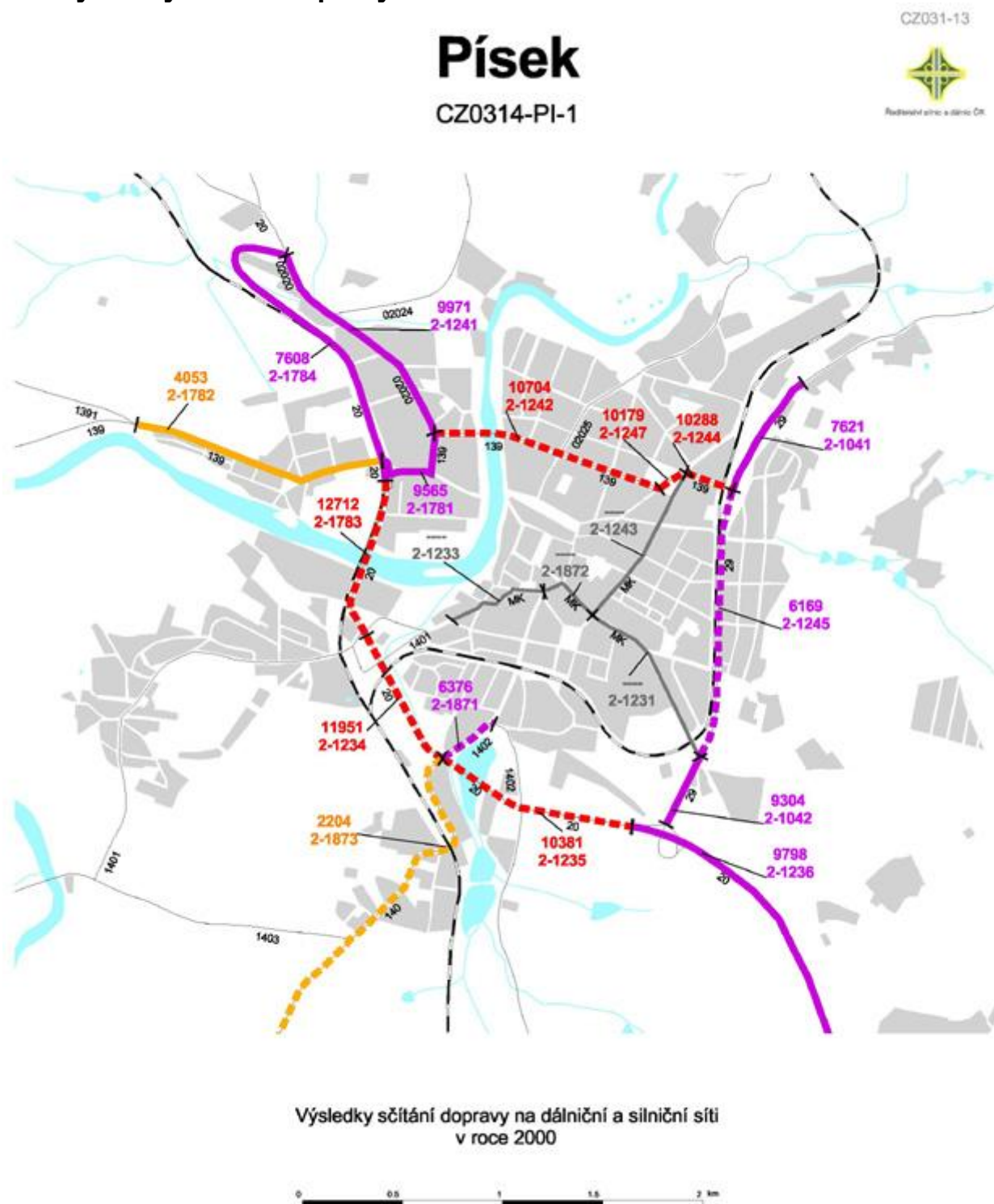
Pokud jde o dopravní význam ulic v okolí školy, tak je potřeba zdůraznit ulici Kollárovu, která tvoří silnici II. třídy č. 139. Do doby vybudování nového „obchvatu“ - průtahu silnice 1. třídy č. 20, vedla tato také Kollárovou ulicí. Právě tato silnice je podchycena i v celostátním sčítání dopravy. Kollárovou ulicí jsou vedeny i linky MHD. Vzhledem k dopravnímu významu jsou křižovatky v Kollárově ulici řízeny světelnou signalizací. Jednotlivé křižovatky v celém tahu Kollárovy ulice jsou koordinovány do „zelené vlny“. Je tedy potřeba světelně řízené křižovatky v blízkosti školy vnímat v kontextu celého koordinovaného tahu.

Ostatní ulice kolem školy (místní komunikace) jsou jednosměrné, při pohledu na následující letecký snímek je doprava usměrněna „proti směru hodinových ručiček“, v Tyršově ulici směrem od Kollárovy směrem k Tylově, v Tylově od Tyršovy směrem k Prokopově atd. Na rozdíl od Kollárovy ulice (obousměrné s řadícími pruhy před křižovatkami) mají ostatní ulice odlišný charakter - jednopruhové obvykle s oboustranným podélným parkováním.



## 2. Výsledky celostátního sčítání dopravy 2000, 2005 a 2010

### 2.1. Výsledky sčítání dopravy z roku 2000



Tematické vrstvy - zástavba, řeky a vodní toky, železnice - vyrobeny s využitím informací VTOPI Dobruška © MO ČR/HÚVJG, 2001

**Tabulka intenzit dopravy s podrobnými hodnotami pro jednotlivá stanoviště k obrázku pro rok 2000**

CZ0314 - okres Písek																					
SIL	ÚSEK	N1	N2	PN2	N3	PN3	NS	A	PAT	R	P	T	O	M	S	TNV	PS	ALFA	BETA	GAMA	CP
20	2-1784	595	193	56	438	62	295	72	0	4	1	1716	5857	35	7608	1245	53:47	1,00	1,22	0,82	1 7
20	2-1783	965	302	54	656	64	404	129	0	21	5	2600	9971	141	12712	1797	53:47	0,81	1,14	0,71	1 7
20	2-1234	984	251	90	632	80	407	153	0	14	2	2613	9244	94	11951	1808	57:43	0,88	1,20	0,73	1 7
20	2-1235	823	264	64	588	107	350	94	0	3	0	2293	8032	56	10381	1628	58:42	0,92	1,21	0,76	2 7
20	2-1236	594	202	89	348	33	273	123	2	2	1	1667	8093	38	9798	1191	59:41	0,91	1,26	0,72	1 7
29	2-1042	482	210	15	403	76	169	68	1	3	1	1428	7816	60	9304	1020	56:44	0,82	1,16	0,71	2 7
29	2-1245	388	144	50	255	20	165	36	0	4	2	1064	5046	59	6169	744	51:49	0,79	1,21	0,65	2 7
29	2-1041	642	156	61	227	33	143	88	1	8	4	1363	6207	51	7621	801	60:40	0,90	1,26	0,71	0 7
<b>139</b>	<b>2-1244</b>	<b>409</b>	<b>148</b>	<b>3</b>	<b>104</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>1260</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>821</b>	<b>9364</b>	<b>103</b>	<b>10288</b>	<b>427</b>	<b>62:38</b>	<b>0,75</b>	<b>1,16</b>	<b>0,65</b>	<b>2 7</b>	
<b>139</b>	<b>2-1247</b>	<b>327</b>	<b>62</b>	<b>7</b>	<b>51</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>1320</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>617</b>	<b>9461</b>	<b>101</b>	<b>10179</b>	<b>306</b>	<b>51:49</b>	<b>0,71</b>	<b>1,05</b>	<b>0,68</b>	<b>2 7</b>	
<b>139</b>	<b>2-1242</b>	<b>399</b>	<b>91</b>	<b>9</b>	<b>82</b>	<b>7</b>	<b>30</b>	<b>1350</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>777</b>	<b>9819</b>	<b>108</b>	<b>10704</b>	<b>394</b>	<b>54:46</b>	<b>0,74</b>	<b>1,17</b>	<b>0,63</b>	<b>2 7</b>	
139	2-1781	499	83	7	92	2	22	83	0	12	4	804	8659	102	9565	337	53:47	0,61	1,05	0,58	2 7
139	2-1782	379	120	24	130	28	81	49	1	15	8	835	3190	28	4053	483	51:49	0,71	1,20	0,59	1 7
02020	2-1241	291	86	1	136	10	27	95	0	9	2	657	9257	57	9971	384	59:41	0,56	1,12	0,50	2 7
1402	2-1871	427	73	3	44	2	6	379	8	8	1	951	5352	73	6376	552	67:33	0,76	1,14	0,67	2 7

Z pohledu ZŠ Tylova byly nejdůležitější údaje o intenzitách na silnici II/139, která probíhá mimo jiné Kollárovou ulicí. Intenzity na sčítacích stanovištích 2-1242 a 2-1247 se v roce 2000 prakticky nelišily. Roční průměr denních intenzit tak činil 10.704 resp. 10.179 vozidel. Pokud se blíže podíváme na skladbu vozidel v tabulce u těchto stanovišť, tak zjistíme, že osobních vozidel bylo 9.819 resp. 9.461 tzn. 92% resp. 93%. Další skupinu tvoří s počtem 399 a 327 vozidel nejlehčí kategorie nákladních vozidel - tedy pravděpodobně zásobování, následují autobusy s počtem 135 a 132 vozidel, motocykly s počtem 108 a 101. Nejtěžší nákladní vozidla N3, nákladní vozidla s přívěsem PN3 a návěsové soupravy tvořily dohromady jen 119 resp. 74 vozidel. Tato vozidla pak lze i částečně přiřadit pod kategorii tranzitní dopravy. Obvykle se podíl nákladní, resp. těžké dopravy pohybuje kolem 10%, 777 a 617 vozidel. Je zřejmé, že doprava v Kollárově ulici byla v roce 2000 hlaně místní a osobní.

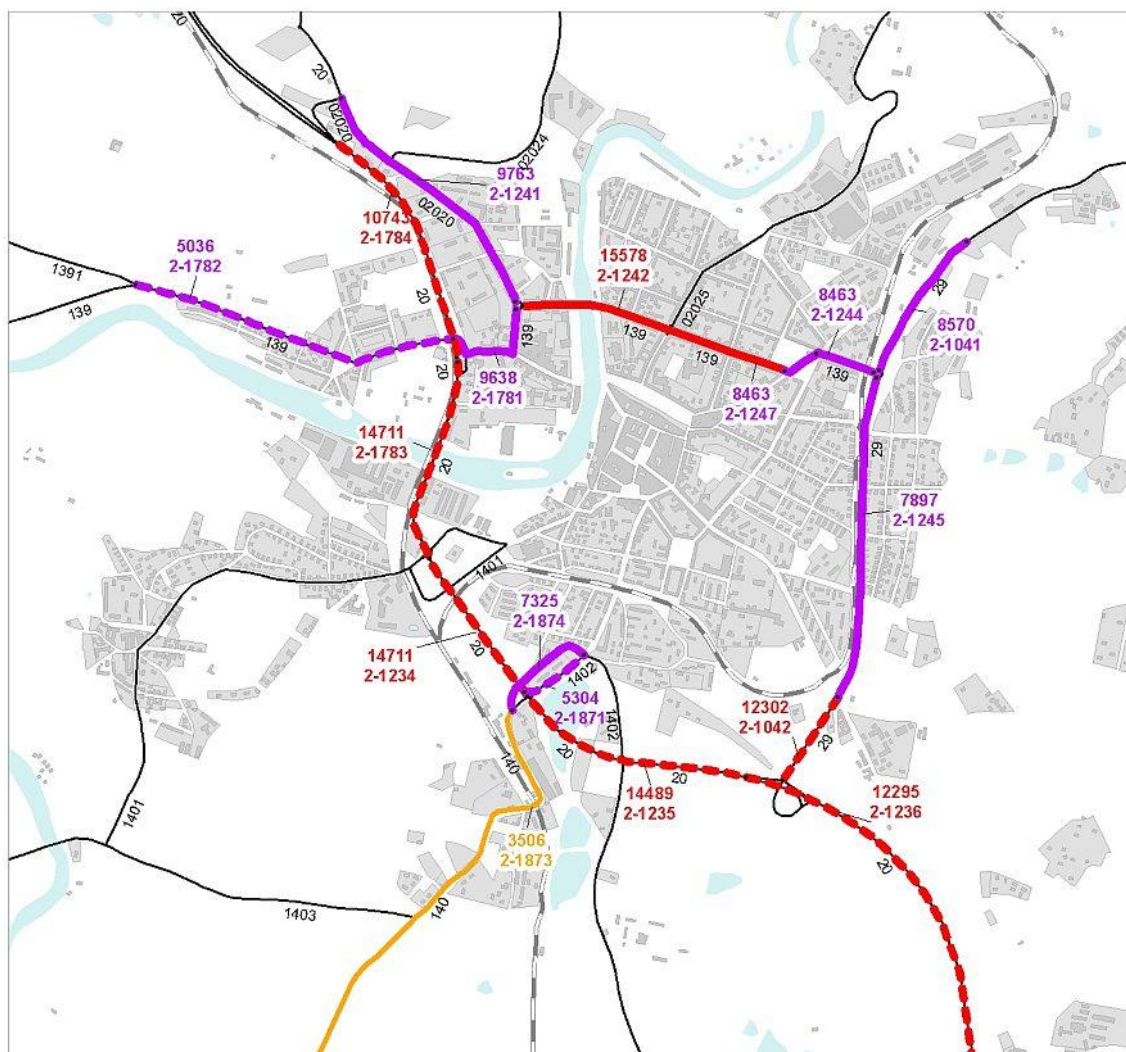
## 2.2. Výsledky sčítání dopravy z roku 2005



31-13

# Písek

CZ0314-PI-1



Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR  
v roce 2005

Tematické vrstvy: zástavba, budovy, vodní toky a plochy, železnice - mapový podklad © MO ČR, 2004

**Tabulka intenzit dopravy s podrobnými hodnotami pro jednotlivá stanoviště k obrázku pro rok 2005**

CZ031 - INTENZITA DOPRAVY - stav v roce 2005							
č. silnice	sčítací úsek	T	O	M	S	začátek úseku	konec úseku
20	2-1784	3295	7388	60	10743	zaús. 1219	x se 139
20	2-1783	2793	11836	82	14711	x se 139	x s 1401
20	2-1234	2793	11836	82	14711	x s 1401	x s 140
20	2-1235	3442	10973	74	14489	x s 140	vyús.sil.29
20	2-1236	3010	10960	64	14034	vyúst 29	zaús.1402
29	2-1042	2497	9724	81	12302	vyús.z 20, Písek	x s MK ( Budějovická)
29	2-1245	1939	5911	47	7897	x s MK (Budějovická)	vyús.139
29	2-1041	1944	6592	34	8570	vyús.139	Písek k.z.
<b>139</b>	<b>2-1244</b>	<b>934</b>	<b>7450</b>	<b>79</b>	<b>8463</b>	<b>vyús.z 29</b>	<b>x s MK</b>
<b>139</b>	<b>2-1247</b>	<b>934</b>	<b>7450</b>	<b>79</b>	<b>8463</b>	<b>x s MK</b>	<b>MK (viz obr.)</b>
<b>139</b>	<b>2-1242</b>	<b>1650</b>	<b>13811</b>	<b>117</b>	<b>15578</b>	<b>MK (viz obr.)</b>	<b>vyús.sil.0202</b>
139	2-1781	936	8645	57	9638	vyús.sil.0202	x s 20
139	2-1782	1561	3441	34	5036	x s 20	Písek k.z.,vyús.sil.1391
140	2-1874	752	6528	45	7325	vyús. z 1402	x s MK
140	2-1873	704	2766	36	3506	x s MK	Písek k.z.
02020	2-1241	1227	8463	73	9763	vyús.ze 139	nájezd na 20
1402	2-1871	763	4508	33	5304	vyús.z 20	vyús.140

Z pohledu ZŠ Tylova se v mezidobí 2000 až 2005 situace na silnici změnila. Na Kollárově ulici západně od Tyršovy ulice se intenzity zvýšily, východně (na úrovni školy) pak poklesly. Intenzity na sčítacích stanovištích 2-1242 a 2-1247 se v roce 2005 lišily téměř v poměru 2:1. Roční průměr denních intenzit tak činil 15.578 a 8.463 vozidel. Pokud se blíže podíváme na skladbu vozidel v tabulce u těchto stanovišť, tak zjistíme, že osobních vozidel bylo 13.811 a 7.450 tzn. 89% resp. 88%. V „západní“ části Kollárově ulici tak došlo k nárůstu o 41% oproti roku 2005, ve „východní“ části pak k poklesu o 21%. U kategorie těžké dopravy došlo ve stejném mezidobí k nárůstu v obou částech ze 777 na 1.650 vozidel a z 617 na 934 vozidel, tedy o 112% resp. o 51%. Vzhledem k tomu, že nejsou známy změny u vozidlových kategorií nákladních vozidel, nelze dovozovat příčinu. Na základě dostupných údajů nelze určit příčinu rozdílné změny u kategorie osobních vozidel a celkové těžké dopravy. Ani opačný trend vývoje v „západní“ a „východní“ Kollárově ulici nelze popsat. Domovní blok se školou se nachází v části s poklesem celkové intenzity dopravy.

## 2.3. Výsledky sčítání dopravy z roku 2010



31-13

# Písek

CZ0314-PI-1



Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR  
v roce 2010

Tematické podklady z GlobalNetworku 1006 - zastavěná plocha, vodní plochy, železnice a silniční síť (1:25 000), ULS1007



edip

VARS





**Tabulka intenzit dopravy s podrobnými hodnotami pro jednotlivá stanoviště k obrázku pro rok 2010**

Kom.	Úsek	TV	O	M	SV	Začátek	Konec
20	2- 1784	2 829	10 768	70	13 667	zaús.1219	x s139
20	2- 1783	3 822	16 637	190	20 649	x s139	x s 1401
20	2- 1234	3 822	16 637	190	20 649	x s 1401	x s 140
20	2- 1235	3 120	12 815	55	15 990	x s 140	vyús.29
20	2- 1236	2 373	10 306	101	12 780	vyúst 29	zaúst.1402
29	2- 1042	1 905	9 073	39	11 017	vyús.z 20, Písek	x s MK ( Budějovická)
29	2- 1245	1 439	6 420	47	7 906	x s MK (Budějovická)	vyús.139
29	2- 1040	1 484	5 859	50	7 393	Písek k.z.	zaús.1385
29	2- 1041	1 484	5 859	50	7 393	vyús.139	Písek k.z.
<b>139</b>	<b>2- 1242</b>	<b>1 177</b>	<b>10 618</b>	<b>117</b>	<b>11 912</b>	<b>MK (viz obr.)</b>	<b>vyús.0202</b>
139	2- 1244	937	8 322	110	9 369	vyús.z 29	x s MK
<b>139</b>	<b>2- 1247</b>	<b>690</b>	<b>6 956</b>	<b>104</b>	<b>7 750</b>	<b>x s MK</b>	<b>MK (viz obr.)</b>
139	2- 1781	812	8 135	111	9 058	vyús.0202	x s 20
139	2- 1782	504	3 103	57	3 664	x s 20	Písek k.z.,vyús.1391
139	2- 2230	47	163	8	218	x s 1399 a 13911	hr.krajů 02 a 03
140	2- 1874	632	7 459	30	8 121	vyús.z 1402	x s MK

140	2- 1870	244	1 749	25	2 018	Písek k.z.	Putim z.z.
140	2- 1873	510	2 939	28	3 477	x s MK	Písek k.z.
1219	2- 1241	861	6 275	73	7 209	x s 20	zaús.do 139
1402	2- 1871	635	4 434	29	5 098	vyús.z 20	vyús.140

V mezidobí let 2005 až 2010 se situace na nejfrekventovanější silnici u školy změnila opět k lepšímu. Na Kollárově ulici západně od Tyršovy ulice se intenzity snížily z 15.578 na 11.912, východně (na úrovni školy) pak poklesly z 8.463 na 7.750. Intenzity na sčítacích stanovištích 2-1242 a 2-1247 se v roce 2010 lišily téměř v poměru 1,5:1. Pokud se blíže podíváme na skladbu vozidel v tabulce u těchto stanovišť, tak zjistíme, že osobních vozidel bylo 10.618 a 6.956 tzn. 89% resp. 90%. V „západní“ části Kollárově ulici tak došlo k poklesu o 24% oproti roku 2005, ve „východní“ části pak k poklesu o 8%. U kategorie těžké dopravy došlo ve stejném mezidobí rovněž k poklesu v obou částech ze 1.650 na 1.177 vozidel a z 934 na 690 vozidel, tedy o 29% resp. o 35%. Hodnocení vývoje intenzity dopravy v nejexponovanější ulici v centrální části města Písku a současně bezprostředně u ZŠ Tylova je tak pozitivní a nekoresponduje s obecným trendem pozvolného nárůstu dopravy.

#### 2.4. Shrnutí výsledků dopravního sčítání 2000, 2005 a 2010

Již při zběžném porovnání výsledků celostátního sčítání dopravy za posledních 10 let je zřejmé, že na sčítacích profilech v blízkosti školy se vývoj intenzit odchyloje od obecného - převládajícího trendu nárůstu dopravy.

Ostatní sčítací profily na území města Písku poskytují rovněž důležité informace o dopravních zátěžích a tím i možných bezpečnostních rizicích pro docházku žáku do školy, avšak v menší míře.

Pokud jde o hodnoty intenzit dopravy v pracovní dny, je potřeba vycházet z toho, že tyto jsou pravděpodobně vyšší, protože výsledky celostátního sčítání znázorňují roční průměr denních intenzit, což prakticky znamená, že jsou zohledněny víkendy, svátky i prázdniny, kdy výuka ve školách neprobíhá. Nebylo by jistě bez zajímavosti znát konkrétní údaje a jejich odchylku

od průměrných hodnot ve školní dny. Na místech dopravním významem srovnatelných se intenzity dopravy v pracovní dny pohybují i o 25% nad hodnotami ročních průměrů denních intenzit.

Pokud přijmeme tezi, že křižovatky na silniční síti jsou rizikovější než mezikřižovatkové úseky, pak žáci školy (což jsou v nejhojnější míře choci), jsou nejpravděpodobněji ohroženi při přecházení vozovky. Protože riziko roste s intenzitou dopravy přecházených vozovek, tak na základě výše uvedené analýzy sčítání dopravy lze označit za nejrizikovější pro žáky křižovatku ulic Kollárova - Tyršova a Kollárova - Jeronýmova.

Toto tvrzení by obecně platilo, pokud by i na všech ostatních křižovatkách byla stejná infrastrukturní opatření na úrovni dopravního značení, světelné signalizace atd. Z pohledu polohy v těsné blízkosti školy je také zřejmé, že přes tyto dvě křižovatky povede nemalá část každodenních cest žáků a tím se tyto křižovatky pravděpodobně ocitnou mezi rizikovými z pohledu vnímání školáků.

### 3. Dotazníkové šetření u žáků škol

V rámci projektu proběhlo i šetření dopravních zvyklostí žáků na jejich každodenní cestě do a ze školy. Vyplňování a vyhodnocování vyplněných dotazníků proběhlo v rámci školy na konci školního roku 2010/2011. Jistým specifickým je, že součástí ZŠ Tylova je i mateřská škola na Fügnerově náměstí. Z této skutečnosti vycházel i návrh dotazníku zvlášť pro mateřskou a základní školu.

#### 3.1. Dotazník pro mateřskou školu

**Základní škola Josefa Kajetána Tyla a Mateřská škola Písek, Tylova 2391**

Dotazník pro žáky školky a jejich rodiče

#### **Bezpečně do školy – Na zelenou do zelené školy**

*Tento projekt realizujeme společně s Nadací Partnerství. Cílem je zmapování dopravní situace v okolí školy a zvýšení bezpečnosti dětí i dospělých. Chceme také zvýšit šance dětí chodit do školy pěšky či jezdit na kole.*

***Zakroužkujte** prosím variantu, se kterou souhlasíte, nebo volně **doplňte odpovědi**. Bližší informace naleznete ve školním časopise Tyláček, na webu školy či přímo u koordinátora projektu Mgr. P. Koce tel: 382215104 nebo [pavel.koc@zstylova.cz](mailto:pavel.koc@zstylova.cz)*

**Třída:**

**Věk:**

**Chlapec / Dívka**

**Verze pro 5. mateřskou školu, Fügnerovo náměstí, Písek**

#### **1. Jak dopravujete své dítě do školky?**

- pouze pěšky
- autem – bydlíme v Písku
- autem – bydlíme mimo Písek
- autobusem + pěšky
- vlakem + pěšky
- na kole
- střídáme tyto možnosti (jaké?):

#### **2. Jak dopravujete své dítě ze školky?**

- pouze pěšky
- autem – bydlíme v Písku
- autem – bydlíme mimo Písek
- autobusem + pěšky
- vlakem + pěšky
- na kole
- střídáme tyto možnosti (jaké?):

#### **3. Má počasí vliv na to, jak do školky dopravujete své dítě?**

ANO – NE

*(např. pokud prší nebo je zima, jezdíme autem místo pěšky)*

#### **4. Kde parkujete nebo zastavujete v případě cesty autem do školky či ze školky?**

- přímo před mateřskou školou
- na Fügnerově náměstí

- v Tylově ulici
- v Tyršově ulici
- jinde (kde?):

**5. Dopravovali byste své dítě do školy raději jiným způsobem?**

ANO - NE

**6. Pokud ano - jak?**

- pouze pěšky
- autem – bydlíme v Písku
- autem – bydlíme mimo Písek
- autobusem + pěšky
- vlakem + pěšky
- na kole
- střídali bychom tyto možnosti (jaké?):

**6. Pokud ano - co vám v tom nejvíce brání?**

**7. Myslíte si, že je okolí mateřské školy pro děti (i v doprovodu rodičů) bezpečné?**

ANO - NE

**8. Kvůli uzavření Nového mostu využíváme jinou cestu do školy než normálně**

ANO – NE

**9. Je možné podle Vás bezpečnost okolí mateřské školy nějakým způsobem zvýšit?**

ANO - NE

**10. Pokud ano – jakým způsobem?**

**11. Uvítali byste, kdyby v blízkosti mateřské školy byl vybudován přechod pro chodce?**

ANO - NE

**12. Pokud ano – kde?**

**13. Využívali byste kolostav, pokud by byl umístěn v budově či v areálu mateřské školy?**

ANO - NE

**14. Využili byste ho spíše raději v případě, že by byl uzamykatelný?**

ANO – NE

**15. Kdyby byla vytvořena bezpečná cesta do školy, ráno v určený čas by ji prošla pověřená osoba a posbírala žáky, se kterými dojde do školky (tzv. pěšibus), zapojili byste se?**

ANO - NE

**Vyznačte v mapce svoji cestu do školky.**

**Modře** zakreslete trasu, kterou jedete **autem, vlakem nebo autobusem**. **Zeleně** trasu, kterou jdete **pěšky nebo jedete na kole**.

**Červenou tečkou** označte místa, kde se **ne cítíte bezpečně** a zapište je do tabulky. Pokud mapa nestačí, dokreslete ji a popište vedle.

Nebezpečné místo	Proč je nebezpečné
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	

*Další návrhy a připomínky (včetně nabídky jakékoliv spolupráce) napište na volný papír a přiložte je k dotazníku. Děkujeme za váš čas a spolupráci.*

*Zároveň vyhlášíme grafickou soutěž na návrh loga (znaku) projektu, literární soutěž na povídku o pěší cestě do školy a fotografickou soutěž na zajímavou momentku z pěší cesty do školy. Soutěž je společná pro žáky ZŠ a MŠ (s pomocí rodičů).*

**Vítěz každé soutěže obdrží cyklistickou helmu!**

Termín: **do 27.5.** osobně v kanceláři školky nebo mailem koordinátorovi projektu.

#### Slosovateľný kupón – cyklistická helma

Jméno a příjmení:

Třída:

*Nevystřihávejte, je součástí dotazníku.. Společná loterie pro žáky a pracovníky ZŠ a MŠ.*

### 3.2. Dotazník pro základní školu

**Základní škola Josefa Kajetána Tyla a Mateřská škola Písek, Tylova 2391**

Dotazník pro žáka školy a jejich rodiče

#### **Bezpečně do školy – Na zelenou do zelené školy**

*Tento projekt realizujeme společně s Nadací Partnerství. Cílem je zmapování dopravní situace v okolí školy a zvýšení bezpečnosti dětí i dospělých. Chceme také zvýšit šance dětí chodit do školy pěšky či jezdit na kole.*

**Zakroužkujte prosím variantu, se kterou souhlasíte, nebo doplňte odpovědi. ODEVZDEJTE CO NEJDŘÍVE.** Bližší informace naleznete ve školním časopise Tyláček, na webu školy či přímo u koordinátora projektu Mgr. P. Koce tel: 382215104.

<b>Třída:</b>	<b>Věk:</b>	<b>Chlapec / Dívka</b>
---------------	-------------	------------------------

**Uvažujte o běžném způsobu dopravy a cesty do školy, který není ovlivněn uzavírkou Nového mostu!!!“**

**1. Do školy se dopravuji:**

- pouze pěšky bez doprovodu dospělé osoby
- pouze pěšky v doprovodu dospělé osoby
- jezdím autem s rodiči – bydlím v Písku
- jezdím autem s rodiči – bydlím mimo Písek
- jezdím autem s jinou osobou – bydlím v Písku
- jezdím autem s jinou osobou – bydlím mimo Písek
- jezdím autobusem + pěšky
- jezdím vlakem + pěšky
- jezdím na kole
- jezdím na kolečkových bruslích, koloběžce, skateboardu
- střídám tyto možnosti (jaké?):

**2. Ze školy se dopravuji:**

- pouze pěšky bez doprovodu dospělé osoby
- pouze pěšky v doprovodu dospělé osoby
- jezdím autem s rodiči – bydlím v Písku
- jezdím autem s rodiči – bydlím mimo Písek
- jezdím autem s jinou osobou – bydlím v Písku
- jezdím autem s jinou osobou – bydlím mimo Písek
- jezdím autobusem + pěšky
- jezdím vlakem + pěšky
- jezdím na kole
- jezdím na kolečkových bruslích, koloběžce, skateboardu
- střídám tyto možnosti (jaké?):

**3. Počasí má vliv na to, jak se dopravuji do školy.**

ANO – NE

**4. V případě cesty autem do školy či ze školy - Kde rodiče (jiná osoba) při tvém vystupování nebo nastupování parkují či zastavují?**

- v Kollárově ulici
- v Tyršově ulici
- v Tylově ulici
- v Jeronýmově ulici
- ve vnitrobloku z Kollárovy ulice
- v areálu školy
- jinde (kde?):

**5. Jak bych se nejradyji dopravoval/a do školy:**

- pouze pěšky bez doprovodu dospělé osoby
- pouze pěšky v doprovodu dospělé osoby
- jezdil/a bych autem s rodiči – bydlím v Písku
- jezdil/a bych autem s rodiči – bydlím mimo Písek
- jezdil/a bych autobusem
- jezdil/a bych vlakem
- jezdil/a bych na kole
- střídal/a bych tyto možnosti (jaké?):

**6. Co ti nejvíce brání v tom, aby ses dopravoval/a do školy tak, jak chceš?**

**7. Při vstupu do areálu školy využívám vchod:**

- z Kollárovy ulice
- z Tyršovy ulice
- z Tylovy ulice
- z Jeronýmovy ulice

**8. Za nejméně dopravně bezpečný (nejvíce nebezpečný) považuji vchod:**

- z Kollárovy ulice
- z Tyršovy ulice
- z Tylovy ulice
- z Jeronýmovy ulice

**9. Kvůli uzavření Nového mostu využívám jiný vchod do školy než normálně.**

ANO – NE

**jiný způsob dopravy do školy než normálně**

ANO - NE

**10. Používáš před školou nebo za školou u tělocvičen kolostav?**

ANO – NE

**Používal/a bys jej častěji (před školou), kdyby byl uzamykatelný?**

ANO - NE

**11. Co bys udělal/a pro větší bezpečnost dětí při cestě do naší školy?**

**12. Jsou přechody pro chodce v okolí školy bezpečné?**

ANO – NE

**13. Kdyby byla vytvořena bezpečná cyklotrasa do školy, ráno v určený čas by ji projel učitel na kole a posbíral žáky, se kterými dojede do školy, zapojíš se?**

ANO – NE

**Vyznač v mapce svoji cestu do školy.**

**Modře** zakresli trasu, kterou jedeš autem, vlakem nebo autobusem. **Zeleně** trasu, kterou jdeš pěšky nebo jedeš na kole, koloběžce či bruslích. **Červenou tečkou** označ místa, kde se necítíš bezpečně a zapiš je i do tabulky. Pokud mapa nestačí, dokresli ji a popiš vedle.

<b>Nebezpečné místo</b>	<b>Proč je nebezpečné</b>
1.	
2.	
3.	
4.	



5.	
----	--

*Další návrhy a připomínky (včetně nabídky jakékoliv spolupráce) napište na volný papír a přiložte je k dotazníku. Děkujeme za váš čas a spolupráci.*

***Zároveň vyhlášíme grafickou soutěž na návrh loga (znaku) projektu, literární soutěž na povídku o pěší nebo cyklo cestě do školy a fotografickou soutěž na zajímavou momentku z pěší či cyklo cesty do školy.***

***Soutěž je společná pro žáky ZŠ a MŠ (s pomocí rodičů).***

***Vítěz každé soutěže obdrží cyklistickou helmu!***

Termín soutěží: **do 27.5.** osobně v kanceláři školky nebo mailem koordinátorovi projektu.

**Slosovateľný kupón – cyklistická helma**  
**Odměna za vyplnění a odevzdání dotazníku.**

*Jméno a příjmení:*

*Třída:*

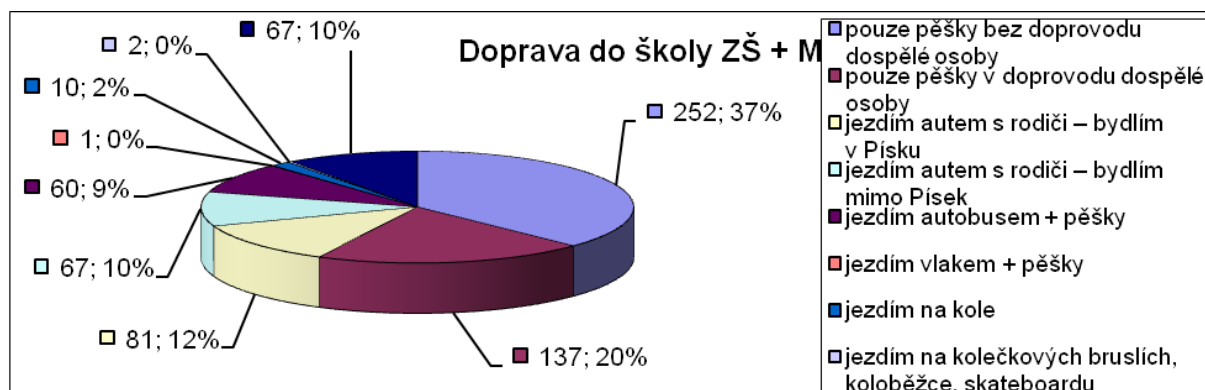
*Nevystřihávejte, je součástí dotazníku.. Společná loterie pro žáky a pracovníky ZŠ a MŠ.*

### 3.3. Výsledky dotazníkového průzkumu

Celkem bylo rozdáno 730 dotazníků. Počet vrácených vyplněných dotazníků byl 630, tedy 86,3%. Dotazníkový průzkum tak lze označit jako úspěšný a získaná data s vysokou přesností odrážející „dopravní realitu“. Zejména údaje o každodenních dopravních zvyklostech jsou velmi cenné pro návrh bezpečnější organizace dopravy. Rovněž pohled na riziková místa či rizikové provozní situace jsou cenné pro návrh opatření pro zvýšení bezpečnosti.

#### 1. Do školy se dopravuji:

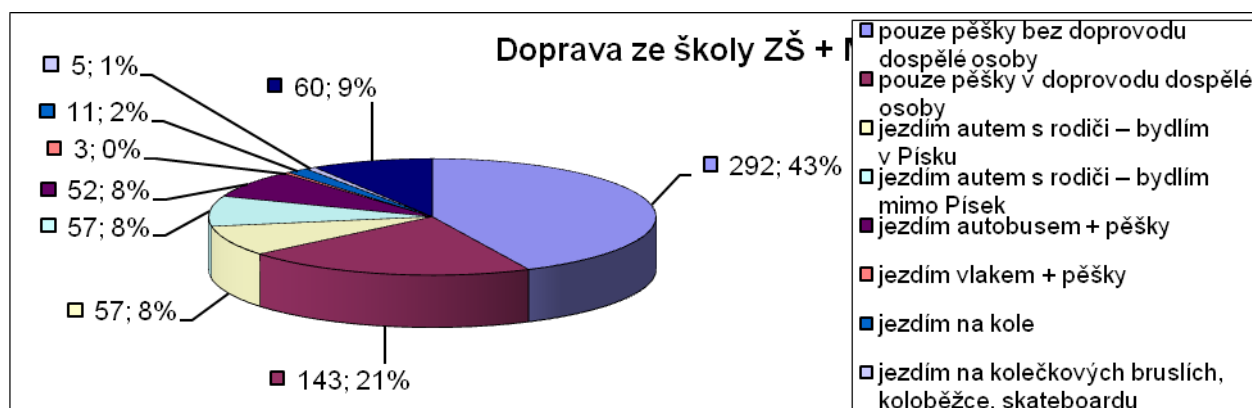
		%
pouze pěšky bez doprovodu dospělé osoby	252	40,0%
pouze pěšky v doprovodu dospělé osoby	137	21,7%
jezdím autem s rodiči – bydlím v Písku	81	12,9%
jezdím autem s rodiči – bydlím mimo Písek	67	10,6%
jezdím autobusem + pěšky	60	9,5%
jezdím vlakem + pěšky	1	0,2%
jezdím na kole	10	1,6%
jezdím na kolečkových bruslích, koloběžce, skateboardu	2	0,3%
střídám tyto možnosti: pouze počty	67	10,6%
		<b>107,5%</b>



Vzhledem k tomu, že se ranní dopravní špička odehrává ve výrazně kratším čase než odpolední, je velmi cennou informací podíl resp. absolutní počet vozidel, které míří v této době obvykle co možná nejbliže ke škole, aby rodič zajistil, „v tom ranním zmatku“, svému dítěti maximální míru bezpečí a sobě pocit zodpovědného rodiče. Podíl dětí, které jezdí do školy autem je necelých 22% a v absolutních číslech pak ca. 160. Z pohledu cest se pak jedná o ca. 320 cest vozidlem v okolí školy. Pokud přihlédneme k jednosměrné organizaci ulic v okolí školy, může doprava dítěte do školy znamenat v maximalistické variantě „kolečko kolem bloku“ s ujetou vzdáleností více než 1 km, průjezd několika křižovatek s řadou přechodů, po kterých právě přechází jiné děti, které si s dopravní situací musí poradit samy.

## **2. Ze školy se dopravují:**

pouze pěšky bez doprovodu dospělé osoby	292	46,3%
pouze pěšky v doprovodu dospělé osoby	143	22,7%
jezdím autem s rodiči – bydlím v Písku	57	9,0%
jezdím autem s rodiči – bydlím mimo Písek	57	9,0%
jezdím autobusem + pěšky	52	8,3%
jezdím vlakem + pěšky	3	0,5%
jezdím na kole	11	1,7%
jezdím na kolečkových bruslích, koloběžce, skateboardu	5	0,8%
střídám tyto možnosti: pouze počty	60	9,5%
		<b>107,9%</b>



V odpoledních hodinách podíl cest dětí autem klesá, možná i do vozidla nenastupují děti tak blízko školy jako ráno vystoupily a možná také rodiče neřídí pod takovým tlakem jako ráno. Ranní cesta do školy autem je pravděpodobně ve většině případů součástí cesty do zaměstnání a nikoli samostatnou cestou do školy. Podíl cest vozidlem v odpoledních hodinách tak klesá na ca. 17% s celkovým počtem ca. 125 dětí.

### **3. Počasí má vliv na to, jak se dopravuji do školy.**

ANO	106	16,8%
NE	519	82,4%

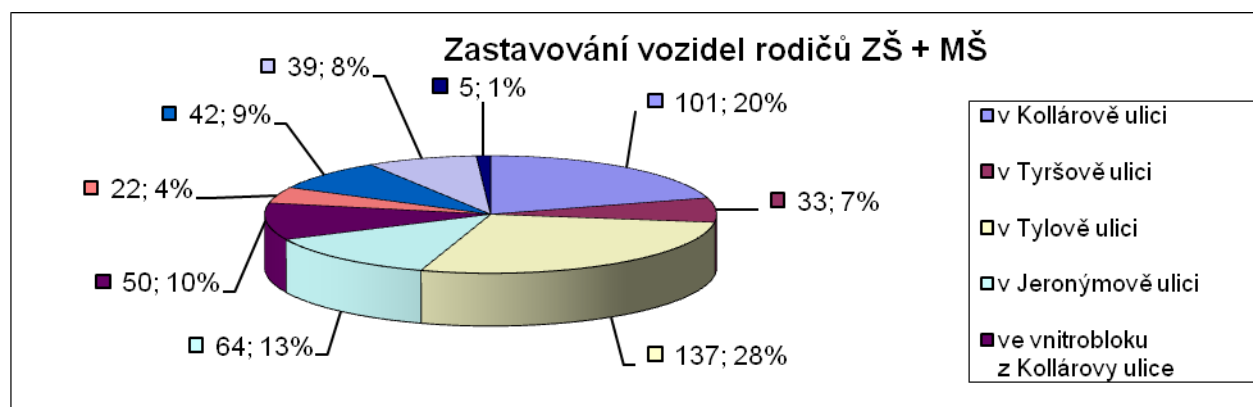


Na základě šetření vyplývá, že vliv počasí na volbu dopravního prostředku je nízký. Lze se pouze domnívat, že „horší“ počasí vede k většímu počtu cest vozidlem.

### **4. V případě cesty autem do školy či ze školy - Kde rodiče při tvém vystupování nebo nastupování parkují či zastavují?**

v Kollárově ulici	101	16,0%
v Tyršově ulici	33	5,2%

v Tylově ulici	137	21,7%
v Jeronýmově ulici	64	10,2%
ve vnitrobloku z Kollárovy ulice	50	7,9%
v areálu školy	22	3,5%
jinde	42	6,7%
před školou	39	6,2%
na Fügnerově náměstí	5	0,8%
		<b>78,3%</b>



U této odpovědi je pozoruhodné, že na tuto otázku odpověděla i velká část dětí, která uvedla jiný způsob dopravy než autem. Bylo by zajímavě vědět zda-li se „kryje“ rozdělení skupiny každodenních i občasných „cestujících“ autem na školních cestách. Současně lze tak odpovědi jednotlivých míst interpretovat z pohledu poptávky po zastavení. Pokud bychom sečetli do jedné skupiny odpovědi „v Kollárově ulici“ a „ve vnitrobloku z Kollárovy ulice“, tak se Kollárova ulice posune na 1. příčku. Je však zřejmé, že podmínky pro zastavení na nejfrekventovanější dopravní tepně vnitřního města jistě nejsou optimální a je pravděpodobné, že tyto jízdni manévry představují možné riziko i pro další účastníky silničního provozu.

### **5. Jak bych se nejradyji dopravoval/a do školy:**

pouze pěšky bez doprovodu dospělé osoby	193	30,6%
pouze pěšky v doprovodu dospělé osoby	61	9,7%
jezdil/a bych autem s rodiči – bydlím v Písku	100	15,9%
jezdil/a bych autem s rodiči – bydlím mimo Písek	53	8,4%
jezdil/a bych autobusem	30	4,8%
jezdil/a bych vlakem	3	0,5%
jezdil/a bych na kole	101	16,0%

střídal/a bych tyto možnosti:	46	7,3%
		<b>93,2%</b>

Přání dětí na způsob dopravy do a ze školy se oproti skutečnosti nejvíce liší u jízdy na kole. 10 resp. 11 respondentů uvedlo, že používají kolo na svých školních cestách. Oproti skutečnosti by si tak desetinásobek dětí na svých školních cestách kolo přál používat. Pro naplnění tohoto přání však bude třeba podniknout celou řadu opatření. Návrh uzamykatelného kolostavu je jistě krok správným směrem, ale v kontrastu se stavem dopravní infrastruktury v okolí školy bez cyklistických stezek apod. zůstane toto přání zachováno ještě pro další generaci školáků. Ani u nově rekonstruovaných ulic nejsou patrná žádná procyklistická opatření.

V pořadí další je „nebýt doprovázen rodiči“... Namísto 137 resp. 143 dětí si tento „způsob dopravy“ přeje jen 61 respondentů. Je asi velmi složité vyhodnotit příčiny rozdílu mezi přáním a skutečností... nedůvěra rodičů ve schopnost dětí si poradit s dopravní situací, „nekritické“ vyhodnocení možných rizik ze strany dětí aj. Současně si i některé děti z Písku přejí být vozeni autem, skutečnost 81 resp. 57, přání 100 respondentů.

## **6. Co ti nejvíce brání v tom, aby ses dopravoval/a do školy tak, jak chceš?**

*Vypište důvody a jejich četnost.*

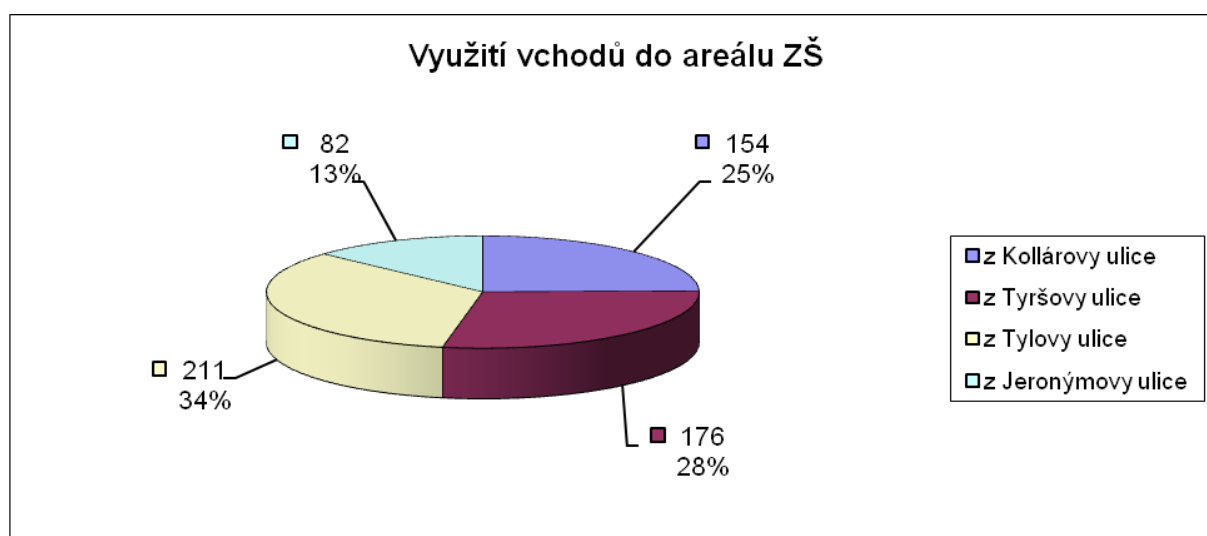
Nedostatek spojů do Písku	3	0,5%
Nízký věk	11	1,7%
Malá bezpečnost provozu	18	2,9%
Nemožnost parkovat ve městě	2	0,3%
Strach rodičů	21	3,3%
Silnice bez přechodů	3	0,5%
Vzdálenost (malá nebo velká)	10	1,6%
Nedostatek času	3	0,5%
Zaměstnání rodičů	23	3,7%
Nemám doprovod	1	0,2%
Počasi	2	0,3%
Úschova kola	16	2,5%
Sám se nevypravím	2	0,3%
Nemáme auto brusle, kolo...	4	0,6%
Není cyklostezka	1	0,2%
Na Vysokou Putimskou není chodník	2	0,3%
	<b>19</b>	<b>4%</b>

Jako odpovědi s podobným základem - nesoulad mezi potřebou - pocitem bezpečnosti a nabídkou

bezpečné dopravní infrastruktury můžeme vnímat možnosti „malá bezpečnost provozu“, „strach rodičů“, „silnice bez přechodů“ a „není cyklostezka“.

### 7. Při vstupu do areálu školy využívám vchod:

z Kollárovy ulice	154	24,4%
z Tyršovy ulice	176	27,9%
z Tylovy ulice	211	33,5%
z Jeronýmovy ulice	82	13,0%
		<b>98,9%</b>



Pro návrh bezpečnějšího uspořádání nejbližšího okolí školy mají odpovědi na otázku užívaného vchodu klíčový význam. Pro adekvátní posouzení vypovědí respondentů, by bylo vhodné si alespoň stručně představit jednotlivé vchody včetně dopravně-bezpečnostní situace před nimi.

#### Vchod z Tylovy ulice

Vchod z ulice, podle které nese škola i název, je bezesporu stavebně-technicky proveden nejlépe ze všech vstupů, a proto ho lze označit jednoznačně jako nejbezpečnější. Vzhledem k blízkosti historického centra, je Tylova ulice zrekonstruována i v „historickém“ stylu s použitím výhradně kamenné dlažby. Přechod pro chodce v blízkosti průchodu je proveden:

- v minimální možné šířce
- kvalitním rozhledem - optickým kontaktem mezi řidičem i chodcem

- zábradlím před vstupem, které však nebrání v rozhledu
- „trvanlivým“ vodorovným značením v kameni
- s varovným a signálním pásem pro nevidomé

Jediné čím by bylo možné bezpečnost chodců ještě zvýšit je umístění přechodu na zvýšený práh namísto snížení obrubníku. Je však otázkou, zda-li by rampa zpomalovacího prahu vzhledem k blízké zástavbě nezpůsobovala nepřiměřený hluk a vibrace. Samozřejmě pokud by se přechod nenacházel v blízkosti historického centra, tak by vyšší barevnost mohla více akcentovat dopravní význam přechodu u školy. Je však zřejmé, že provedení přechodu byla věnována vysoká pozornost a provedený stav je bezpochyby výsledkem průniku mnoha aspektů a je ho tak možno zahrnout do kategorie dobrých příkladů.



### Vchod z Tyršovy ulice

Vchod z Tyršovy ulice se nachází oprostřed bloku domů. Před vchodem se podél chodníku nachází podélné parkování, byť stavební uspořádání (obrubníky na ležato) signalizují, že by se mohlo jednat i o vjezd, ale s tím nekoresponduje dopravní značení. Např. pro vjezd cyklistů není vchod nijak přizpůsoben.



### Vchod z Kollárovy ulice

Vchod - primárně však jediný vjezd z Kollárovy ulice si zaslouží trochu delší komentář a uvedení nejrůznějších aspektů, které se odraží v bezpečnosti resp. vnímání nebezpečnosti tohoto vjezdu.

Vjezd z Kollárovy ulice slouží současně jako sjezd pro dopravní obsluhu školy ale i vnitrobloku bytových domů. Ve vnitrobloku je umístěn nemalý počet garáží i míst pro parkování obyvatel. Právě tato kombinace dopravních funkcí vede respondenty bezpochyby k tomu, aby tento „vchod“ označili za nejnebezpečnější. Pakliže z dotazníkového šetření odvodíme, že denně dojíždí v ranní špičce celkem (přepočteno na celkový počet žáků) 160 dětí autem a 10% z nich je dopraveno do vnitrobloku z Kollárovy ulice v ranní špičce (50 z 493 odpovědí na místo zastavování), tak by to mohlo znamenat 32 průjezdů vozidel průjezdem (tzn. kvůli 16 dětem) v poměru ku 180 dětem - chodcům + jejich doprovod. V této souvislosti je vhodné uvést i počet dětí, které udávají cestu autobusem - celkem 65. Byť je pravděpodobné, že ne všichni přijíždějí MHD na zastávku v Kollárově ulici a prochází průjezdem. Bylo by možná vhodné anonymním průzkumem prověřit složení uživatelů



průjezdu podle dopravního prostředku. Domnívám, že skupina dovážených dětí automobilem bude asi v porovnání s ostatními nejmenší, pravděpodobně jen cyklistů bude méně.

Vzhledem k tomu, že se průjezd nachází ve vzdálenosti od křižovatky, kam už zasahují i řadící pruhy, tak zejména odbočení do vjezdu vlevo může v dopravní špičce negativně ovlivňovat průjezdnost kapacitu křižovatky (Kollárova - Jeronýmova). Rovněž i výjezd z průjezdu do Kollárovy ulice vlevo může představovat ve špičce rizikový jízdní manévr, protože výhled na vozidla přijíždějící zprava jistě často zakrývají vozidla stojící před křižovatkou ve dvou řadících pruzích. Rovněž pokud právě stojí autobus v zastávce (nebo třeba jiné vozidlo, které využívá zastávku pro výstup dětí) vlevo od výjezdu, dochází k omezování rozhledu. Jen z polohy zastávky dovozují, že i frekvence chodců po přilehlém chodníku nebude zanedbatelná. Vyjíždějící vozidla tak mohou ohrozit chodce na chodníku (nejsou osazena žádná zrcadla pro zajištění rozhledu řidičů na chodce) a svým čekáním v celé šíři chodník na okamžik bezpečného zařazení omezují i jejich průchod po chodníku.



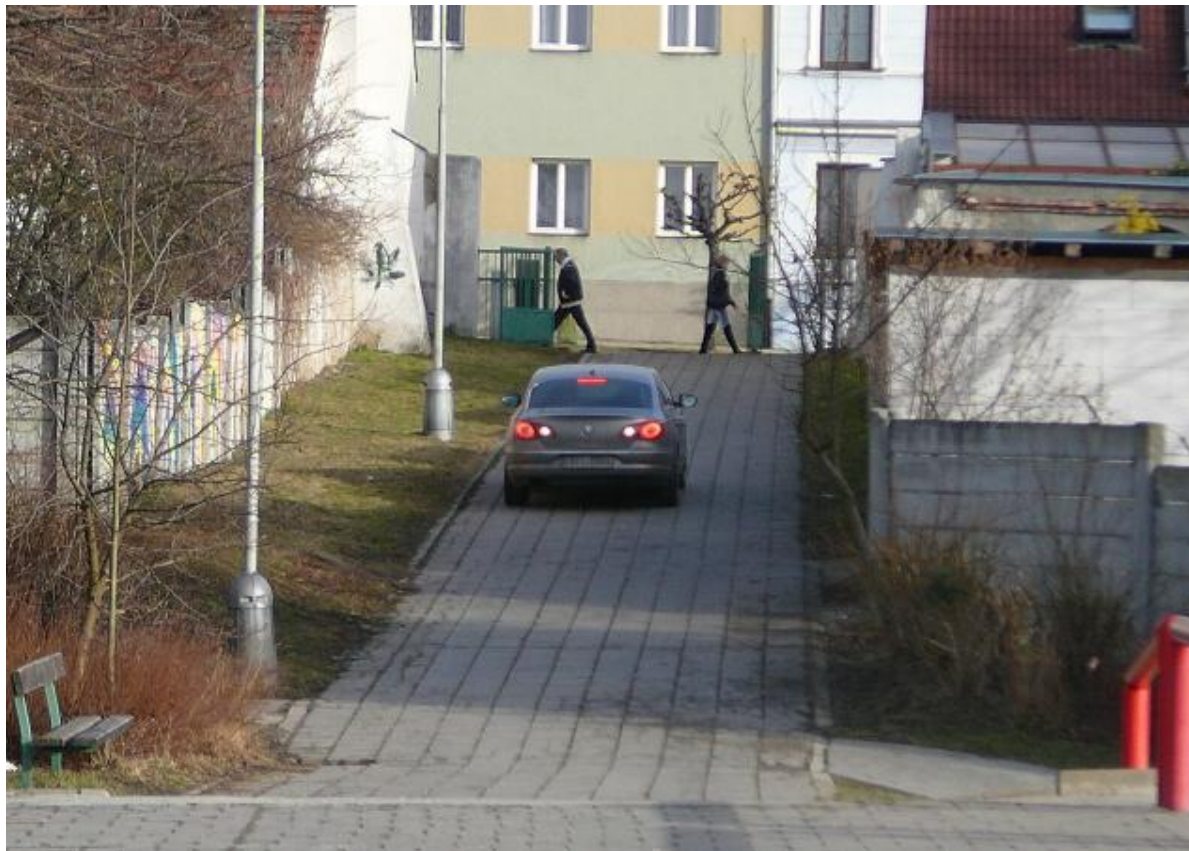
Nejsem schopen určit podíl dopravní obsluhy pro školu a bytové domy, která dnes proudí tímto průjezdem. Za desetiletí, kdy tento stav panuje, zřejmě většina uživatelů tuto skutečnost

přijímá jako neměnný fakt. Z pohledu nezaujatého pozorovatele s dopravním povědomím si kladu otázku, zda-li by nebylo možno, tento historicky vzniklý stav změnit, byť je zřejmé, že dopravní obsluha bytového domu musí být zachována.



### **Vchod z Jeronýmovy ulice**

Vchod z Jeronýmovy ulice vykazuje s odstupem nejmeší počet uživatelů a současně jako jediný neprochází bytovým domem. I pokud porovnáme jeho šířkové parametry, tak je na první pohled možno konstatovat, že je ze všech stávajících vstupů nejširší, a že by tu bylo dostatek místa pro pěší na samostatném chodníku i vozidla na samostatném sjezdu (jak ilustrují následující záběry). Navíc v nedávné minulosti došlo k vybudování garáže pro osobní vozidlo, která je dopravně napojena právě na stávající chodník mezi Jeronýmovou ulicí a areálem školy ve vnitrobloku. Nabízí se tak otázka po proveditelnosti myšlenky vybudování nového či dalšího vozidlového sjezdu pro školu? Samozřejmě by to znamenalo přebudování alespoň části venkovního areálu školy. V této souvislosti je také si odpovědět na otázku počtu parkovacích míst pro potřebu školy včetně objemu zásobování.



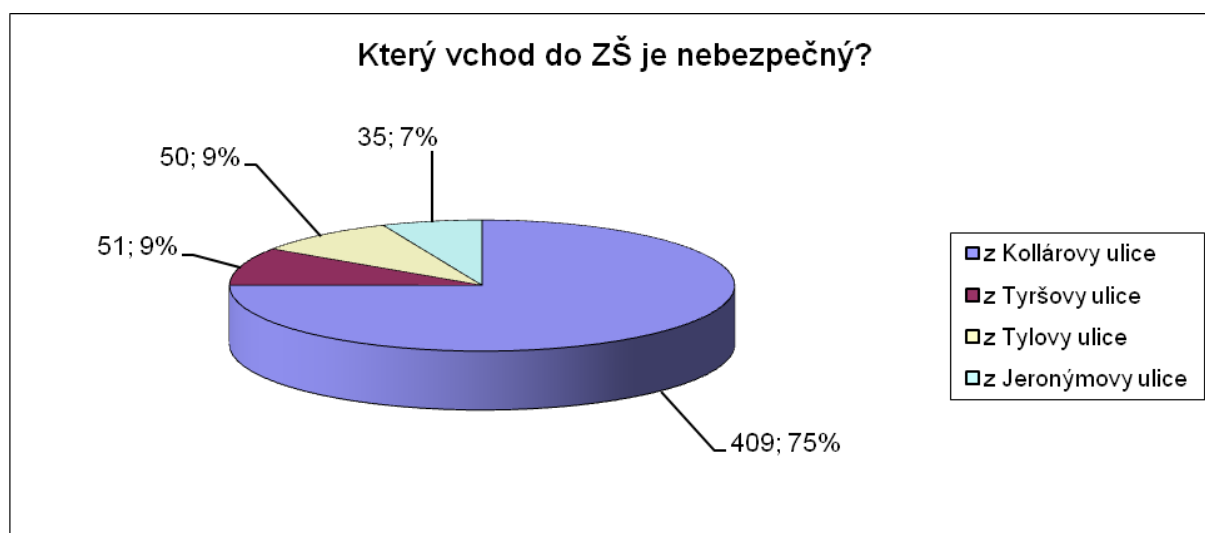
**8. Za nejméně dopravně bezpečný (nejvíce nebezpečný) považuji vchod:**

---

*Dopravní řešení s lidskou dimenzí*

---

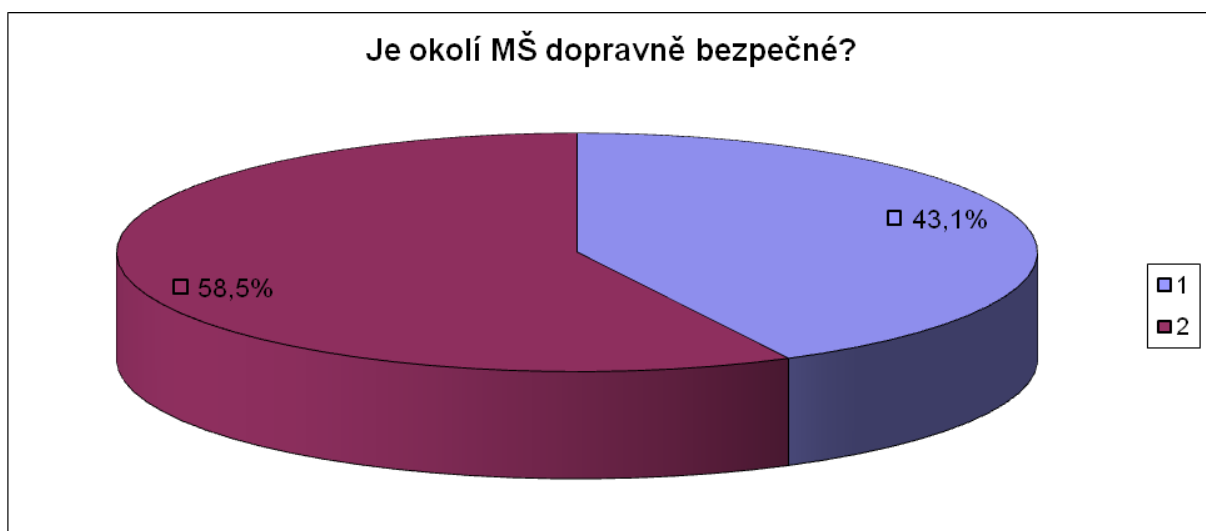
z Kollárovy ulice	409	64,9%
z Tyršovy ulice	51	8,1%
z Tylovy ulice	50	7,9%
z Jeronýmovy ulice	35	5,6%
		<b>86,5%</b>



Názor respondentů jednoznačně ukazuje, že nejpalčivějším problémem v nejbližším okolí školy je vchod - vjezd z Kollárovy ulice. Tuto situaci dobře ilustrují i fotografie, které byly pořízeny ze strany školy v rámci tohoto projektu. Z hlediska „přímosti“ dopravní obsluhy je jistě výhodné areál školy dopravně napojit přímo na „dopravní tepnu“. Je však otázkou, zda-li je úzký průjezd bytovým domem v Kollárově ulici schopen uspokojit všechny nároky na rostoucí dopravní obsluhu při současně zvýšené citlivosti na bezpečnost. Domnívám se, že stávající dopravní obsluha školy uvnitř domovního bloku je odkazem doby jejího vzniku, kdy dovážení dětí do školy byla spíše výjimečná, stejně jako jízda autem do zaměstnání. Domnívám se, že by tento projekt mohl posloužit jako impulz pro celkovou rekonstrukci venkovního areálu školy pro potřeby 21. století.

### **Je okolí školky dopravně bezpečné?**

ANO	28	43,1%
NE	38	58,5%



**9. Kvůli uzavření Nového mostu využívám jiný vchod do školy než normálně.**

ANO	69	11,0%
NE	485	77,0%

**jiný způsob dopravy než normálně.**

ANO	33	5,2%
NE	503	79,8%

Odpověď ukazuje, že dopravní chování žáků je vcelku ustálené, že ani tak významný zásah jako uzavěra mostu přes Otavu zásadně nemění způsob dopravy do školy.

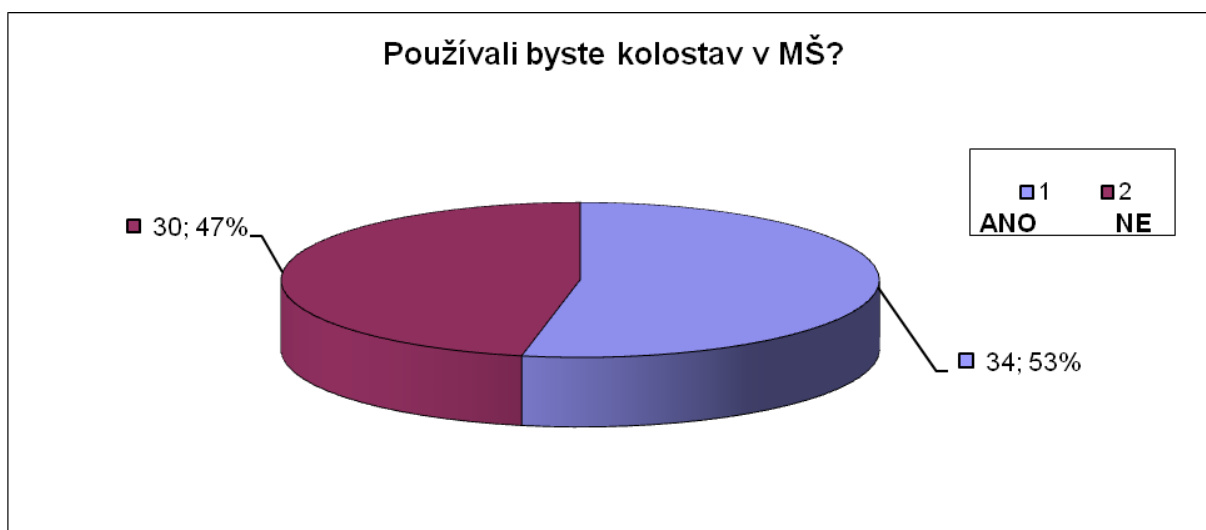
**10. Používáš před školou nebo za školou u tělocvičen kolostav?**

ANO	36	5,7%
NE	496	78,7%



**Používal/a bys jej častěji (před školou), kdyby byl uzamykatelný?**

ANO	170	27,0%
NE	370	58,7%



Otázky kolem kolostavů ukazují, že každé opatření pro zlepšení postavení cyklistů je vítáno. Bylo by však vhodné koordinovat procyklistická opatření na úrovni celého města. Co je však pro zvýšený podíl cyklistické dopravy klíčové jsou cyklistické stezky. Průzkumy v zemích s rozvinutou cyklistickou infrastrukturou ukázaly, že existuje prokazatelná souvislost mezi délkou cyklostezek na obyvatele a podílem na přepravní práci. Věková skupina mezi 10 a 18 rokem a také senioři tvoří významnou cyklistickou skupinu, protože kolo je pro tuto skupinu prakticky jediným svobodně volitelným individuálním dopravním prostředkem.

Dalším krokem z pohledu školy by tak měla být, kromě bezpečného odstavení kola v areálu školy, také bezpečná dostupnost jednotlivých vstupů - vjezdů do školy z okolních ulic.

### **11. Co bys udělal/a pro větší bezpečnost dětí při cestě do naší školy?**

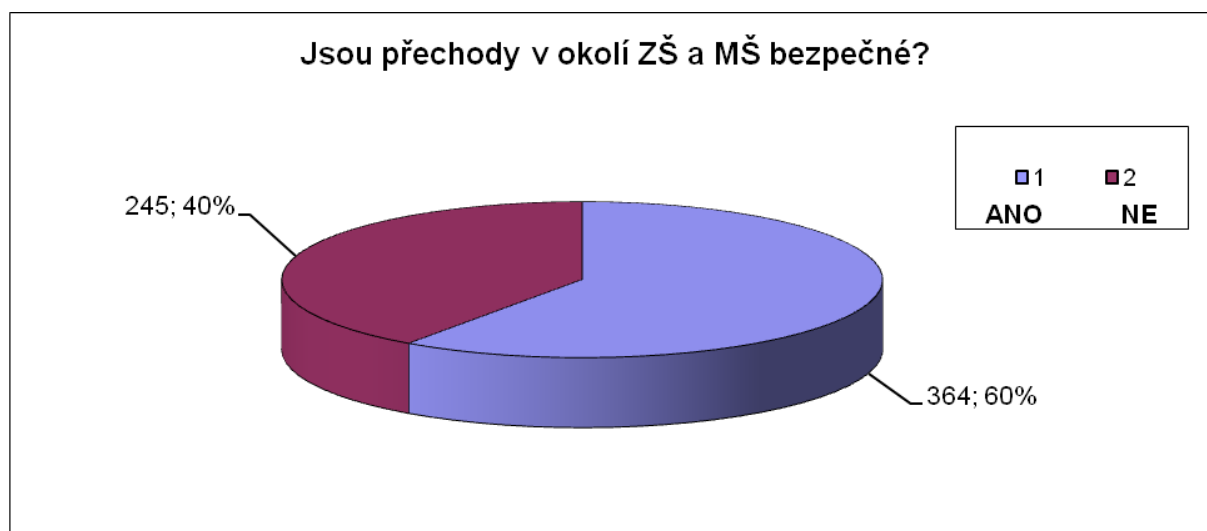
*Vypište návrhy a jejich četnost.*

Policie (ČR + MP) u všech vstupů	4	0,6%
Policie (MP + ČR) na přechodech	67	10,6%
Doprovod rodičů	16	2,5%
Osvětlení v průchodu Tyršova	1	0,2%
Více semaforů a přechodů	17	2,7%
Zákaz vjezdu do vnitrobloku	14	2,2%
Zákaz vjezdu nákladních aut od 7:00 do 8:00	1	0,2%
Více parkovacích míst v okolí školy	7	1,1%
Úprava provozu na Kollárově ulici	8	1,3%
Vyhnat "divné lidi" z Palackého sadů	3	0,5%
Dopravní výchova	6	1,0%
Zpomalovací prahy	7	1,1%
Zastávky autobusů u školy	2	0,3%
Rychlost 20kmh u školy	1	0,2%
Značka Pozor děti	9	1,4%
Cyklostezka	1	0,2%
Zábradlí u MŠ	6	1,0%
Školní autobus	1	0,2%
Kamerový systém	1	0,2%
		<b>27,3%</b>

Pokud jede o opatření, která by podle respondentů mohla nejvíce zvýšit bezpečnost, tak se jedná o dohled ze strany policie ať již městské, nebo republikové. V pořadí dalším opatření mimo působnost rodiny dětí (doprovod rodičů) bylo uvedeno „zákaz vjezdu do vnitrobloku“. V mnoha odpovědích s menší četností jsou uvedeny nejrůznější opatření v podobě dopravního značení a dílčích stavebních úprav. Návrhem možných vhodných opatření v okolí školy se zabývá kap. 4.

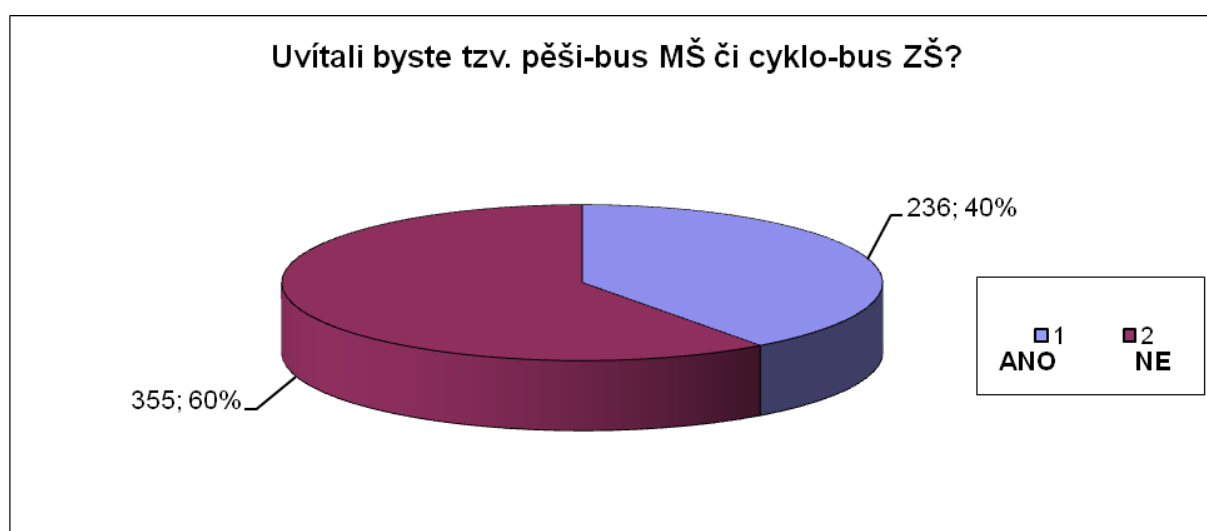
### **12. Jsou přechody pro chodce v okolí školy bezpečné?**

	ANO	364	57,8%
	NE	245	38,9%



### 13. Uvítali byste tzv. pěši-bus nebo cyklo-bus?

ANO	236	37,5%
NE	355	56,3%



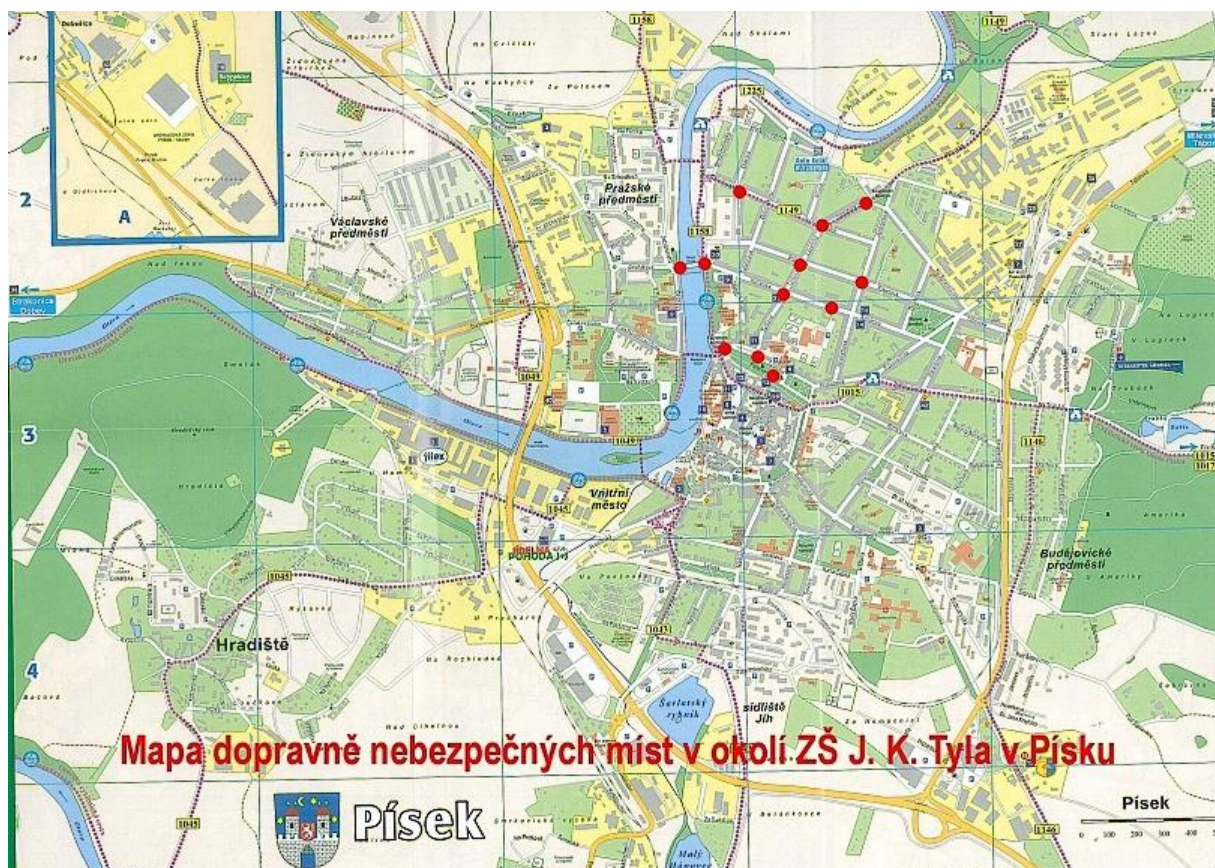
V následující tabulce jsou seřazena problematická místa z pohledu žáků podle uváděné četnosti s uvedením popisu vnímaného nebezpečí.

Číslo místa	Název Místa	Popis, proč je místo nebezpečné
1. Počet 41	Vjezd z Kollárovy ulice do vnitrobloku školy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- úzký chodník</li> <li>- nepřehledný výjezd a vjezd</li> <li>- hustý provoz</li> <li>- popelnice a parkování vozidel</li> <li>- otáčení vozidel, zásobování</li> </ul>



		- hodně chodců - intenzita provozu vozidel
2. Počet 39	Celá Kollárova ulice	- - vysoká rychlos
3. Počet 38	Křižovatka ulic Kollárova - Tyršova, Fügnerovo nám	- intenzita provozu vozidel - nedání přednosti při odbočování - vysoká rychlost - jízda na červenou - pouze „zebry“ ne prahy

Na následující mapce jsou vyznačena problematická místa podle respondentů.



### 3.4. Postřehy z vyhodnocení dopravního průzkumu na ZŠ Tylova a 5.MŠ

O průzkum byl z řad rodičů i žáků základní i 5. mateřské školy velký zájem, rozdalo se 700 dotazníků a návratnost byla 90%.

Skoro polovina dětí chodí do školy sama bez doprovodu dospělých, pětina s doprovodem, to je samozřejmě hlavně u menších dětí, zcela evidentní u mateřské školy, desetina píseckých dětí jezdí autem stejně jako desetina dojíždějících, desetina autobusem, jedno procento na kole, vlakem téměř nikdo.

Ze školy je to podobné, jen narůstá počet dětí, které chodí domu bez doprovodu dospělých.

Počasí ovlivňuje způsob dopravy do školy u 15% žáků, většinu žáků tedy nijak neovlivňuje.

Pokud se žáci do školy vozí autem, čtvrtina řidičů zastavuje v Tylově ulici, o něco méně v Kollárově, desetina v Jeronýmově a desetina ve vnitrobloku Kollárova (což je cca 50 automobilů), cca 20 řidičů přiznává, že parkují ve škole i přes zákaz vjezdu. Pokud se týká mateřské školky, frekventované je parkoviště před školkou nebo v blízkém okolí (Tylova ulice, Fügnerovo náměstí).

Ptali jsme se i na vysněný způsob dopravy do školy. Třetina dětí chce chodit pěšky a sama. To je patrně především na 1. stupni. Přibližně stovka dětí by chtěla jezdit na kole, stejný počet píseckáků by jezdil autem s rodiči (hlavně ti nejstarší žáci). O doprovod dospělých, autobus a vlak není moc zájem. U dojíždějících se počty kryjí s reálným stavem. Děti a rodiče z mateřské školy většinou chodí pěšky a naprosto jim to vyhovuje.

Důvody, které brání žákům ve vysněném způsobu dopravy se daly předpokládat. Vysoký a nebezpečný provoz, strach rodičů, nízký věk žáků, velká či příliš malá vzdálenost od školy a také strach o kolo. Pro zajímavost např. jednomu žákovi chybí řidičák a jeden se bojí únosu.

Při vstupu do školy používá 40% žáků relativně bezpečných vchod z Tylovy ulice (tam je největším nebezpečím udávaný pohyb „divných“ lidí, kuřáků a drogově závislých v Palackého sadech), následují vchody z Tyršovy a Kollárovy ulice. Suverénně nejméně nebezpečný vchod z Kollárovy ulice používá denně 200 žáků. Nejméně frekventovaný je vchod z Jeronýmovy ulice.

Překvapením bylo, že uzavírka Nového mostu změnila trasu do školy pouze u 10% žáků, způsob dopravy ovlivnila ještě mnohem méně. Je to způsobeno spádovým obvodem školy, kdy část sídliště za řekou od nás přebrala Masarykova škola.

Současné dva kolostavy před a za školou občas využije pouze přibližně 40 žáků, pokud by byly uzamykatelné, chystalo by se jich využít asi 4x tolik žáků. Také na mateřské škole by jej rodiče přivítali, ale o dopravě na kole vzhledem k věku dětí moc rodičů neuvažuje.

Ke zvýšení bezpečnosti by nejvíce přispěla stálá přítomnost strážníků či policistů na všech přechodech, případně přímo u vchodů do školy. Rodiče také navrhují zákaz vjezdu do vnitrobloku Kollárova a přímo do areálu školy, často se opakovalo přidání semaforů a nové přechody společně s dopravními značkami. Opakovalo se i vyhnání závadných osob z Palackého sadů, důraz na dopravní výchovu, rozšíření parkovacích míst nebo míst pro bezpečné vysazení dětí v okolí školy. Před 5.MŠ chybí zábradlí a rodiče by stáli o vyřešení dopravní bezpečnosti na Fügnerově náměstí a hlavně na rohu Tyršovy a Tylovy ulice směrem k Palackého sadům. Jeden z rodičů či žáků navrhl např. udělat z celé Kollárovy ulice pěší zónu, padl i jeden návrh na školní autobus ☺.

O bezpečnosti přechodů v okolí školy je přesvědčeno 60% respondentů, 40% je považuje za nebezpečné. U školky je tento poměr obrácený.

40% rodičů či žáků, a to spíše mladšího věku, by uvítalo tzv. cyklobus, kdy někdo z dospělých jezdí po předem známé trase a sbírá zájemce o jízdu na kole. O podobný tzv. pěšibus mezi předškoláky velký zájem nebyl, rodiče se o děti bojí a raději si je vodí sami. Realizace tohoto nápadu však nebude hned, nechcete nám někdo pomoci?

A na závěr to nejdůležitější, vytipování těch nejvíce nebezpečných míst. Byla jich jmenována celá řada. Ty nejhorší jsou tyto.



**Vjezd do školy z Kollárovy ulice**, který je úzký, nepřehledný, kde chybějí chodníky a kde jen zázrakem zatím nedošlo k vážné nehodě.

Nebezpečná je díky hustému provozu **celá Kollárova ulice**. Zde se však dá vysledovat jako nejproblematičtější místo **přechodu pro chodce na začátku Tyršovy ulice u tzv. „zrcadla“**, kde nedávají odbočující řidiči téměř nikdy přednost.

Třetí problematické místo je **na konci Tyršovy ulice v zatáčce**, kde chybí jednak přechod směrem k **5. mateřské školce a za zatáčkou v Tylově ulici** je řidiči často ignorovaný přechod do Palackého sadů. V této lokalitě je nevyřešena situace i před vchodem do 5.MŠ.



Nebezpečná místa jsou dále **přechody před a za Novým mostem u Racka a u Platana**, **vůbec celá Erbenova ulice a na ní navazující křižovatky, Harantova ulice** díky velkému provozu (tam ale nechodí tolik našich dětí), **křižovatky v okolí Švantlovy ulice**, děti se také hodně bojí v okolí problémových domů **ve Svatoplukově a Sedláčkově ulici**, o situaci **v Palackého sadech** již byla řeč. Vzhledem k tomu, že jsme zařadili do

průzkumu i školku, tak nebezpečně se jeví i **Fügnerovo náměstí**.

Všechna tato data budou zanesena do dopravně bezpečnostní studie (tu předáme zřizovateli Městu Písek) zpracované v rámci našeho grantu, budeme o nich mluvit i při tvorbě akčního plánu školy pro dopravu a k zamyšlení budou jistě sloužit i všem rodičům našich žáků.



Mgr. Pavel Koc, vedoucí projektu

#### 4. Problémová analýza a návrh opatření

Z předchozí výše uvedené mapy s vyznačením pořadí problémových lokalit jsou odvozeny i místa, pro která je zpracována problémová analýza a návrh možných opatření. Ukazuje se, že přístup z pohledu intenzity dopravy se kryje se subjektivním hodnocením žáků. Domnívám se, že i fotografie pořízené jak zástupci školy během každodenního provozu, tak mnou v rámci místního šetření při termínech jak úvodní schůzky, při předávání podkladů z dotazníkového šetření i při projednávání pracovní verze studie na odboru dopravy ukazují, že místa uváděná na čelních místech mají evidentní rezervy v bezpečnostních opatřeních.

Jako další měřítko pro posuzování dopravních problémů lze označit i četnost užívání vchodů do školy z jednotlivých ulic, byť se toto rozložení může měnit s každým školním rokem. 33,5% žáků využívá přechod z Tylovy ulice, 27,9% z Tyršovy ulice, 24,4% z Kollárový ulice a 13% z Jeronýmovy ulice. Byť vjezd z Kollárový ulice zajišťuje necelou  $\frac{1}{4}$  „dopravní obsluhy“ školy z pohledu žáků, tak jako jediný zároveň slouží dopravní obsluze vozidlové a tím je i pochopitelné, že 65% žáků tento označily za nejméně bezpečný. Právě na tomto primárně vjezdu resp. vchodech obecně lze demonstrovat možné přístupy k řešení dopravních problémů.

Níže jsou uvedeny možné, zjednodušeně formulované, scénáře přístupu řešení nejproblématictějšího místa, kterým je vjezd - vstup z Kollárový ulice.

##### **Domníváte se, že by bylo vhodnější:?**

- 1) Vyhradit vchod - vjezd z Kollárový ulice jen pro vozidlovou dopravu a tím eliminovat konfliktní potenciál mezi chodci a řidiči ve stísněném průchodu? (uzavření brány ve vnitrobloku do areálu školy a její ovládnutí jen vymezeným okruhem osob!) Avšak s tím vědomím, že se v bezprostřední blízkosti na chází zastávka MHD, že se ca.  $\frac{1}{4}$  prodlouží přístupová cesta do školy a také se zvýšeným provozem zhorší situace na ostatních vchodech?
- 2) Přesunout vozidlovou dopravu na nejméně užívaný a současně nejširší vchod do Jeronýmovy ulice (na němž v nedávnou dobu vznikla garáž) za předpokladu přebudování dopravních ploch uvnitř areálu školy s vysokou investiční náročností?
- 3) V nejexponovanějších časech (např. mezi 7 - 8 a 12 - 15 hodinou) zakázat vjezd všem vozidlům z Kollárový ulice včetně učitelů bez výjimky do areálu školy např. za pomoci

ovládaného sloupku ve vozovce a kontroly městské policie ve vnitrobloku? Podobně jak je tomu u některých pěších zón i jejich zásobování.

4) Vybudovat sjezd z Jeronýmovy ulice včetně nové organizace pro vozidlovou dopravu uvnitř areálu školy v jednosměrném režimu tak, aby z Jeronýmovy ulice byl vjezd a do Kollárovy ulice byl výjezd s cílem rozložit dopravní zátěž na více míst? Tento průjezd by neměl charakter veřejné komunikace. Lze však očekávat, že by se při této organizaci zvýšila propustnost pro vozidla a více rodičů by pravděpodobně „zavázelo“ své děti do školy. Také by bylo realistické očekávat, že se vlivem jednosměrné organizaci v ulicích kolem bloku školy zvýšila doprava. Možná je také kombinace s variantou 3).

Pokud přihlednu k odpovědím respondentů na způsob dopravy do školy, tak je zřejmé, že s odstupem nejpočetnější skupinou jsou chodci (pěšky bez doprovodu 46,3%, pěšky s doprovodem 21,7%, autobusem + pěšky 9,5% a další neautomobilové způsoby dopravy 2,1% z celkových 108% odpovědí (z důvodů kombinací více možností) tak patřím k zastáncům řešení podle varianty 2).

Lze tedy jen konstatovat, že metodika projektu s dotazníkovým šetřením má své opodstatnění.

Následující doporučení priorit řazení problémových lokalit vychází jak z odpovědí žáků, tak i dopravní analýzy. Domnívám se, že úpravy – bezpečnostní opatření na problémových místech nebudou sloužit jen zvýšení bezpečnosti žáků na jejich cestách do a ze školy ale i místním obyvatelům a návštěvníkům města.

Podle mého názoru by mohlo být pořadí důležitosti pro město – jako zřizovatele školy ale především jako vlastníka pravděpodobně všech chodníků a většiny komunikací následující:

- 1) Celková rekonstrukce venkovní části areálu školy vzhledem k vybudování vozidlového sjezdu z ulice Jeronýmovy a celková optimalizace křižovatky ulic Kollárova - Jeronýmova**
- 2) Celková optimalizace křižovatky ulic Kollárova - Tyršova**
- 3) Rekonstrukce Fügnerova náměstí včetně křižovatky ulic Tyršova - Tylova**

O dalších lokalitách by bylo možné pravděpodobně úspěšně polemizovat. Z pohledu města Písek by asi mohly následovat místa v řazení směrem z centra na okraj.

S výjimkou přechodu Tylovy ulice lze u většiny ulic v okolí školy hovořit a technickém a především morálním zastarání velké části silniční infrastruktury. Společným znakem jsou obvykle příliš široké vozovky, rozlehlé stavebně nečleněné křižovatky bez ostrůvků, vysazených chodníkových ploch před přechody a na nárožích. Na mnoha místech rovněž schází plnohodnotné vodorovné dopravní značení, které by také napomohlo lépe strukturovat uliční prostor a tím ho zpřehlednit. Materiálově nedostatečně strukturované plochy podle funkčního využití. Malý podíl zeleně v uličním prostoru.

#### 4.1. Vjezd z Kollárovy ulice a Křižovatka s ulicí - Jeronýmovou





#### **Zjištěné závady:**

- Chybějící zrcadla pro zajištění rozhledu při výjezdu z průjezdu na chodník
- Stísněné šířkové poměry mezi chodníkem v Kollárově ulici a areálem školy
- Neuspořádané - nepřehledné parkování vozidel ve vnitrobloku i v areálu školy
- Riziko plynoucí z rozhledu u kolmého uspořádání stání
- Devastace ploch (zelených) parkujícími vozidly
- Nedostatek parkovacích míst podle současně platné ČSN 73 6110
- Technické i morální zastarání venkovního areálu školy z hlediska současných dopravních očekávání a potřeb
- Nádoby na odpad ve zúženém místě

#### **Navrhovaná opatření:**

Navrhovaná opatření je potřeba rozdělit podle realizovatelnosti na krátkodobá a výhledová.

Mezi krátkodobá opatření lze doporučit následující:

- + **Umístění zrcadel pro zvýšení bezpečnosti při výjezdu na chodník v Kollárově ulici**
- + **Umístění nádob na odpad mimo průjezdný a průchozí profil, tak aby nebránily v rozhledu**
- + Instalace brány pro omezení přístupu vozidel do areálu školy



Mezi výhledová opatření bych navrhl následující:

+ **Rekonstrukce průchozí a průjezdné části vnitrobloku**

Vzhledem k poloze školy zřizované městem Písek a vlastnické resp. uživatelské struktuře bytového domu a především garáží ve vnitrobloku, kterým prochází příjezd ke škole, by bylo potřebné, aby se zprostředkovatelem rekonstrukce průjezdné a průchozí části vnitrobloku stali zástupci samosprávy města Písek

- + **Celková rekonstrukce venkovního areálu školy** s ohledem na bezpečnou docházku žáků, průchod veřejnosti, dopravní obsluhu - zásobování, parkování vozidel učitelů, příjezd cyklistů, odstavování jízdních kol, výstupních míst pro přivážené děti apod.

Pokud jde o počet stání pro osobní vozidla pro potřeby školy podle ČSN 73 6110 „PROJEKTOVÁNÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ“ posuzuje se počet míst podle následujícího vzorce:

$N = O_o \times k_a + P_o \times k_a \times k_p$  kde jednotlivé parametry znamenají:

$N$  – celkový počet stání pro posuzovanou stavbu

$O_o$  – základní počet odstavných stání podle funkce objektu při stupni automobilizace 400 vozidel/1000 obyvatel

$P_o$  – základní počet parkovacích stání podle funkce objektu

$k_a$  – součinitel vlivu stupně automobilizace

$k_p$  – součinitel redukce počtu stání podle charakteru území a úrovně dostupnosti veřejné dopravy

- Odstavným stáním se rozumí plocha, která slouží k odstavení vozidla v místě bydliště nebo v místě sídla provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá. Odstavná stání mohou být vyhrazena pro různé uživatele.
- Parkovacím stáním se rozumí plocha, která slouží k parkování vozidla např. po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu. Parkovací stání mohou být vyhrazena pro různé účely a pro různé uživatele.

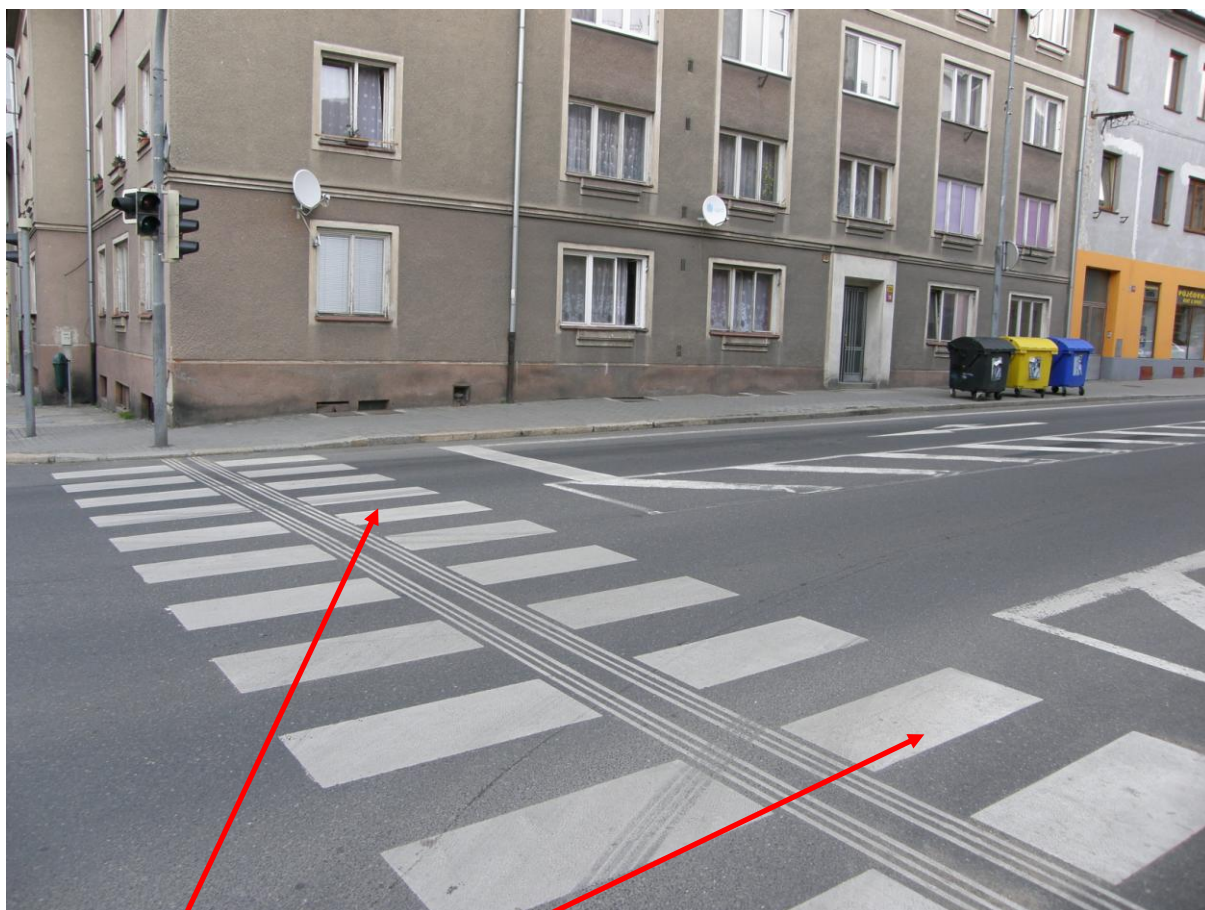
Pro posuzovaný objekt je nutno zohlednit i následující podmínky:

Součinitel vlivu stupně automobilizace  $k_a$  v současné době pro město Písek je možné uplatnit v hodnotě 1 tzn. pro stupeň automobilizace 400 vozidel na 1000 obyvatel, výhledově (ca. v roce 2020 – 2030) 1,25 pro stupeň automobilizace 500 vozidel na 1000 obyvatel.

Součinitel redukce počtu stání podle charakteru území a úrovně dostupnosti veřejné dopravy  $k_a$  pro polohu školy v centru, ale mimo historické jádro ve skupině do 50 tis. obyvatel činí 0,8.

Pro funkční využití – školství je požadavek na počet stání vztažen na počet dětí resp. žáků. V případě MŠ i ZŠ připadá na 5 dětí jedno stání. Z celkového počtu stání by pro MŠ mělo být 90% u ZŠ pak 80% krátkodobých, na dobu 10-15 minut. Pro krátkodobé a dlouhodobé parkování je obvyklé rozhraní 2 hodiny. Celkový počet stání (vztaženo na počet 730 dotazníků - žáků) by činil ca. 120. Z toho 20% dlouhodobých stání (ca. 25 míst) by podle ČSN mělo být vyhrazeno v areálu školy. Krátkodobá místa je možno vzhledem dostupnosti školy nabídnout jen v okolních ulicích především v Tylově ulici u divadla. Vzhledem k povaze manévru (nástupení, výstupení) by k těmto účelům mohly zcela legálně posloužit i úseky zákazu stání. V případě jednosměrných ulic, je však potřeba dbát na to, aby zbyl volný jízdní pruh šíře 3 m.

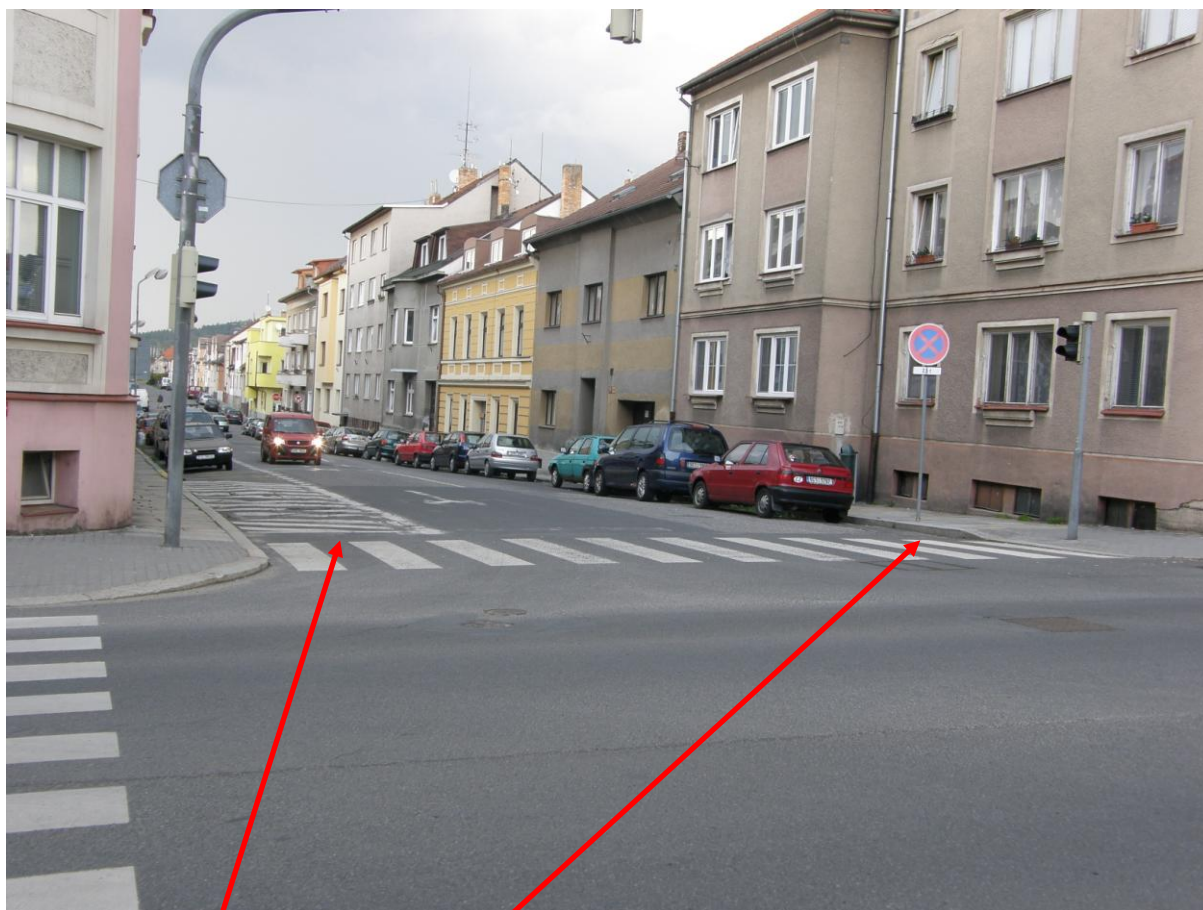




### Zjištěné závady:

- Nadměrná délka přechodu (přesahující 7 resp. 8 m)
- Chybějící ostrůvek namísto dopravního stínu uprostřed
- Chybějící vysazená chodníková plocha vpravo v prodloužení podélného parkování
- Nádobý na odpad na chodníku před křižovatkou
- Předimenzovaná plocha křižovaky a tím obtížněji přehledná i pro řidiče





### Zjištěné závady:

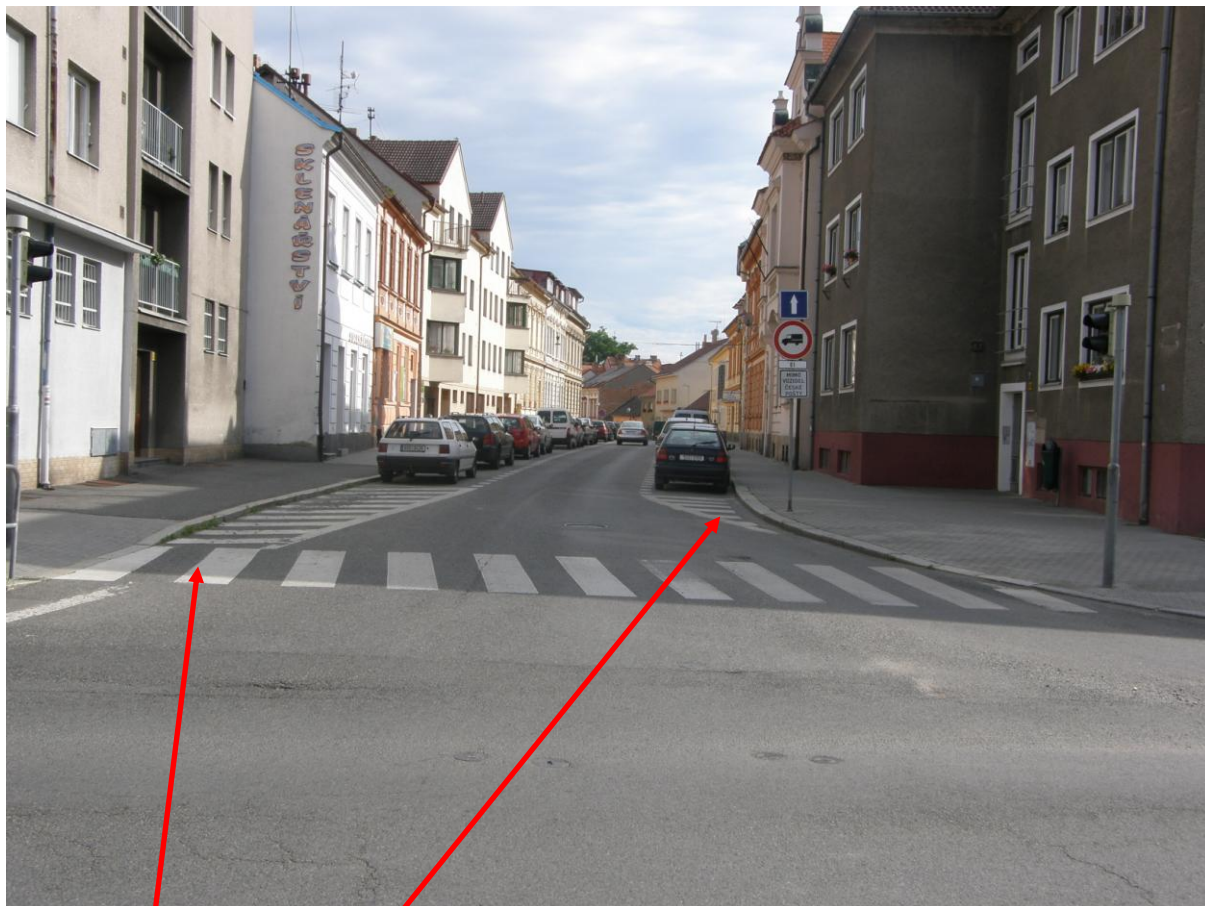
- Nadměrná délka přechodu (přesahující 7 resp. 8 m), prodloužení potřebného času na přecházení prakticky na dvojnásobek, dlouhý cyklus signalizace, snížení kapacity křižovatky, zbytečné ztrátové časy při čekání na zelenou pro všechny, výrazně zhoršený rozhled chodců a rozpoznatelnost chodců pro řidiče,
- Chybějící vysazená chodníková plocha po obou stranách v prodloužení podélného parkování
- Předimenzovaná plocha křižovaky a tím obtížněji přehledná i pro řidiče
- Absence vodorovného dopravního značení v křižovatce

### Navrhovaná opatření:

- + Celková stavební optimalizace křižovatky s ohledem na:
  - + Délky přechodů
  - + Polohu ostrůvku
  - + Poloměry nároží a vysazené chodníkové plochy
  - + Rozhledové poměry
  - + Umístění nádob na odpad mimo chodník a rozhledová pole

- + Následná optimalizace signálního plánu světelné signalizace včetně koordinace
- + Nasvětlení přechodů

## 4.2. Křižovatka ulic Kollárova - Tyršova



### Zjištěné závady:

- Nadměrná délka přechodu (přesahující 7 resp. 8 m), prodloužení potřebného času na přecházení prakticky na dvojnásobek, dlouhý cyklus signalizace, snížení kapacity křižovatky, zbytečné ztrátové časy při čekání na zelenou pro všechny, výrazně zhoršený rozhled chodců a rozpoznatelnost chodců pro řidiče,
- Chybějící vysazená chodníková plocha vlevo i vpravo v prodloužení podélného parkování



#### Zjištěné závady:

- Předimenzovaná plocha křižovaky a tím obtížněji přehledná i pro řidiče
- Absence vodorovného dopravního značení v ploše křižovatky
- Zábradlí „předstírá“ ochrannou funkci (i na jiných nárožích)
- Zábradlí může bránit v rozhledu řidičů na vyčkávací plochy před přechody, zejména na menší děti při standardní výšce 1,1 m a umístění koše
- Chybějící osvětlení

#### Navrhovaná opatření:

- + Optimalizace křižovatky s ohledem na délky přechodů, tvary nároží, navazující parkování v ulicích atd.
- + Odstranění vysokých ocelových zábradlí a nahrazení v případě nutnosti nízkými betonovými svodidly „cityblokem“ s výškou max 0,7 m
- + Barevně odlišné osvětlení přechodu ve směru příjezdu

## Pozitivní příklad z Tyršovy ulice po rekonstrukci



### Příklady již realizovaných pozitivních opatření v okolí školy:

- + Šířková optimalizace jednotlivých prvků (vozovka, parkovací místa, atd.)
- + Odlišné dopravní funkce vyjádřené odlišným návrhem materiálu (asfaltová vozovka, světlá betonová přídlažba - vodící linie, parkovací místa - červená zámková dlažba, členění parkovacího pruhu vzrostlou zelení, oblišná bet. dlažba v místech sjezdů
- + Umístění svíslého dopravního značení na vysazených plochách mimo průchozí profil chodníku

### Zjištěné nedostatky:

- Bylo by vhodnější rezervovat červenou barvu povrchu pro cyklistické stezky
- Návrh parkování v rozhledu sjezdu (garáže)

## Pozitivní příklad z křižovatky Prokopovy a Jeronýmovy ulice



### Příklady již realizovaných pozitivních opatření v okolí školy:

- + Zkrácení přechodu oproti původnímu stavu
- + Zmenšení plochy křižovatky a celková optimalizace tvaru křižovatky
- + Uplatnění vysazených ploch před přechody
- + Osvětlení přechodu
- Bylo by vhodnější jako v Tyršově ulici odlišit materiálově i parkovací místa a oddělit je namísto vodorovným značením přídlažbou
- Vzhledem k vedení jednosměrného provozu mohlo být nároží vysazeno více s menším poloměrem zaoblení nároží




### 4.3. Křižovatka ulic Tylova - Tyršova, oblast Fügnerovo nám.

Pro oblast Fügnerova náměstí má město již od roku 2009 zpracovanou a schválenou projektovou dokumentaci, která počítá s dopravním zklidněním podél stávající zástavby včetně školky. Následující situaci poskytl odbor dopravy MěÚ Písek.

#### LEGENDA:

##### SO 101 - KOMUNIKACE

	VOZOVKA – dlažba malá kostka 10/10 vějířovitá (šedá)
	CHODNÍK – kamenné desky
	PĚŠÍ ZÓNA – dlažba malá kostka 10/10 (žlutá)
	CHODNÍK – beton. zámková dlažba přírodní
	OSTRŮVEK – dlažba malá kostka 10/10 řádková (šedá)
	POCHOZÍ PLOCHA – kombinace dlažeb (architektonické řešení bude upřesněno v RDS)
	PARKOVIŠTĚ – dlažba velká kostka 16/14 (šedá)
	VJEZD – dlažba malá kostka 10/10 (žlutá)
	TRÁVNÍK
	ZPOMALOVACÍ PRÁH – dlažba velká kostka 16/14 (žlutá)
	PLOCHA PRO POPELNICE – dlažba malá kostka 10/10 (šedá)
	VAROVNÝ PÁS PRO NEVIDOMÉ – polymerbetonové tvarovky bílé (speciální strukturovaný povrch vytvářející dojem mozaiky)
	dlažba valounová stávající velká kostka
	ŽB OPĚRNÁ ZEĎ – lící strana obklad lomový kámen
	SILNIČNÍ KAMENNÝ OBRUBNÍK 20/25
	LAVIČKA

##### SO 301 - KANALIZACE A VODOVOD

	KANALIZACE
	VODOVOD

##### SO 401 - VEJNÉ OSVĚTLENÍ

	KABEL V.O.
---	------------

##### SO 402 - PLOŽKA KABELŮ TELEFONICA

	SDĚLOVACÍ KABEL
---	-----------------

##### SO 801 - SADOVNICKÉ ÚPRAVY

	NAVRŽENÉ STROMY
---	-----------------

Výškový systém: BALT p.v.

Souřadnicový systém: JTSK

Pozn.: PŘED ZAHÁJENÍM STAVEBNÍCH PRACÍ NUTNO VYTÝČIT PODZEMNÍ INŽ. SÍTĚ !!

Stavební úřad - odbor dopravy Městského úřadu Písek

Schvaluje se za podmínek stavebního povolení  
(souhlasu) vydaného zdejším odborem dopravy

dne 18. 11. 2009


pod číslem jednacím

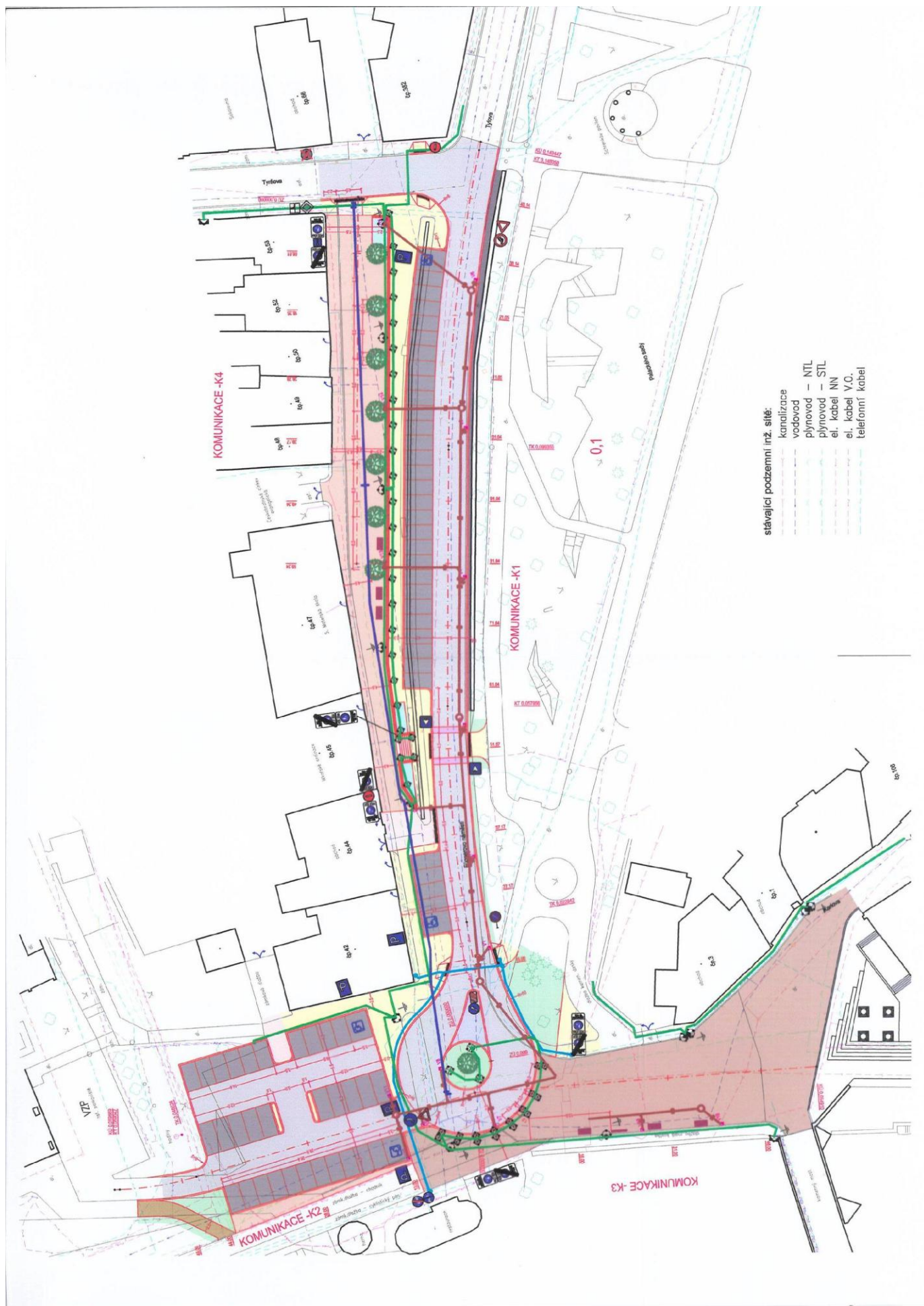
1471/2009/26942-3/14 ra/2721/1470

Veškeré změny dokumentace musí být předem  
odsouhlaseny!



MĚSTO PÍSEK  
odbor rozvoje, investic  
a majetku města

Kreslil	Vypracoval	Zodp. projektant	Tech. kontrola		Ing. Petr Zítek Částkova 74 326 00 Píseň tel./fax: 377 377 855	
Ing. Vaidiš	Ing. Zítek	Ing. Zítek				
MÚ:	Písek					
Objednatel:	Město Písek				Formát	3 A4
Akce:	REVITALIZACE HISTORICKÉHO JÁDRA MĚSTA PÍSKU - III. ETAPA Předpolí kamenného mostu a Fügnerovo náměstí				Datum	07/2009
Obsah:	SITUACE - KOORDINAČNÍ				Účel	DSP
					Číslo zakázky	20 - 09
					Měřítko	1 : 500
					Číslo výkresu	Číslo kopie
					B.2	



Z projektové dokumentace je zřejmé, že projektant navrhl dopravní plochy úsporně se snahou o maximální zklidnění dopravy. Z pohledu MŠ lze konstatovat, že přede dvěma již nebudou projíždět vozidla bez omezení jako dnes, ale v režimu dodatkové části dopravní značky pěší zóna.

Kromě již zmíněné pěší zóny bych mezi další přednosti projektu uvedl následující prvky:

- + Místo pro přecházení u schodů je na zpomalovacím prahu
- + Šířka vozovky 5,5 m

Mezi problematické stránky projektu bych zařadil:

- Kolmé parkování, které je rizikové z pohledu rozhledu při vyjíždění a při manévrování, kdy je potřeba šířka obou jízdních pruhů.
- Nadměrná šíře Tyršovy ulice v oblasti Fügnerova náměstí



- Nadměrná délka přechodu přes Tylovu ulici.
- Chybějící vysazená plocha

**Navrhovaná opatření:**

- + Optimalizace křižovatky Tylovy a Tyršovy ulice
- + Zúžení vozovky Tyršovy ulice na 4,0 m

## 5. Závěr

Na základě provedeného dotazníkového šetření jsou známa problémová místa i dopravní zvyklosti resp. přání žáků a na základě celostátního sčítání dopravy známa i konkrétní data o dopravní situaci resp. vývoj za poslední dekádu. Je tak učiněn významný přípravný krok pro kvalifikovanou diskusi o dopravně-bezpečnostních opatřeních na řadě míst v Písku v oklí ZŠ Tylova. Lokality, které z projektu vplynuly, nemají jen úzký vztah k cestám žáků do školy, ale úpravy na vytipovaných místech mohou mít významný přínos pro všechny obyvatele i návštěvníky města a to nejen v roli chodců. Na řadě míst se navrhané úpravy mohou projevit v celkové přehlednosti a „srozumitelnosti“ uličního prostoru i pro řidiče.

Domnívám se, že v této chvíli záleží již jen na zřizovateli školy - Městu Písek, jakým způsobem naloží s výsledky práce celé pracovní skupiny. Na základě této skutečnosti by mělo být město garantem a iniciátorem změn, a to zejména ve vztahu ke Kollárově ulici, která je součástí ulice II/139 v majetku JČ kraje.

Vzhledem k tomu, že na nejproblematictějších místech se jedná o křižovatky, kde alespoň některé křižovatkové větve tvoří silnice II. třídy, tedy v majetku JČ kraje, je potřeba spolupráce více vlastníků a správců.

Výjimku v tomto směru představuje křižovatka ulic Tylova - Tyršova, kterou tvoří jen místní komunikace v majetku města. V této lokalitě je tak realizace dopravně-bezpečnostních opatření plně v kompetenci města Písek a pro tuto lokalitu je již připravena schválená dokumentace. Ukazuje se, že zejména v části Projektu Fügnerova náměstí - křižovatky Tylovy a Tyršovy ulice by byly **potřeba zapracovat dílčí úpravy pro zvýšení bezpečnosti**. Vzhledem k tomu, že se zde bude pokládat kabel VO, tak by tyto úpravy neměly představovat zvýšené náklady.

**Samostatnou kapitolu představuje výhledové opatření rekonstrukce venkovního areálu školy s návrhem napojení na Jeronýmovu ulici pro vozidlovou dopravu.** V této souvislosti je vzhledem k omezeným prostorovým podmínkám uvnitř bloku domů stanovit priority:

- Počtu parkovacích míst v areálu školy
- Organizace sjezdů
- Místa pro bezpečný výstup dětí dojíždějících autem

- Opatření pro cyklisty

V následující etapě výběru konkrétních míst v závislosti na vlastnické struktuře, technickém stavu dané lokality, jiných připravovaných oprav a rekonstrukcí, rozpočtových prioritách by bylo potřeba zadat studie proveditelnosti vybraných lokalit. Pro zpracování studie proveditelnosti resp. studií pro jednotlivé lokality, jejichž cílem bude návrh konkrétních stavebně technických a organizačních opatření, je potřeba disponovat mapovým podkladem stávajícího stavu. Vzhledem k tomu, že se obtížnost projednávání bude pro jednotlivé lokality lišit, bude vhodné tyto zadat ke zpracování jednotlivě.

Naproti tomu opatření v Kollárově ulici, vzhledem ke koordinaci světelné signalizace, je potřeba navrhovat a realizovat uceleně.

Teprve do mapového podkladu je možno navrhnout opatření (umístění dopravního značení, umístění ostrůvků a vysazených chodníkových ploch pro bezpečné přecházení, zúžení vozovky, rozšíření chodníků). Konkrétní opatření navržená projektantem – autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby je potřeba projednat s vlastníky (v případě silnic II. a III. třídy s JČ krajem, v případě chodníků a místních komunikací s Městem Písek, případně dalšími), správci komunikací (Správou a údržbou silnic JČ kraje a technickými službami města), Policií ČR, správci sítí a dalšími orgány. Teprve na základě výsledků tohoto procesu je možno zhotovit odpovídající projektovou dokumentaci (pro územní řízení, stavební povolení, prováděcí).

Mezi opatření, s dopadem na bezpečnost provozu realizovatelná v krátkém období patří **optimalizace stanovišť kontejnerů na odpady, tak aby „nepřekážely“ v pohybu a v rozhledu.** Dále **instalace dopravních zrcadel v průjezdu do Kollárovy ulice.** Do doby realizace doporučených, převážně stavebních opatření, bude nejúčinnějším opatřením pro zvýšení bezpečnosti žáků na jejich cestě do školy asistence městské policie na nejproblematičtějších křižovatkách a přechodech v dobách dopravní špičky.

V Lužnici dne 20.10. 2011

Ing. Tomáš Otepka