

Česká Kamenice

koncepce
cyklistické
dopravy

ZADAVATEL

Česká Kamenice

ZPRACOVATEL

STUDIO BISTRO z.s.

Ing. Vojtěch benedikt

Ing. arch. Šimon Jiráček

Obsah

ÚVOD	04
Manažerské shrnutí	04
Účel a využití dokumentu	05
Proč podporovat cyklistickou dopravu ve městě?	06
Nástroje podpory cyklistické dopravy	07
01 ANALYTICKÁ ČÁST	08
Řešené území	09
Současný stav cyklistické dopravy	11
Data Strava Metro	12
Analýza stávajících povrchů	13
Parkování	15
Dopravní nehody	16
Územní plán	17
Připravené projekty pro cyklistickou dopravu	18
Participativní analýza území – workshop 10. 1. 2023	20
Východiska pro návrhovou část	21
VÝKRES – analýza stávajícího využití území	22
02 NÁVRHOVÁ ČÁST	24
Úvod	25
Definice uživatelů	25
Principy návrhu	25
Mapová příloha – Návrh vedení cyklistických tras	27
Úseky	38 – 61
Křížení	62 – 79
Místa	80 – 97
ZDROJE	99
PŘÍLOHY	100
Příloha 1 – zápis z participativní analýzy města – workshopu	101

Úvod

MANAŽERSKÉ SHRnutí

Koncepce cyklistické dopravy v České Kamenici je strategický dokument města, který z pohledu cyklistické dopravy analyzuje stávající stav katastrálního území České Kamenice a identifikuje bariéry a deficity v prostupnosti území pro cyklistickou dopravu. Dokument nastavuje šest základních principů návrhu pro cyklistickou dopravu, které následně aplikuje při návrhu základní sítě cyklotras v rámci území. Cyklotrasy jsou rozděleny do kategorií dle priorit a dle akce nutné k jejich realizaci – vyhovující stav, rekonstrukce, novostavba. V závěru dokumentu je zásobník projektů, který konkrétně popisuje každý úsek, rizikové křížení a místa s potenciálem revitalizace. Jednotlivé stránky zásobníku slouží jako zadání pro další práci – studii, rekonstrukci, či architektonickou soutěž. Koncepce slouží jako deklarace zájmu města o cyklistickou dopravu a návod na její úspěšnou podporu.

ÚČEL A VYUŽITÍ DOKUMENTU

Dokument je určen veřejnosti, odborné veřejnosti i exekutivě. Slouží jako motivační a argumentační podklad a zároveň jako vize a politická deklarace budoucnosti dopravy v České Kamenici a okolí.

Zpracování koncepce proběhlo v úzké spolupráci s radnicí České Kamenice a byl konzultován mezioborovou pracovní skupinou, sestávající z osob a institucí, které mají na rozvoj cyklistické dopravy přímý i nepřímý vliv.

PROČ PODPOROVAT CYKLISTICKOU DOPRAVU VE MĚSTĚ?

Jízda na kole může hrát v dopravě v menším městě jako je Česká Kamenice významnou roli. V případě aktivní podpory cyklistiky může město těžit mimo jiné z následujících výhod:

01

KVALITA MĚSTSKÝCH PROSTRANSTVÍ

Rozvoj cyklistické dopravy má zásadní pozitivní dopad na kvalitu veřejných prostranství ve městě. Jízda na kole může být vhodnou alternativou k jízdě autem, což má zásadní benefity zejména v centru města. Prostor na zaparkování deseti jízdních kol je srovnatelný s prostorem na zaparkování jednoho auta. Snížený tlak na parkovací plochy může být využit k jejich proměně v místa setkávání, osazení zeleně, či jejich komerčnímu využití.

02

VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Chůze či klidná nesportovní jízda na kole po dobu alespoň 30 minut denně pomáhá předcházet srdečně-cévním onemocněním, nadváze, cukrovce a dokonce i rakovině.¹ Jízda na kole rovněž přispívá k posílení mentálního zdraví a snižuje riziko depresí a úzkostí.² Zdravotní benefity jsou pozorovány i při použití elektrokol, které umožňuje fyzickou aktivitu i lidem, pro které může být kopcovitý terén České Kamenice náročný.

03

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Zvýšený podíl cest na kole přispívá ke snížení emisí CO₂ z dopravy a dalších škodlivých imisí a snižuje hluk v ulicích města. Projekty cyklistické infrastruktury navíc často přináší rozvoj modrozelené infrastruktury a zkvalitňování veřejných prostranství. Česká Kamenice může těžit z čistšího ovzduší a tiššího prostředí, což zvýší atraktivitu města a kvalitu života jeho obyvatel.

04

NÁKLADY

Podpora jízdy na kole může přinést úspory jak městskému rozpočtu, tak občanům. Stavby infrastruktury pro cyklistickou dopravu jsou výrazně levnější než obdobné stavby pro automobilovou dopravu. Podle studie nákladů na dopravu v Nizozemsku³ je celková investice do cyklistické dopravy až čtyřikrát nižší, na jeden ujetý kilometr. Navíc lidé, kteří používají k dopravě jízdní kola větší měrou podporují místní obchody a služby.⁴

05

DOSTUPNOST

Na kole je všechno o trochu blíž. Městské instituce, školy, školky, sportoviště a v neposlední řadě i pracovní příležitosti. Vzhledem k nízkým nákladům je jízdní kolo ideální nástroj na zvýšení mobility pro ekonomicky či jinak znevýhodněné obyvatele, kterým zpřístupní širší okruh potenciálních cílů. Jízdní kolo dává svobodu jak dětem, které se samy dopraví do školy či na odpolední kroužek, tak i jejich rodičům.

06

TURISTICKÝ RUCH

Jízda na kole je významnou součástí sportovní rekreace a turistického ruchu v Česku. Z průzkumu Národní sportovní agentury vyplývá, že cyklistika je jedním z nejpobulárnějších sportů v ČR, mezi respondenty – muži, je dokonce sportem č. 1.⁵ Česká Kamenice se nachází na pomezí tří CHKO a aktivní podpora cykloturistiky může zvýšit návštěvnost města a podpořit místní podniky.

NÁSTROJE PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Pokud chce město těžit z výhod cyklistické dopravy, následující body nastiňují obecné nástroje, které je možné využít. Konkrétní principy a jejich aplikace v kontextu České Kamenice jsou popsány v návrhové části tohoto dokumentu.

STAVBY PRO CYKLITICKOU DOPRAVU

Nejviditelnějším a nejznámějším nástrojem podpory cyklistické dopravy jsou stavby cyklostezek, či smíšených stezek pro pěší a cyklisty. Takové stavby přináší nejvyšší možnou formu ochrany a komfortu pro cyklisty a mohou pomoci motivovat obyvatele ke zvážení kola jako každodenního dopravního prostředku. Stezky jsou samozřejmě finančně i časově náročné projekty. Důležitou součástí infrastruktury je také prostor k parkování kol a to jak dočasného venku, tak bezpečného, trvalého v rámci staveb.

DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

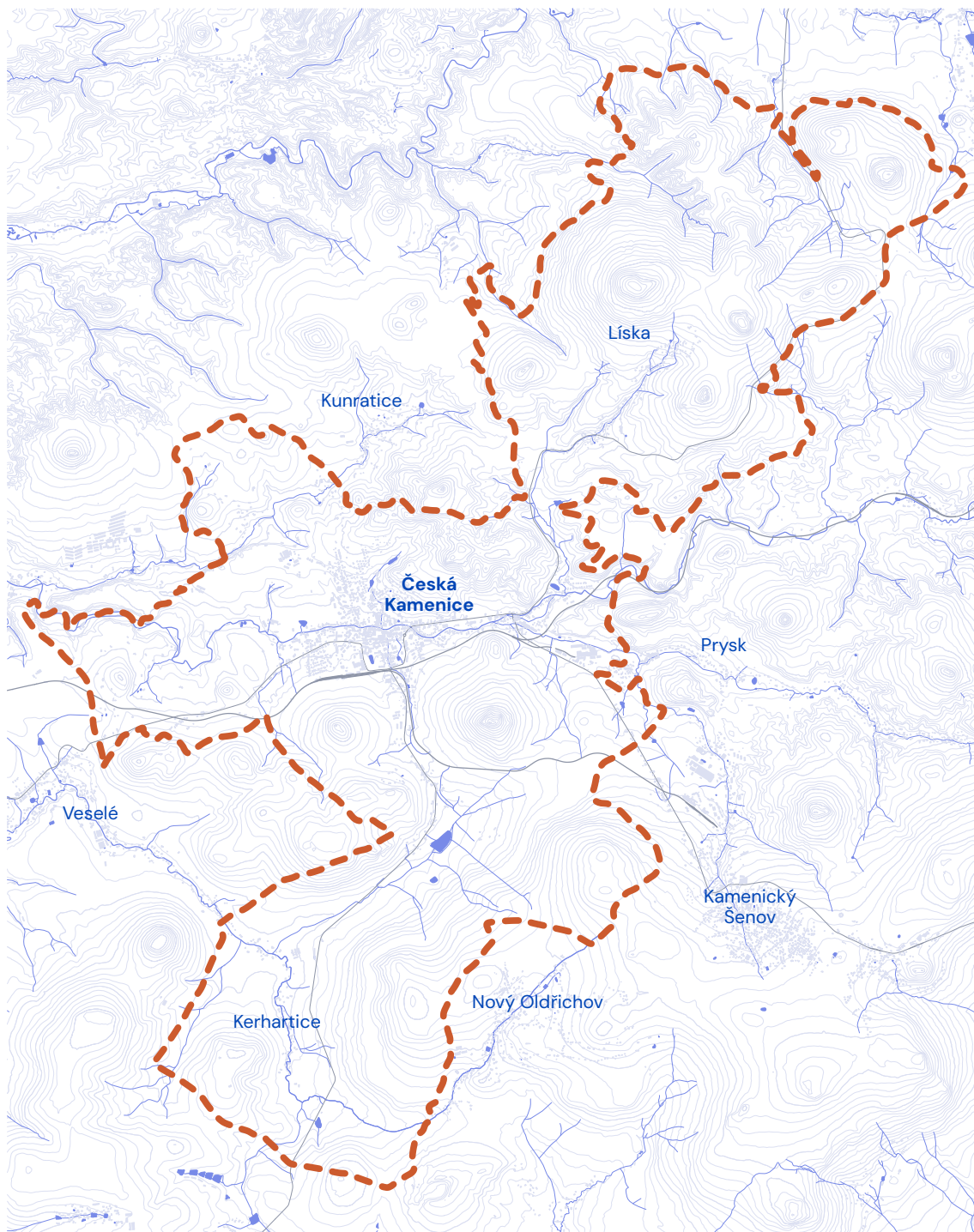
Zatímco cyklostezky jsou klíčovým nástrojem na meziměstskou dopravu na kole, v rámci města je pak zásadnější správná volba dopravního režimu v místě. Pro plošnou prostupnost města na kole je zásadní zřízovat jednosměrky s povolenou jízdou cyklistů v protisměru, zóny se sníženou rychlostí (30, 20 km/h), či dokonce obytné a sdílené zóny (zdroj). Taková opatření nejsou finančně náročná, nicméně zpravidla vyžadují souhlasné stanovisko státní správy, která ne vždy prioritizuje potřeby města v daném místě.

EDUKACE, PROPAGACE, MOTIVACE

Vzájemný respekt v ulicích města je pro rozvoj cyklistické dopravy nezbytný. Důležitým nástrojem města je edukace účastníků silničního provozu a to jak řidičů, tak cyklistů k vzájemnému respektu, dodržování maximálních povolených rychlostí a ukázněnému parkování.

V neposlední řadě je v moci města motivovat své obyvatele k využívání jízdního kola a to zejména na vlastním příkladu – parkování pro kola před radnicí, starosta či starostka na kole, podpora akcí jako “Do práce na kole” atd.

01 - Analytická část



ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešeným územím je územní obvod obce Česká Kamenice, tj. katastrální území Česká Kamenice, Líska, Horní Kamenice, Dolní Kamenice, Kamenická nová víska a Kerhartice. V rámci návrhové části bude brán zřetel na logické přesahy z řešeného území k nejbližším významným územním celkům, jmenovitě Kamenický Šenov, Pysk, Veselé a Kunratice.

Město Česká Kamenice má 5 103 obyvatel (ČSÚ 2023) a rozlohu 38,77 km². Hustota zalidnění je 130 obyvatel na km², což je ve srovnání s většími městy velice nízké číslo. Město je na pomezí tří chráněných krajinných oblastí – Lužické hory, Labské pískovce a České středohoří. V blízkosti města se také nachází hranice národního parku České Švýcarsko. Město má proto potenciál být významným turistickým regionálním centrem.

Významná část obyvatel dojíždí za prací mimo město, převážně s využitím individuální automobilové dopravy (zdroj). Obsluha veřejnou dopravou je zajištěna vlakovou a autobusovou dopravou, která plní roli zejména meziměstského propojení. Dominantní dopravní stavbou v obci je pak silnice I/13, kde převážně tranzitní, lehká i těžká silniční doprava dosahuje intenzit přes 10 000 vozidel denně, přičemž intenzity na ulici Dukelských hrdinů mezi léty 2010 a 2020 vzrostly o více než 20%.

Stejný úsek vykázal i nejvyšší zatížení cyklistickou dopravou na síti spravované ŘSD v rámci řešeného území. V roce 2020 bylo v místě napočítáno 90 cyklistů/den, v roce 2016 pak 127. (zdroj). Celostátní sčítání na síti ŘSD však není primárně zaměřeno na sčítání cyklistů, proto nezahrnují aspekty jako počasí, či paralelní zklidněné komunikace, které cyklista spíše využije.

Z pohledu cyklistické dopravy je v území s nízkou hustotou osídlení a kopcovitým reliéfem klíčové propojení sídelních celků, které jsou od sebe vzdálené 3 až 5 kilometrů a propojení města s nejbližšími sídelními celky za jeho hranicí. Na páteřních silnicích je pak vhodné či dokonce nutné cyklistickou dopravu oddělit do přidruženého prostoru, na samostatnou stavbu cyklostezky, či vést dostatečně komfortní trasu zklidněnými paralelními ulicemi a cestami. V rámci centra města je pak klíčové zajistit plošnou prostupnost a bezpečnost pro cyklisty pomocí nástrojů ke zklidnění dopravy

SOUČASNÝ STAV CYKLISTICKÉ DOPRAVY

O skladbě uživatelů jízdních kol v obci, jejich zdrojích a cílech neexistují data, která by umožňovala důkladnou analýzu. Lze nicméně předpokládat, že podobně jako většina ostatních turistických center většina lidí využívá kolo k sportovně rekreačním účelům, přičemž také platí předpoklad, že v současnosti většina uživatelů kol ve městě (a to zejména v letních měsících) město navštěvuje, či jím pouze projíždí.

Oficiální trasy na území obce (vyznačené v ilustraci níže):

Dálková Cyklotrasa 21 – Hřensko – Liberec

Trasa prochází územím obce od Jetřichovic ze severu, prochází přes centrum náměstím 28. Října a pokračuje podél řeky Kamenice dále na východ směrem na Kytlice.

Cyklotrasa 3121

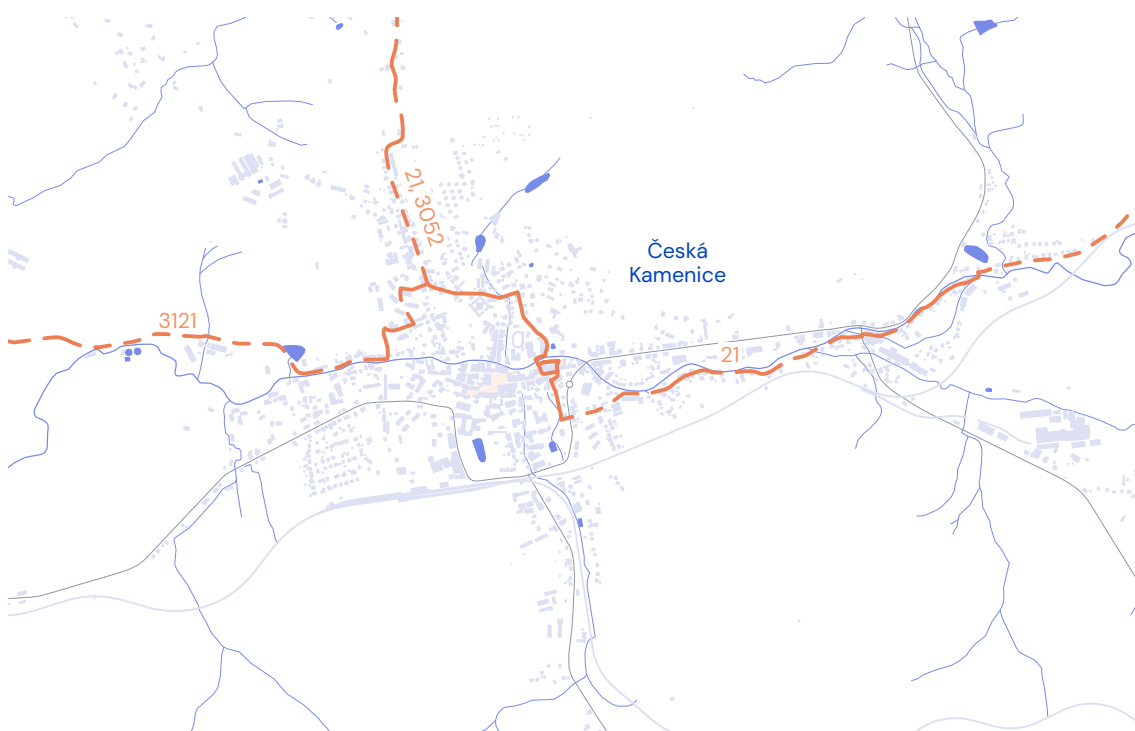
Trasa přichází na území města ze západu přes Rabštejnské údolí.

Cyklotrasa 3052

Trasa vstupuje do území ze severu od Chřibské, přičemž v rámci řešeného území je ve shodné stopě s dálkovou trasou 21.

Stávající trasování pokrývá tři dominantní směry (sever, východ a západ), směr na jih od centra města ale chybí. Specifitou trasování je, že nevede cyklistickou dopravu historickými trasami přes Náměstí Míru, ale oklikou přes náměstí 28. Října a okolními ulicemi.

~ Stávající vedení cyklistických tras



DATA STRAVA METRO



Heatmapa průjezdu cyklistů služby Strava Metro ^

Platforma Strava, sdružující zejména sportovní cyklisty, jimž umožňuje získávat cenné metriky shromažďuje data o průjezdech dle GPS v telefonech uživatelů. Z takto získané heatmapy lze získat přehled o tom, které trasy jsou v současnosti nejvíce poptávané. Z mapy výše je jasně vidět dominantní křížová směrovost cyklistické dopravy v rámci města, kopírující severojižní a východozápadní osy, jež se protínají v historickém jádru obce.

Za zmínku stojí odchylka od vyznačené cyklotrasy na severním příjezdu do města, kde většina uživatelů volí ulici Nerudovu a příjezd na Náměstí Míru. Dále je mimo značené trasy poptávaná trasa na západ od Náměstí Míru ulicemi Tyršovou a Dvořákovou. Obecně je vytížena i silnice I/13 a to i v úseku Dukelských Hrdinů, přestože je zde v souběhu nabízena trasa podél řeky Kamenice.

K datům z aplikace Strava je nutné přistupovat jako k datům od sportovních uživatelů, kteří zdaleka nepokrývají cílovou skupinu cyklistické dopravy v České Kamenici. Pro uživatele Strava může například být důležitější přímota a rychlost trasy, než její pocitová bezpečnost. Zároveň nemohou uživatelé logicky využívat neexistující spojení, proto ze stavu nelze přímo vyvozovat závěry o poptávce v daných směrech a trasách.

ANALÝZA STÁVAJÍCÍCH POVRCHŮ

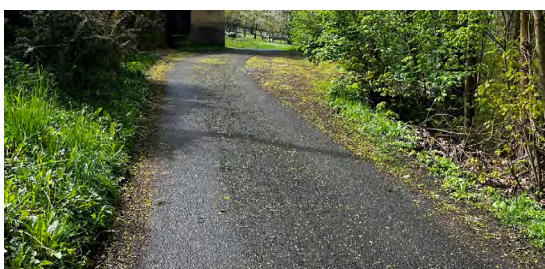
Pro cyklistickou dopravu je ideální hladký, ale zároveň nekluzký povrch. Na cyklostezky se zpravidla používá asfalt, či beton. Specifickým případem je stavba infrastruktury pro cyklisty nad technickou infrastrukturou. V těchto případech je pro časté přístupy k sítím vhodnější využít dlažbu, vhodně s rovnou hranou bez fazet, betonovou či zdrsňenou kamennou.

V odůvodněných případech, jako je například historické centrum města, či předprostor historické budovy, lze používat kámen, nicméně dlažba by měla být dostatečně rovinatá a kvalitně položená, aby jízda na kole po ní nebyla nekomfortní a nebezpečná.



dlážděný povrch v centru města ^

V centru města, v okolí náměstí Míru a 28. Října je prostor komunikace vyrovnán do jedné úrovně v režimu obytné zóny, přičemž prostor pro dopravu (jak automobilovou, tak cyklistickou) je vydlážděn žulovou kostkou s rozměrem 8–10 cm, ve skladbě do kroužku. Taková dlažba je sjízdná pro horská kola a limitně sjízdná pro silniční. Povrch může působit k informování cyklistů o nutné změně chování (zvýšené pozornosti a snížené rychlosti), vzhledem ke zvýšenému pohybu pěších. Tento povrch je však nevhodný pro dětské koloběžky či skateboardy



povrch ulice Havlíčkovy ^

Ulice Havlíčková, kterou je vedena stezka 21 má drsný asfaltový povrch s častým spárováním a občasnými výmoly.



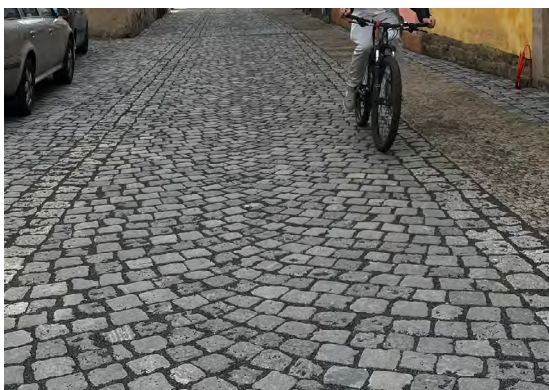
povrch stezky podél Kamenice ^

Na druhé straně řeky se nachází cesta s hladším povrchem, která je dle dat ze Strava metro využívána cyklisty více, než oficiální trasa ulicí Havlíčkovou. Na tuto stezku jsou napojena sportoviště, dětské hřiště, Penny market, či pekárna Martin.



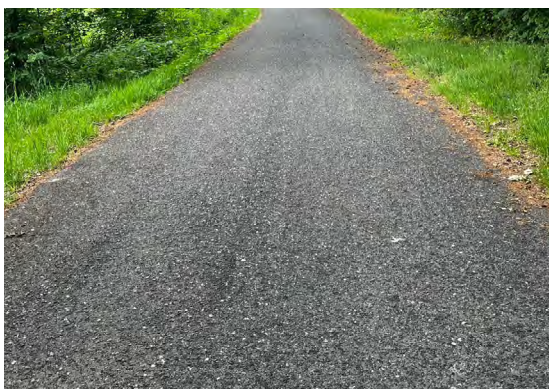
Sokolská Stezka ^

Ulice Sokolská stezka má asfaltový povrch, nicméně je nerovný a záplatovaný. Neumožňuje vyšší rychlosti a snižuje komfort jízdy, zejména na silničních kolech, či koloběžkách.



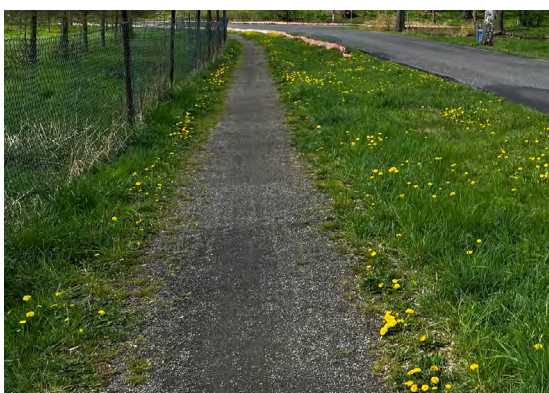
Ulice Nerudova ^

Ulice Nerudova, která není oficiálně značena jako cyklotrasa, nicméně ze získaných dat vyplývá, že je cyklisty využívána k přístupu na náměstí.



Cyklostezka Rabštejnským údolím ^

Cyklotrasa Rabštejnským údolím má ve většině délky drsnější asfaltový povrch. Povrch je rovný a nemá mnoho výmolů či nebezpečných míst.



Cyklotrasa 3121 – Tyršova ^

Trasa 3121 v ulici Tyršově podél sportovišť vedena na nezpevněné cestě mimo hlavní dopravní prostor. Vzhledem k povrchu a úzkému profilu je v některých případech cyklisty využívána raději vozovka.

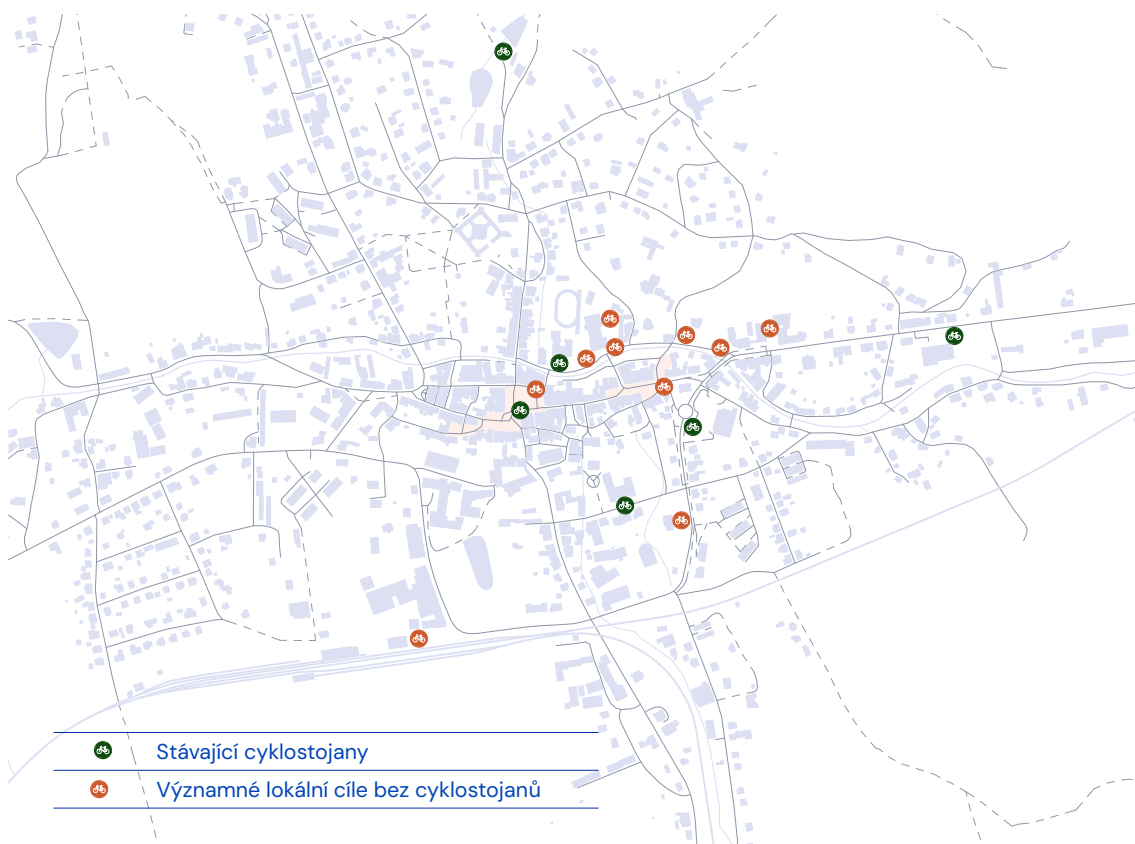
PARKOVÁNÍ

Jedním ze základních pilířů městské cyklistiky je dostatek míst k parkování a to jak krátkodobých ve veřejném prostranství, tak dlouhodobých v rámci budov a areálů. Z místního šetření vyplývá, že je současný stav nevyhovující a to jak do množství tak do kvality parkování pro jízdní kola. Stojany pro kola chybí jak u některých institucí a cílů v historickém centru obce, tak i např. U Centra dětí a mládeže, či sportovní haly.

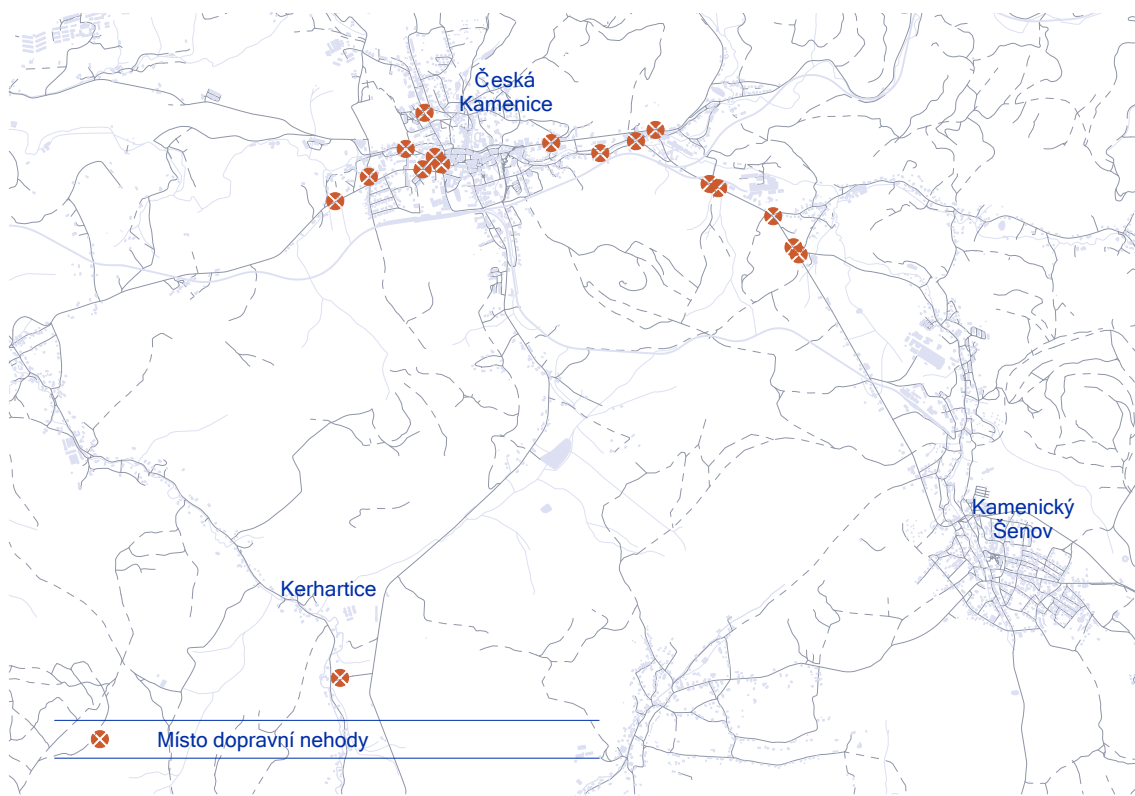
Jednou z mála možností parkování v centru je nekotvený stojan na kola u informačního centra na Náměstí Míru.

Důležitým aspektem parkování kol je návaznost na veřejnou dopravu, v okolí železniční stanice Česká Kamenice například zcela chybí prostor na odložení kola.

Vzhledem k silnému cykloturistickému ruchu v rámci obce je důležitým typem parkování kol je pak parkování s možností nabíjení elektrokola. V současnosti je nabídka takového nabíjení na dvou místech – u informačního centra na Náměstí Míru a u městského koupaliště.



DOPRAVNÍ NEHODY



Analýza nehod byla provedena na vzorku záznamů Policie České republiky o dopravní nehodovosti za posledních 10 let (tedy rozmezí let 2014 až 2023, včetně). V tomto období se v řešeném území odehrálo 824 nehod. S účastí cyklistů z těchto nehod bylo 17.

Z grafiky výše je zřejmé, se nehody do značné míry koncentrují podél silnice I/13. Dále lze ze zaznamenaných nehod číst následující informace a spojitosti:

- Více než polovina (9) nehod se odehrává na silnici I/13
- Většina (14) zaznamenaných nehod skončila lehkým zraněním, ostatní bez zranění
- 7 ze zaznamenaných nehod, byly tzv. samonehody, či havárie cyklistů
- Lze pozorovat mírně zvýšený výskyt nehod během víkendu
- Významná část nehod (8) byla s účastí dítěte do 15 let, či člověka důchodového věku

Je nutné poznamenat, že 17 nehod je příliš nízká statistická hodnota pro vyvozování konkrétních závěrů, informujících návrh, proto je vhodné analýzu nehod doplnit kvalitativní analýzou rizikových míst a rozhovoy s místními obyvateli. Z analýzy je ale patrné, že klíčovým nebezpečným místem je silnice I/13 a její okolí. Vyšší výskyt během víkendu, kdy jsou zpravidla nižší intenzity automobilové dopravy, lze připisovat zvýšené cykloturistice. V neposlední řadě lze konstatovat, že bezpečnost dětí a lidí důchodového věku by měla být pro město prioritou.

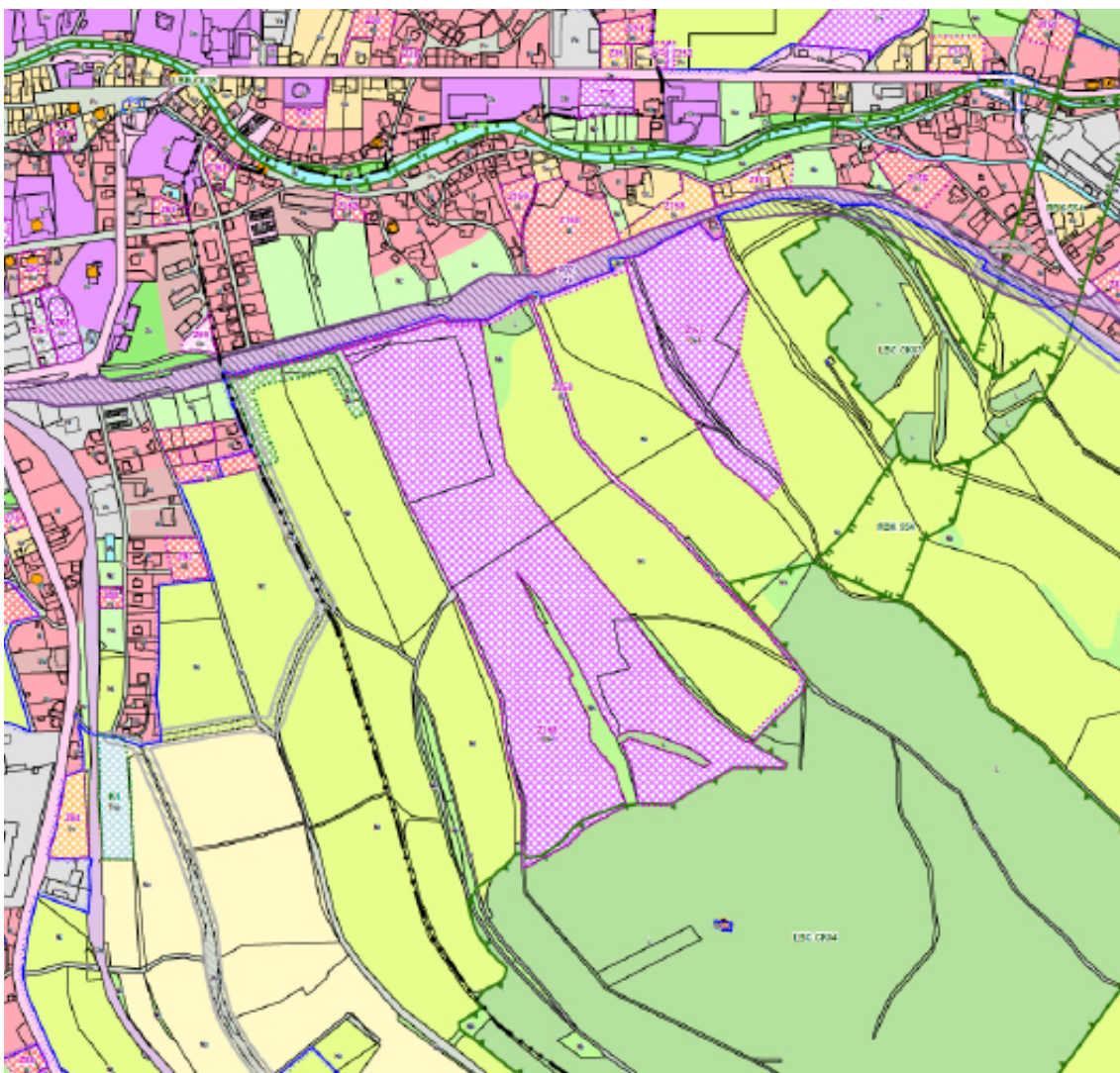
ÚZEMNÍ PLÁN

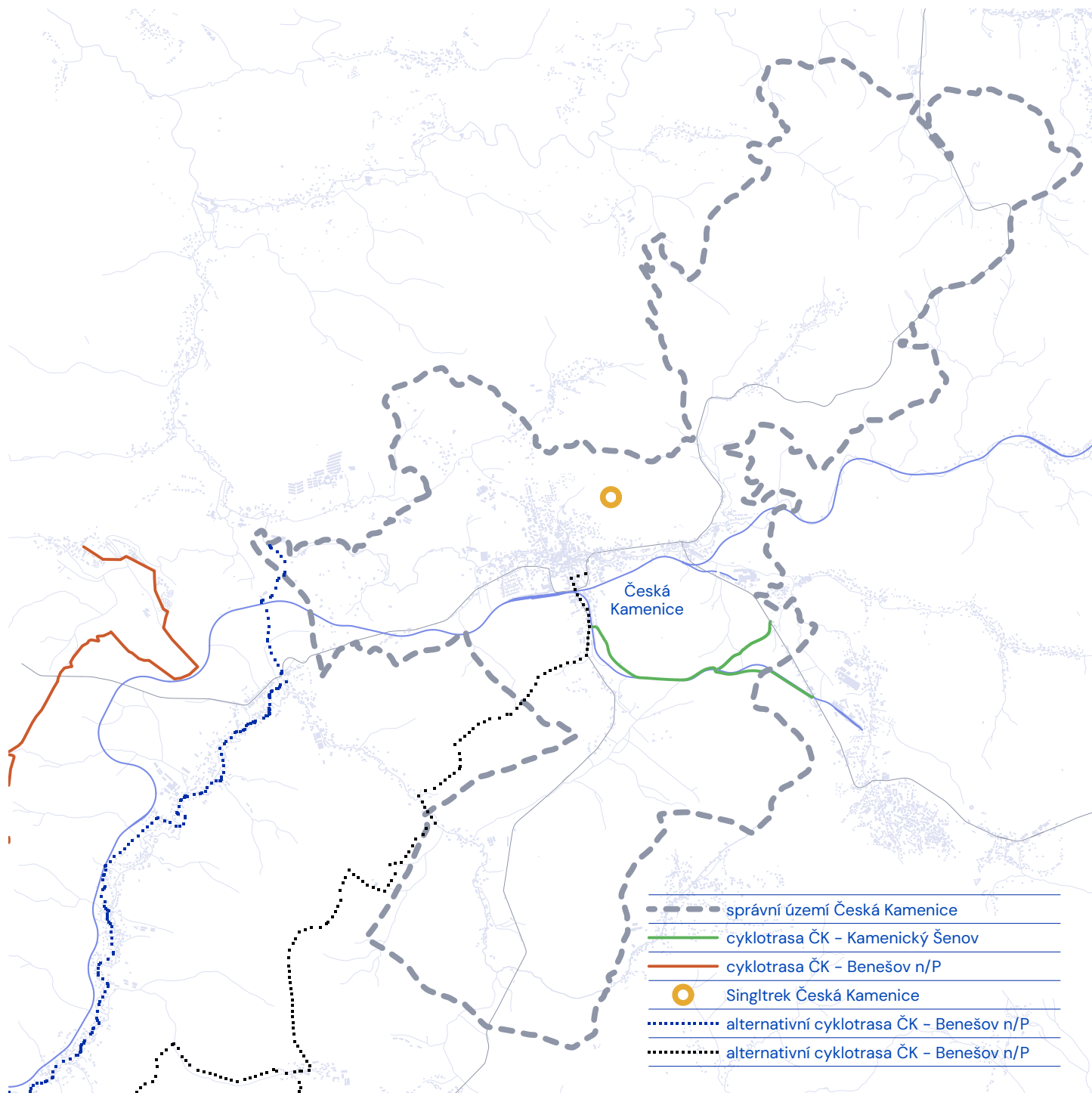
Platný územní plán vymezuje pro cyklistickou dopravu plochu "koridor pro umístění cyklostezky". V tuto chvíli je touto plochou vymezena trasa z České Kamenice do Kamenického Šenova, s odbočkou na Prysk. Zároveň je vymezena stezka podél Lužické.

Mimo staveb pro cyklistickou dopravu může územní plán vymezit i vhodná propojení ulic, kde dnes jsou pro cyklistickou dopravu bariéry. Například plocha mezi Zámeckou a Pražskou je v územním plánu vyznačena jako plocha změny, a propojení v tomto směru dnes chybí.

V případě návrhu dalších stezek, respektive staveb pro cyklistickou dopravu bude nutné zpracovat a schválit změnu územního plánu.

~ výřez platného územního plánu, stavby pro cyklistickou infrastrukturu jsou vyznačeny šedou šrafou





PŘIPRAVENÉ PROJEKTY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

V rámci analýzy území byl prozkoumán stav projektové přípravy staveb a opatření pro cyklistickou dopravu. V této kapitole jsou jednotlivé projekty popsány. Návrhová část pak bude obsahovat doporučení pro pokračování či rozšíření těchto projektů a iniciaci vzniku podobných nových.

Cyklostezka Česká Kamenice – Kamenický Šenov

Plánovaná stezka propojuje dvě obce podél stávající železniční trati, čímž zajišťuje optimální sklonové poměry. Odbočkou z trasy je napojena i obec Prysk. Cyklostezka je samostatnou stavbou s pojižděným asfaltovým povrchem o standardní šířce 3 m, s rozšířením v obloucích. Stavba samotné stezky je doprovázena i výsadbou zeleně, parkoviště pro návštěvníky a zázemí.

Projekt má schválené společné povolení a vybraného zhotovitele stavby. V době psaní této koncepce nebyla stavba zahájena (2024).

Cyklotrasa Česká Kamenice – Benešov nad Ploučnicí

V roce 2022 pořízená vyhledávací studie analyzuje území, majetkové poměry a vhodnost umístění stezky ve třech variantách propojení, přičemž dvě varianty napojuje ve Staré Olešce a jednu variantu vede přímo z Kamenice na jih přes Huníkov.

Vyhledávací studie varianty srovnává dle komplexity přípravy a to jak finanční tak procesní, zejména s přihlédnutím k soukromým pozemkům v cestě a vybírá variantu červenou, tj. Trasu ze Staré Olešky směrem na jih. Mimo propojení obcí poskytuje spolu s připraveným projektem cyklostezky Česká Kamenice – Kamenický Šenov pomyslný okruh, což může být atraktivní pro lokální cykloturistiku.

Na vyhledávací studii nebylo v čase psaní koncepce (2024) navázáno studii proveditelnosti, či jiným rozpracováním dokumentace.

Singltrek Jehla

Projekt pracuje se sítí přírodě blízkých stezek v rámci lesů na severovýchod od centra České Kamenice. Projekt nemá potenciál nabízet dopravní obsluhu území, nicméně může být zajímavým atraktorem pro cykloturistiku.

Projekt navrhuje několik tras a jejich etapizaci a předběžnou cenovou náročnost stavby. Stezky nepodléhají stavebnímu povolení, jedná se pouze o úpravu terénu lesních cest.

PARTICIPATIVNÍ ANALÝZA ÚZEMÍ – WORKSHOP 10. 1. 2023



Průběh participativní analýzy území

V rámci přípravy a sběru dat pro analýzu území byl uspořádán workshop s přizvanými zástupci institucí a vedení města, které mají na cyklistickou dopravu v rámci České Kamenice (byť nepřímý) vliv. Zároveň se předpokládá, že tyto konkrétní instituce budou s dokumentem po jeho schválení pracovat a naplňovat jeho návrhovou část.

Projednávaná témata:

- Typologie cyklistů (kdo jezdí?)
- Zdroje a cíle (odkud a kam?)
- Poptávané směry a trasy (kudy?)
- Riziková místa a úseky
- Plánované rozvoje města
- Připravené a připravované projekty pro cyklo

V rámci workshopu byly společně s pracovní skupinou zodpovězeny otázky výše. Výstup z workshopu doplňuje analýzu v místech, kde chybí data a kde místní znalost pomáhá identifikovat problémy a výzvy v plánování cyklistické dopravy. Protokol z workshopu a konkrétní odpovědi na jednotlivé otázky jsou obsaženy v příloze 1. hlavním výstupem z workshopu je výkres stávajícího využití území přiložený na konci analytické části.

VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST

V analytické části byly prozkoumány dostupné mapové podklady, data o pohybu cyklistů, nehodách, parkovacích místech. Při místním šetření byly analyzovány stávající uliční prostranství a povrchy vozovek a cyklostezek ve vytížených trasách. Z analýzy vyplývá, že Česká Kamenice nedostatečně těží z potenciálních benefitů, které by pro území mohla přinášet cyklistická doprava.

V předchozích kapitolách byly analyzovány tři připravené projekty, které se přímo týkají cyklistické dopravy. Příprava stavby cyklostezky do Kamenického Šenova, vyhledávací studie spojení do Benešova n. Ploučnicí, a sportovně rekreační areál Singltrek Jehla. Projekty jsou v různé fázi připravenosti, nicméně všechny mají za cíl rozvoj cyklistické dopravy v řešeném území. V návrhové části bude prověřeno možné pokračování v projektech či jejich provázání.

Důležitým zdrojem informací byl workshop se zástupci radnice a dalších institucí. Výstupy z workshopu doplňují celistvý obraz města tam, kde data nejsou dostupná, či tam kde místní znalost situace pomáhá informovat návrh.

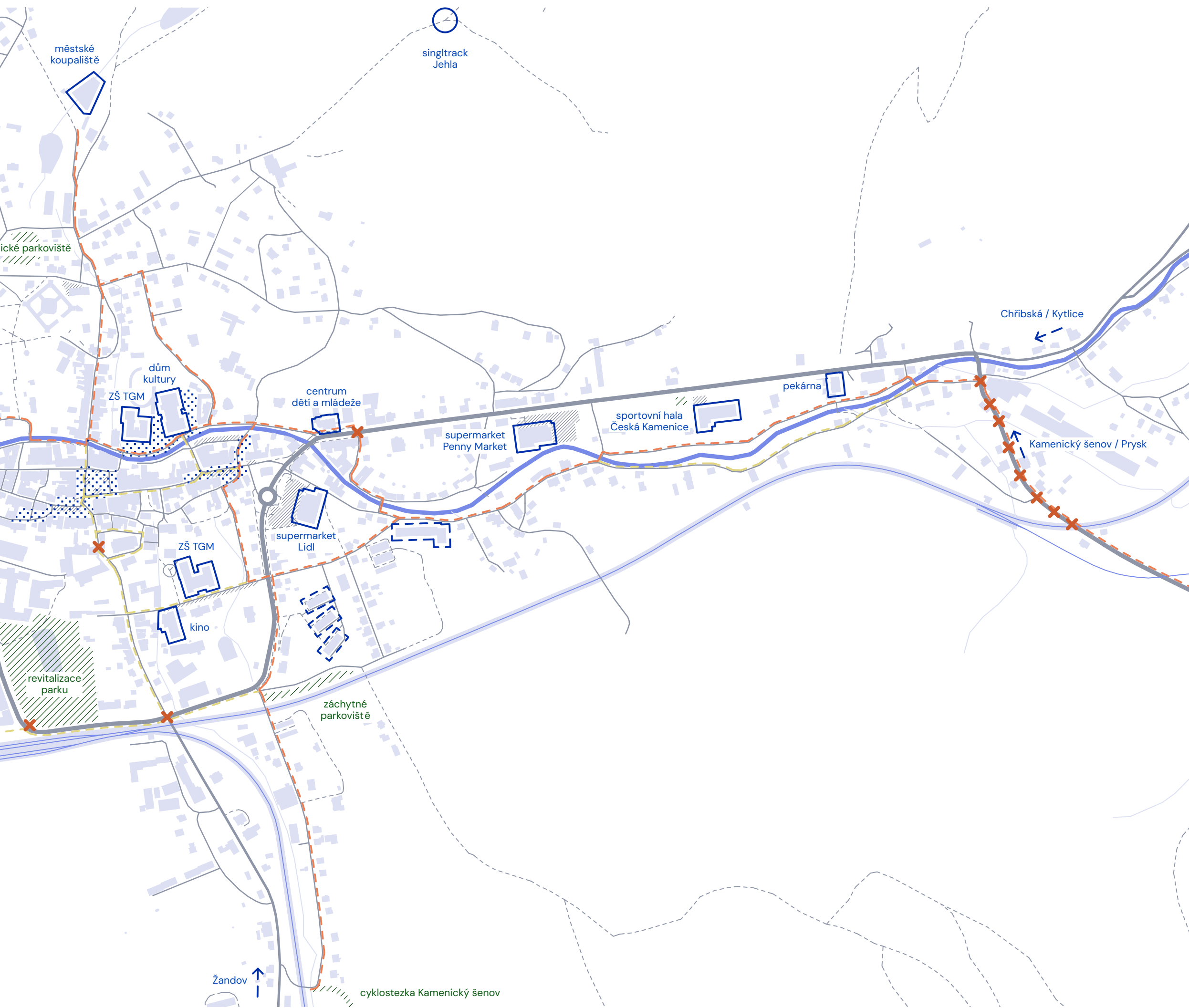
V následujících bodech jsou popsány zásadní potenciály a výzvy pro Českou Kamenici v oblasti cyklistické dopravy, vyplývající z předchozích kapitol.

Potenciál území

- Oživit, zatraktivnit a zkvalitnit veřejný prostor v centru města
- nahradit cesty dnes vykonávané automobilovou dopravou
- zpřístupnit služby a pracovní příležitosti širšímu okruhu obyvatel
- přilákat návštěvníky a turisty

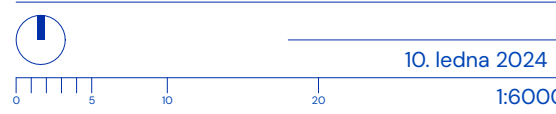
Výzvy

- Ochrana slabších účastníků provozu (dětí, důchodců)
- Propojení sídelních celků odděleně od hlavních silnic
- Doplnění parkování (krátkodobé i dlouhodobé)
- Edukace, propagace, motivace



LEGENDA

- Významné lokální cíle
- Významné lokální zdroje
- Významná veřejná prostranství
- ✕ Kolizní místa
- Plánovaný stavební rozvoj území
- Primárně využívané trasy
- Doplňková propojení



ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Česká Kamenice
 Koncepce cyklistické dopravy

Zadavatel • Město Česká Kamenice
 Zpracovatel • STUDIO BISTRO z.s.

Ing. Vojtěch Benedikt
 vojtech@studiobistro.cz

Ing. arch. Šimon Jiráček
 simon@studiobistro.cz

02 - Návrhová část

ÚVOD

Návrhová část staví na analytické části – navrhuje naplnění stanovených potenciálů a řeší pojmenované deficity. V úvodu návrhu je definována paleta uživatelů cyklistické sítě v České kamenici. Na základě znalosti cílových uživatelů je pak definováno šest principů, které provází jak návrh sítě pro cyklistickou dopravu, tak návrh detailu jednotlivých stezek. Mapová příloha v koncepci slouží jako vize cílového stavu, na kterou navazuje zásobník akcí, rozdělených dle priority, které budou postupně realizovány dle investičních možností města, případně dle dostupnosti dotačních titulů. Jednotlivé listy zásobníku akcí jsou ucelené a samostatně funkční.

DEFINICE UŽIVATELŮ

Spolu s pracovní skupinou byly definovány základní skupiny uživatelů cyklistické sítě v České kamenici. Každá skupina uživatelů může mít specifické požadavky a základní prioritní síť by tak měla vyhovovat všem typům uživatelů, být pro ně komfortní a bezpečná. Doplnková propojení mohou mít specifika, která vyhoví pouze některým uživatelům (např. Náročnější podélný profil).

- Dítě, student (mladší v doprovodu rodičů)
- Cykloturisté
- Místní obyvatelé (doprava do zaměstnání, na nákup, za rekreací)
- Sportovci (silniční a horská kola)
- Místní s dítětem na kole
- Cyklista s elektrokolem
- Dítě, či dospělý na koloběžce

PRINCIPY NÁVRHU

Následující kapitoly nastiňují obecné principy přístupu k navrhování cyklistické infrastruktury na území České Kamenice. Jedná se o šest tematických okruhů, které byly pojmenovány záměrně z pohledu budoucího uživatele.

01 Cyklotrasu mám vždy na dosah

02 V centru jezdím bez starostí

03 Víím kudy kam

04 Zaparkuji tam, kde potřebuji

05 Na kole jedu pod stromy a podél vody

06 Město mě aktivně podporuje

Každý z principů a projektů v zásobníku obsahuje modrý rámeček s konkrétními úkoly. Schválením této koncepce město deklaruje, že je připraveno aktivně pracovat na jejich naplnění.

PPRINCIP 01

CYKLOTRASU MÁM VŽDY NADOSAH



Zásadním a prvním principem podpory cyklistické dopravy v České Kamenici je dokončení kvalitní a přehledné sítě, na kterou se může každý uživatel spolehnout. Nejedná se jen o stavbu cyklostezek, ale i o úpravy stávajících cest tak, aby byly k lidem na kolech přívětivější. Umístění sítě zohledňuje obydlená místa katastrálního území i cíle cest zdejších obyvatel. Dostupnost pro všechny je výrazem toho, že na každém záleží.

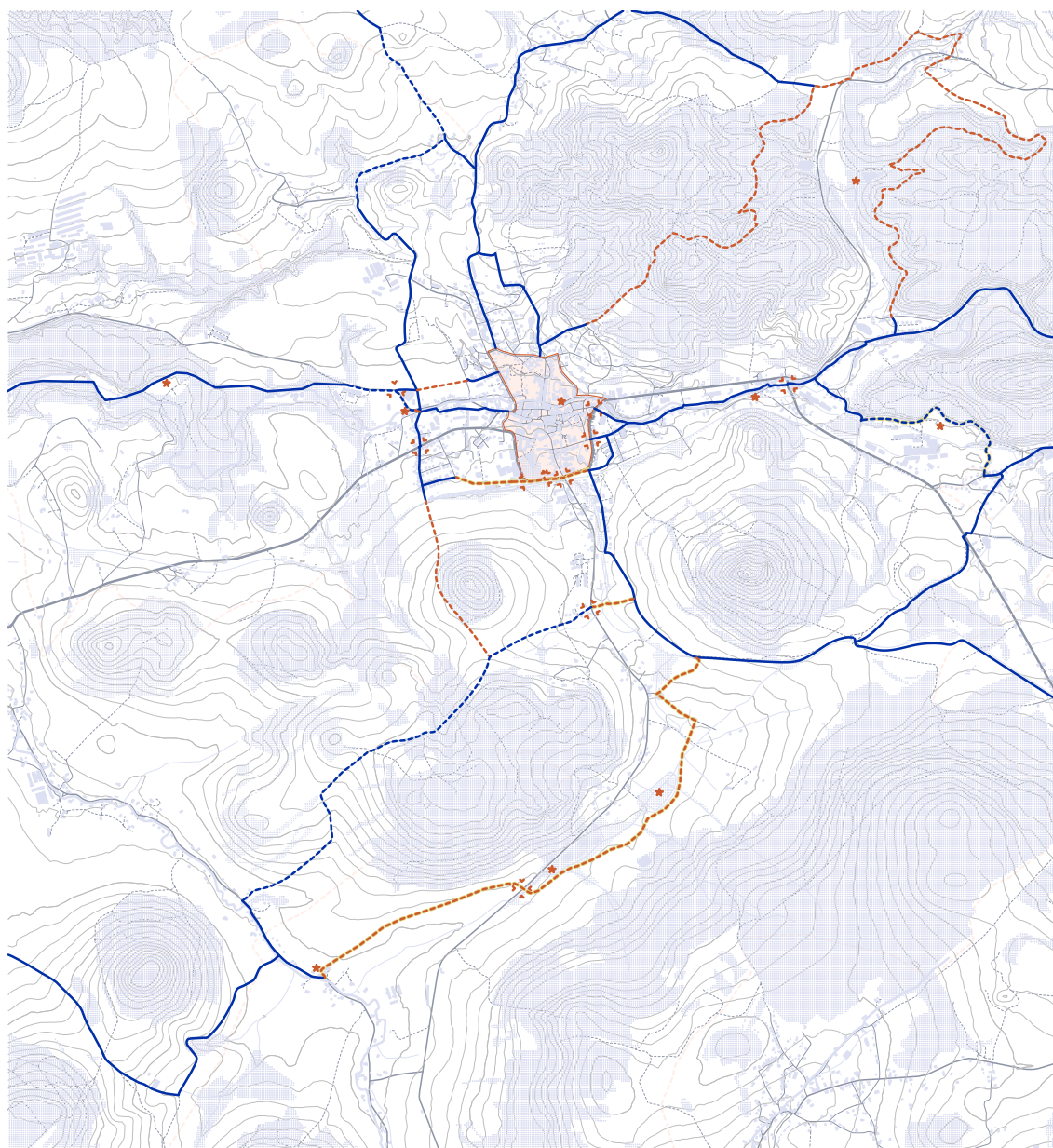
„Většina obyvatel České Kamenice má cyklotrasu do 300 m od domu.“

- Síť je dostupná pro většinu obyvatel, srozumitelná a přehledná vždy na dosah.
- Síť propojuje Českou Kamenici s okolními sídly. Propojuje významné zdroje a cíle v rámci města.
- Vedení tras respektuje terén Převýšení je faktor, který ovlivňuje návrh trasy, nicméně propojení obcí je navrženo i za cenu převýšení. Nástup elektrokol v cykloturistice i dopravě povede k využívání širšího spektra cest.
- Povrch na trasách vždy odpovídá jejich předpokládanému využití a charakteru místa.
- Síť cyklotras má vypracovaný plán pravidelné údržby a to i na zimní období.

Navržená síť tras má v rámci katastrálního území **celkovou délku 32,5 km**, přičemž nad rámec katastru obce přechází k nejbližšímu dalšímu sídelnímu celku. Síť je navržena jak na samostatných cyklostezkách, tak ve zklidněných ulicích města a stávajících polních a lesních cestách. Jednotlivé úseky jsou navrženy ke stavbě, rekonstrukci či ponechání ve stávajícím stavu v rámci \nearrow Mapové přílohy Návrh vedení cyklistických tras a zásobníku projektů.

Úkoly

- Zavedení sítě stezek do územního plánu.
- Postupná realizace sítě cyklotras dle zásobníku akcí.
- Zavedení sítě cyklostezek do plánu údržby.



LEGENDA

Řešené území = správní hranice

STÁVAJÍCÍ cyklotrasa

REKONSTRUKCE cyklotrasy

NOVÁ stavba cyklotrasy

PRIORITA k řešení

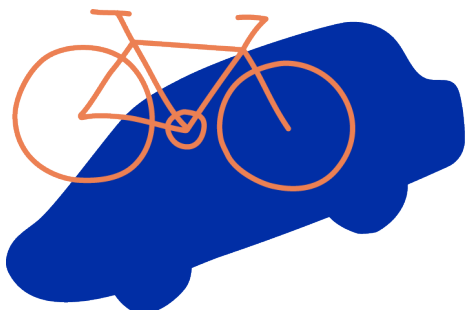
REKONSTRUKCE kolizního místa

MÍSTA s potenciálem obnovy

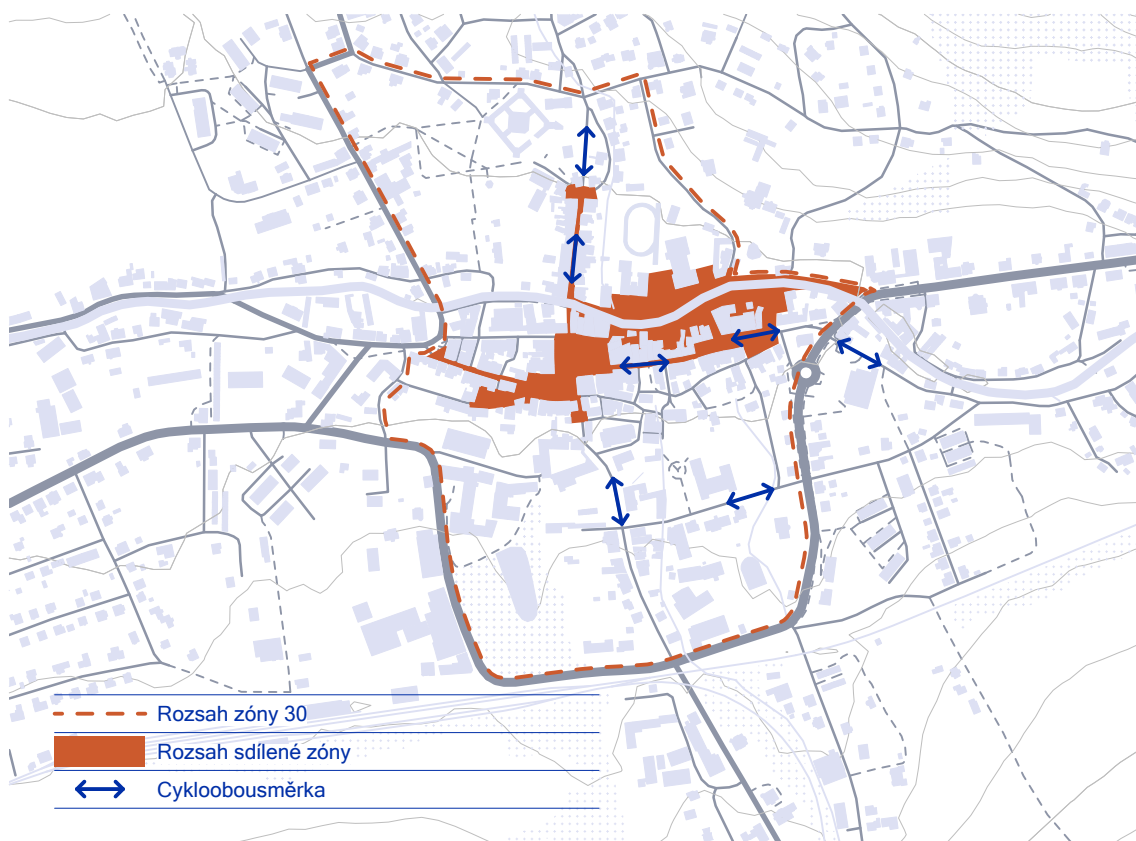
ZÓNA bezpečného režimu

PPRINCIP 02

V CENTRU JEZDÍM BEZ STAROSTÍ



V rámci centra města se nepředpokládá zavádění samostatných cyklostezek. Naopak centrum by mělo být pro všechny, sdílený prostor, ve kterém se dokážeme bezpečně a intuitivně pohybovat pěšky, na kole i autem. Centrum České Kamenice již tyto principy hájí a v rozsáhlé části historického území funguje de facto sdílený prostor, vydlážděný v jedné výškové úrovni. Tyto principy je navrženo dále rozvíjet a postupně centrum města a s tím spojený režim a kvalitu veřejného prostranství rozšiřovat.



- Snížená maximální rychlost
- Sdílení prostoru s chodci, případně i s auty
- Centrum je na kole všesměrně průjezdné
- Historická drobná žulová dlažba (8-10 cm) skládaná do kroužku se předpokládá ve všech ulicích sdíleného prostoru v centru města.
- Centrum bez zbytečných bariér
- Náměstí 28. Října je křižovatkou dálkových tras - cyklistické centrum města
- Instalace míst pro parkování kol ↗ *Princip 04*

CYKLOOBOUSMĚRKY, také jednosměrné komunikace s povoleným obousměrným provozem cyklistů jsou v souladu se zákonem 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ČSN a TP179. Označují se značkami IP4b a B2 s dodatkovými tabulkami E12a a b. Toto opatření nevyžaduje souvislé vodorovné značení ve formě cyklopruhu, nicméně je vhodné vodorovné značení zřizovat minimálně při vjezdu či výjezdu z ní. Dle výzkumu prováděného v cykloobousměrkách v Praze v období mezi lety 2007 a 2018⁶ nedochází při protisměrnému pohybu cyklistů ke snížení bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci. Cykloobousměrky se na klidnějších komunikacích zavádějí i tam, kde je šířka jízdního pruhu pouze 3 m. Při nízkých intenzitách se předpokládá zpomalení či zastavení vozidel a vzájemné pomalé míjení.

Cykloobousměrky jsou pro návrh zásadní v následujících ulicích: Nerudova, Janáčkova, Nám. 28 října, Havlíčkova, Lipová, Palackého, U Benaru



Typická ulice v centru města je řešena v jedné úrovni ve formě sdíleného prostoru. Různé druhy dlažby vyjadřují rámcové dělení.



Ve městě se nachází překážky, které lze okamžitě vyřešit odstraněním. Některé další bariéry jsou stavebního charakteru, přesto se dají odstranit drobným stavebním zásahem při rekonstrukci.

Úkoly

- Zavádění sdílené zóny v rozsahu dle koncepce
- Zavedení cykloobousměrek dle koncepce
- Snížení maximální povolené rychlosti
- Odstranění drobných bariér

PPRINCIP 03 VÍM KUDY KAM



Zatímco zkušenější místní vždy vědí, pro návštěvníky města, ale i pro občasné uživatele z řad obyvatel je vhodné dobře označit jednotlivé trasy a směry. Orientační dopravní značení pro cyklisty je standardizováno ve formě svíslého dopravního značení se směrovou šipkou ve žluté barvě. Na značce je zpravidla číslo trasy a dva cíle v daném směru. Jeden cíl je vždy významu regionálního a druhý zpravidla místního, vhodně nejbližšího rozcestí, ve kterém tyto místní cíle mizí a nahrazují se dalšími.

Osazování orientačního značení pro cyklisty je odpovědností příslušného silničního správního úřadu. Evidencí konkrétního vedení tras, umístění označnicků a volbu cílů na nich uvedených má však na starosti Klub českých turistů (KČT), který je k tomu pověřen Ministerstvem dopravy. KČT následně distribuuje prostorová data do mapových aplikací apod. Historicky bylo orientační značení osazováno v souladu s TP 108, nicméně tento předpis již není platný a náhradu nemá. Principy označování cílů a práce s orientačním značením jsou obsaženy v TP 179.



Národní síť cyklotras je rozdělena do tří kategorií dle významu:

- Dálkové trasy (jedno a dvouciferné)
- Regionální trasy (tříciferné)
- Místní trasy (čtyřciferné)

Speciální kategorií je takzvané terénní značení. To je provedeno přímo KČT na směrových šipkách na žlutém podkladu. Takové značení se zpravidla používá na trasách v těžko přístupném terénu (např. ↗ Úsek 10 a ↗ Úsek 12)

- Celá síť definovaná touto koncepcí by měla být osazena orientačním značením pro cyklisty
- V rámci řešeného území primárně směřovat k nám. 28. Října
- Doplňkové cíle dle seznamu významných cílů
↗ *Mapová příloha Analýza stávajícího využití území*
- Sdružování s ostatními prvky ve veřejném prostoru (veřejné osvětlení, jiné stávající či navržené sloupky)



Orientační značení pro cyklisty se zpravidla umisťuje na křižovatkách cyklotras. Značení je vhodné sdružovat s dalšími již existujícími sloupky, značkami či například sloupy veřejného osvětlení.



Nácestné značení lze provést v malém formátu pro ujištění o správném směřování cyklistů. Znovu je vhodné využít stávající infrastruktury.



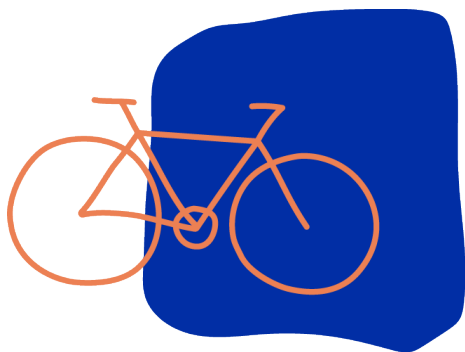
Cykloturistické trasy jsou značeny tzv. terénním značením podobně jako peší turistické trasy, přičemž rozpoznatelné jsou podle barevného podkladu. Zpravidla se používá na trasách v těžko přístupném terénu.

Úkoly

- Ve spolupráci s KČT rozšířit evidovanou síť cyklotras o již existující místní trasy v souladu s touto koncepcí.
- Požádat příslušný silniční správní úřad o osazení dopravního značení dle evidence KČT.

PPRINCIP 04

ZAPARKUJI TAM, KDE POTŘEBUJI



Zásadní součástí infrastruktury pro podporu jízdy na kole ve městě je možnost kolo zaparkovat. Nabídka možností pro odložení kola musí vždy odpovídat místu a účelu. Obyvatelé i návštěvníci by měli mít možnost své kolo odstavit i při rychlé návštěvě úřadu nebo obchodu, ale i kolo odstavit na delší dobu při pobytu na koupališti, odjezdu vlakem mimo město, nebo v rezidenční zástavbě, kde není možné či praktické kolo parkovat uvnitř. Všechna parkoviště ve veřejném prostoru musí být na viditelném místě, blízko k cíli, osvětlena veřejným osvětlením a případně i hlídána kamerovým systémem.

KRÁTKODOBÉ PARKOVÁNÍ by mělo být umísťováno v rámci rekonstrukcí veřejných prostranství v blízkosti obchodů, veřejných institucí, restaurací a dalších potenciálních cílů. Na veřejných pozemcích se předpokládá aktivita města k jejich umístění, nicméně je vhodné o umístění stojanů jednat i se soukromými subjekty na jejich vlastních pozemcích.

Nejvhodnější je využití jednoduché trubky ve tvaru obráceného U, či podobného tvaru stojanu s betonovým základem. K takovému stojanu je možné připoutat rám kola, ne jen přední či zadní kolo. Typ prvku by měl být v rámci města až na specifické výjimky jednotný. Stání lze umísťovat jak v prostoru chodníku, tak za určitých situací i v prostoru vozovky. Rozměry takového stání jsou definované v TP 179.

DLOUHODOBÉ PARKOVÁNÍ může vytvářet strach z odcizení kola může být jednou z hlavních bariér jeho používání jako běžného dopravního prostředku. U institucí a cílů jako jsou například koupaliště nebo nádraží je vhodné umísťovat samoobslužné boxy na kola. Projekty novostaveb ve městě by měly zahrnovat prostor kolárny, který by byl krytý, uzamykatelný a vhodně součástí samotné budovy. Ke stávajícím školským zařízením je žádoucí přidávat uzamykatelné exteriérové kolárny, nicméně je vhodné zajistit kvalitní architektonické provedení detailu.

PARKOVÁNÍ S NABÍJENÍM je specifickým typem parkování. Podíl elektrol bude dle zahraničních trendů s největší pravděpodobností stoupat i u nás, nicméně vzhledem k běžnému dojezdu mezi 50 a 100 km je jejich nabíjení je zásadní pouze při delších trasách. Nabíjecí body je vhodné spojit s přílehlou institucí a to jak veřejnou, tak případně i soukromou. V současnosti je nabíjení elektrol možné u infocentra na náměstí Míru a v areálu koupaliště, tedy v místech, kde se předpokládá delší zdržení cykloturistů. Další vhodná lokalita pro nabíjení může být náměstí 28. Října kde je například možné o správě takového zařízení jednat se soukromým provozovatelem restaurace.



Stojany na kola v prostoru chodníku ^



Uzavíratelné rezidenční parkování ^



Stojany v parkovacím pásu ^



Uzavíratelné veřejné parkování ^



Mobilní stojan ^



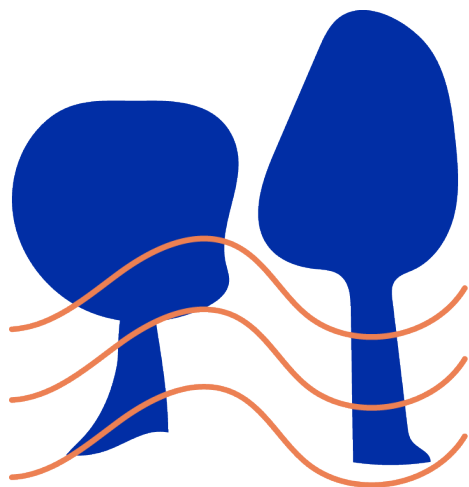
Kapacitní veřejné parkování ^

Úkoly

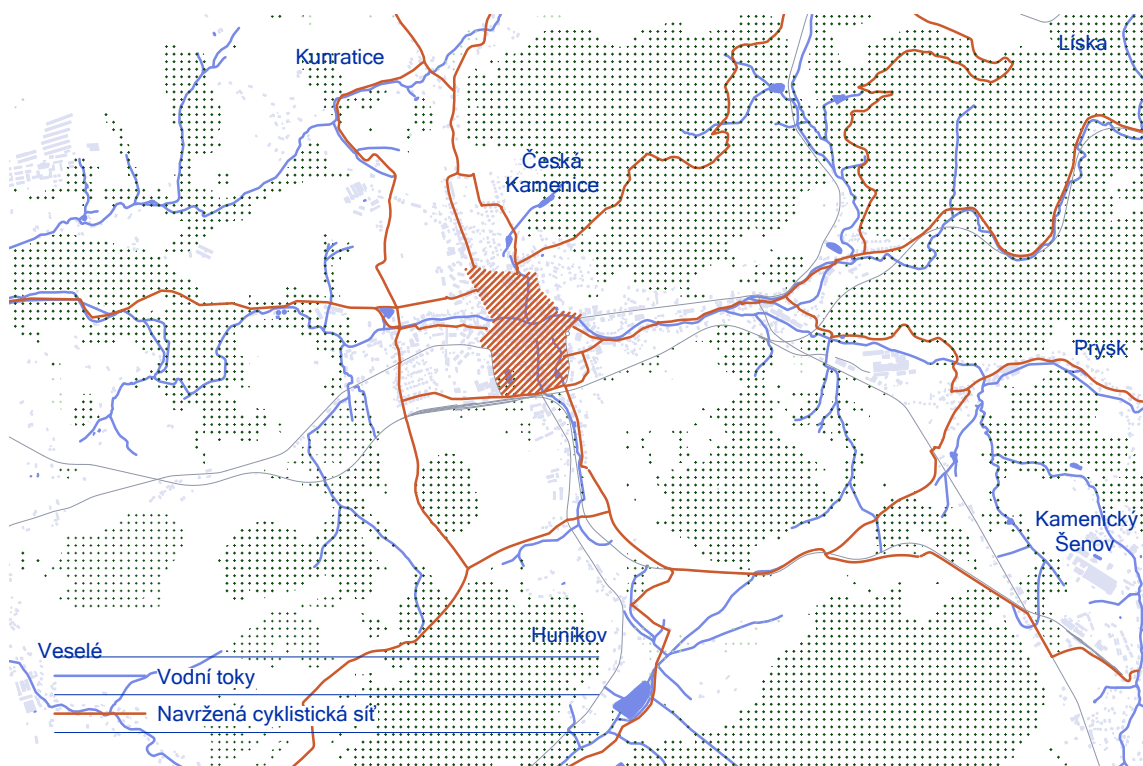
- Doplnění stojanů na kola pro krátkodobé stání u všech veřejných institucí
↗ Mapová příloha Analýza stávajícího využití území.
- Doplnění parkovacích stání do připravovaných projektů města.
- Zjištění poptávky po dlouhodobém parkování kol ve veřejném prostoru v rámci sídliště a následný pilotní projekt sdílené úložny kol.
- Jednání se školami o umístění či úpravě parkování pro kola i koloběžky
- Spolupráce se SŽ na zřízení cykloboxů v prostoru nádraží.

PPRINCIP 05

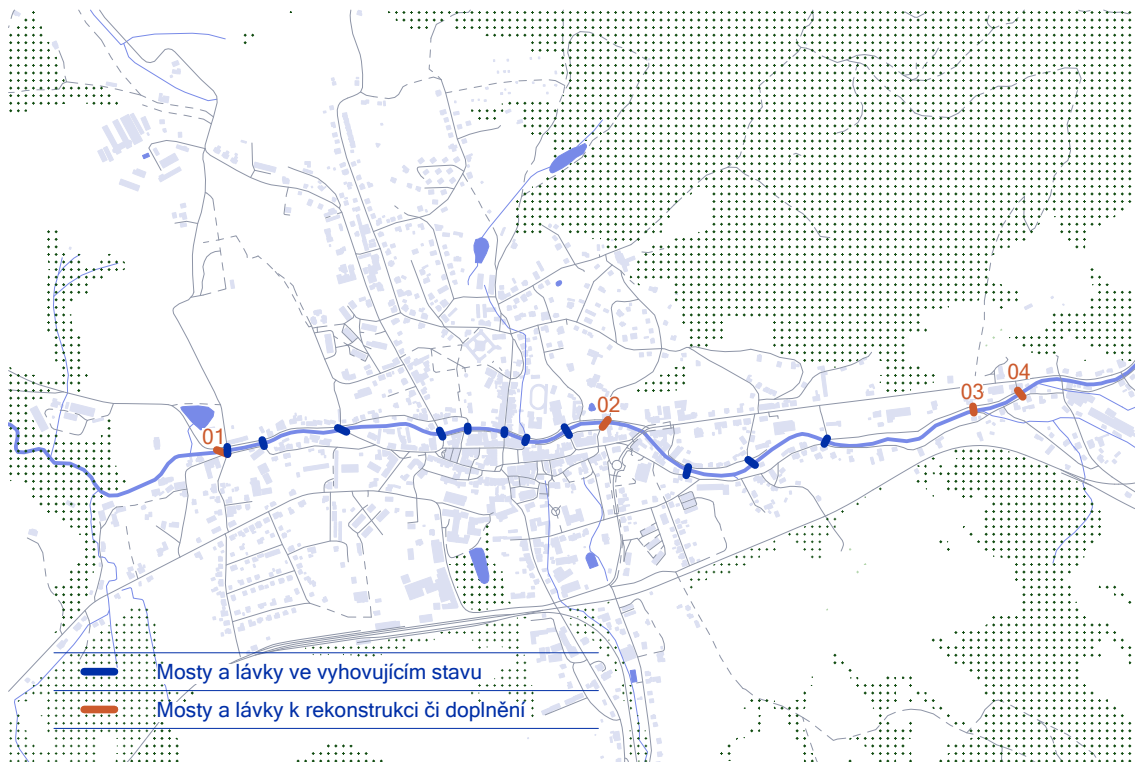
NA KOLE JEDU POD STROMY A PODÉL VODY



Infrastruktura pro cyklistickou dopravu je ve své podstatě nedílnou součástí zelené, respektive modrozelené infrastruktury (MZI) města. Je vhodné, aby každý návrh trasy nejen doplňoval ale přímo podněcoval rozvoj zeleně na území města a využíval naplno potenciál vody. Podél vodních toků je zpravidla nejvýhodnější podélný sklon a strom uživatele ochrání před přímým sluncem i před deštěm. I proto navrhovaná síť cyklotras v tomto dokumentu propojuje několik vodních toků a ploch, a navrhuje je v rámci rozvoje cyklistiky revitalizovat a vytěžit tak z této synergie maximum.



- Stavby pro cyklistickou dopravu nejsou jen dopravní stavbou, ale součástí modrozelené infrastruktury města
- Vodní toky/plochy a jejich obnova jako součást dotváření sítě
- Řeka je přirozenou orientační osou města
- Rekreační potenciál vody a zeleně je v synergii s cyklistickou dopravou



LÁVKY PŘES ŘEKU VE MĚSTĚ jsou v rámci návrhu tras doporučenou výhledovou úpravou a doplněním některých stávajících přemostění řeky Kamenice.

LÁVKA 01 je nově navržená vedle předprostoru fotbalového hřiště ↗ Místo 03

LÁVKA 02 je stávající lávkou vhodnou k rozšíření

LÁVKA 03 je stávající lávkou vhodnou doplnit o bezbariérový přístup

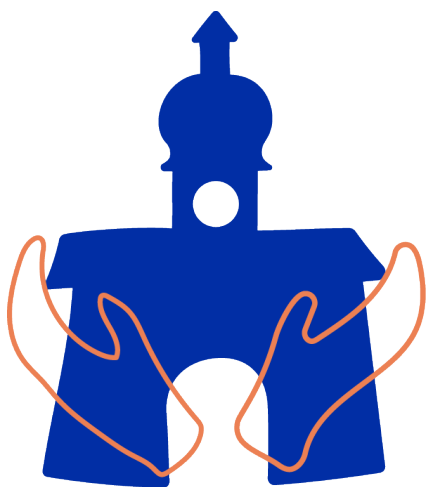
LÁVKA 04 je stávající lávkou vhodnou k rozšíření a výškové úpravě najezdů

Úkoly

- Město pořídí strategii modrozelené infrastruktury.
- Město připraví pasport stávajících lávek a mostů přes řeku Kamenici a další vodní toky v souvislosti s cyklistickou sítí a plošnou prostupností širšího centra města a studii na jejich výhledovou rekonstrukci.
- V rámci projektů cyklistické infrastruktury bude vždy kladen důraz na modrozelenou infrastrukturu.

PPRINCIP 06

MĚSTO MĚ AKTIVNĚ PODPORUJE



Poslední, ale v neposlední řadě důležitým principem je nastavení správné podpory cyklistické dopravy ze strany radnice směrem k obyvatelům a návštěvníkům. Město bude komunikovat výhody cyklistické dopravy obsažené v tomto dokumentu (str. 6, bude své občany informovat o nových záměrech a vysvětlovat změny v dopravním režimu. Radnice bude podporovat žáky a studenty škol v jízdě na kole, bude je učit proč a jak se na kole po městě jezdí. A protože příklady táhnou, bude radnice ukazovat, že se na kole po městě jezdit dá.

NABÍDKA SDÍLENÝCH KOL, tzv. *bikesharing* dává místním i návštěvníkům možnost vyzkoušet si alternativní způsob dopravy, přičemž eliminuje některé ze zásadních bariér – pořizovací náklady a strach z odcizení kola. Několik obdobně velkých měst v České republice již služby *bikesharingu* využívá či historicky využívalo. Například v Mnichově hradišti (počet obyv. 8 710) funguje *bikesharing* v množství přibližně 50 kol. Obyvatelé města mají k dispozici 15 minut jízdy zdarma.

Existuje několik možností jak *bikesharing* ve městě implementovat:

- *Free floating* – kolo lze vypůjčit a vrátit kdekoliv v rámci nastavené zóny
- *Dokovací stanice* – kola mají vlastní stojany v konkrétních místech
- *Virtuální stanice* – kola lze vypůjčit a vrátit na určených místech bez stojanů

Zkušenosti z českých měst ukazují, že systém s virtuálními stanicemi má nejlepší poměr náročnosti implementace a efektu, přičemž z většiny eliminuje problémy s nevhodně zaparkovanými koly v ulicích.

Bikesharing elektrických kol je v českých městech výjimečnou záležitostí, zejména vzhledem k ceně provozování takového systému a nutnosti budování dobíjecí infrastruktury.

- Konzistentní komunikace výhod cyklistické dopravy směrem k veřejnosti.
- Obyvatelé i návštěvníci musí chápat, že radnice tento druh dopravy podporuje.
- Obyvatelé budou informováni o tom, kudy a jak se po městě na kole dopravovat.
- Město umožní vyzkoušení městské cyklodopravy v rámci *Bikesharingu*.
- Město bude od obyvatel sbírat zpětnou vazbu.
- Radnice půjde příkladem.



„Moje kolo“

Ve Vídni radnice komunikuje, že kolo je běžný dopravní prostředek. Vyobrazuje na něm obyčejné lidi, kteří si jednoduše užívají pocit z jízdy na kole. Lidé jsou zpravidla v civilním oblečení a bez přilby.



„Takk for at du sykler“

Děkujeme že jezdíte na kole, říká jednoduše vodorovné značení na cyklostezce. Kodaňská radnice tím symbolicky vyjadřuje podporu svým obyvatelům, kteří vymění kolo za auto.



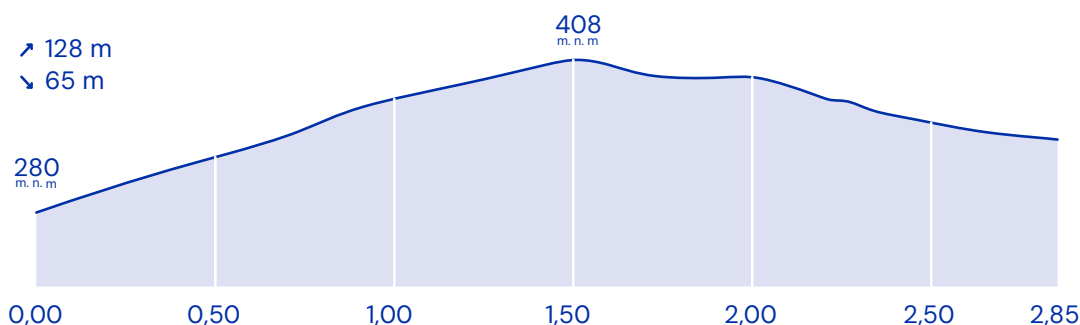
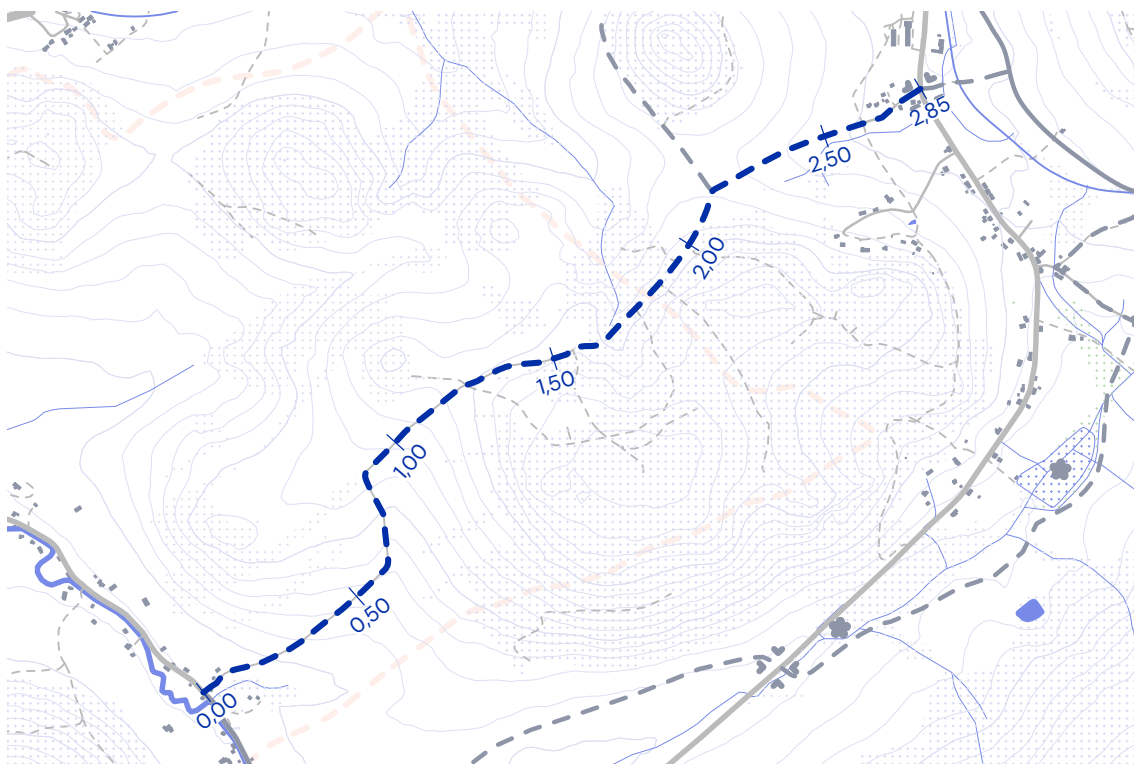
„Kolik nás je?“

Znovu příklad z Kodaně, kde sčítání dní a ročních průjezdů cyklistů motivuje obyvatele k jízdě i v nepřízní počasí.

Úkoly

- V rámci marketingové strategie města bude definován způsob komunikace cyklistické dopravy a cykloturismu směrem k veřejnosti.
- Bude nastaven způsob sběru zpětné vazby ze strany veřejnosti, například formou pravidelných dotazníkových šetření.
- Město nastaví podzimní diskuzi tématu v rámci akce Evropského týdne mobility s důrazem na školy. Na jaře je vhodnou podporou dotovaný servis kol.
- Radnice bude aktivně podporovat účast v akci Do práce na kole u městských institucí a zaměstnavatelů.
- Radnice vypíše výběrové řízení na provozovatele bikesharingu pro roční pilotní program.

ÚSEK 01 – KERHARTICE – HUNÍKOV, PŘES SAMOTY



Stávající asfaltová cesta spojující Kerhartice s Huníkovem. Již v současnosti využitelná pro cyklistickou dopravu, vzhledem k náročnějšímu stoupání a nekvalitnímu povrchu zejména pro rekreační cykloturistiku. Při současné realizaci **Úseku 09** a **Křížení 06** vytvoří bezpečné propojení Kerhartic se stezkou do Kamenického Šenova a centra České Kamenice.

- Stávající využívané propojení.
- Náročnější výškový profil.
- Možná návaznost na cyklostezku do Kamenického Šenova.

Úkol

- Dopravní značení ve spolupráci s KČT, výhledově rekonstrukce



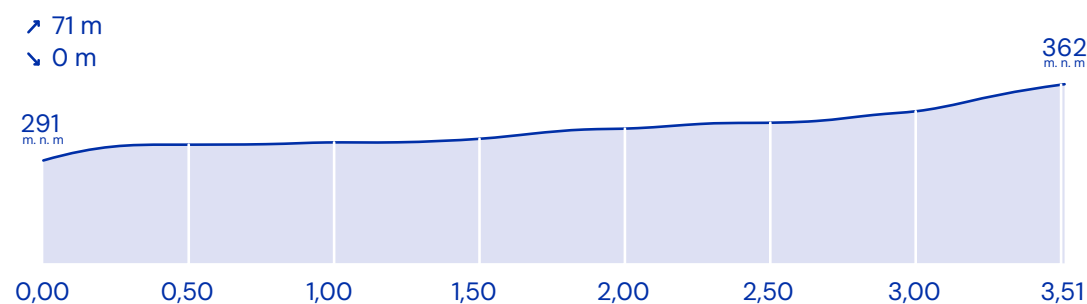
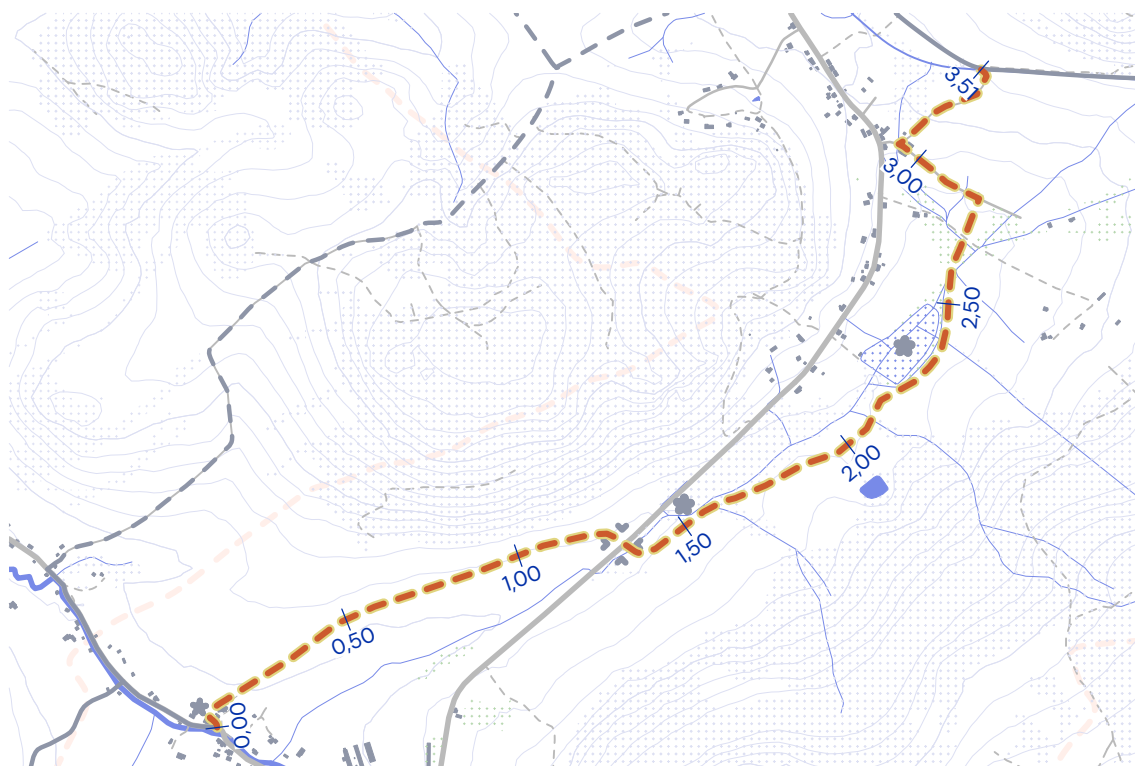
Stávající asfaltový povrch ^

~ Místo křížení s historickou cestou



ÚSEK 02 – KERHARTICE – HUNÍKOV, PODÉL RYBNÍKA

PRIORITA



Nově navrhovaná cyklotrasa spojující kostel v Kerharticích s Huníkovem po trase zaniklé historické cesty. Na trase se nachází specifická místa zájmu. Záměr ve velice příznivém profilu propojí sídelní celky a zpřístupní místa s rekreačním a kulturním potenciálem ↗Místa 02,04 a 06 V rámci stavby trasy je nutné zbudovat bezpečné křížení se silnicí č. 263 ↗ Křížení 03. Sezka je doporučena se zpevněným povrchem, doplněná zelení.

Zatímco velká část pozemků je ve vlastnictví města, či lesů ČR, část pozemků kolem kapličky a cesta na severní straně jsou v soukromých rukou.

- Příznivý profil, propojení cyklostezky do Kamenického Šenova na Kerhartice
- Vysoký rekreační a kulturní potenciál trasy.
- Z velké části na veřejných pozemcích.

Úkol

- Příprava dopravní a krajinářské studie, jednání s vlastníky pozemků

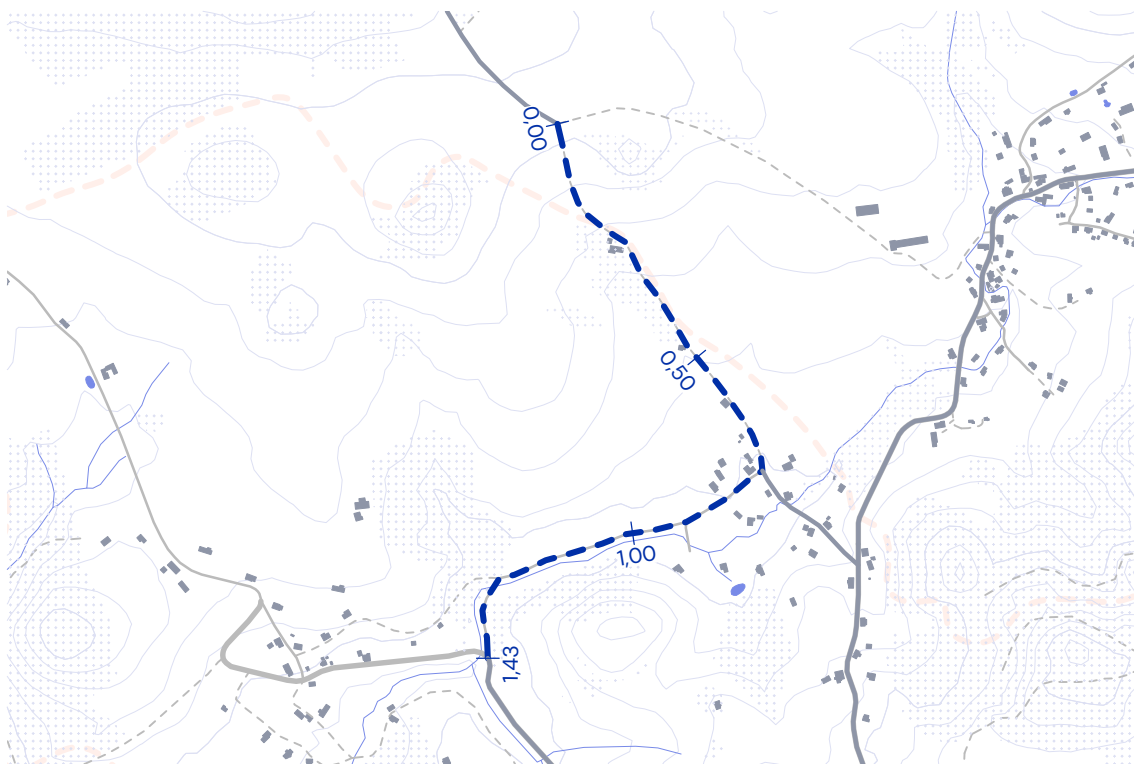


Trasa historické cesty, výhled na kostelní věž ^

~ Stávající soukromá komunikace

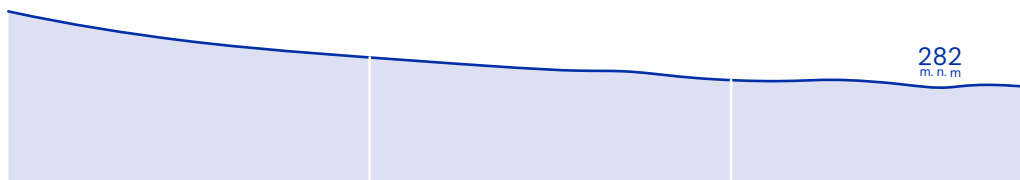


ÚSEK 03 – PEKELSKÝ DŮL



↗ 0 m
↘ 71 m

353
m. n. m



0,00

0,50

1,00

1,41

O úseku lze uvažovat jako o alternativním vedení dálkové trasy 21, či o doplňkovém propojení přes Pekelský důl směrem na Hřbitov a dále na Rabštejn. Trasa je vedena po cestě podél Bílého potoka zajímavým přírodním prostředím. Podélný profil je příznivý, cesta dostatečně široká a již ve stávajícím stavu sjízdná pro horská kola. Po drobných rekonstrukcích může sloužit jako velice kvalitní severojižní propojení územím.

- Alternativní propojení údolím podél Bílého potoka.
- Stávající cesta již využitelná, vhodná rekonstrukce nejhorších částí povrchů

Úkol

- Zařazení trasy do programu rekonstrukcí komunikací, jednání s KČT o značení místní cyklotrasy

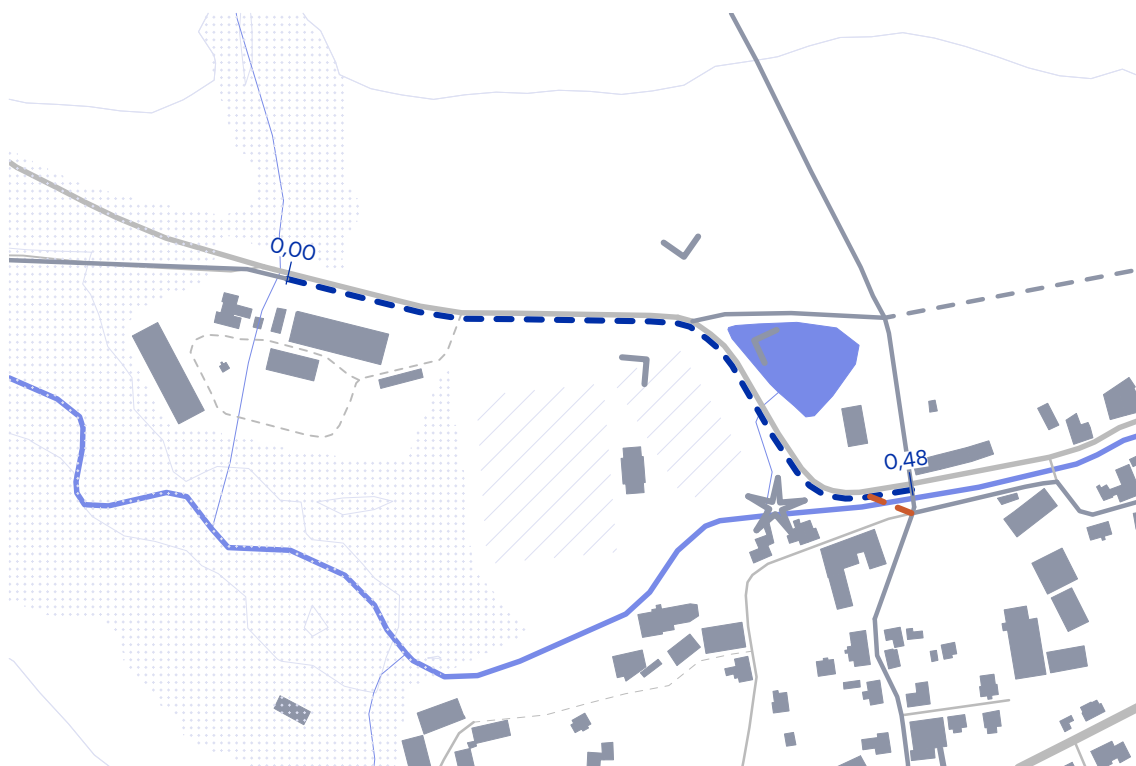


Stávající cesta podél Bílého potoka ^

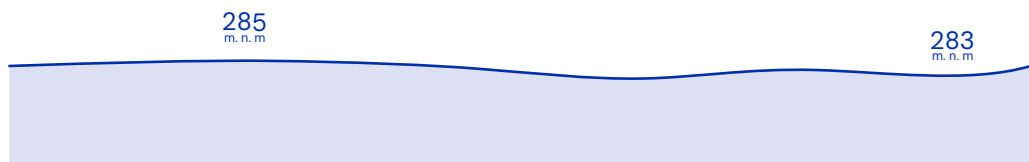
~ Křižovatka na jižním konci úseku



ÚSEK 04 – U FOTBALOVÉHO HŘIŠTĚ



↗ 0 m
↘ 2 m



0,00

0,48

Nezpevněná štěrková cesta podél fotbalového hřiště je již dnes využitelná pro jízdu na kole. Doporučuje se v rámci rekonstrukce zpevnit a rozšířit na dostatečnou šířku k vyhnutí dvou protijedoucích cyklistů. V rámci akce je vhodné koordinovat revitalizaci předprostoru hřiště ↗ *Místo 03* a návaznost na ul. Hřbitovní ↗ *Křížení 01*. V jižní části úseku by bylo vhodné doplněním lávky pro pěší a cyklisty usnadnit přístup k fotbalovému hřišti a propojit úsek s levým břehem řeky Kamenice u připravovaného projektu Kodus.

- Rozšíření a zpevnění stávající cesty.
- Realizace návazností na další úseky a revitalizaci vstupu na fotbalové hřiště.

Úkol

- Pořízení dopravní a architektonické/krajinářské studie proveditelnosti na úsek a jeho návaznosti

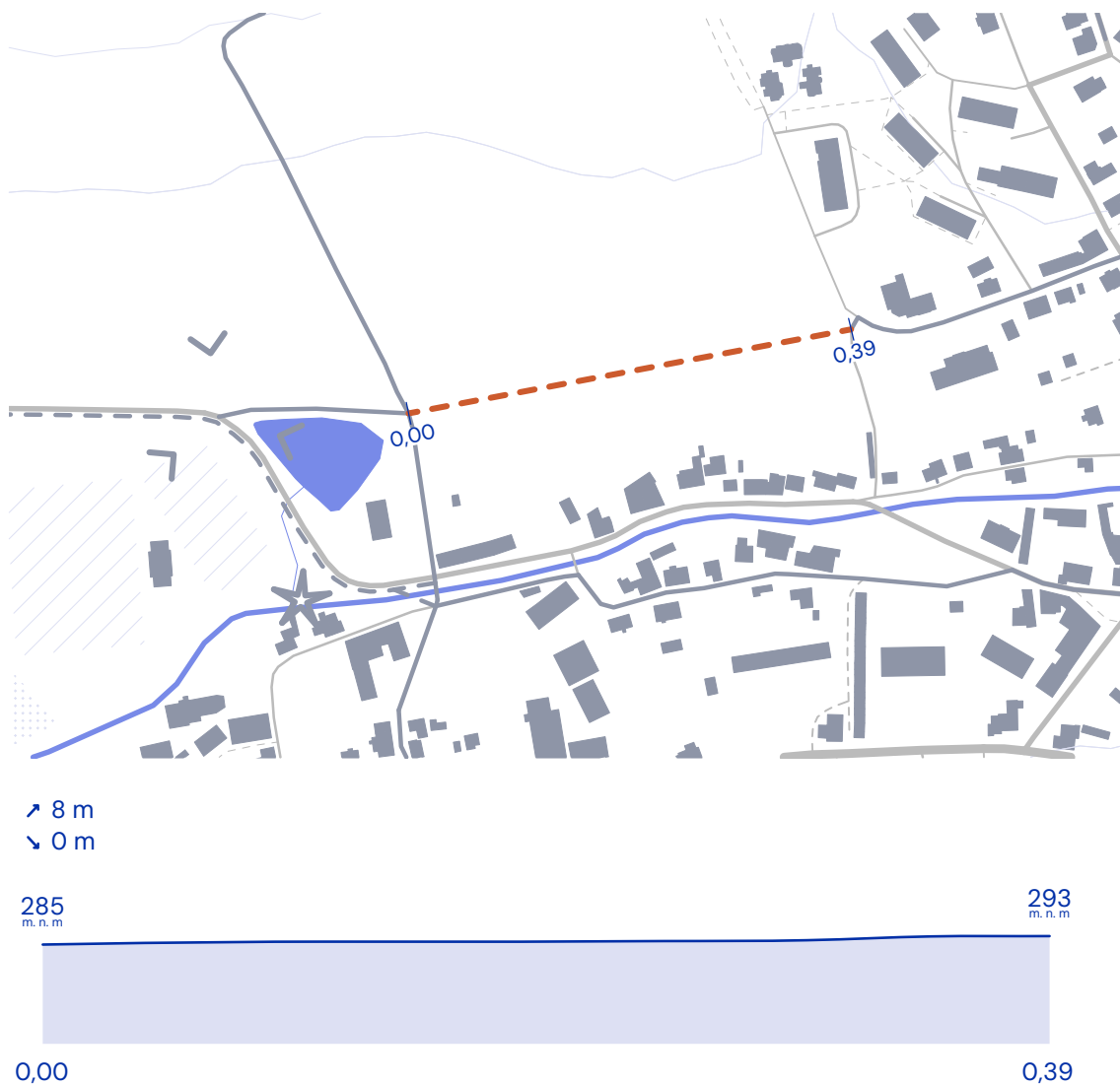


Stávající stezka podél fotbalového hřiště ^

~ Stávající přístup k fotbalovému hřišti



ÚSEK 05 – TYRŠOVA LIDICKÁ



V současnosti neprostupná zelená plocha, která je vyčleněna na budoucí rozvoj rezidenční zástavby. Je zásadní v projektu developmentu uvažovat s východozápadní osou, která bude preferovat pěší a cyklistickou dopravu přibližně ve stopě Úseku 05. V současné chvíli není jasný harmonogram zástavby území a proto je vhodné v předstihu cestu zpřístupnit a to i formou redukce zeleně a zřízení nezpevněné cesty pro pěší a cyklisty. Pozemky jsou ve vlastnictví města. S realizací úseku by měla souviset i realizace ↗ Křižení 01.

- Chybějící propojení v území.
- Možnost zřídit předstihový projekt ve formě nezpevněné cesty.

Úkol

- Pořízení studie proveditelnosti za účelem zajištění prostupnosti území

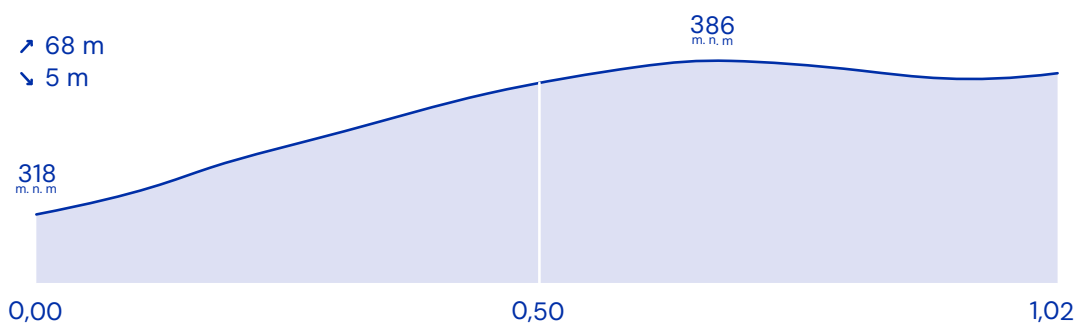
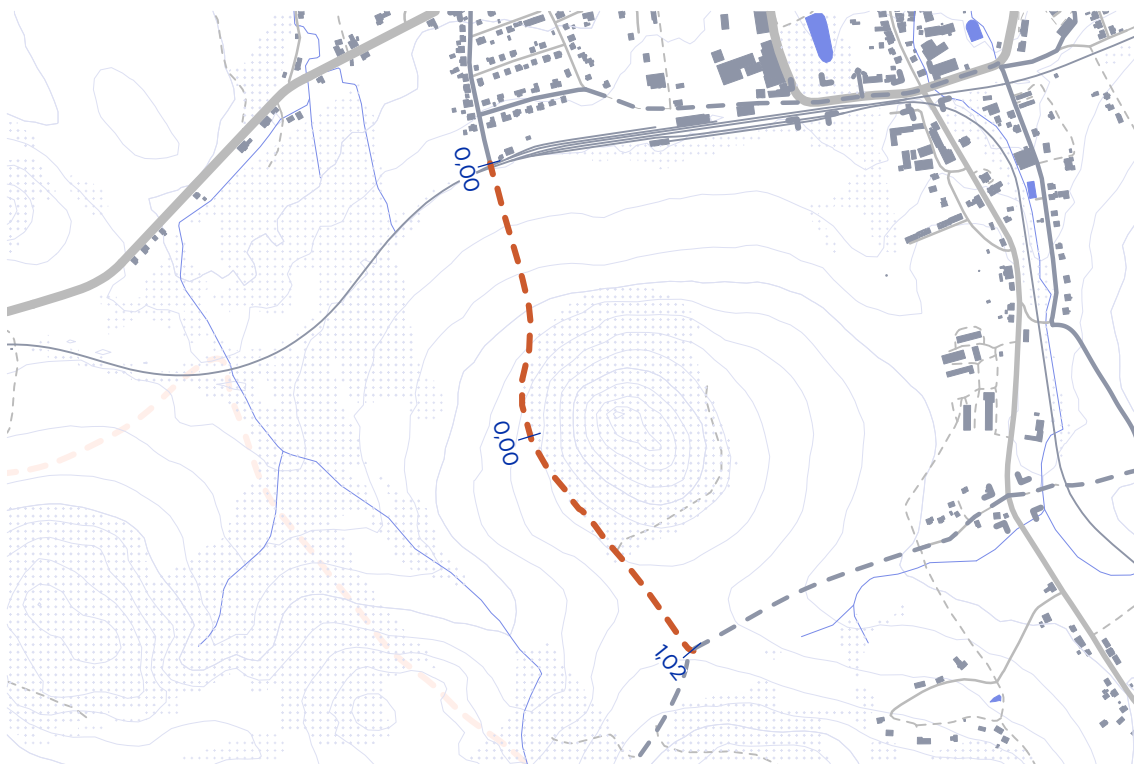


Stávající cesta podél rybníka ^

~ Hustá vegetace v trase úseku



ÚSEK 06 – JIRÁSKOVA – SEDLO



Doplňkové propojení s náročnějším výškovým profilem. Navazuje oblast nádraží směrem na jih bez nutnosti střetu s intenzivní automobilovou dopravou. Zároveň doplňuje severojižní propojení na západní straně města a dotváří možný malý rekreační okruh. Doporučuje se zpevněný povrch doplněný zelení. Úsek je veden po pozemcích ve vlastnictví města.

- Doplňkový úsek k dotvoření sítě a okruhu kolem města.
- Využívá městské pozemky staré cesty.
- Problematický přejezd přes železniční trať.

Úkol

- Pořízení dopravní a krajinářské studie na propojení v území, projednání se SŽ a vlastníky okolních zemědělských pozemků



Pohled na historickou cestu podél sedla ^

~ Problematický železniční přejezd



ÚSEK 07 – SADOVÁ – NÁDRAŽÍ

PRIORITA



↗ 14 m

↘ 0 m

306
m. n. m

320
m. n. m

0,00

0,32

V úseku vede stezka pro pěší s povrchem v horším stavu. Propojení je zajímavé pro dojezd k nádraží ze západní části města, napojení na fotbalové hřiště a Rabštejn. V úseku vznikla studie pro rozšíření a zpevnění stezky pro nouzový průjezd IZS při rekonstrukci silnice I/13, po drobných úpravách značení by projekt měl vyhovovat i společnému provozu pěších a cyklistů.

- Zpevnění a rozšíření stávající stezky.
- Využití existující studie.

Úkol

- Úprava stávající studie pro provoz pěších a cyklistů a realizace



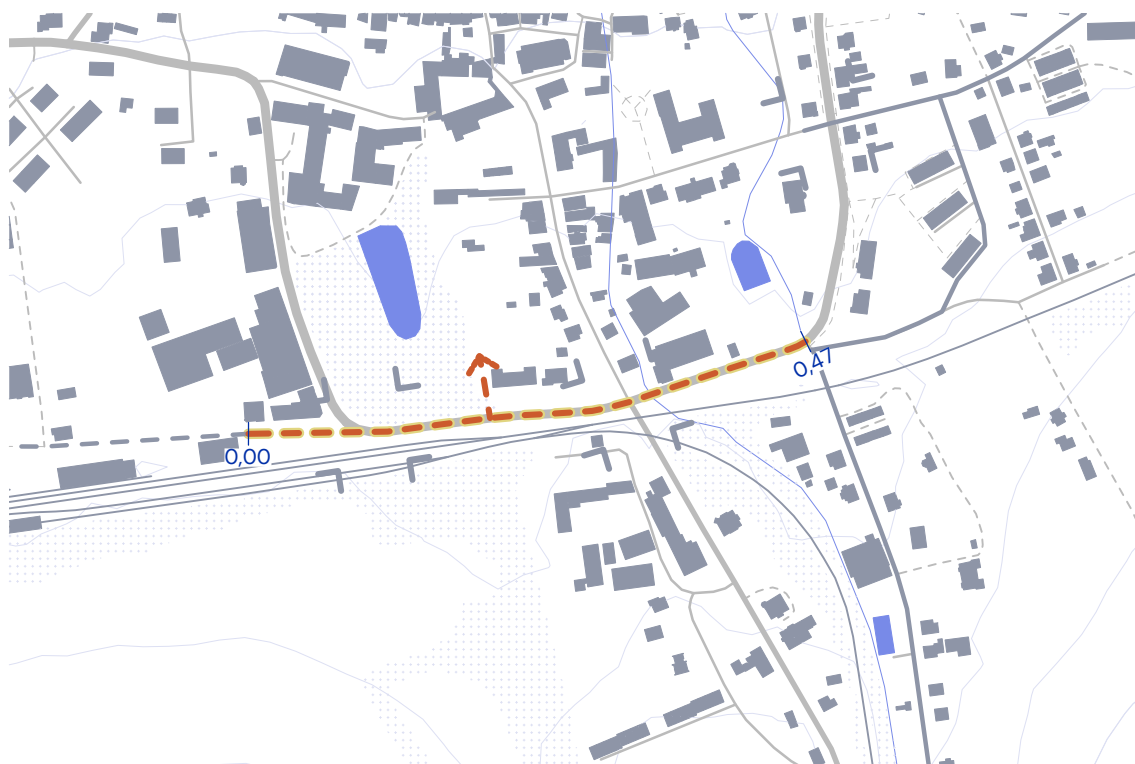
Stávající stezka směr Nádraží ^

~ Stávající stezka směr Sadová



ÚSEK 08- NÁDRAŽÍ – JATEČNÍ

PRIORITA



↗ 0 m
↘ 7 m

320
m. n. m

312
m. n. m

0,00

0,47

Stávající propojení nádraží s centrem města není vyhovující. Zásadní bariéru tvoří silnice I/13. V délce úseku se doporučuje rozšíření chodníkové plochy a legalizace pohybu cyklistů v rámci chodníku. Důležitým aktérem bude ČD a. s. jakožto vlastník přilehlého pozemku dráhy. Vzhledem k důležitosti místa je doporučena kombinovaná architektonická, krajinářská a dopravní studie, která zahrne nejen **Úsek 08**, **Křížení 04 a 05** ale i revitalizaci parku u pivovaru, jeho prostupu směrem do centra a předprostoru nádraží.

- Prioritní úsek pro spojení nádraží se stezkou do Kamenického Šenova.
- Spolupráce s ČD a. s. na rekonstrukci chodníkových ploch.
- Spolupráce s ŘSD na zřízení dodatečné příčné prostupnosti přes ul. Nádražní.

Úkol

- Architektonická a krajinářská soutěž na revitalizaci parku, předprostoru nádraží a návazností



Stávající úzký chodník směr nádraží ^

~ Stávající úzký chodník směr Jateční



ÚSEK 09 – LIPOVÁ – STEZKA DO KAM. ŠENOVA

PRIORITA



↗ 9 m

↘ 0 m

340
m. n. m

349
m. n. m

0,00

0,25

Realizace krátkého propojení zásadním způsobem zkvalitní síť propojení pro cyklistickou dopravu ve směrech Kamenický Šenov – Česká Kamenice – Kerhartice – Markvartice. Jedná se o historickou cestu, částečně používanou a přejezd přes železnici. Doporučuje se zpevněný povrch a charakter podobný stezce do Kamenického Šenova, na kterou se úsek napojuje. V souvislosti s úsekem je nutné řešit **Křížení 06**. Zásadní dotčené pozemky jsou v soukromém vlastnictví subjektů Farma Huníkov s.r.o. a Římskokatolická farnost – děkanství Česká Kamenice.

- Zásadní propojení dotvoří kvalitní síť pro cyklistickou dopravu.
- Vytvoření alternativy k jízdě po ul. Lipové.
- pořízení studie proveditelnosti a jednání s vlastníky pozemků a SŽ.

Úkol

- Pořízení studie proveditelnosti a jednání s vlastníky pozemků a SŽ

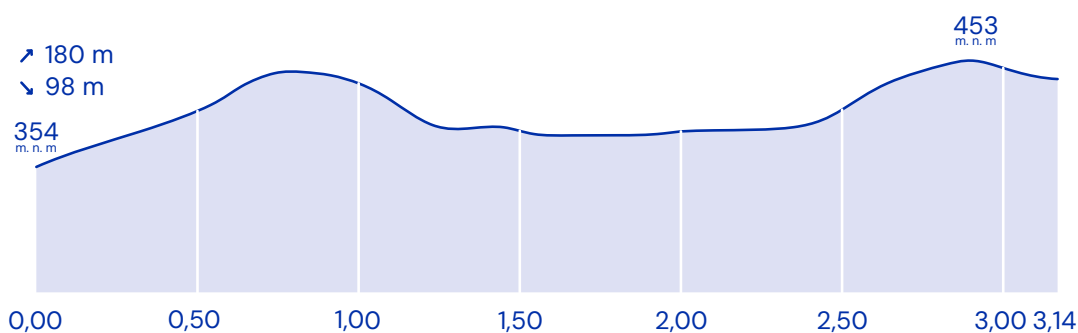
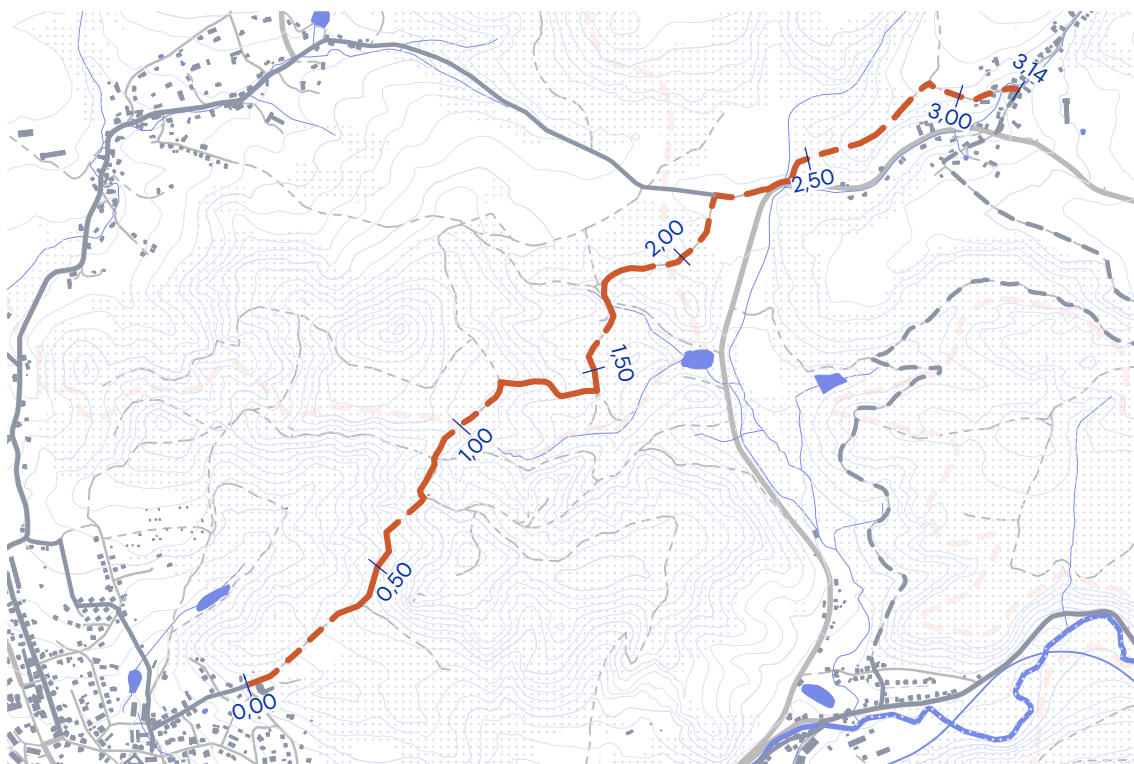


Stávající vjezd směrem od ul. Lipové ^

~ Stávající železniční přejezd



ÚSEK 10 – NERUDOVA – LÍSKA (PŘES JEHLU)



Cykloturistická trasa přes Jehlu využívá lesní cesty, které jsou již dnes částečně sjízdné na horském kole. Vzhledem k výraznému převýšení se jedná o trasu pro zdatnější jezdce a slouží zejména k horské cykloturistice. Trasa může sloužit jako přístupová cesta k připravovanému projektu Singltrek Jehla. Část trasy je shodná s trasami KČT. Na stezce se doporučuje využívat přírodě blízké povrchy.

- Cykloturistická trasa se značným převýšením.
- Přírodě blízké povrchy.
- Možnost nástupu na Singltrek Jehla.

Úkol

- Pořízení studie proveditelnosti a jednání s vlastníky pozemků



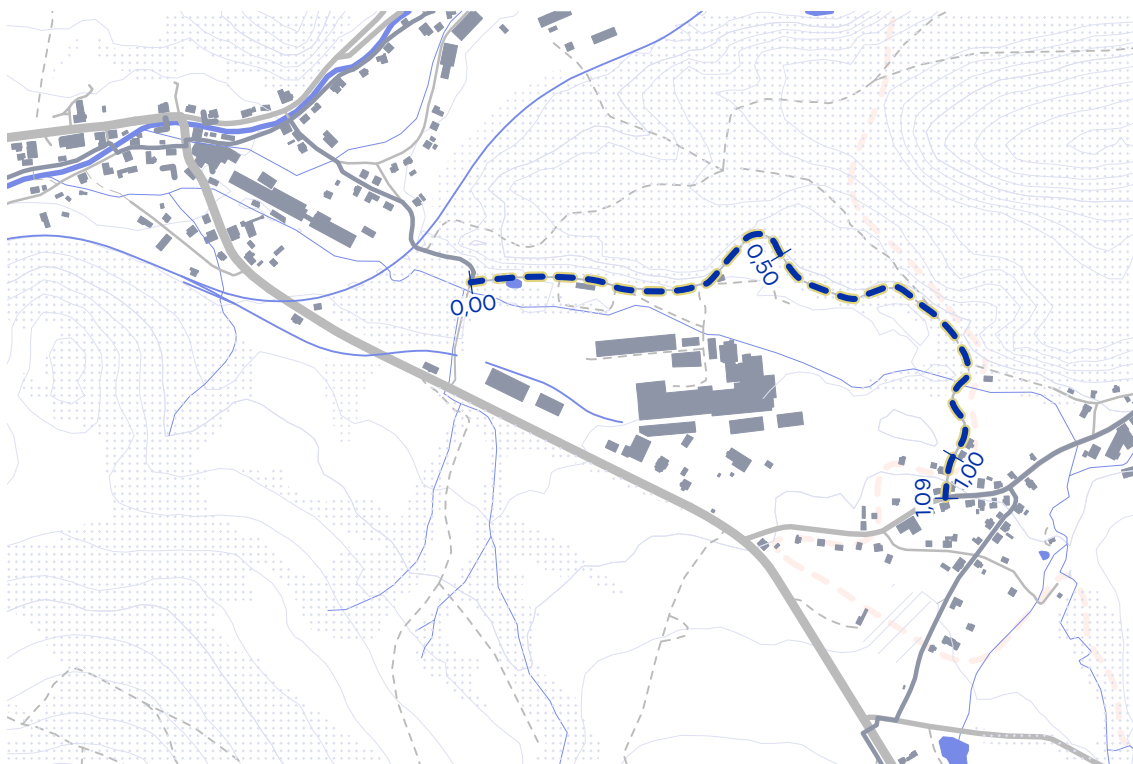
Stávající lesní cesta směr Jehla ^

~ Stávající cesta u Lísky



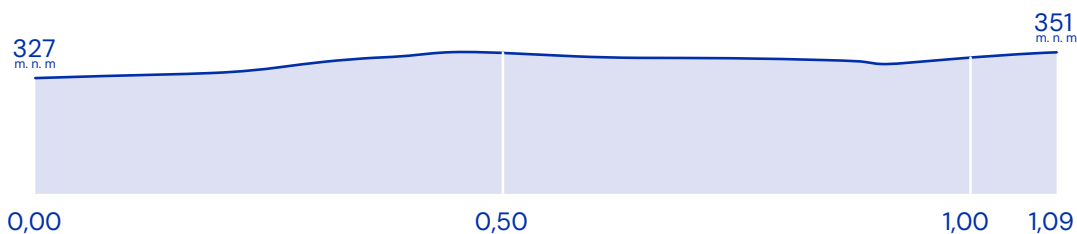
ÚSEK 11 – HORNÍ KAMENICE – VESNIČKA (FUCHSOVA STEZKA)

PRIORITA



↗ 28 m

↘ 5 m



Stezka kolem Fuchsovy papírny je již dnes využívána pro cyklistické a turistické spojení z Pysku směrem do Horní kamenice. Úsek je pro město prioritou vzhledem k tomu, že tvoří alternativu k ulici Lužické, která je místem častých dopravních nehod cyklistů. Trasa prochází kolem bývalé Fuchsovy vily a kolumbária ↗ *Místo 09*. Trasa má v některých místech nevyhovující povrch a šířkové poměry, přesto je již ve stavu použitelná pro horské kolo a zdatnější jezdce. Doporučuje se úsek upravit a povrch upravit. Vzhledem k charakteru stezky je přípustný i nezpevněný, ale hladký povrch.

- Revitalizace historické Fuchsovy stezky
- Ve stavu již využívána jako alternativa k ul. Lužické

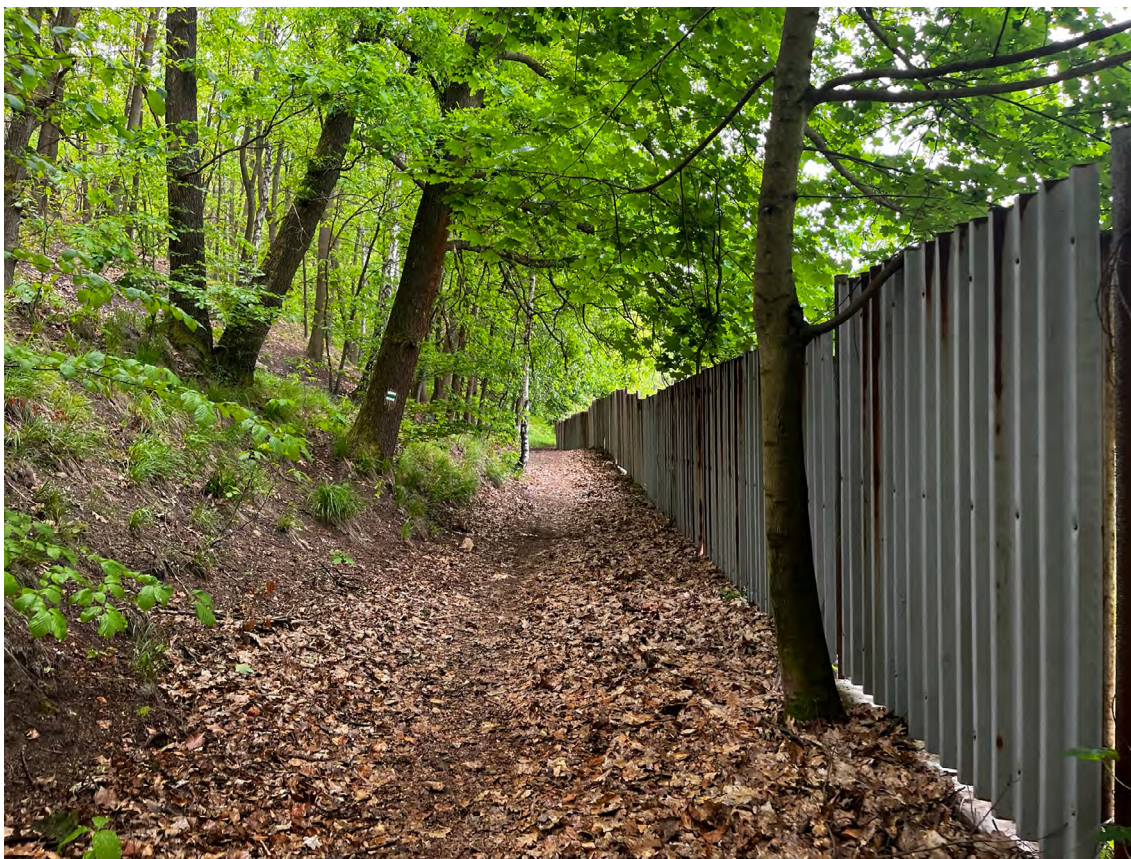
Úkol

- Pořízení krajinářské a dopravní studie, jednání s vlastníky soukromých cest

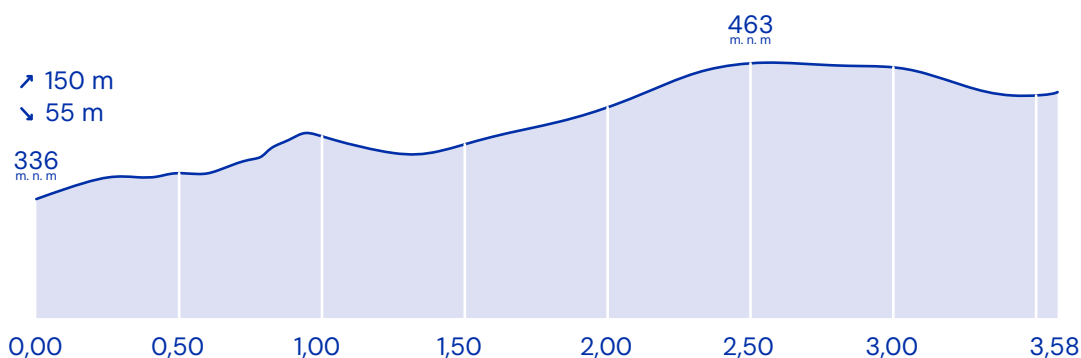
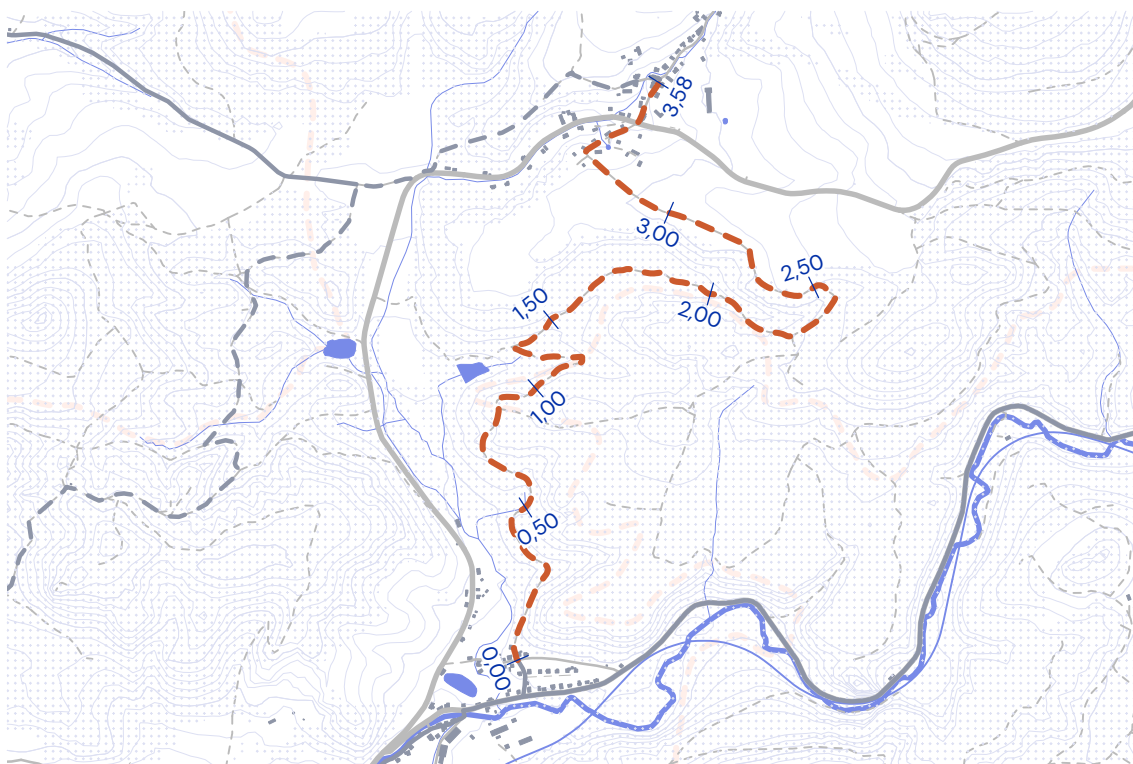


Stávající stezka směr Vesnička ^

~ Stávající stezka směr Vesnička



ÚSEK 12 – HORNÍ KAMENICE – LÍSKA



Cesta do Lísky, která může tvořit alternativu k Bezručově ulici, která pro jízdu na kole není komfortní. Úsek je vedený po stávajících lesních cestách, které by mohly být upraveny a místně rozšířeny k zajištění cykloturistického propojení a potenciálního okruhu v kombinaci s Úsekem 10. Doporučuje se povrch blízký přírodě, nepevněný ale hladký. Předpokládá se kombinace s pěší turistikou. Stezka prochází v blízkosti Junkova rybníka, který nabízí rekreační potenciál. Místo O8. Pozemky jsou převážně ve vlastnictví města a Lesů ČR.

- Cykloturistická trasa se značným převýšením.
- Přírodě blízké povrchy.

Úkol

- Pořízení krajinářské a dopravní studie, jednání s vlastníky pozemků



Stávající stezka směr Horní Kamenice ^

~ Stávající stezka směr Junkův rybník



KŘÍŽENÍ 01 – TYRŠOVA – U FOTBALOVÉHO HŘIŠTĚ



V místě se předpokládá zvýšený pohyb cyklistů po stavbě Úsek 05 směrem na východ od řešeného území. V rámci rekonstrukce stávající cyklostezky podél fotbalového hřiště Úsek 04 je vhodné připravit či rovnou realizovat cyklistický přejezd, který umožní pohyb směrem od Rabštejna do ulice Hřbitovní. Byť se navrhované propojení nachází v oblouku, nepředpokládá se problém se vzájemnou viditelností cyklistů a řidičů. Výzvou je zde rychlost, vzhledem k blízkosti svislé značky začátku obce. Jednou z možností je značku začátku obce posunout a snížení rychlosti akcentovat např. vodorovným značením, změnou povrchu či měřením rychlosti.

- Zřízení přejezdu pro cyklisty, vhodně v kombinaci s přechodem pro chodce či místa pro přecházení.
- Vhodné spojení prací s Úsekem 04.
- Snížení rychlosti na vjezdu do obce.

Úkol

- Pořízení studie proveditelnosti a projednání se Silničním správním úřadem



Ortofoto křižení – zdroj ČÚZK ^

~ Pohled na místo křižení



KŘÍŽENÍ 02 – PRAŽSKÁ – JIRÁSKOVA



Křižovatku již dnes lidé na kole v severojižním směru využívají. Jedná se o propojení nádraží, fotbalového hřiště a oblasti Rabštejna. Předpokládá se, že intenzita cyklistické dopravy bude v následujících letech stoupat vzhledem ke zvyšování popularity cykloturistiky v České Kamenici. Ačkoliv pohyb cyklistů v severojižním směru je legální, není zcela komfortní pro slabší účastníky provozu. Výhledově se doporučuje zřídit přejezd pro cyklisty a přidružený přechod pro chodce přimknutý k východní straně křižovatky.

- Zřízení přejezdu pro cyklisty v kombinaci s přechodem pro chodce.
- Zřízení cykloobousměrky v ulici U Benaru.

Úkol

- Pořízení studie proveditelnosti a projednání se Silničním správním úřadem

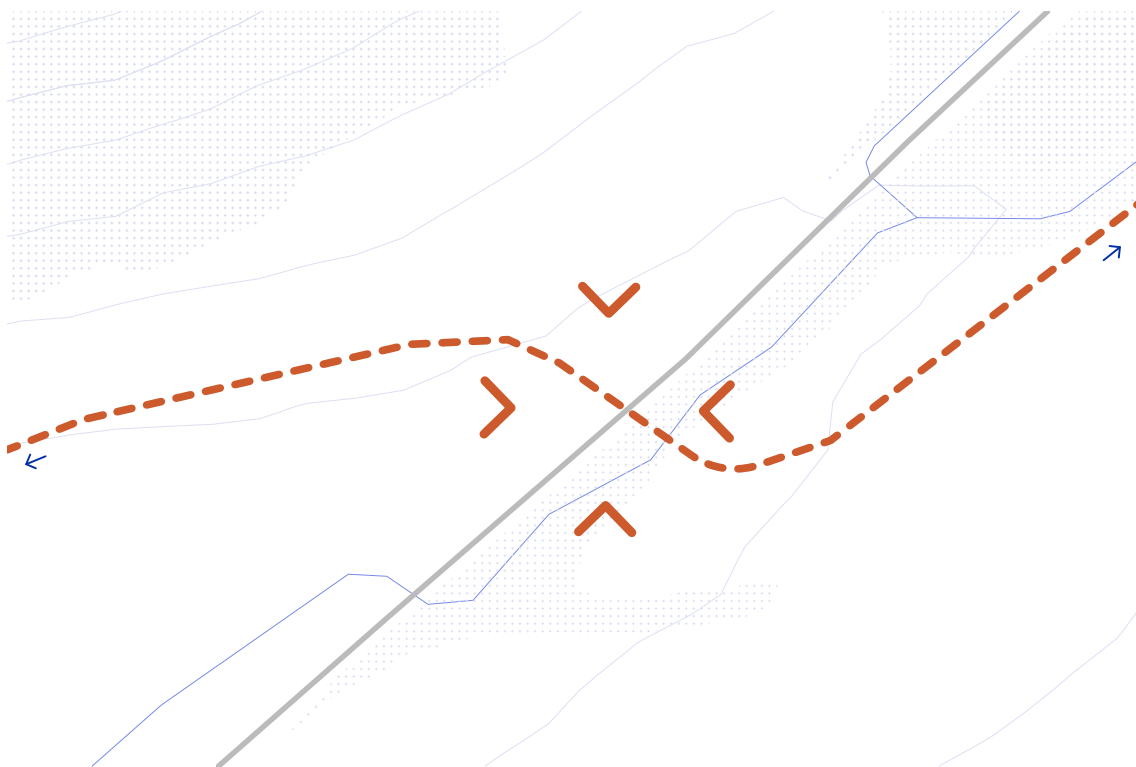


Ortofoto křižení – zdroj ČÚZK ^

~ Pohled na místo křižení



KŘÍŽENÍ 03 – SILNICE 263 U KAPLIČKY



V souvislosti s přípravou \nearrow Úseku 02 je zásadní převést cyklistickou dopravu přes silnici 263 přibližně ve stopě historické cesty do Kerhartic. Úsek silnice je rovný a přehledný, což je pozitivní z hlediska vzájemné viditelnosti, nicméně rychlosti automobilové dopravy v úseku jsou často vysoké. Zásadní bude tedy u takového přejezdu řešení bezpečnosti, snížení rychlosti vozidel či osazení světelně řízeného přejezdu. Mimoúrovňový přejezd ve formě lávky může být technicky prověřen ale vzhledem k finanční náročnosti a morfologii místa se nepředpokládá vhodnost takového řešení.

- Příprava křížení je provázaná s \nearrow Úsekem 02, nepředpokládá se samostatná realizace.
- Technické prověření možností překonání silnice 263 – úrovňově a mimoúrovňově

Úkol

- Studie proveditelnosti v rámci zadání projekčních prací na \nearrow Úseku 02

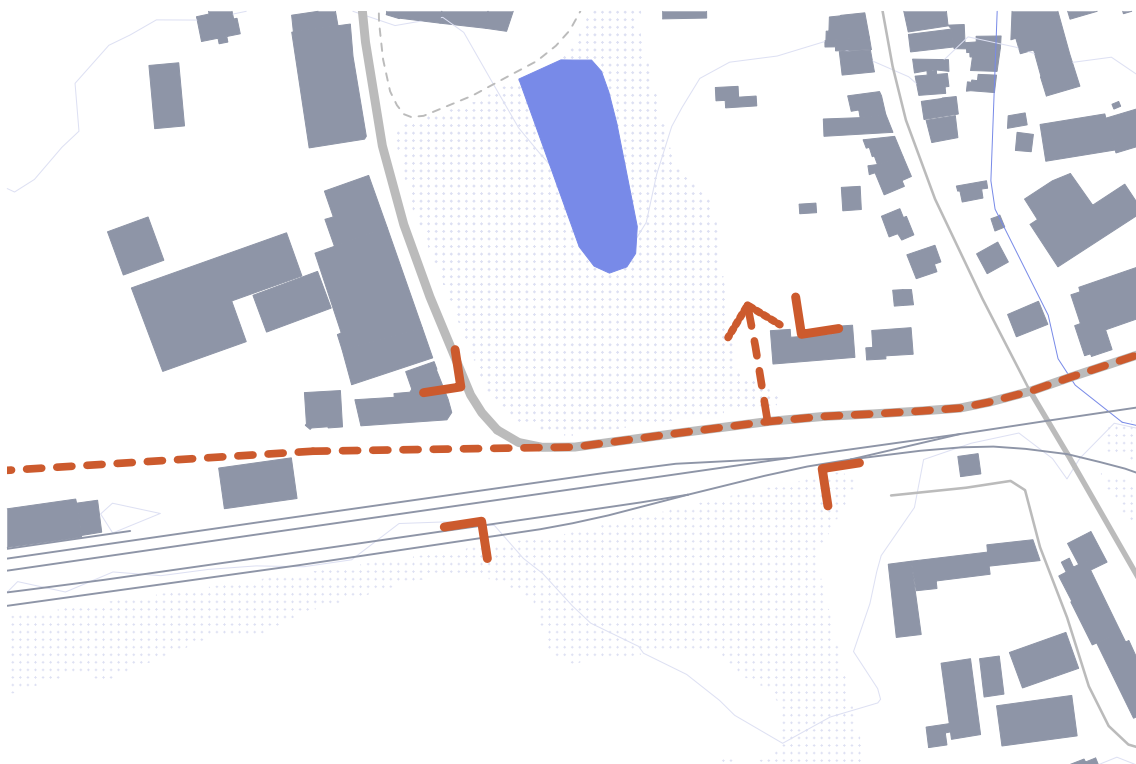


Ortofoto křižení - zdroj ČÚZK ^

~ Pohled na místo křižení



KŘÍŽENÍ 04 – PRAŽSKÁ U NÁDRAŽÍ



Vztah nádraží a centra města není dnes řešen dostatečně komfortně jak pro pěší tak zejména pro cyklisty. V místě se nachází zásadní bariéra ve formě silnice I/13. V koordinaci s projektem revitalizace parku u pivovaru by mělo dojít k umístění přechodu a přejezdu v návaznosti na vnitřní síť cest v parku. Součástí projektu by měl být i předprostor nádraží jako takový – rozšíření chodníkových ploch, možnost přechodu směrem na sever podél ul. Štítného a kultivace parkování a otáčení autobusů v prostoru. Místo překonání ul. Nádražní naznačené ve schématu je pouze orientační.

- Spojení revitalizace parku s revitalizací předprostoru nádraží.
- Řešení soukromých pozemků podél domu č. P. 348.
- Řešení v koordinaci s 7 Úsekem 08.
- Koordinace s provozem autobusů a náhradní autobusové dopravy ČD.

Úkol

- Rozšíření zadání revitalizace parku o návaznosti na nádraží a centrum města včetně revitalizace prostoru přednádraží



Ortofoto křižení – zdroj ČÚZK ^

~ Pohled na místo křižení



KŘÍŽENÍ 05 – PRAŽSKÁ – LIPOVÁ



V souvislosti, případně v předstihu před přípravou \nearrow Úseku 08 je zásadní řešení prostupnosti křižovatky Pražská – Lipová. V místě jsou vysoké intenzity automobilové dopravy, dva železniční přejezdy, komplikované výškové uspořádání. Na Pražské resp. Nádražní ulici se v případě aktivní světelné signalizace na přejezdu tvoří kolony. Silnice I/13 je ve správě ŘSD a železniční přejezdy ve správě SŽ. Po zprovoznění cyklistického propojení na Kamenický Šenov lze zde předpokládat zvýšení intenzity přecházení a přejíždění vozovky, ve východozápadním směru, pro které dnes není zbudovaná žádná bezpečná možnost.

Ideálním stavem by bylo zřízení přechodu pro chodce kombinovaného s přejezdem pro cyklisty ve východozápadním směru na jižním rameni křižovatky. Vhodným doplnkem by byl přechod pro chodce navazující na ul. Tovární, která vede ke kinu, gymnáziu a dále do centra. Jedním z prověřovaných řešení by mělo být i umístění světelně řízené křižovatky. Za posledních 10 let se v místě stalo 35 dopravních nehod.

- Komplikovaná dopravní situace zásadní dopravní tepny.
- Vhodné koordinovat s \nearrow Úsekem 08.

Úkol

- Pořízení studie proveditelnosti v koordinaci s \nearrow Úsekem 08, vyvolání jednání se SŽ a ŘSD



Ortofoto křižení – zdroj ČÚZK ^

~ Pohled na místo křižení



KŘÍŽENÍ 06 – LIPOVÁ V HUNÍKOVĚ



Po realizaci prioritního \uparrow Úseku 09 je v místě předpoklad zásadního zvýšení počtu projíždějících cyklistů. V rámci prací na úseku je důležité zajistit bezpečný přejezd cyklistů přes ulici Lipovou a to ve formě cyklopřejezdu. Místo je v oblouku a k zajištění dostatečné vzájemné viditelnosti bude pravděpodobně potřeba upravit vegetaci na východní straně ulice Lipové.

- Zřízení cyklistického přejezdu v návaznosti na \uparrow Úsek 09.
- Redukce zeleně k zajištění viditelnosti.

Úkol

- V rámci přípravy prioritního \uparrow Úseku 09 zajistit ve formě studie proveditelnosti i bezpečnou možnost přejezdu ul. Lipové

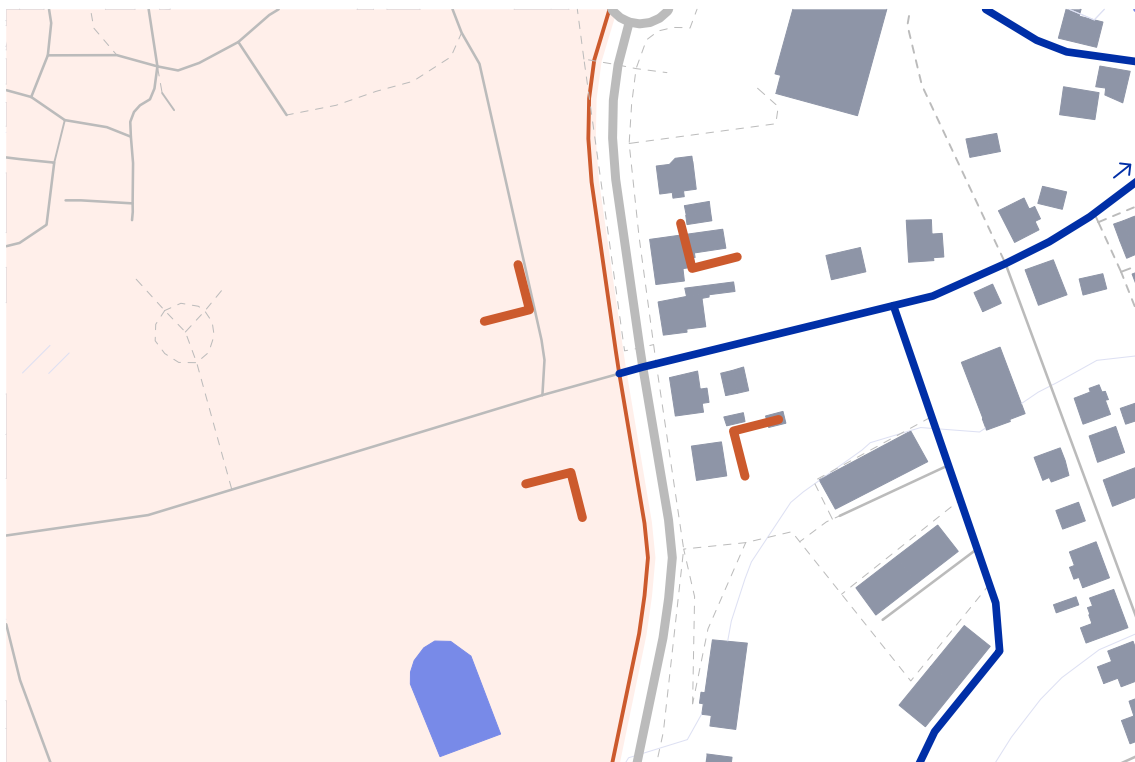


Ortofoto křižení – zdroj ČÚZK ^

~ Pohled na místo křižení



KŘÍŽENÍ 07 – PRAŽSKÁ – PALACKÉHO



Jeden z bezpečných vjezdů do centrální oblasti města je právě ulicí Palackého. Dnešní stav legálně dovoluje cyklistům přejíždět ve východozápadním směru, nicméně silná doprava na silnici I/13 může být značnou bariérou zejména pro slabší účastníky provozu. Vzhledem k přilehlému gymnáziu je v místě doporučeno rozšířit stávající přechod o přejezd pro cyklisty a umožnit v místě před a za ním najetí na chodník. V rámci návrhu křižovatky by mělo dojít i ke zúžení vjezdu a výjezdu z ulice Palackého tak, aby se snížily rychlosti vozidel sjíždějících z hlavní komunikace do vedlejší a doplnění přechodů pro chodce přes obě vedlejší ramena křižovatky. V souvislosti s akcí se doporučuje zřídit výjimku z jednosměrnosti v ul. Palackého pro cyklistickou dopravu – tzv. cykloobousměrku.

- Rozšíření chodníkových ploch a zklidnění dopravy.
- Přídavek přechodů přes ul. Palackého.
- Cykloobousměrka v ul. Palackého.

Úkol

- Pořízení studie proveditelnosti, jednání o změnách s ŘSD a příslušným Silničním správním úřadem

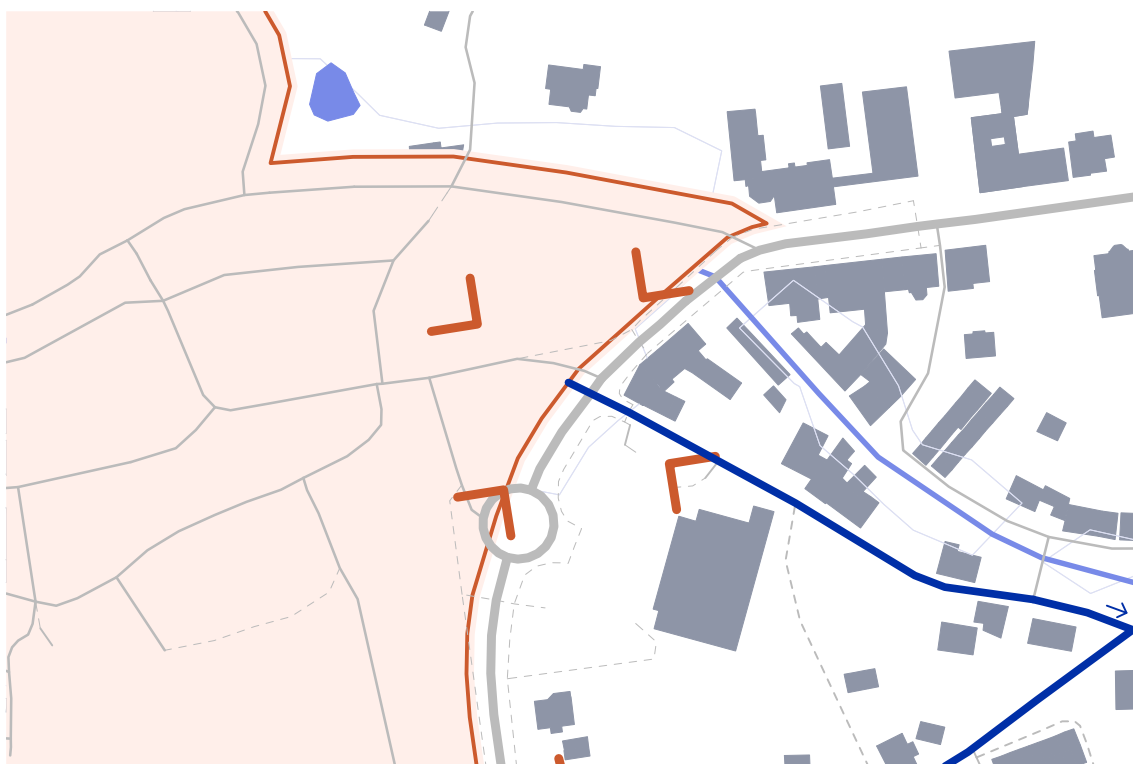


Ortofoto křižení – zdroj ČÚZK ^

~ Pohled na místo křižení



KŘÍŽENÍ 08 – PRAŽSKÁ – HAVLÍČKOVA



Jeden ze zásadních vjezdů do centrální oblasti města směrem od východu, podél řeky. V rámci koncepce je doporučeno zobousměrnění ul. Havlíčkovy pro cyklisty. Doporučuje se rozšířit v ul. Havlíčkově chodníkové plochy za účelem zklidnění dopravy přijíždějící z hlavní, přesunutí přechodu blíže k ulici Havlíčkově a jeho doplnění o přejezd pro cyklisty. Cyklista z přejezdu může vjíždět přímo do zklidněné oblasti náměstí 28. Října.

V místě křižovatky je silnice I/13 rozšířena z důvodu možnosti řazení vozidel pro levé odbočení, v rámci tohoto rozšíření je možné zřídit středový ostrůvek a zvýšit tak bezpečnost jak pro pěší, tak pro cyklisty. Šířka přechodu kombinovaného s přejezdem pro cyklisty by zde měla být minimálně 6 m.

- Posun přechodu blíže směrem k ulici Havlíčkově
- Legalizace obousměrného průjezdu cyklistů v ul. Havlíčkově.
- Rozšíření chodníkových ploch v ul. Havlíčkově v křižovatce s Pražskou.

Úkol

- Pořízení studie proveditelnosti vč. Architektonického detailu vjezdu do nám. 28. Října



Ortofoto křižení – zdroj ČÚZK ^

~ Pohled na místo křižení



KŘÍŽENÍ 09 – LUŽICKÁ – HAVLÍČKOVA



V místě křížení cyklotrasy s ul. Lužickou je zásadním problémem vzájemná viditelnost. Klíčovým nástrojem pro zajištění viditelnosti je snížení rychlosti vozidel přijíždějících ze směru od Kamenického Šenova. Pro bezpečné převedení cyklistů ve východozápadním směru je vhodné zřídit přechod a přimknutý přejezd pro cyklisty severně od ulice Nábřežní, v prostoru před domem č. p. 127, kde se nachází plocha pozemků vlastněných městem. Na západní straně ul. Lužické pak rozšířit chodníkovou plochu a povolit v ní pohyb cyklistů v návaznosti na ul. Havlíčkovu.

- Zásadní východozápadní zklidněné propojení pro cyklisty – stávající dálková cyklotrasa 21.
- Zřízení přechodu a přejezdu pro cyklisty.
- Snížení rychlosti vozidel přijíždějících ze směru od Kamenického Šenova.

Úkol

- Pořízení studie proveditelnosti vč. Kultivace předprostoru domu č. p. 127

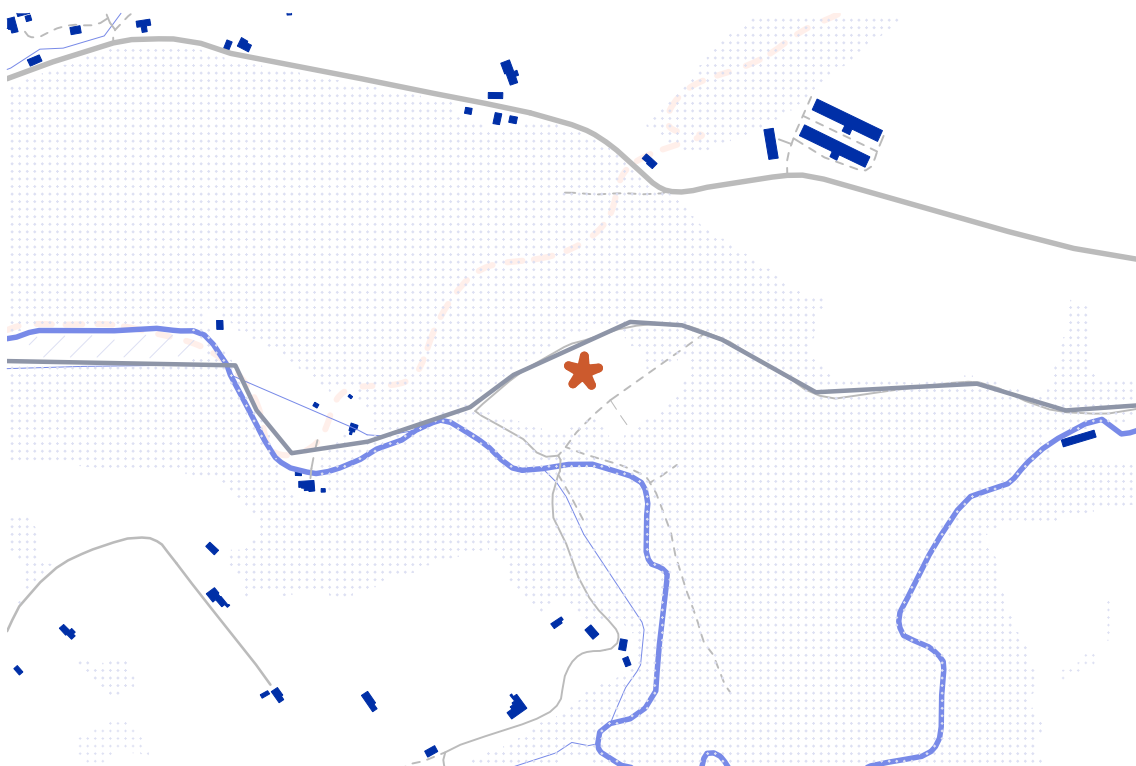


Ortofoto křižení - zdroj ČÚZK ^

~ Pohled na místo křižení



MÍSTO 01 – RABŠTEJN



Rabštejn, bývalý koncentrační tábor, dnes sloužící jako pietní místo v údolí řeky Kamenice, představuje možnost pro obnovu krajinného rázu. Z původní stavby zůstaly pouze základy budov a paměť místa ožívuje památník obětem fašismu.

Revitalizace této oblasti by mohla vyzdvihnout meandrující řeku jako klíčový prvek v obnově krajiny. Návrh lineárních úprav kolem řeky Kamenice by mohl zahrnovat výstavbu přístupových cest, které by byly doplněny prvky k ochraně a zadržování srážkových vod. Zelené plochy a úpravy vodních toků by podpořily ekologickou rovnováhu a přispěly k udržitelnosti místního ekosystému. Cesta by mohla mít i edukativní charakter, reflektující stinné stránky historie tohoto místa.

POZEMKY

1130/4 - ČK

NÁVAZNOSTI

Lze realizovat samostatně.

Úkoly

- Zapojení komunity v procesu tvorby zadání soutěže
- Architektonická/krajinářská soutěž

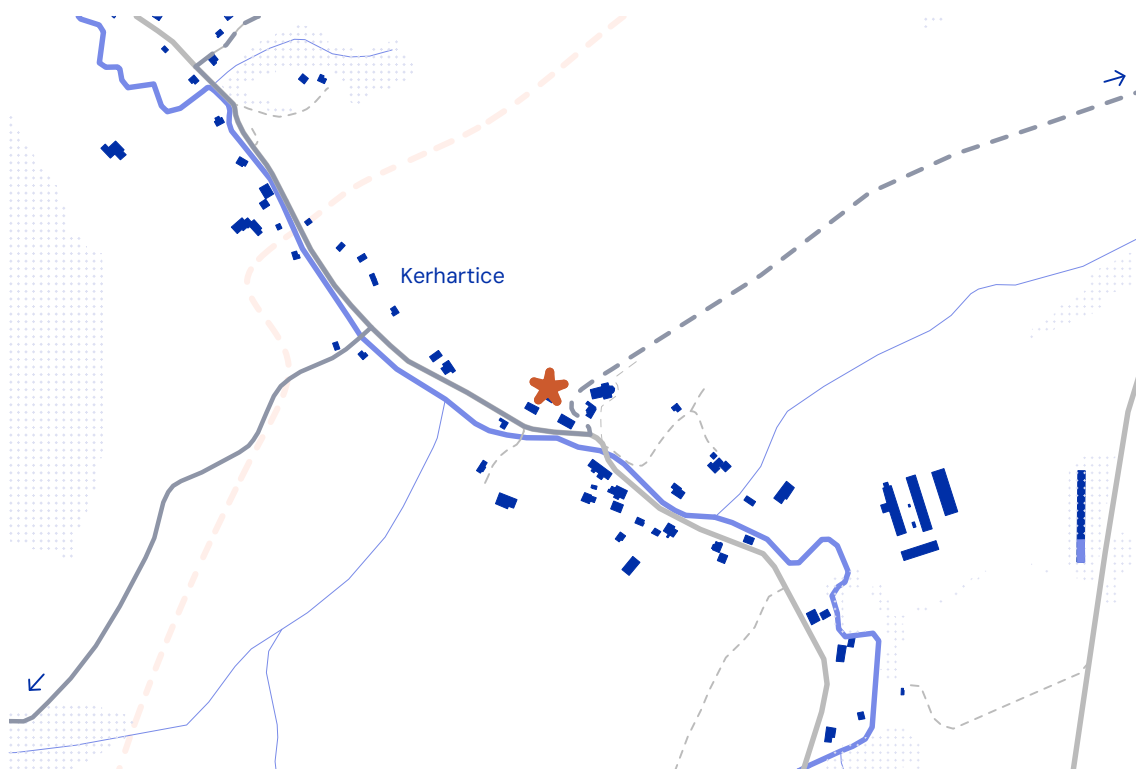


Stávající pěší propojení ^

~ Zkončení příjezdové cesty pro auta



MÍSTO 02 – KOSTEL V KERHARTICÍCH



Kerhartický kostel, historická dominanta, byl v roce 1989 určen k demolici, avšak díky dobrovolníkům a administrátorovi Marcela Hrubého byl v letech 1992–1998 zrekonstruován a 19. září 1998 vysvěcen Mons. Karlem Havelkou. Kostel je jednodílný, obdélný, s členěnými fasádami a novými zvony, které se každou neděli rozeznívají spolu s historickým zvonem z roku 1536.

Dnes je okolí kostela nevyužívané, přestože má velký potenciál stát se centrem života kolemjdoucích a cyklistů. Svahovitý terén dodává místu jedinečnou autenticitu. Možné změny veřejného prostoru zahrnují vytvoření odpočinkových zón s lavičkami a zelení, instalaci informačních tabulí o historii kostela a revitalizaci pěších a cyklistických cest. Tím by se podpořila návštěvnost a místní komunita by získala atraktivní prostor pro setkávání a relaxaci, čímž by se historické místo opět stalo srdcem Kerhartic.

POZEMKY

1951/2 – ČR; 1645 – soukromé; 1643/1 – soukromé; 1643/2 – soukromé

NÁVAZNOSTI

↗ Úsek 02 – Kerhartice – Huníkov, kolem rybníka

Úkoly

- Vyřešit majetkoprávní vztahy
- Architektonická/krajinářská studie + projekt

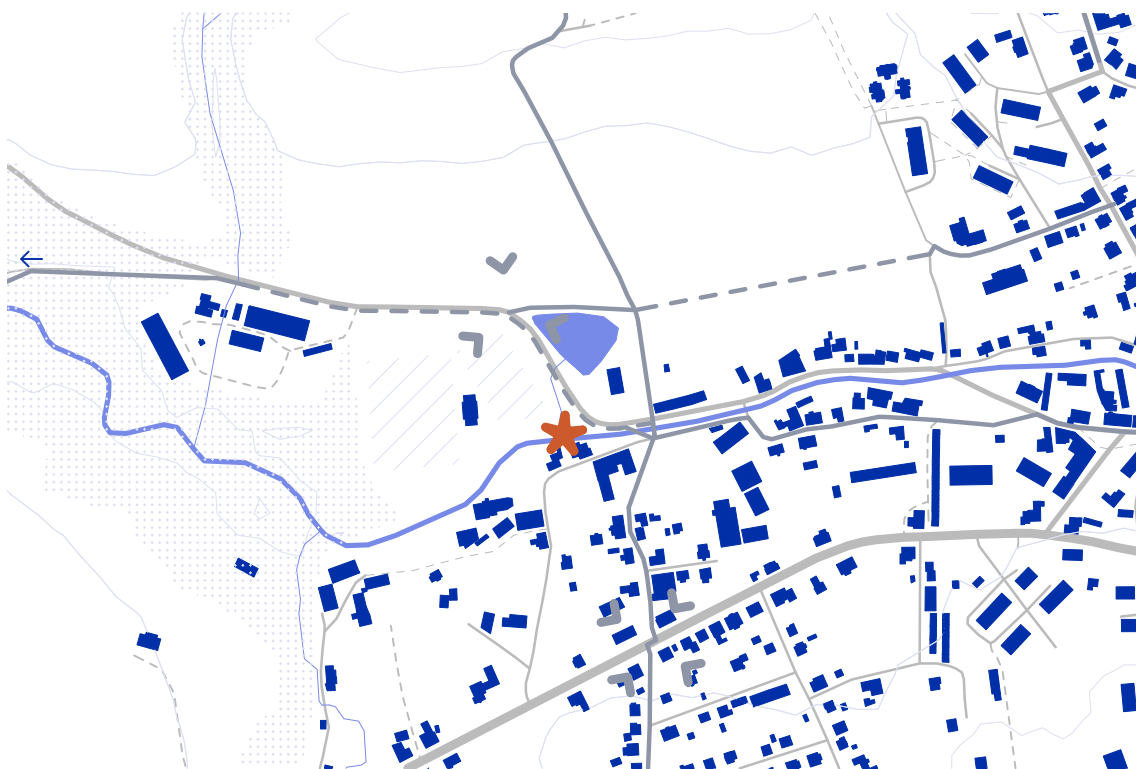


Vjezd ze silnice na cyklotrasu ^

~ Místo v okolí kostela



MÍSTO 03 – PŘEDPROSTOR FOTBALOVÉHO HŘIŠTĚ



Předprostor fotbalového hřiště FK Česká Kamenice má značný potenciál pro rozvoj a zlepšení veřejného prostranství. Současně fungující komunita kolem klubu FK Česká Kamenice poskytuje silný základ pro zapojení místních obyvatel do procesu navrhování úprav. Možné vytvoření nové lávky pro cyklisty by zajistilo bezpečné oddělení cyklistické a automobilové dopravy, což by zvýšilo bezpečnost a komfort pro všechny uživatele prostoru.

Lávka by mohla propojit hřiště s okolními cyklotrasami a umožnit snadnější přístup pro cyklisty. Zlepšení infrastruktury by podpořilo větší návštěvnost a využití prostoru nejen pro sportovní účely, ale i pro rekreaci a společenské aktivity.

Díky zapojení komunity do návrhu se mohou zohlednit potřeby a přání místních obyvatel, což by přispělo k vytvoření prostoru, který bude skutečně sloužit všem.

POZEMKY

416/2 – ČK; 1165 – ČR; 1129 – Sús ÚK

NÁVAZNOSTI

Lze realizovat samostatně

Úkoly

- Zapojení komunity v procesu tvorby zadání soutěže
- Architektonická soutěž na lávku a okolí + projekt

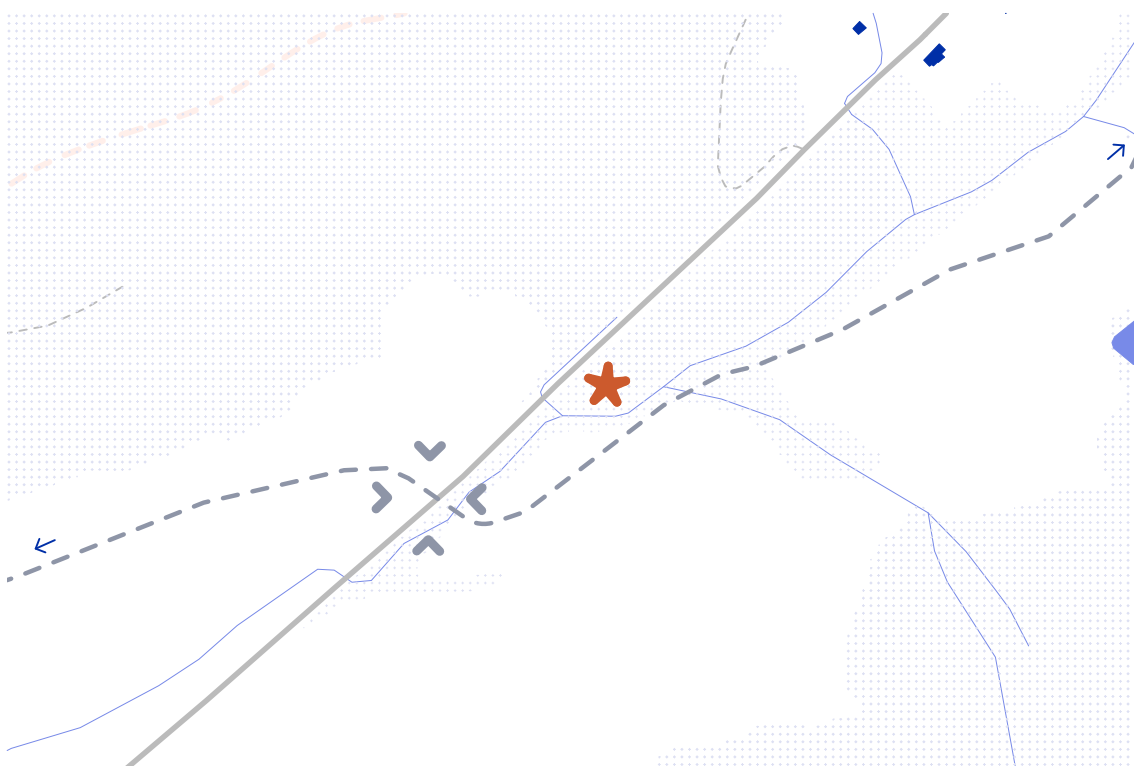


Pohled na předprostor fotbalového hřiště ^

~ Pohled od hřiště



MÍSTO 04 – KAPLIČKA



Zpřístupnění zarostlé kapličky v okolí Kerhartic a Huníkovského potoka je příležitostí ke zviditelnění skrytých krás regionu. Plánovaná nová cyklostezka, která povede kolem kapličky, může přivést cyklisty a turisty do této malebné části krajiny. Okolí kapličky by mělo být upraveno tak, aby vytvářelo příjemné místo k odpočinku a zachovalo intimitu, kterou dnes v nálety zarostlé krajině má. Revitalizace by měla pracovat se zelení, vodou, přírodě blízkými povrchy a novým mobiliářem. Tímto způsobem se kaplička stane atraktivní zastávkou na cestě za objevováním skrytých pokladů okolí České Kamenice.

POZEMKY

1690 – soukromé; 1952 – ČK; 1617/3 – soukromé

NÁVAZNOSTI

↗ Úsek O2 – Kerhartice – Huníkov, kolem rybníka

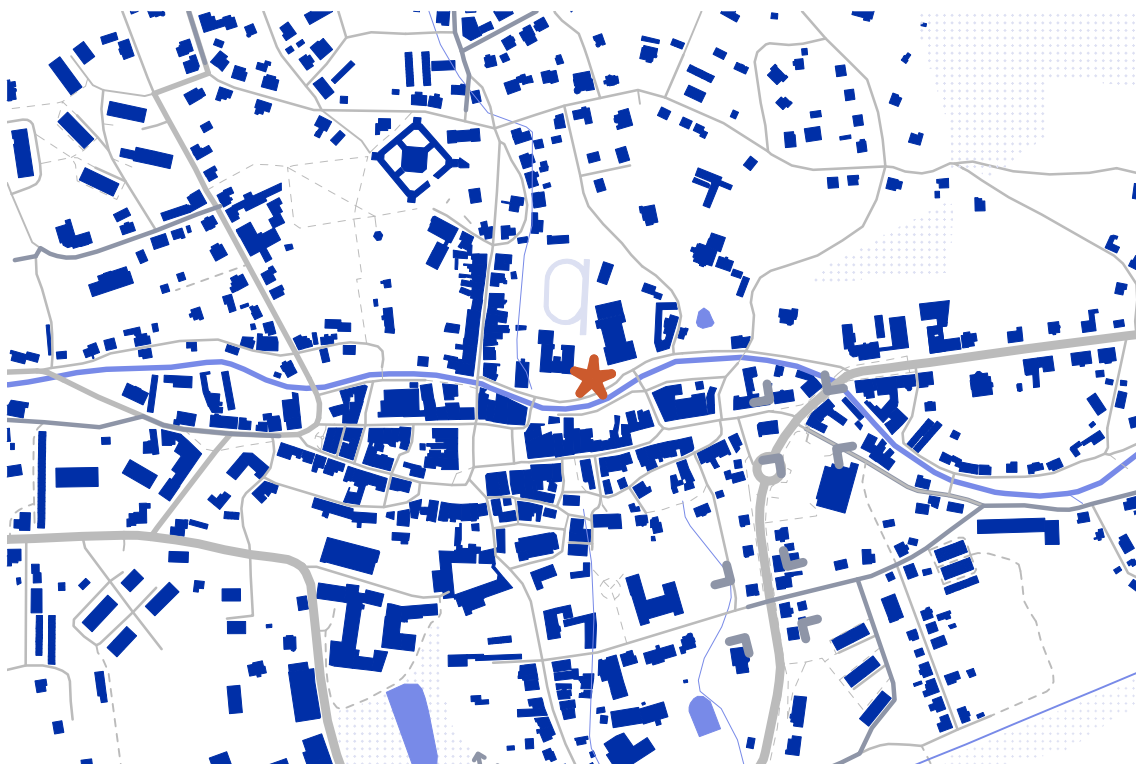
Úkoly

- Architektonická/krajinářská studie + projekt



Kaplička ^

MÍSTO 05 – NÁBŘEŽÍ



Nábřeží v České Kamenici, situované v okolí kulturního domu je příležitostí stát se místem nejen pro nejmladší obyvatele města. Toto území, ohraničené řekou Kamenicí, základní školou, hřištěm, ulicí Sokolská cesta a knihovnou, čeká na revitalizaci dle studie od re:architekti. Studie navrhuje zlepšení hospodaření s vodou a vytvoření příjemného veřejného prostoru, který by sloužil jak k odpočinku, tak k edukaci.

Cílem projektu je zadržování a využívání srážkových vod, což přispěje k udržitelnosti a ekologickému hospodaření s vodními zdroji. Úpravy zahrnují nejen technická řešení, ale také estetické a funkční zlepšení veřejného prostoru kolem kulturního domu.

Revitalizace nábřeží může přinést nové možnosti pro kulturní a společenské akce, čímž rozšíří možnosti pro okolní instituce. Záhodná je spolupráce s autory studie re:architekti pro navázání na dosavadní kontext práce s územím.

POZEMKY

2486/3 - ČK

NÁVAZNOSTI

Lze realizovat samostatně

Úkoly

- Koordinace záměru s re:architekti
- Architektonická/krajinářská studie + projekt

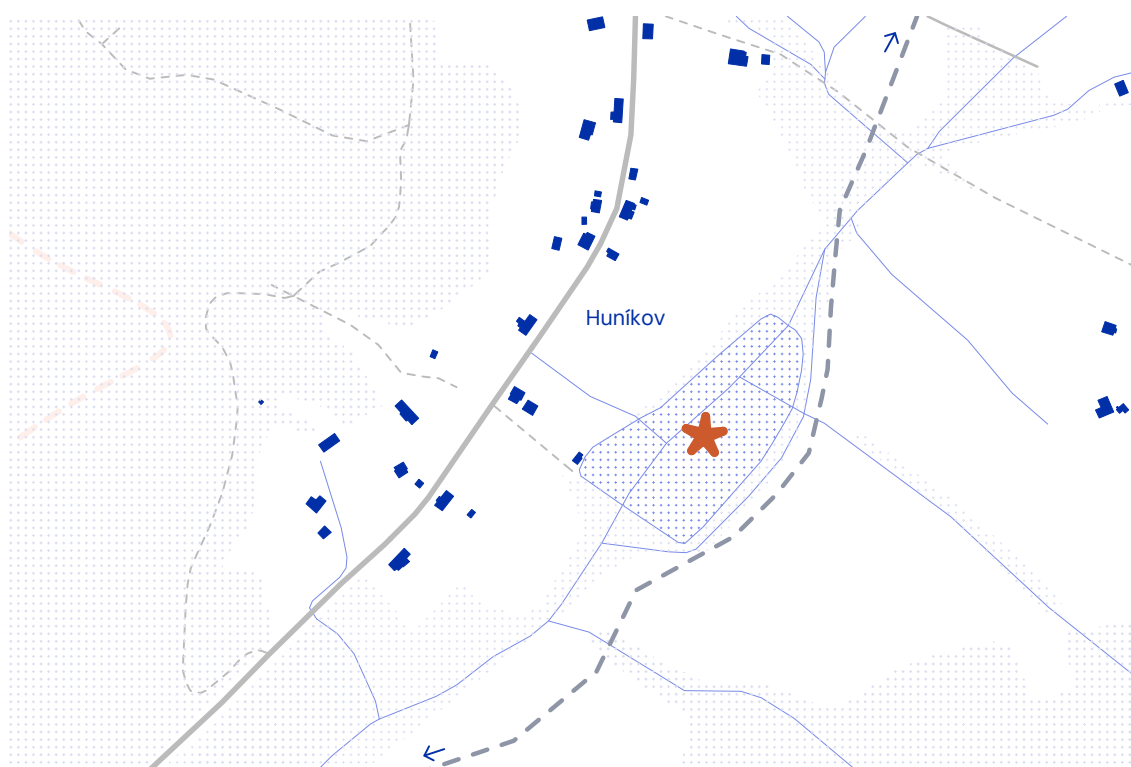


Nábřežní promenáda ^

~ Koryto Kamenice



MÍSTO 06 – HUNÍKOVSKÝ RYBNÍK



Huníkovský rybník v České Kamenici, kdysi významný vodní prvek, je nyní nevyužívaným prostranstvím, které by mohlo ožít díky drobným zásahům. Radnice plánuje obnovit poničenou hráz a vyčistit rybník, aby sloužil k rybaření, přírodnímu koupání a ochraně proti povodním. Přes komplikace s odkupem pozemků má město většinu rybníka pod kontrolou a usiluje o získání zbývajících částí.

Revitalizace Huníkovského rybníka má obrovský potenciál stát se centrem rekreace a setkávání pro místní komunity. Prostor navazující na plánovanou cyklotrasu by mohl nabídnout odpočinkové zóny s aktivními prvky a informační tabuli o přírodě v oblasti. Takové úpravy by podpořily návštěvnost, aktivní trávení volného času a posílily komunitní život v České Kamenici.

POZEMKY

1016/1 – ČR; 1016/9 – ČR; 1058/6 – ČK; 1016/11 – ČK; 1708 – ČK; 1013/1 – ČK; 1709/3 – Lesy ČR; 1710/8 – soukromé; 1710/2 – soukromé; 1703/2 – soukromé; 1956 – soukromé; 1709/2 – soukromé; 1597/1 – ČR; 1007/2 – soukromé; 1705/1 – soukromé

NÁVAZNOSTI

↗ Úsek O2 – Kerhartice – Huníkov, kolem rybníka

Úkoly

- Vyjednání majetkových vztahů
- Architektonická/krajinářská studie + projekt



Rybárna patřící místnímu spolku ^

~ Pohled na zarostlý rybník



MÍSTO 07 – SOUTOK



Soutok Kamenice a Pruského potoka nabízí krásné přírodní prostředí již dnes. Upozornění na toto místo může mít pozitivní přínos pro místní komunitu. Vhodné by bylo zapojit místní i v procesu tvorby zadání revitalizace.

Soutok těchto dvou toků je malebným místem, které by mohlo být revitalizováno drobnými zásahy. Kreativní pojetí úpravy místa by mohlo přispět k podpoře jeho jedinečné identity. Taková úprava by přilákala místní obyvatele i turisty k odpočinku a relaxaci v blízkosti přírody, přičemž by se stala místem setkávání a komunitního života. Tato lokalita má nejen estetickou, ale i ekologickou hodnotu. Je domovem různých druhů fauny a flóry, včetně vzácných chladnomilných rostlin a migrujících lososů. Revitalizace by také podpořila ochranu zdejšího ekosystému a mohla by sloužit jako vzdělávací místo pro veřejnost o důležitosti ochrany přírody.

POZEMKY

1264/1 – Lesy ČR; 150/3 – ČK; 1143/4 – ČK

NÁVAZNOSTI

Lze realizovat samostatně

Úkoly

- Architektonická studie + projekt

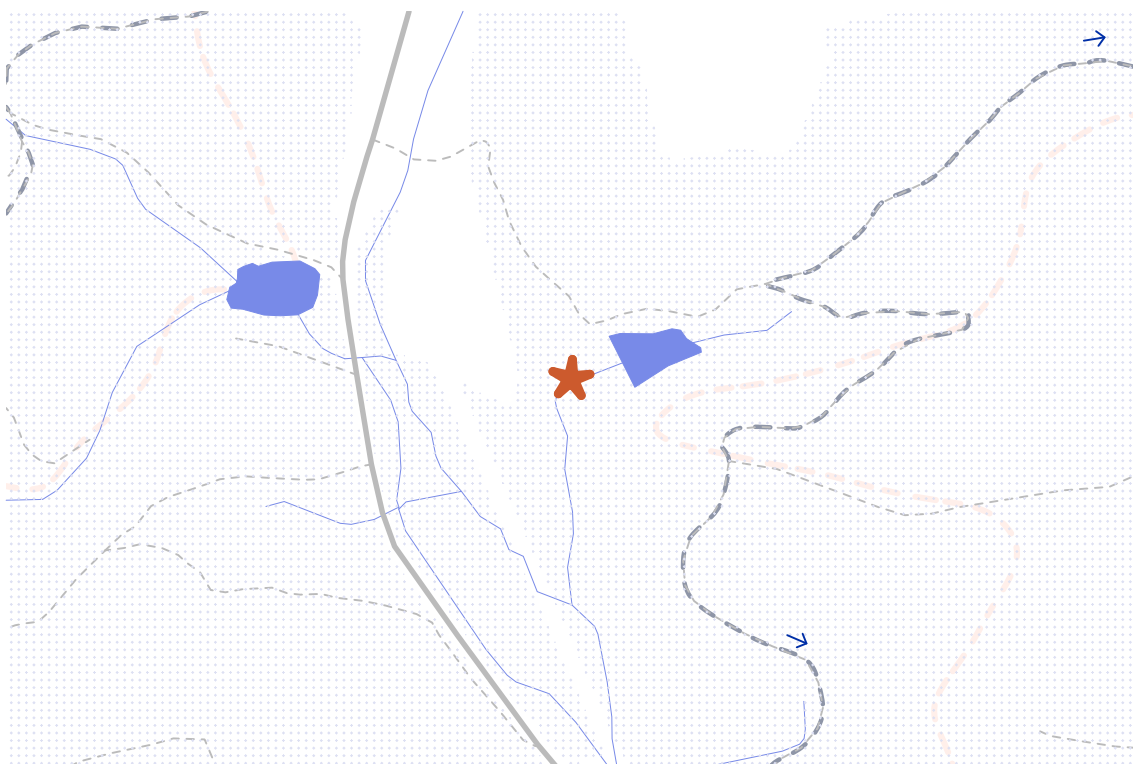


Pohled na výběžek soutoku ^

~ Prostor vhodný k revitalizaci



MÍSTO 08 – JUNKŮV RYBNÍK



Junkův rybník v České Kamenici, skrytý v lesích mezi Horní Kamenicí a Lískou, představuje pobytově atraktivní veřejné prostranství. Tento malebný rybník, obklopený hustými lesy, nabízí návštěvníkům klidné útočiště daleko od městského ruchu, ideální pro pěší turistiku, pikniky a relaxaci u vody.

Blízkost plánované nové cyklotrasy přináší příležitost přilákat více cyklistů, čímž se přirozeně zvýší i návštěvnost tohoto místa. Kromě rekreačního potenciálu má rybník i ekologickou hodnotu jako domov mnoha druhů rostlin a živočichů. Drobné úpravy a nový mobiliář by mohly zvýšit komfort návštěvníků a zároveň je vzdělávat o přírodních hodnotách. Tím by se Junkův rybník mohl stát oblíbeným místem pro místní obyvatele i turisty, aniž by byla narušena jeho přirozená krása a ekologická hodnota.

POZEMKY

st. 187 – ČR; 1733 – ČK; 754/1 – Lesy ČR; 735/1 – Lesy ČR

NÁVAZNOSTI

Lze realizovat samostatně

Úkoly

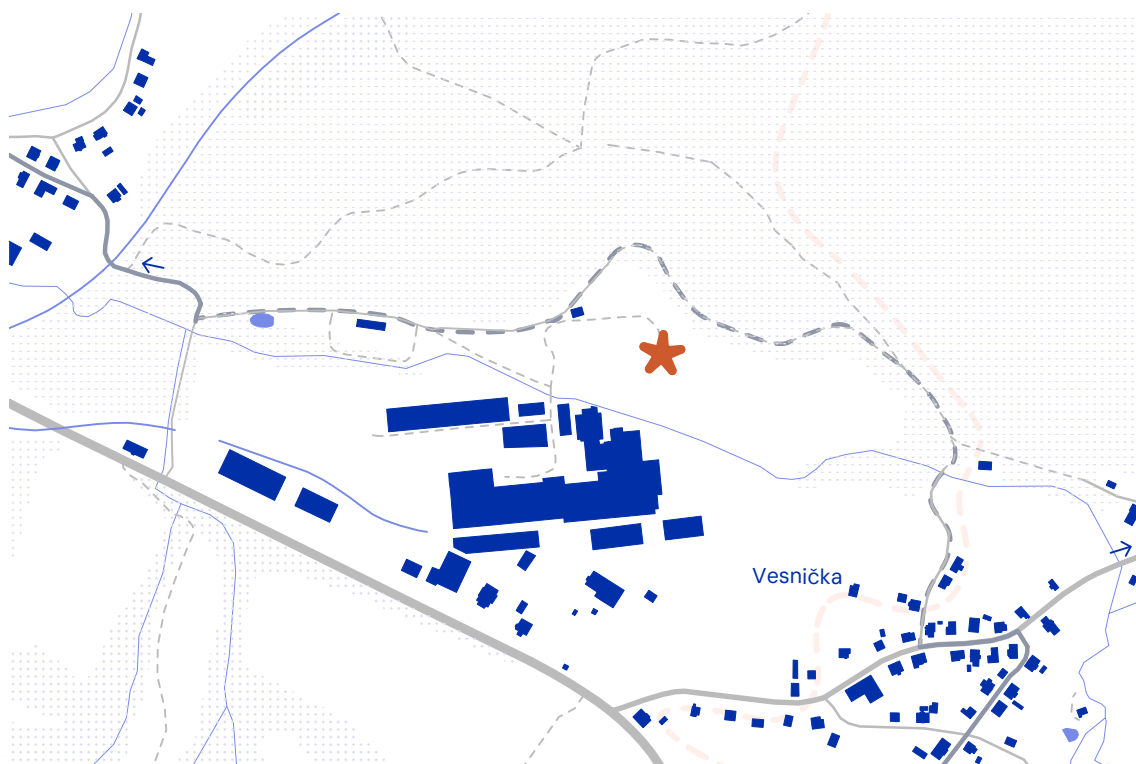
- Architektonická/krajinářská studie + projekt



Junkův rybník ^~



MÍSTO 09 – FUCHSOVO KOLUMBÁRIUM



Fuchsovo kolumbárium v České Kamenici, nacházející se na místě bývalé Fuchsovy vily a továrny, je významnou historickou lokalitou, která může sloužit jako zajímavá zastávka na nové cyklotrase. Fuchsova vila, postavená v roce 1884, byla součástí rozmachu zdejší papírny, kterou založil Ignaz Fuchs v roce 1867. Před druhou světovou válkou zde pracovalo přes 600 lidí a výroba dosahovala téměř 20 000 tun papíru ročně. Fuchsova vila, ve svahu nad továrnou, se v roce 2010 dostala do dezolátního stavu a v roce 2021 byla zbořena. Na místě bývalé továrny nyní stojí solární elektrárna.

Kolumbárium na zahradě vily, zůstává významným historickým památkem. Místo má velký potenciál stát se odpočinkovou zastávkou, která by návštěvníkům poskytla nejen prostor k relaxaci, ale také možnost seznámit se s bohatou historií Fuchsovy vily a továrny. Edukace o místě by přispěla k zachování památky pro budoucí generace.

POZEMKY

2451 - ČK

NÁVAZNOSTI

Lze realizovat samostatně

Úkoly

- Zjistit možnosti financování skrze NPÚ
- Architektonická studie + projekt



Fuchsovo kolumbárium ^

Zdroje

- 1 John Pucher, Ralph Buehler: City Cycling, kapitola 3, Health Benefits of Cycling/MIT Press, 2012 Massachusetts Institute of Technology
- 2 Hu S., Tucker L., Wu C., Yang L., Beneficial Effects of Exercise on Depression and Anxiety During the Covid-19 Pandemic. /2020 Psychiatry
- 3 Arno Schrotten (CE Delft), Lisanne van Wijngaarden (CE Delft), Marco Brambilla (TRT), Marco Gatto (TRT), Silvia Maffii (TRT), Frank Trosky (Planco), Holger Kramer (ISL), Reinhard Monden (ISL), Damaris Bertschmann (INFRAS), Maura Killer (INFRAS), Vitalie Lambla (PMR), Kareen El Beyrouty (Ricardo), Sofia Amaral (Ricardo): Overview of transport infrastructure expenditures and costs/2019 European Commission
- 4 Active Travel – Transport for London: Walking and Cycling Economic Benefits Summary Pack/2019 Transport for London
- 5 Výzkum míry popularity sportu v ČR – tisková zpráva/2021 Národní Sportovní Agentura
- 6 Výzkum Magistrátu hlavního města Prahy – <https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/cykloobousmerky-jsou-pro-cyklisty-bezpecne-tvrdi-data-z-prazskych-ulic-1515>

Přílohy

- 1 Zápis z participativní analýzy města – workshopu, 10. 1. 2024

Příloha 1

Zápis z participativní analýzy města – workshopu, 10. 1. 2024

V rámci přípravy a sběru dat pro analýzu území byl uspořádán workshop s přizvanými zástupci institucí a vedení města, které mají na cyklistickou dopravu v rámci České Kamenice (byť nepřímý) vliv. Zároveň se předpokládá, že tyto konkrétní instituce budou s dokumentem po jeho schválení pracovat a naplňovat jeho návrhovou část.

Seznam účastníků workshopy:

Jméno	Organizace	Role v procesu
Vojtěch Benedikt	STUDIO BISTRO	Zpracovatel koncepce
Šimon Jiráček	STUDIO BISTRO	Zpracovatel koncepce
Tomáš Kettner	Město Česká Kamenice	Energetický a klimatický koordinátor
Jan Papajanovský	Město Česká Kamenice	Starosta města
Vojtěch Marek	Město Česká Kamenice	Místostarosta města
Jaroslava Nácarová	Město Česká Kamenice	Referentka dopravy
Rudolf Pilecký	Město Česká Kamenice	Ředitel - Městské služby ČK
Jan Mach	Město Česká Kamenice	Hlavní architekt města
Dalibor Deutsch	Město Česká Kamenice	Vedoucí odboru rozvoje, investic a ŽP.
Roman Horký	Město Česká Kamenice	Zastupitel, vedoucí cyklistického oddílu
Filip Mágr	OPS České Švýcarsko	Zástupce OPS

Projednávaná témata

Následující témata byla probírána formou řízené diskuze. Závěry a informace získané z diskuze budou použity pro analytickou, ale zejména pak návrhovou část. Zdroje, cíle, trasy a riziková místa byla společně vymezena na připravené mapě území. Výstup z workshopu informoval mapu „Analýza stávajícího využití území“, na straně 22 a 23 tohoto dokumentu.

Témata:

- Typologie cyklistů (kdo jezdí?)
- Plánované rozvoje města
- Připravené a připravované projekty pro cyklo
- Zdroje a cíle (odkud a kam?)
- Poptávané směry a trasy (kudy?)
- Riziková místa a úseky

Limity a požadavky v tématu cyklistické dopravy

Formou řízené diskuze byly identifikovány hlavní limity a požadavky, které má město na cyklistickou dopravu. Následující body heslovitě shrnují diskutovaná témata a teze.

- Děti nejezdí přes centrum města, považují to za nebezpečné. Do škol dojíždí z obcí vzdálených 2–3 km.
- Cyklostezky v krajině musí zohledňovat zemědělské požadavky na správu půdy.
- Bezpečnost cyklistiky s ohledem na nejslabší účastníky (zejména pocitová).
- Silniční cyklista požaduje vyšší kvalitu povrchu.
- Důraz na cyklistické značení.
- Možnost multimodality – návaznost na parkoviště, nádraží, cestu pěšky.
- Parkování pro kola, v tuto chvíli nedostatečně řešené.
- Nezbytná návaznost na stávající cyklotrasy.
- Singletrack okolo jehly propojit s Pryslem a s ČK.
- Centrum města má sloužit volnému pohybu pěšky a na kole, doporučeno dostat do režimu smíšených zón (po zákonné úpravě).
- Napojit dobře Rabštejnské údolí.
- Povodí u Rabštejnu kultivuje krajinu.
- Cyklohuby – nabíjení + cykloservis.
- Cykloboxy u nádraží, v kempu.
- Parkoviště u dřeváku s nástupem na singletrack.
- Projednat se starosty okolních obcí.
- Zpevněné cesty přizpůsobit pro úklid techniky chodníkových zametačů.

Kdo se zpravidla vyjadřuje k projektům na území města?

- LČR, CHKO
- Police
- NPÚ (pouze v MPZ)
- ŘSD
- Klub českých turistů

Připravované projekty pro cyklistickou dopravu

• **Cyklostezka Česká Kamenice – Kamenický Šenov**

Plánovaná stezka propojuje dvě obce podél stávající železniční trati. Odbočkou z trasy je napojena i obec Pрыsk. Projekt má schválené společné povolení a vybraného zhotovitele stavby. V době psaní této koncepce nebyla stavba zahájena (2024).

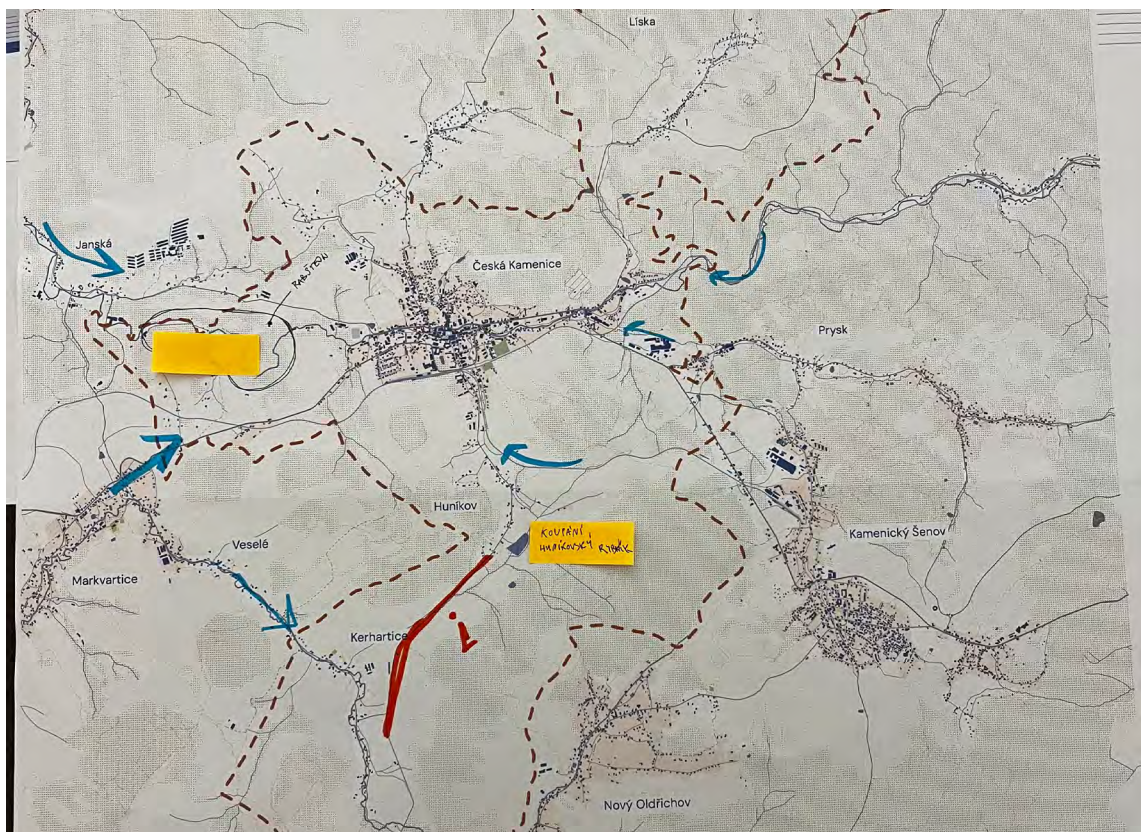
• **Cyklotrasa Česká Kamenice – Benešov nad Ploučnicí**

V roce 2022 pořízená vyhledávací studie navrhuje 3 možné trasy propojení České Kamenice a Benešova nad Ploučnicí. Vybrána Nejméně konfliktní varianta, která vede na jih ze Staré Olešky.

• **Singltrek Jehla**

Projekt pracuje se sítí přírodě blízkých stezek v rámci lesů na severovýchod od centra České Kamenice.

Fotografie skic a materiálů z workshopu:





Hlavní výkres

**studio
bistro**

RECEPT NA MĚSTO