Cyklogenerel
města Klášterec nad Ohří

PRACOVNÍ VERZE

veřejné představení a projednání konceptu
15. září 2016

Ing. arch. Tomáš Cach

Širší vztahy

(výkres A.01)

Město Klášterec nad Ohří se nachází sevřené v údolí řeky Ohře mezi Krušnými a Doupovskými horami, na jejichž svahy krajinné části jeho katastrální území zasahují. Administrativně náleží do západní části Ústeckého kraje, přestože je svou polohou i dostupností násobně bližší Karlovým Varům.

Z hlediska cyklistické dopravy má nejdůležitější význam plošná dopravní obsluha samotného řešeného území, z hlediska přeshraničních vazeb je dopravně nejvýznamnější spojení s nedalekou Kadaní. Zejména výhledově je velký potenciál v kombinování cyklodopravy a veřejné, zejména železniční dopravy pro dosahování větších vzdáleností.

Z hlediska cykloturistiky má klíčovou roli dálková cyklotrasa č. 6, vedená v souběhu s řekou Ohře a propojující Cheb a Litoměřice, resp. sídla a atraktivní kulturní, historické a přírodní cíle v širším koridoru této trasy. V konkrétních úsecích pak slouží jak krátkodobé rekreaci, tak dopravní (obslužné) funkci. Z hlediska rekreační cyklistiky je kromě této cyklotrasy významný hřeben Krušných hor, zejména pro terénní cyklistiku.

Bariéry
(výkres A.02)

Řešené území je relativně členité a vlivem geomorfologie, přírodních podmínek i historického vývoje zejména ve 2. polovině 20. století relativně bariérové s dobrou prostupností pouze ve vybraných vazbách.

Klášterec nad Ohří je prakticky sevřený v údolí mezi Krušnými a Doupovskými horami, společně s s řekou Ohře, železničním koridorem a zatíženou silnicí, z východu pak navíc ještě odříznutý elektrárnou Prunéřov, povrchovým dolem a souvisejícími plochami.

přírodní bariéry:
- **řeka Ohře**
  - protíná území ve východozápadním směru
  - nyní lze překonat pouze na dvou místech v řešeném území, o mnoho lépe na tom nejsou ani navazující území
- **hřeben Krušných hor**
  - převážně prudké převýšení cca 500–600 m mezi údolím Ohře a samotným hřebenem či jednotlivými vrcholy
  - na většině jízdních kol relativně komfortně překonatelné pouze po třech silnicích, na horském kole v terénu lze využít i další lesní cesty (čistě rekreačně – sportovně)
- **Doupovské hory**
  - obdobná situace jako u Krušných hor, avšak fyzicky dostupné pouze jednou asfaltovou cestou, která není veřejně přístupná
- **Šumburk, Jezerní hora, Špičák**
  - solitérní vrchy v údolí přimknuté k liniovým bariérám (řeka, frekventovaná silnice, železniční koridor)

umělé bariéry plošné:
- **výrobní (průmyslové) areály**
  - okolí železniční stanice, zóna Vernéřov apod.
  - za hranicí řešeného území: elektrárna Prunéřov, povrchové doly a související plochy
- **zemědělské areály**
  - oplocené neprostupné sady mezi historickým jádrem města a Šumnou (Šumburkem)
- **vojenský újezd Hradiště**
  - vojenský výcvikový prostor přímo sousedí při jižní straně řešeného území
  - prozatím zcela vylučuje jakýkoliv pohyb veřejnosti ve velmi atraktivním přírodním území

umělé bariéry liniové:
- **frekventovaná tranzitní silnice č.12 (E442)**
  - nezklidněný průtah městem, nedostatečná a chybějící bezpečná bezmotorová křížení
- **železniční koridor**
  - zejména v oblasti železniční stanice významné zpřetrhání vazeb v území

Intenzity cyklistického provozu

(výkres A.04)

Systematické měření cyklistického provozu, ať už rekreačního nebo dopravního, prakticky neprobíhá a nejsou tak dostupná žádná oficiální a zcela relevantní data.

Orientační pomůckou mohou být mapové výstupy z webových stránek aplikace Strava, která graficky v mapě zaznamenává pohyb uživatelů – cyklistů, kteří se pohybují se zapnutou aplikací na chytrém telefonu a veškerá data se pak automaticky anonymizovaně ukládají a zpracovávají.

Z těchto dat vyplývá jednoznačné potvrzení toho, že se tito cyklisté na větší vzdálenosti pohybují po několika málo klíčových a jediných dostupných spojnicích, a to nejen po klidných trasách podél Ohře, ale také frekventované silnici č. 13 nebo silnici č. 224 do Kadaně. Tato data v sobě bohužel nezahrnují reprezentativně všechny uživatele, např. starší osoby pohybující se zejména lokálně na kratší vzdálenosti apod.

SWOT analýza
(výkres A.03)

S – silné stránky
- **krátké vzdálenosti v rámci zástavby města:**
  - většina zdrojů a cílů po městě dosažitelná během několika minut jízdy na kole

- **železniční stanice ve městě**
  - přímo na hlavním železničním koridoru, se zastavěním cca všech projíždějících vlaků
  - relativně dobře dostupná, přestože excentricky umístěná

- **atraktivní přírodní zázemí města pro rekreaci a cykloturistiku**
  - Krušní hory, úpatí Doupovských hor, údolí řeky Ohře

- **dálková cyklotrasa podél řeky Ohře:**
  - atraktivní cykloturistický koridor v zeleni podél vodoteče
  - z velké části v dobrém stavu (bez kontaktu s intenzivní automobilovou dopravou, různorodá kvalita povrchu)

W – slabé stránky
- **přírodní bariéry**
  - řeka Ohře – v rámci řešeného území jen dvě vazby překonání
  - náročná geomorfologie terénu pro mnoho vazeb v širším území (směr sever–jih)

- **umělé bariéry**
  - průmyslové areály: nové výrobní a průmyslové areály špatně dostupné i prostupné (např. zóna Vernéřov)
  - novější rezidenční (charakterem suburbanizační) zástavba prakticky neprostupná
  - dopravní infrastruktura – silnice č.13: de facto „odříznutí“ historického jádra města a většiny stávající zástavby (a obyvatel) silničním průtahem, obtížné (nebezpečné) příčné i souběžné vazby i jinde ve městě i v krajině
  - dopravní infrastruktura – železniční koridor

- **majetkoprávní vztahy bránící prostupnosti území**
  - některá důležitá propojení jsou na soukromých pozemcích
  - neformální fungující propojení není možné potvrdit a revitalizovat stavebně
  - některé poptávané vazby, včetně historických cest, jsou fyzicky neprostupné (oplocení)

O – příležitosti

- **revitalizace a dotvoření sítě chráněných tras**
  - podél vodotečí (zejm. Ohře, Klášterecký a Podmileský potok)
  - zprostupnění a propojení zástavby a volné krajiny s minimánlím kontaktem s automobilovou dopravou
  - jiné pro dosažení cílů v krajině (např. Šumná apod.)

- **zprostupnění veřejných prostranství na území města Mnichovo Hradiště**
  - propojení jednotlivých částí veřejných prostranství (ulice, cesty, parkoviště apod.), které jsou dnes fyzicky odděleny nebo pouze živelně zprostupněny (vyšlapané cesty apod.)
- **plošné zklidňování v rámci zastavěného území**
  - mimo hlavní komunikace pokračovat v zavádění zón 30
  - prakticky všechny jednosměrné komunikace ze řešit jako tzv. „cykloobousměrky“

- **zklidnění průtahu městem**
  - na tranzitní silnici č. 13 v intravilánu vyznačit (ochranné) jízdní pruhy pro cyklisty
  - zlepšit příčné vazby pro pěší a cyklistickou dopravu

- **kultivované rozvoj dopravní infrastruktury a nové zástavby**
  - v případě vybudování obchvatu plnohodnotné řešení bezmotorové dopravy může výrazně zlepšit prostupnost území
  - v rámci nových rozvojových projektů zajištění mnohem lepší pěší a cyklistické prostupnosti než dosud umožní vyšší podíl cest na území města vykonaných pěšky a na kole

- **zpřístupnění Doupovských hor veřejnosti**
  - zrušení nebo rozsáhlejší zpřístupnění vojenského újezdu Hradiště (výcvikového prostoru)
  - velmi atraktivní území pro aktivní rekreaci v přírodním území
  - Klášterec nad Ohří jako jedna ze vstupních bran a zázemí pro návštevníky

T – hrozby

- **vznik nových bariér**
  - nová výstavba nebo vznik fyzicky oplocených produkčních území dále zhoršujících prostupnost území, likvidujících stávající oficiální i neoficiální cesty a propojení

- **technokratický rozvoj dopravní infrastruktury a nové zástavby**
  - v případě vybudování obchvatu zpřetrhání stávajících oficiálních i neoficiálních propojení a vytvoření obtížně bezpečně překonatelné bariéry
  - v rámci nových rozvojových projektů nedostatečné zohlednění pěší a cyklistické dopravy (obdobně jako dosud) s vytvářením bariér v území a nutností dlouhých cest i pro lokální pohyb (slepé neprostupné oblasti apod.)

- **vznik nových průmyslových a výrobních areálů nezohledňující bezmotorovou dopravu**
  - další rozvoj průmyslu a výroby obdobně jako dosud, zejm. v oblasti zóny Vernéřov – zaměstnání relativně vzdálené od bydliště (zástavby měst, kolejové veřejné dopravy) a bez odpovídající infrastruktury pro jiný pohyb než autem

Návrh – koncepce řešení:

(výkres N.01, varianty rozsahu a podrobnosti vyobrazení:

- *N.01a / 1 : 50 000 ~ A3 / téměř celé řešené území*
- *N.01b / 1 : 25 000 ~ A3 / město a nejbližší okolí*
- *N.01c / 1 : 12 500 ~ A3 / téměř celé město*
- *N.01a / 1 : 15 000 ~ A1 / celé řešení území*
- *N.01b / 1 : 5 000 ~ A1 / město)*

Koncepce prostoru z hlediska cyklodopravy (stručně):

- tři základní charaktery prostoru a principů řešení:
  - integrované koridory
  - klidné a zklidněné oblasti
  - chráněné trasy a propojení
- + doplňkově tři dílčí podkategorie kombinující výše uvedené základní skupiny
- podrobněji vysvětleno na schematech s grafikou a textem a níže

Komunikační a cestní síť

Pro dopravní, cykloturistický i rekreační pohyb v území je nezbytná specifikace ucelené komunikační a cestní sítě a vazeb, které umožňují základní lokální obsluhu území i pohyb na větší vzdálenosti.

Komunikační a cestní síť nemá ve všech částech stejný charakter, ale vychází ze současného stavu prostředí a reálných možností úprav stávajících nebo plánovaných propojení.

Zjednodušeně jsou definovány tři základní charaktery jednotlivých úseků sítě. Ty by měly být v souladu s fyzickými vlastnostmi příslušného prostoru a zároveň dávat jasnou uživatelskou informaci o tom, k čemu dané propojení slouží především a pro co naopak není vhodné.

Pro základní pohyb a obsluhu území je ve výkrese vyznačena základní síť tlustými čarami. Tato propojení a trasy zpravidla slouží i pro vzdálenější vztahy po městě a v krajině mezi obcemi.

Pro lokální obsluhu území a plošný pohyb v něm je dále naznačena tenčími čarami jemnější síť „vlásečnic“, které zprostupňují prostor a zpřístupňují všechny zdroje a cíle. Zpravidla je vhodná jejich maximální propojenost, ale není to vždy nutné nebo možné.

V krajině mimo zástavbu a v parcích je vyobrazení některých úseků klidných a chráněných cest mimo základní síť nutné vnímat jako pouze orientační, přesná poloha závisí na podrobnějším prověřování.

- **Integrované koridory** jsou významné dopravní osy území, zpravidla kompozičně, provozně i funkčně klíčové komunikace v prostoru, které tvoří základní dopravně-urbanistické osy území a přenášejí vyšší intenzity automobilového provozu (řádově tisíce vozidel denně). Ze své podstaty jsou však atraktivní i pro cyklistickou dopravu, zejména kvůli přímosti a rychlosti. V obcích je žádoucí provádět celkové zklidnění provozu a případně doplňovat integrační opatření cyklistické dopravy, především na hlavním průjezdu městem. Mimo obec je potřebné pak zajistit možnost bezpečné jízdy v dostatečně široké vozovce (resp. po krajnici), nebo nabídnout možnost sdílení prostoru s chodci v rámci souběžné stezky či cesty.
  - příklady – intravilán: Osvobozená, Chomutovská (východní část), Petlérská, Pražská
  - příklady – extravilán: silnice č. 13, silnice č. 224

- **Klidné a zklidněné** ulice, silnice a cesty mají buď relativně nízkou automobilovou zátěž (řádově jednotky až stovky vozidel denně) nebo rychlost provozu, optimálně obojí. Podle konkrétního kontextu mohou být atraktivní pro cyklistickou dopravu, cykloturistiku, rekreaci nebo všechny tyto důvody jízdy najednou. Provoz jízdních kol je společný ve vozovce s ostatními vozidly, velmi často i společně s chodci. Není zde zpravidla vhodné vytvářet zvláštní samostatná cyklistická opatření, klíčové je zejména zajištění přehlednosti prostoru a celkové psychologické působení ve prospěch pozvolné jízdy zejména motorových vozidel. Ucelenější síť ulic v zástavbě města a obcí může s výhodou fungovat jako zóna 30, případně klidnější.
  - příklady – intravilán: Pod Stadionem, Chomutovská (západní část), Přívozní
  - příklady – extravilán: silnice na Lestkov, silnice Útočiště – Petlery

- **Klidné a chráněné cesty a propojení** jsou prakticky bez automobilového provozu, který je zcela minimální nebo vyloučený. Podle konkrétního kontextu bývají atraktivní zejména pro cykloturistiku a rekreaci, ale často také pro dopravní využití. Ve městě se nejčastěji jedná o parkové cesty, propojky a stezky, v krajině pak o polní a lesní cesty nebo účelové komunikace. Důležité je zajištění sjízdnosti povrchu a dostatečných kvalitativních parametrů, zejména šířky, směrového vedení a přehlednosti i s ohledem na pěší pohyb a pobyt.
  - příklady – intravilán: cesta podél Klášterského potoka či Ohře (mezi mostem a lávkou)
  - příklady – extravilán: cesta podél pravého břehu vodní nádrže Kadaň

Principy pro vybrané oblasti:

- **Tradiční zástavba (centrum města, nízkopodlažní rezidenční zástavba)**
  - cyklistický provoz standardně ve vozovce, nikoliv na chodnících či přidruženém prostoru (s výjimkou napojení dalších vazeb nebo velkých zpevněných ploch veřejných prostranství – sdílený prostor s chodci, např. v rámci náměstí či parkových cest)
  - mimo tranzitní významné komunikace všechny komunikace s automobilovým provozem v režimu zóny 30 a obousměrně průjezdné alespoň pro jízdní kola, lokálně nebo ve vybraných úsecích případně vyšší stupeň zklidnění (např. sdílený prostor – obytná zóna)

- **Veřejná prostranství sídlišť a modernistické zástavby**
  - všechny komunikace s automobilovým provozem v režimu zóny 30 a obousměrně průjezdné alespoň pro jízdní kola, lokálně nebo ve vybraných úsecích případně vyšší stupeň zklidnění (např. sdílený prostor – obytná zóna)
  - pěší cestní síť volně legálně pojížditelná na jízdním kole v rámci plošné obsluhy území (dojezd k budovám apod.):
    - v režimu např. pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů, jako stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol, stezka pro chodce a cyklisty, zákaz vjezdu motorových vozidel apod.;
    - v rámci revitalizací vhodné zpracovat podrobnější studii komplexní revitalizace veřejných prostranství, jejich nové vymezení (např. vytvoření oplocený soukromých předzahrádek kolem objektů apod.) a úpravy cestní sítě tak, aby byla pro chůzi i jízdu na kole přívětivější a uceleně propojená v rámci poptávaných vazeb;
    - klíčové je zajištění bezpečných legálních bezbariérových křížení vozovek a napojení na vozovky nejen pro chodce, ale také pro cyklisty (optimálně zvýšenou vozovkou, nebo alespoň snížením obruby, např. i ve vazbě na jinak zaslepené komunikace parkovišť apod.);
    - není žádoucí vytvářet nepřehledná místa (křoví, zídky apod.), úzká hrdla a ostré úhly cest;
    - pojížděny by neměly by být chodníky v těsném souběhu s vozovkou nebo s parterem budov (není-li ve výkrese konkrétně výjimečně doporučeno jinak)

- **Volná krajina**
  - zachovat maximálně volnou prostupnost krajiny pro jízdní kola, bez zbytečného zakazování vjezdu (to by mělo být pouze výjimečné v odůvodněných případech)
  - na vybraných trasách dle koncepce zajišťovat přiměřeně komfortní sjízdnost, optimálně alespoň pro treková kola (a tam, kde je pravděpodobná i dopravní funkce a neexistuje odpovídající náhrada v podobě jiné komunikace, vhodné zajistit sjízdnost i pro silniční kola)
  - prostupnost pro horská kola může být i po různých pěšinách a cestičkách, které zde s ohledem na své parametry a podrobnost této koncepce nejsou řešeny a vyobrazovány: to však neznamená, že by měly zanikat nebo že by z nich měla být terénní cyklistika vylučována (není-li to v prokazatelném rozporu s ochranou přírody nebo ohrožováním pěších – turistů)

Dotváření základní sítě chráněných tras

/ klíčové investiční akce:

(výkres N.02a)

- **cyklotrasa podél Ohře – revitalizace povrchu mezi Lázněmi Evženie a obcí Černýš**
  - nový asfaltový povrch (východní část) / oprava nezpevněné cesty
  - sdílený prostor s chodci, automobily
  - potenciálně atraktivní pro bruslaře (riziko přetížení a koliznosti)
  - otázka vytvoření pochozího pásu (např. mlat) podél asfaltového povrchu pouze pro pěší pro možnost komfrotnější chůze mimo ostatní provoz

- **cyklotrasa podél Ohře – alternativní průjezd k zámecké zahradě**
  - pro celý úsek Zahradní – Pod Pivovarem (nyní v západní části cyklotrasa vedena přes náměstí)
  - je velmi příznivé zachovat možnost legálního cyklistického provozu v zámeckém parku, avšak zejména s ohledem na nezpevněný povrch cest, relativně úzké profily cestiček, sezónní silný pohyb chodců i cyklistů a pobytovost místa je s ohledem na ostatní aktivity a hodnoty území nabídnout alternativní trasu pro cyklistický tranzit (dopravní, rekreační, cykloturistický) bez přímého kontaktu se silným automobilovým provozem
  - toto je možné zajistit vybudováním stezky pro chodce a cyklisty při jižní straně ulice Chomutovská ve volném souběhu s vozovkou v úseku mezi ukončením jejího historického zklidněného profilu (s přesmykem a napojením do vozovky cca v oblasti dnešního přechodu pro chodce před okružní křižovatkou) a ulicí Pod Pivovarem
  - v návaznostech na stezku na západní straně historický profil Chomutovské ulice v centru města umožňuje bezpečný cyklistický provoz ve vozovce (v režimu zóny 30), obdobně ulice Pod Pivovarem je z hlediska provozu ve vozovce bezproblémová (optimálně v režimu obytné zóny)

- **zelená chráněná cesta podél Klášterského potoka**
  - dnes vyšlapaná a vyježděná pěšina (stávající poptávka není optimálně uspokojena)
  - možnost severojižního propojení sídliště s hlavní cyklotrasou podél Ohře i úpatím svahu Krušných hor (se zahrádkářskými chatovými osadami a klidnou silnicí na hřeben)

- **zelená chráněná cesta podél Podmileského potoka**
  - dnes vyšlapaná a vyježděná pěšina (stávající poptávka není optimálně uspokojena)
  - možnost propojení hlavní cyklotrasy podél Ohře, sídliště, Ciboušova a cesty do průmyslové zóny Vernéřov

- **propojení Šumná – Cihlářská, veřejně přístupná cestní síť v sadech**
  - atraktivní zejména rekreačně a cykloturisticky pro dosažení Šumné (Šumburku)
  - zpřístupnění alespoň části z dnes veřejnosti uzavřené cestní sítě v oplocených sadech
  - revitalizace a obnova vybraných cest

- **propojení Miřetice – průmyslová zóna Vernéřov**
  - spojnice pro dopravní dojíždění do práce, případně rekreační jízdu podkrušnohořím
  - alternativa za jízdu po frekventované hlavní silnici č. 13 (E442)

/ výhled (územní rezerva) / k podrobnějšímu prověření ~ nekonfliktní

(výkres N.02b)

- **přemostění / lávka přes železnici mezi Nádražní a Pražskou**
  - prověřovací studie výstavby bezmotorové lávky pro krátkodobý až střednědobý horizont
  - ve střednědobém až dlouhodobém horizontu pravděpodobně výstavba mostu

- **propojení Osvobozená – Nádražní (bezmotorová cesta / komunikace)**
  - prověřovací studie výstavby bezmotorové cesty pro krátkodobý až střednědobý horizont
  - ve střednědobém až dlouhodobém horizontu pravděpodobně výstavba místní komunikace

- **Kotvina – lávka pro chodce a cyklisty přes Ohři**
  - prověřovací studie výstavby bezmotorové lávky přes řeku
  - významné propojení zejména rekreačních cílů a železniční zastávky Kotvina

- **obnova úseků historické hlavní silnice (Klášterec nad Ohří – Perštejn)**
  - obnovou alespoň dvou zaniklých úseků staré silnice mezi městem a sedlem u Šumné je možné dotvoření alternativního atraktivního propojení k frekventované silnici č. 13

/ výhled (územní rezerva) / k podrobnějšímu prověření ~ potenciálně problémové

(výkres N.02c)

- **prostup po levém břehu pod zámkem (náplavka / nízkovodní lávka / ponton)**
  - otázka zvážení podrobné prověřovací studie, potenciálně problematické zejména ve vztahu k památkové péči a požadavkům Povodí
  - bezbariérové niveletně příznivé pěší a cyklistické propojení podél řeky, ulehčující zároveň části cestní sítě zahrady v předprostoru zámku
  - potenciálně možné přeložení dálkové cyklotrasy č. 6

- **železniční most přes Ohři – doplnění pěší a cyklistické lávky a návazností**
  - otázka zvážení podrobné prověřovací studie, potenciálně problematické zejména s ohledem na pravděpodobné požadavky SŽDC a ekonomiku projektu
  - alternativní přímé pěší a cyklistické propojení mezi oblastí Lázní Evženie a kempem U Jezu s oblastí nádraží a Miřetic, bez nutnosti zajíždět do centra města

- **chráněné propojení na levém břehu Ohře mezi cestou z Mikulovic a Jana Švermy**
  - otázka zvážení podrobné prověřovací studie, potenciálně problematické zejména s ohledem na požadavky ČEZ (a možnosti průchodu přes jeho areál či po jeho hranici)
  - alternativní možnost pěšího a cyklistického propojení mezi Klášterem nad Ohří a Kadaní, přímější i niveletně příznivější vedení než po silnici č. 224 nebo stávající cyklotrase č. 6

Výhledové velké zásahy v území

(výkres N.03)

liniové stavby:

- **severní silniční obchvat – přeložka stávajícího průtahu silnice č.13 (E442)**
  - zajistit příčné vazby přes novou komunikaci:
    - alespoň v naznačeném rozsahu vazeb
    - přednostně mimoúrovňově, je-li to příznivě možné s ohledem na konfiguraci terénu, tj. bez zajížděk a velkých ztracených spádů; v opačném případě formou bezpečného úrovňového křížení, zejména s možností rozfázovat překonávání tranzitní automobilové dopravy (dělicí ostrůvky s vyčkávacím prostorem apod.)
  - zajistit průjezd v koridoru nové komunikace:
    - ve vozovce alespoň formou rozšířené krajnice (případně pomocí ochranných jízdních pruhů pro cyklisty – naznačením bezpečného bočního odstupu pro předjíždění); minimalizovat průpletové úseky či nutnost jízdy mezi dvěma proudy vozidel, zamezit nutnosti přejíždět do levého pruhu pro přímý průjezd apod.
    - optimálně v celé délce v rámci širšího koridoru zajistit možnost souběžného průjezdu bez automobilové dopravy (formou účelové komunikace / polní/lesní cesty /stezky / kombinace, se stromořadím apod.), a to včetně využití a propojení stávajících úseků komunikací a cest

- **východní obchvat – propojka ulic Osvobozená – Nádražní – Pražská**
  - umožnit průjezd ve vozovce s pomocí (ochranných) jízdních pruhů pro cyklisty
  - vhodné vytvořit souběžnou (doplňkovou) stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem, v relativně těsném výškovém a směrovém souběhu s vozovkou, optimálně stromořadím apod.
  - klíčová jsou napojení a příčné vazby u Osvobozenecké, chatové osady, Nádražní a Pražské, ale také případná další v případě transformace navazujícího území výroby a branfieldu

rozvojová území – nové zastavitelné plochy

- vždy nejprve navrhnout celkovou strukturu zástavby, zejména ucelenou, logickou a pěšky i na kole volně plošně prostupnou síť veřejných prostranství (dříve, než začne probíhat vymezovaní soukromých pozemků a výstavba)
- veškerá související uliční síť by měla být v režimu zóny 30 s cykloobousměrkami, resp. ještě klidnější – v grafické části jsou naznačeny některé základní vazby, zejména v rámci zelených ploch by měla vzniknout také chráněná propojení bez automobilového provozu

Dílčí levné a rychlé úpravy:

(výkres N.04)

- **„pročistit" dopravní značení:**
  - **zámecký park**
    - režim stezky pro chodce a cyklisty vs. zákaz vjezdu všech vozidel: na různých vstupech různě, žádoucí sjednotit režim pro celou cestní síť, optimálně s preferencí pěšího pohybu
  - **cesta mezi železničním mostem a lávkou**
    - režim stezky pro cyklisty znemožňuje legální pohyb chodců, navíc není označeno na jiných vstupech (z ulice Přívozní): zavést jednotný režim umožňující pěší pohyb

- **legalizace chodníků a stezek pro chodce:**
  - **propojení ulic Školní – Petlérská – 17. listopadu**
    - legalizace stávajícího propojení dvou částí sídliště, resp. škol a sportovišť
  - **chodníky podél ulice Petlérská**, včetně křížení komunikací a návazností
    - legální bezpečná alternativa k průjezdu ve vozovce zejména pro žáky směřující do základních škol a na sportoviště
  - **Lázně Evženie**
    - umožnit průjezd, resp. příjezd k budovám lázní a restaurace
  - **propojení podél koupaliště** (U Koupaliště – Dlouhá)
    - příjezd ke sportovnímu areálu s aquaparkem, vhodná zkratka pro pohyb v území

- **cykloobousměrky – vysoká priorita:**
  - **Vodní, Kostelní, Třebízského, Svatopluka Čecha**
    - zlepšení dostupnosti a prostupnosti centra města
  - **Topolová, Lípoví, Žitná, Sportovní, Pod Stadionem, Královédvorecká**
    - zlepšení prostupnosti modernistické zástavby sídliště
  - **Souběžná**
    - alternativa za průjezd po průtahu městem (ulice Osvobozená)
  - **Pod Pivovarem**
    - nenahraditelné propojení chráněných tras, napojení sídliště k řece
  - **Václava Řezáče**
    - zlepšení dopravní obslužnosti lokality
  - **napojení Průmyslová**
    - násobné zkrácení prostupnosti, resp. dostupnosti u průmyslové zóny

- **cykloobousměrky – ostatní:**
  - **Nerudova, Palackého, Za Hřbitovem**
    - zlepšení dostupnosti a prostupnosti centra města
  - **Budovatelská – Školní, Družstevní, Ječná, Luční, Pionýrů**
    - zlepšení prostupnosti modernistické zástavby sídliště
  - **V Zátiší, Větrná**
    - zlepšení prostupnosti nízkopodlažní rezidenční zástavby

- **zklidnění průtahu – silnice č. 13 (E442)**
  - kontinuální jízdní pruhy pro cyklisty v celé délce na území intravilánu města
  - zklidnění křižovatek a doplnění příčných bezmotorových vazeb
  - zklidňující směrové šikany na rozhraní extravilánu a intravilánu
  - *(výkres R.01 + R.02 + R.03)*

Úpravy a komentáře dokumentů a projektů z hlediska cyklodopravy

- **územní plán – návrh**
  - žádoucí **zapracovat** alespoň základní **části systému chráněných tras a významných** pěších a cyklistických **propojení**, které mají přímý dopad do utváření prostorové struktury na úrovni urbanismu i veřejných prostranství – např. chráněné cesty podél vodotečí apod.;

  - opravit v legendě označení „osa koridoru pro cyklostezku“ na **„osa koridoru cyklotrasy“**; otázkou k diskusi však je, nakolik je účelné, aby v úrovni územního plánu byly vyznačovány pěší turistické a cykloturistické trasy – vhodnější a mnohem potřebnější je zajistit fyzickou prostupnost tam, kde je to nezbytné (viz první bod), v rámci systému cyklotras je pravděpodobně dostačující **vyznačení koridoru dálkové cyklotrasy č. 6** podél Ohře (s případnou výhledovou variantou vedení jako územní rezervou);

  - **do textové části** územního plánu je vhodné začlenit **požadavky na** dopravní **zklidňování** (např. zavádění zón 30) **a integraci cyklodopravy** (zejm. integrační opatření na významných komunikacích) – takto už není nezbytné tyto podmínky podrobněji (a de facto duplicitně) vyobrazovat ve výkresové části, postačí pouze upozornění v legendě výkresu (u silnic a místních komunikací) a odkaz na textovou část

- **regenerace sídliště**
  - **situace „Celková regenerace 2011–2018“:**
    - celkově především snaha obnovit stávající cesty a komunikace v nových površích, získat nová parkovací místa a lokálně zlepšit podmínky pro pěší pohyb, byť ve většině případů nedochází k výraznému provoznímu zlepšení oproti původnímu stavu;
    - cyklodoprava nebyla řešena prakticky vůbec, ani z hlediska průjezdu ve vozovce, ani pro průjezd po vybraných chráněných trasách a propojeních, ani pro příjezd k budovám, ani z hlediska parkování;
    - při kompletní stavební rekonstrukci je žádoucí zejména:
      - celou síť komunikací řešit jako zónu 30 s přednostmi zprava a cyklistickým obousměrným provozem, včetně stavebních úprav jako jsou zvýšené plochy křižovatek, jejich odlišné materiálové řešení apod.;
      - stávající samostatně vedené cesty a pěší propojky rozšířit a legalizovat pro cyklistický provoz, obdobně řešit nově navrhované včetně jejích napojení a křížení místních komunikací, zejména klíčové jako např. cestu podél Klášterského potoka (dle zpracovaného návrhu jen jako lokální cestičky, tj. nekompletní a nefunkční);
    - za vynaložení srovnatelných prostředků na přípravu a realizaci záměru revitalizace je možné získat výrazně větší benefity pro pěší a cyklistickou dopravu oproti dosavadním návrhům a provedeným úpravám;

  - **klíčové je zejména upravit projekt pro etapu 2017 a 2018:**
    - 2016_RPS VI.etapa: provést úpravy viz výše pro zlepšení dopravní obsluhy zástavby
    - 2018: rozšířit rozsah a výrazně přepracovat a dopracovat cestu podél potoka

  - **nové parkoviště namísto parku před ZŠ Krátká (již provedené úpravy)**:
    - nebyla zohledněna možnost bezpečného a komfortního příjezdu žáků na kole ke škole, zhoršení oproti původnímu stavu
    - jižní chodník podél parkoviště měl být širší a legálně pojízditelný na kole, mělo být bezbariérově napojeno i dosavadní parkoviště a obratiště před školou raději jako sdílený prostor ve zvýšené úrovni (komfortnější psychologicky i fyzicky pro pěší i cyklistický pohyb);

  - **křižovatka Polní x Krátká x Žitná (již provedené úpravy):**
    - pouze částečná přestavba, díky které nebylo dosaženo místu odpovídajícího zklidnění, přechod pro chodce byl zafixován v nevhodné vazbě a jiný nevhodně nahrazen pouze místem pro přecházení, aniž by tomu odpovídal žádoucí charakter stavebního řešení;
    - vhodné řešit jako součást zóny 30 s předností zprava, křižovatku zkompaktnit zvětšením nároží, optimálně prověřit možnost jejího řešení jako zvýšené do úrovně chodníku, případně alespoň docílit psychologického zklidnění použitím jiného materiálu vozovky, přemístit pěší trasy do přímých přirozených poptávaných vazeb;

- **studie řešení předprostoru lázeňského parku v Klášterci nad Ohří**

  - **koncepce řešení je nepodložená a problematická**: studie neřeší příliš koncepčně pěší ani cyklistické vazby ani veřejné prostranství jako celek, nejsou zdůvodněny navrhované úpravy (bariéra zdi s uživatelsky nepříjemným zákoutím a schodištěm, směrové vedení a další parametry cest apod.)

  - pokud má být cyklistická vazba mezi zámeckým parkem a areálem Lázní Evženie navedena přednostně na zklidněnou komunikaci s automobilovým provozem, je žádoucí v rámci řešeného prostranství navrhnout přímou komfortní širokou a pozvolna stoupající cestu ke křižovatce s ulicí Zahradní, kterou budou moci cyklisté přejíždět v přímé vazbě do ulice Kyselka a chodci vedle využít přechod pro chodce a chodník;

  - pokud má tato cyklistická vazba přednostně navedena na stávající stezku pro chodce blíže Ohři a přímo do středu areálu lázní, pak by bylo možné uvažovat o tom, že by v řešeném veřejném prostranství byla pouze síť drobnějších i nepřímo vedených cest, které by sice mělo být možné legálně pojíždět na kole, ale jen doplňkově – toto řešení je ale méně vhodné a zejména s ohledem na komfort chodců v oblasti lázní je výhodnější, pokud zde bude prioritně nebo rovnocenně fungovat přímá pěší a cyklistická vazba ze zámecké zahrady do ulice Kyselka;

- **chodník Chomutovská**

  - žádoucí poupravit projekt, resp. realizaci (např. **změnou stavby před dokončením**) tak, aby bylo zohledněno chráněné propojení významných tras podél vodotečí i průjezd ve vozovce pro hlavní silnici;

  - **chráněné cyklistické propojení pro průjezd podél Podmileského potoka:**
    - vozovka ulice Pod Skalkou – režim zóna 30 nebo obytná zóna;
    - napojení ulice Pod Skalkou na Chomutovskou optimálně zvýšenou plochou vozovky, nebo alespoň zklidnění řešením průběhu obrub a použitím materiálu;
    - na jihozápadním nároží (na mostku) zrušit zatravnění a namísto něj rozšířit pochozí a pojízditelnou plochu, v režimu stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů;
    - přecho pro chodce upravit pomocí dopravního značení na přechod rpo chodce sdružený s přejezdem pro cyklisty, rozšířit na minimálně 4,0 m;
    - severní napojení nejprve řešit pouze legalizací, stavebně samostatnou rozsáhlejší investiční akcí;

  - **šířka vozovky na hrdle min. 7,50 m**, optimálně (i ve zbytku) 8,00 m,což umožňuje bezpečné a plynulé vzájemné míjení minimálně osobních vozidel a jízdních kol, včetně vyznačení souvislých ochranných cyklopruhů (navržený rozměr 7,35 , je kolizní);

- **rekonstrukce ulice Sadová**

  - z hlediska dopravního režimu žádoucí zachovat obousměrný provoz jízdních kol, což je možné i při navrženém stavebním řešení (šířka vozovky mezi obrubami min. 4,0 m, bez vyznačování protisměrného cyklistického pruhu);
  - v místě napojení bezmotorové cesty ke kulturnímu domu je navržena snížená bezbariérová obruba – pro výraznější zklidnění a komfortnější napojení by bylo vhodné prověřit alternativu se zvýšenou plochou vozovky cca v délce „proluky" – navazujícího parkového veřejného prostranství;
  - u západního konce ulice Sadová vhodné prověřit bud' zmenšení směrových poloměrů obrub a rozšíření chodníkových ploch ve prospěch celkového zklidnění a přímosti pěší vazby, nebo zvýšení plochy vozovky a odlišné materiálové řešení;

- **rekonstrukce ulice J. A. Komenského**

  - projekt je **žádoucí v některých místech výrazně upravit**, protože z hlediska pěší a cyklistické dopravy projekt přináší výrazné komplikace a znemožňuje dotváření a bezpečné komfortní užívání sítě chráněných cest a propojení;

  - **zajistit chráněné cyklistické propojení pro průjezd podél Podmileského potoka:**
    - příčná bezmotorová vazba blíže k mostku přes vodoteč, optimálně zvýšená vozovka
    - žádoucí řešit jako sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty

  - **zajistit bezmotorovou vazbu mezi ZUŠ a ZŠ:**
    - mezi řadou panelových domů a areálem ZUŠ zajistit komfortní pěší a cyklistické napojení severním směrem (cca 3 m široká cesta + odstupy): nutná úprava navržených parkovišť (není žádoucí, aby jediný pěší přístup byl vozovkou za zadní částí parkujících vozidel);
    - nutné umožnit příčné křížení vozovky jižním směrem, minimálně formou místa pro přecházení, resp. překonání komunikace, resp. komfortněji, a to včetně stavebních úprav s nezbytným přerušením nově navrženého pásu kolmého parkování;
    - při návrhu betonové opěrné zdi zohlednit možnosti pokračování veřejné bezmotorové cesty dále jižním směrem;

  - **parkoviště před třemi panelovými domy řešit jako sdílený prostor** (může být v režimu obytné zóny) s napojením na vozovky ulice J. A. Komenského formou zvýšených chodníkových přejezdů: pohyb pěšky i na jízdním kole bude bezpečnější a komfortnější, odpadne označování hlavní a vedlejší komunikace (měla by být v zóně 30, kde podobné dopravní značení není vhodné);
  - pro celkovou humanizaci navržených úprav i psychologické zklidnění provozu by bylo žádoucí prověřit doplnění stromořadí v rámci souvislých parkovacích pásů;
  - z hlediska cyklodopravy žádoucí doplnit stojany pro krátkodobé parkování jízdních kol, rovnoměrně poblíž vstupů do jednotlivých budov;