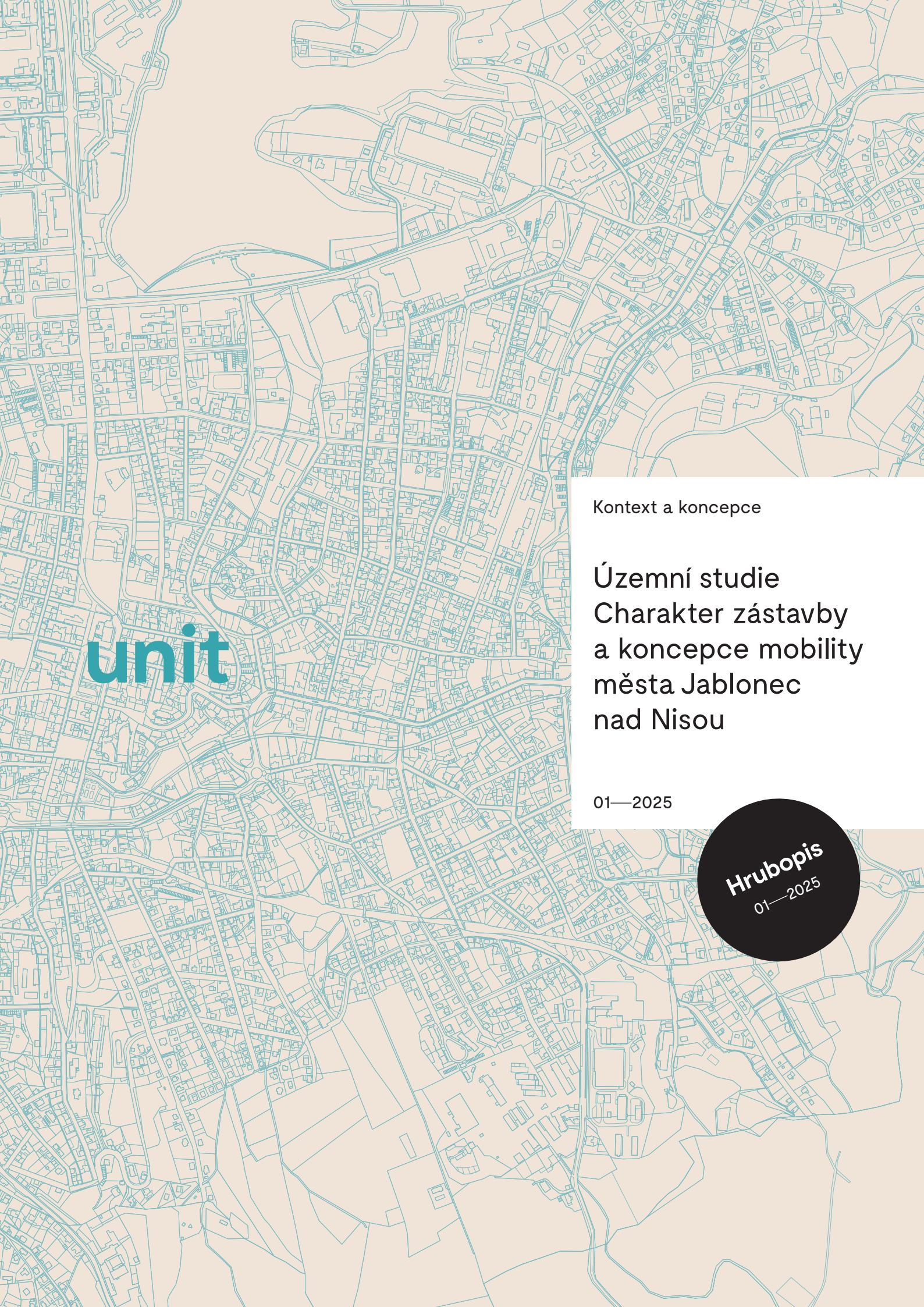


The background of the entire page is a detailed, light blue line-art map of the city of Jablonec nad Nisou. The map shows a dense network of streets, building footprints, and green spaces. The word "unit" is overlaid on the left side of the map in a bold, teal-colored sans-serif font.

unit

Kontext a koncepce

Územní studie Charakter zástavby a koncepce mobility města Jablonec nad Nisou

01—2025

Hrubopis
01—2025

unit

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 166 34 Praha 6
IČ : 63987309 DIČ: CZ63987309
+420 224 356 470
info@unitarch.eu

www.unitarch.eu

Územní studie Charakter zástavby a koncepce mobility města Jablonec nad Nisou

Hrubopis
01—2025

KONTEXT A KONCEPCE

Zadavatel:

Statutární město Jablonec nad Nisou
Mírové náměstí 19, 466 01 Jablonec nad Nisou
tel: 483 357 777
IČ: 00262340
DIČ: CZ 00 26 23 40

kontaktní osoby:

MgA. Jakub Chuchlík, náměstek primátora
Jaroslav Bernat, vedoucí odboru investic

Zpracovatel:

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 160 00 Praha 6
info@unitarch.eu
+420 224 356 470

Zpracovatelský tým:

Urbanismus:

UNIT architekti, s.r.o.
— **Hlavní architekt:**
Ing. arch. Filip Tittl
prof. Ing. arch. Michal Kohout
doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D.
— **Vedoucí projektu:**
Ing. arch. Šárka Jahodová
— **Projekční tým:**
Ing. arch. Zdenka Kornoušková Říhová
Ing. arch. Barbora Uličná
Bc. Karolína Janků
Bc. Šárka Rafflová

Doprava:

Syrový – dopravní ateliér, s.r.o.
Ing. Květoslav Syrový
MgA. Jakub Doubner

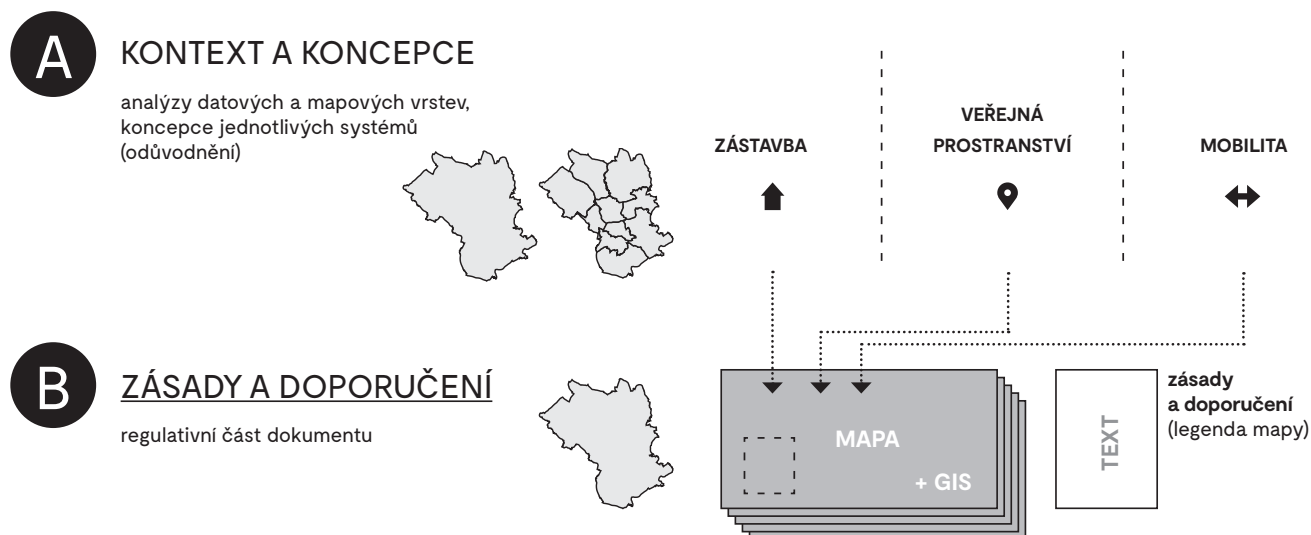
Krajina:

Dipl. Ing. Eva Němcová, Pr Larch

01—2025

unit

Struktura dokumentu



Dokument je pro snadnější užití v praxi rozdělen do dvou částí, které na sebe logicky navazují a společně vytvářejí ucelený rámec pro plánování a rozvoj území:

Část [A/ Kontext a koncepce]

Tato část se zaměřuje na celkový **kontext území**, včetně analýz jeho stávajícího stavu a klíčových **témat, výzev a cílů**. Obsahuje také **koncepční rámec**, který propojuje jednotlivé oblasti územního rozvoje, jako jsou charakter zástavby, systém veřejných prostranství, krajina a mobilita. Tato část tak poskytuje obecnější **odůvodnění** pro navazující závazné zásady a doporučení, vymezené v části B.

Část [B/ Zásady a doporučení]

Tato část představuje závazné zásady a volitelná doporučení pro rozvoj území. **Závazné zásady** tvoří výrokovou část dokumentu a stanovují konkrétní podmínky a pravidla pro charakter zástavby, veřejná prostranství, krajinu a systém mobility. Tyto zásady jsou doplněny směrnými **doporučeními**, která poskytují flexibilní rámec pro řešení specifických situací a podporují adaptabilní přístup při aplikaci zásad v praxi.

OBSAH

A

KONTEXT A KONCEPCE

1	ÚVOD	
	O dokumentu	10
2	KONTEXT	
	2.1/ Širší vztahy	14
	2.2/ Současný stav	16
	2.3/ Historický vývoj	18
	2.4/ Demografie	24
	2.5/ Územně-plánovací souvislosti	30
3	KONCEPCE ZÁSTAVBY ↑	
	3.1/ Stáří zástavby	38
	3.2/ Plošné parametry zástavby	40
	3.3/ Podlažnost zástavby	42
	3.4/ Využití budov	46
	3.5/ Limity území	48
4	KONCEPCE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ A KRAJINY 📍	
	4.1/ Krajinový kontext	54
	4.2/ Cíle a témata – krajina	66
	4.3/ Koncepce krajiny	68
	4.4/ Současný stav veřejných prostranství	72
	4.5/ Koncepce systému veřejných prostranství a krajiny	74
5	KONCEPCE MOBILITY ↔	
	5.1/ Cíle a témata	80
	5.2/ Dopravní analýzy	82
	5.3/ Limity a potenciál	146
	5.4/ Návrh koncepce mobility	149
6	KONCEPCE OSADNÍCH VÝBORŮ	
	6.1/ Proseč nad Nisou	186
	6.2/ Rýnovice a Lukášov	188
	6.3/ Mšeno nad Nisou	190
	6.4/ Žižkův vrch	192
	6.5/ Centrum	194
	6.6/ Šumava a Paseky	196
	6.7/ Dolina	198
	6.8/ Vrkoslavice	200
	6.9/ Novoveská	202
	6.10/ Kokonín	204



Úvod

01.1/ O DOKUMENTU

Územní studie **CHARAKTER ZÁSTAVBY A KONCEPCE MOBILITY MĚSTA JABLONEC NAD NISOU** je dokumentem doplňujícím územní plán města o podrobnější podklad usnadňující přípravu a proces povolování soukromých i veřejných záměrů. V části **[B/ Zásady a doporučení]** poskytuje konkrétnější doporučení, ke kterým je vhodné přihlížet již ve fázi formulování záměru a zároveň přesnější pravidla pro rozhodování v území. Část **[A/ Kontext a koncepce]** pro tento dokument tvoří směrný analyticko-koncepční podklad.

01.1.1/ CÍLE DOKUMENTU*

Účel Studie charakteru zástavby

Podle účelu a jejího vztahu ke stávající územně plánovací dokumentaci se jedná o územní studii, která (dle § 25 stavebního zákona) bude po registraci sloužit jako podklad pro rozhodování v území.

Účel Koncepce mobility

Koncepce dále rozpracovává Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou 2021–2030. Naplňuje tato jeho opatření:

- 1.1.2 Standardizované a kvalitní uspořádání veřejných prostranství (VP2),
- 1.3.1 Úpravy a zklidnění obslužných ulic (VP6),
- 2.1.1 Provoz po chodnících a pěších cestách s malým provozem pěších (ND1),
- 2.1.3 Odpovídající doplňková infrastruktura pro cyklisty (ND3),
- 2.2.1 Síť spojitě chráněné infrastruktury pro cyklisty (ND4),
- 2.2.2 Vytváření propojení pro pěší dopravu (ND5),
- 2.3.1 Infrastruktura pro vyšší atraktivitu cyklistické dopravy (ND8).

Konkrétně bude koncepce veřejných prostranství a mobility sloužit:

- spolu s Manuálem pro městský mobiliář a vizuální obraz města Jablonec nad Nisou pro tvorbu zadání a koordinaci projektů veřejných prostranství všech

potenciálních investorů: města Jablonec nad Nisou, Libereckého kraje, ČR, respektive ŘSD, správců sítí a soukromých investorů, kteří budou veřejná prostranství budovat jako součást rozsáhlejších záměrů,

- jako podklad pro zadání projektů dopravního značení, zejména takových projektů dopravního značení, které zavádí obytné zóny a zóny 30 a testuje nové uspořádání uličních profilů předcházející návrhu stavebních úprav.
- jako podklad pro navazující rozvahu, zda a jak zavést v Jablonci nad Nisou systém rezidentního parkování.

Cíle Studie charakteru zástavby

Základním smyslem územní studie je konkretizovat charakter území do jednoznačných zásad, a tím pomoci naplnit následující cíle:

- Ochránit hodnoty charakteru města s ohledem na specifika jednotlivých lokalit jak vystavěného prostředí, tak terénních úprav a vegetace tak, aby nové záměry v území rozvíjely hodnotný charakter a v problematických lokalitách přispěly k vytvoření charakteru nového.
- Zvýšit předvídatelnost rozhodování tím, že budou nastavena jednoznačná pravidla popisující charakter v území. Investoři, projektanti, pořizovatel i samospráva je budou moci interpretovat co nejvíce shodně a nebude docházet ke sporům, nedorozuměním a z nich plynoucím průtahům v přípravě stavebních záměrů.
- Zefektivnit přípravu stanovisek (respektive po nabytí účinnosti nového stavebního zákona vyjádření pro stavební úřad) o souladu s územně plánovací dokumentací a cíli a úkoly územního plánování díky jednoznačným pravidlům pro charakter území a preciznímu odůvodnění.
- Zhodnotit potenciál rozvoje pro zastavitelné plochy a proluky ve stabilizovaném území, potenciál jejich zastavění z hlediska vlivu na urbanistickou strukturu města, a tím pomoci stanovit rozvojové priority.

Cíle Koncepce mobility

Základním smyslem koncepce je stanovit zásady pro obnovu a navrhování veřejných prostranství ve městě

a zkoordinovat budoucí projekty dopravního značení a vymezování obytných zón a zón 30 tak, aby jejich zadávání bylo efektivní, ekonomické a koncepční. Z hlediska efektu na život ve veřejných prostranstvích a mobilitu má koncepce pomoci naplnit následující cíle:

- Zvýšit bezpečnost a komfort chodců a cyklistů při pohybu městem a podpořit tak zvyšování podílu aktivní a udržitelnější dopravy na dopravním výkonu a zlepšení zdraví obyvatel,
- Nastavením podmínek pro rozvoj zasakování, retence srážkové vody a zelené infrastruktury zlepšit adaptaci prostředí města na klimatické změny a ekosystémové služby zelené infrastruktury.
- Zlepšit podmínky pro pobyt ve veřejných prostranstvích, a tím podpořit setkávání obyvatel a budování vztahů mezi lidmi i vztahu k místu.

01.1.2/ METODIKA, STRUKTURA A PROCES

Metodika

Vzhledem k tomu, jakým způsobem se vzájemně ovlivňují prvky utvářející charakter území s jeho systémovými a strukturálními vlastnostmi, je studie charakteru zástavby a koncepce mobility sloučena do jednoho dokumentu.

Struktura části A Kontext a koncepce

Dokument **[A/ Kontext a koncepce]**, je úvodní částí územní studie Charakter zástavby a koncepce mobility města Jablonec nad Nisou a představuje souhrn informací, které byly o městu Jablonec shromážděny ve fázi úvodních terénních průzkumů, rešerší dostupných strategických dokumentů souvisejících s tématem ÚS a v neposlední řadě analýzou systémových vrstev území. Zjištěný kontext území je členěn do 4 kapitol týkajících se **základních informací o území, charakteru zástavby, veřejných prostranstvích a krajiny a mobility**. Poslední tři jmenované kapitoly v sobě obsahují i podkapitoly zabývající se hlavními cíli a výzvami těchto složek území a předkládají i základní koncepci jejich dalšího rozvoje. V závěrečné, šesté, kapitole jsou na příkladech jednotlivých osadních výborů pojmenovány konkrétní výzvy a témata rozvoje těchto oblastí.

Tento dokument slouží jako obecnější **odůvodnění** pro navazující závazné zásady a doporučení, vymezené v **Části [B/ Zásady a doporučení]**

Proces

Dokument vzniká s využitím analýzy datových podkladů a map, současných poznatků teorie urbanismu, terénního průzkumu a v dialogu s obyvateli území. Podrobné výstupy ze zapojení veřejnosti jsou shrnuty v samostatném dokumentu **[C/ Výstupy ze zapojení veřejnosti]**

01.1.3/ VZTAH K ÚZEMNÍMU PLÁNU

Z hlediska povolování staveb je cílem studie zpřesnění požadavků na nové záměry vyplývajících z územního plánu. Základní parametry tak musí být odvozovány z požadavků tohoto závazného územně-plánovacího dokumentu. Územní studie Charakter zástavby a koncepce mobility města Jablonec nad Nisou představuje zpřesňující podklad, který by měl napomoci předvídatelnosti a transparentnosti rozhodovacího procesu.

01.1.4/ OTEVŘENÝ DOKUMENT

Dokument je koncipovaný jako otevřený tak, aby ho bylo možné výhledově postupně doplňovat a zpřesňovat ve vybraných specifických tématech a oblastech. Na členění území podle charakteru zástavby, typické uliční profily a typologii pobytových veřejných prostranství je možné navázat dalšími dokumenty specifikujícími standardy pro nové záměry a zásahy, jako např. požadavky na volbu mobiliáře, povrchů, regulace reklamy, pravidla pro předzahrádky, podpůrné programy pro rekonstrukce historických objektů, katalogy konkrétních materiálů, požadavky na druhovou skladbu zeleně ve veřejných prostranstvích nebo podrobné požadavky na technologie řešení modrozelené infrastruktury.



Kontext

Tato kapitola popisuje prostorový i historický kontext rozvoje města Jablonec nad Nisou důležitý pro pochopení konfigurace celého města a formování uliční sítě a dopravního skeletu města. Zároveň ilustruje zásadní vstup pro fungování města v podobě distribuce obyvatel, která je určující pro pochopení centralit v území a nároků z hlediska mobility. Posledním ze sledovaných aspektů v této kapitole je územně-plánovací kontext v podobě existujících dokumentů, na které tato územní studie dále navazuje.

2.1/ ŠIRŠÍ VZTAHY

Jablonec nad Nisou je jedním z významných center osídlení v Severních Čechách. Jeho poloha a charakter jej předurčují jako významný bod v širších krajinných a meziměstských vztazích regionu. Město je známé svou bohatou historií, tradičním sklářstvím a šperkařstvím.

Krajinný kontext

Jablonec nad Nisou se nachází v podhůří Jizerských hor, což dodává jeho urbanistické struktuře specifický charakter. Typické jsou prudké svahy, které ovlivňují rozložení města a zástavby, a přítomnost zelených ploch, parků a městských lesů, které jsou důležité pro jeho rekreační a ekologickou funkci. Jizerské hory tvoří přirozený rámec a rekreační zázemí města a přehrada Mšeno naopak představuje nejvýznamnější rekreační cíl uvnitř hranic města.

Vztah k Liberci

Jablonec nad Nisou má úzké vazby na Liberec, regionální centrum vzdálené pouhých 10 km. Tato blízkost se odráží zejména ve sdílení systému veřené dopravní infrastruktury, podpoře pracovních příležitostí a sdílené vybavenosti. Mezi oběma městy existuje relativně dobré dopravní spojení, zejména prostřednictvím IAD (I/14 aktuálně ve dvou stopách) a veřejnou dopravou (autobusové spoje, vlak, tramvaj č. 11, která je tuzemským unikátem v rámci meziměstských dopravních spojů ve veřejné dopravě), nikoliv však pěšky a na kole (pokud, tak pouze fragmenty). Na jižní spojnici přes Proseč se nachází již takřka spojitá zástavba v údolí Lužické Nisy, mnohdy však bez adekvátní a jakkoliv atraktivní infrastruktury pro chodce a cyklisty. Slabínou je z hlediska širších vztahů i přestupní uzel veřejné dopravy v kontextu centra města, též bez adekvátního okolního vybavení infrastrukturou zajišťující bezpečnost, přívětivost a komfort při využívání významnějších veřejných prostranství. Kvalitní řešení jde ruku v ruce s jeho využitím a volbou dopravních prostředků na různé druhy cest i vzdáleností.

Liberec představuje centrum s rozšířenou nabídkou pracovních příležitostí, především v terciárním sektoru, a nabízí vyšší úroveň vybavenosti, včetně kulturních, vzdělávacích a zdravotních zařízení. Na druhé straně Jablonec slouží jako doplňkové město, které těží z blízkosti Liberce, ale zároveň si udržuje vlastní identitu a ekonomické zázemí, zejména v oblasti tradičního průmyslu.

Vztah k okolním sídlům

Kromě Liberce je Jablonec propojen i s menšími obcemi a městy v regionu, jako jsou Smržovka, Tanvald nebo Lučany nad Nisou. Tato sídla tvoří přirozené spádové oblasti pro menší obchody, základní služby a kulturní vyžití. Jablonec slouží těmto obcím jako centrum vzdělání, zdravotnictví a širší infrastruktury.

V rámci regionálních vazeb lze Jablonec vnímat jako součást tzv. Euroregionu Nisa, který propojuje česko-polské a česko-německé příhraničí. To otevírá městu příležitosti pro přeshraniční spolupráci, zejména v oblastech turistiky, ekologie a dopravního plánování. Regionální spolupráce také podporuje zaměstnanost a kulturní výměnu.

Jablonec nad Nisou zaujímá v regionu jedinečnou pozici - město je silně propojeno s okolní krajinou i sídly, čímž se stává důležitým článkem regionální struktury, který spojuje přírodní krásy, místní tradice a moderní městský život. Jeho úkolem do budoucna je vyváženě rozvíjet tyto vazby a využívat svůj potenciál k posílení regionální prosperity.

LEGENDA

- komunikační síť
- železniční trať (vč. žel. stanic)
- plochy sídel
- ▨ zvláště chráněná území
- lesní plochy
- vodní plochy a vodní toky

Základní mapa



Zdroj: datová sada DATA 50, ČÚZK

2.2/ SOUČASNÝ STAV

Jablonec nad Nisou je město s bohatou a rozmanitou sídelní strukturou, kde se přírodní prvky různorodě propojují s městským prostředím. Jeho jednotlivé části mají specifické charakteristiky, odlišnou historii a prostorovou organizaci, což právě přispívá k celkové rozmanitosti vystavěného prostředí. Výrazným rysem Jablonce je vysoký podíl zelených ploch a přítomnost přírodních i rekreačních prvků, které jsou přímo začleňovány do urbanistického uspořádání města a v okrajových částech plní některé role veřejných prostranství.

Sídelní části

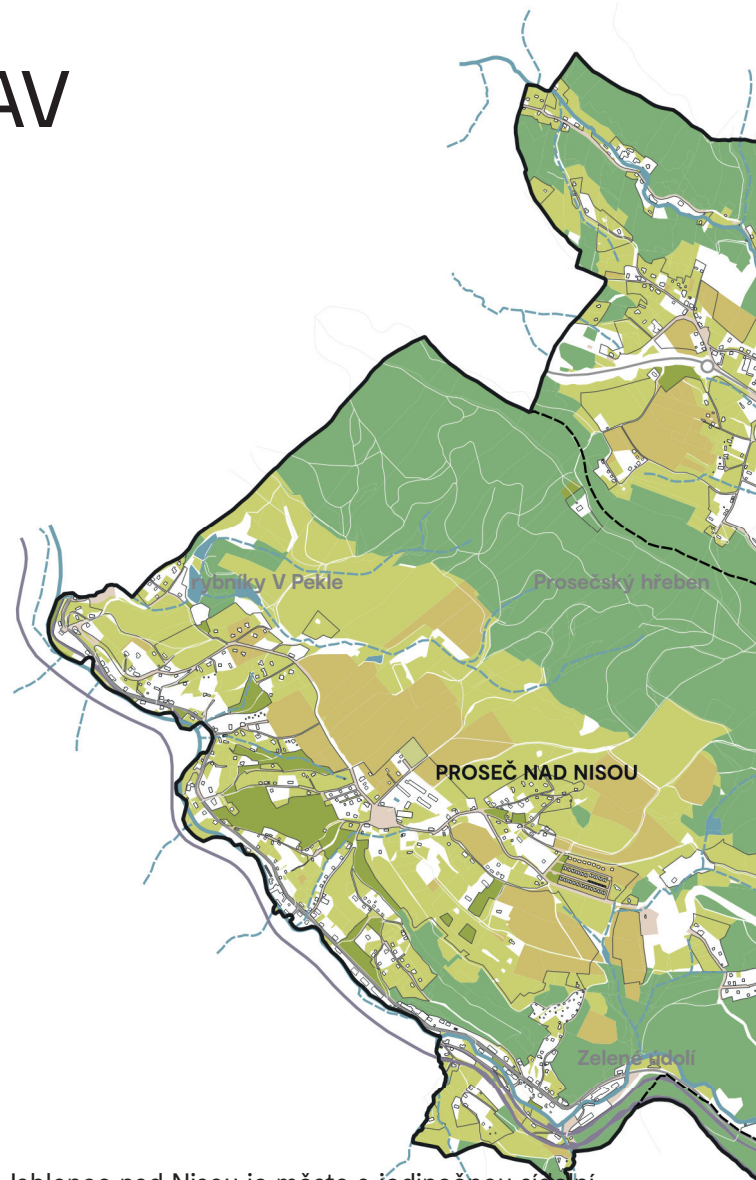
Město je rozděleno do osadních výborů, do několika menších území zřízených zastupitelstvem, které se vyznačují mj. i odlišným charakterem území. Centrum města je typické historickou zástavbou a kulturní vybaveností, zatímco Mšeno nad Nisou se soustřeďuje kolem Jablonecké přehrady, která slouží jako hlavní rekreační zóna s možností vodních sportů a relaxace. Vrkoslavice, Žižkův Vrch, Paseky a Šumava jsou rezidenčními oblastmi s vilovou zástavbou v blízkosti přírody. Rýnovice a Lukášov jsou částečně průmyslové, ale jejich obyvatelé těží z přilehlých přírodních ploch. Proseč a Kokonín jsou více venkovská území se zástavbou v těsnějším sepjetí s okolní krajinou.

Doprava

Dopravní infrastruktura města je dobře rozvinutá a zajišťuje propojení všech městských částí. Městská hromadná doprava je na vysoké úrovni zahrnující síť autobusových linek, které zajišťují pravidelné spojení nejen v rámci města, ale i s okolními sídly včetně Liberce. Cyklodoprava má v Jablonci silný potenciál díky velkému množství přirozených cílů ve městě i mimo něj.

Zeleň a rekreace

Jablonec se pyšní vysokým podílem zelených ploch, které jsou integrovány do městského prostředí. Kromě parků, jako jsou Tyršovy sady nebo park Nová Pasiřská a Mšenská přehrada, je významným rekreačním potenciálem přítomnost Jizerských hor a dalších přírodních cílů, které doslova obklopují město. Tyto přírodní plochy slouží jako prostor pro relaxaci, turistiku a sport.



Jablonec nad Nisou je město s jedinečnou sídelní strukturou, která propojuje hustší historické centrum s okrajovými částmi zaměřenými na rekreaci, klidné bydlení nebo průmysl. Výrazný podíl zeleně, kvalitní dopravní propojení a bohaté možnosti rekreace činí z Jablonce příjemné místo k životu.

Základní mapa

1 : 27 500

VYUŽITÍ ÚZEMÍ

	stavební bloky
	nestavební bloky
	uliční prostranství
	hřbitov
	kolejiště
	les
	orná půda
	trvalý travní porost
	vodní plocha
	ostatní zeleň

DOPRAVA

	silnice I. třídy
	silnice II. třídy
	silnice III. třídy
	železniční trať
	cestní síť

PODKLADNÍ JEVY

	řešené území
	hranice osadních výborů
	budovy
	vodní toky



2.3/ HISTORICKÝ VÝVOJ

Počátky osídlení

Jablonec nad Nisou byl původně malou osadou, která vznikla ve 14. století, kdy byla oblast poprvé kolonizována. Poloha v podhůří Jizerských hor s dostupnými lesními a vodními zdroji předurčila jeho rozvoj jako centra sklářství. Přestože byl Jablonec zpočátku jen nevýznamnou osadou, během 16. století začal získávat na významu díky produkci skleněných perel, korálků a bižuterie, která se stala jeho charakteristickým řemeslem.

Velký zlom přišel v 17. století, kdy region zažil ekonomický růst navzdory útrapám třicetileté války. V roce 1670 byla v Jablonci postavena první kaple, což symbolizovalo začátek formování stabilnějšího osídlení. Počátkem 18. století začalo město prosperovat díky exportu skleněných výrobků, které nacházely odbytiště v celé Evropě i zámoří.

Rozkvět průmyslového města

Průmyslový rozmach Jablonce nastal v 19. století, kdy zdejší bižuterní průmysl dosáhl vrcholu. V roce 1866 Jablonec získal status města. Dynamický rozvoj podpořilo zavedení železničního spojení v roce 1888, které posílilo jeho obchodní vazby s dalšími regiony a umožnilo rozvoj dalších odvětví průmyslu.

Během druhé poloviny 19. století se město začalo měnit i architektonicky – vznikaly honosné vily místních průmyslníků, moderní školy, kostely i veřejné budovy, jako např. radnice postavená na počátku 20. století. Počet obyvatel prudce rostl a Jablonec se stal významným průmyslovým a kulturním centrem regionu, známým jako „město skla a bižuterie“. Tento rozvoj položil základy moderního města, jak jej známe dnes.

Jak ilustruje mapa stabilního katastru, pro většinu sídel v podhůří Jizerských hor je charakteristické, že se osídlení rozvíjelo podél vodních toků a hlavních cest v níže položených údolích.



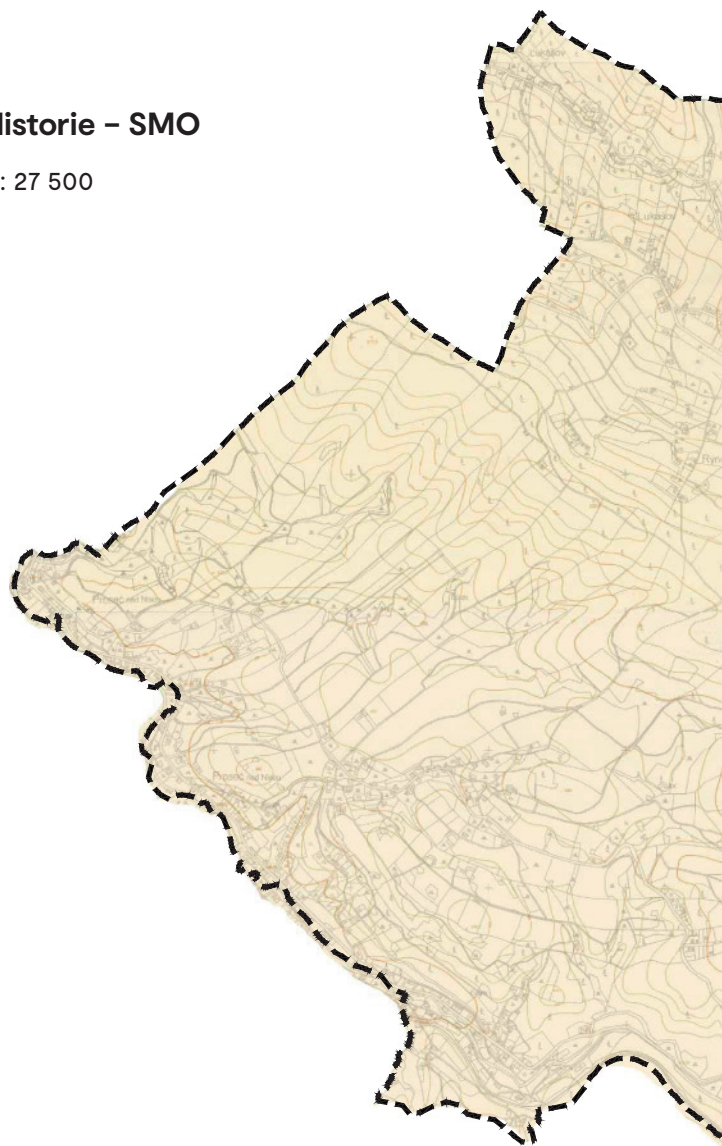
Historie – stabilní katastr

1 : 27 500



Historie – SMO

1 : 27 500



Na přelomu 19. a 20. století zažíval Jablonec nad Nisou zlatou éru svého průmyslového a kulturního rozmachu. Město, které bylo již v předchozích dekádách známé jako „město skla a bižuterie“, se díky svému exportně orientovanému průmyslu zařadilo mezi významná hospodářská centra habsburské monarchie. Tato prosperita vedla k rozsáhlé urbanizaci a modernizaci, která změnila charakter města.

Ve stejném období vznikají také tkz. exportní domy – jedná se o jedinečnou typologii obytného domu, který byl určen pro bydlení majitele firmy, ale také zároveň sloužil jako reprezentativní prostor, vzorkovna, zasílatelství a poskytoval také prostory k ubytování obchodních partnerů. Výjimkou nebyl ani výrobní provoz situovaný v rámci samotného domu nebo ve formě přidruženého závodu. Tyto objekty se vymykají tehdy běžným činžovním domům svým větším měřítkem.

Období před první světovou válkou

Rychlý ekonomický růst přinesl Jablonci nové infrastruktury a veřejné stavby. Byly budovány školy, nemocnice, kulturní zařízení a honosné obytné domy, často ve stylu secese nebo pozdního historismu.

Jablonec se stal kosmopolitním městem s čilým obchodním a společenským životem. Ve městě se mísily české a německé vlivy, přičemž německojazyčné obyvatelstvo tvořilo převahu. Tato národnostní smíšenost byla charakteristická pro celé Sudety.

První republika (1918–1938)

Po vzniku Československa v roce 1918 se Jablonec stal součástí nové republiky, ale národnostní napětí mezi českou menšinou a německou většinou narůstalo. Hospodářsky město nadále prosperovalo, byť průmysl čelil výzvám spojeným s přechodem na nový státoprávní rámec a světovou hospodářskou krizí ve 30. letech. Bižuterní průmysl zůstal hlavním odvětvím, ale město se snažilo diverzifikovat své ekonomické aktivity. Jedním z vrcholů tohoto období bylo dokončení nové radnice v roce 1931, která je dodnes dominantou města.

Během tohoto období se posílila česká komunita, která se soustředila zejména kolem kulturních a školských

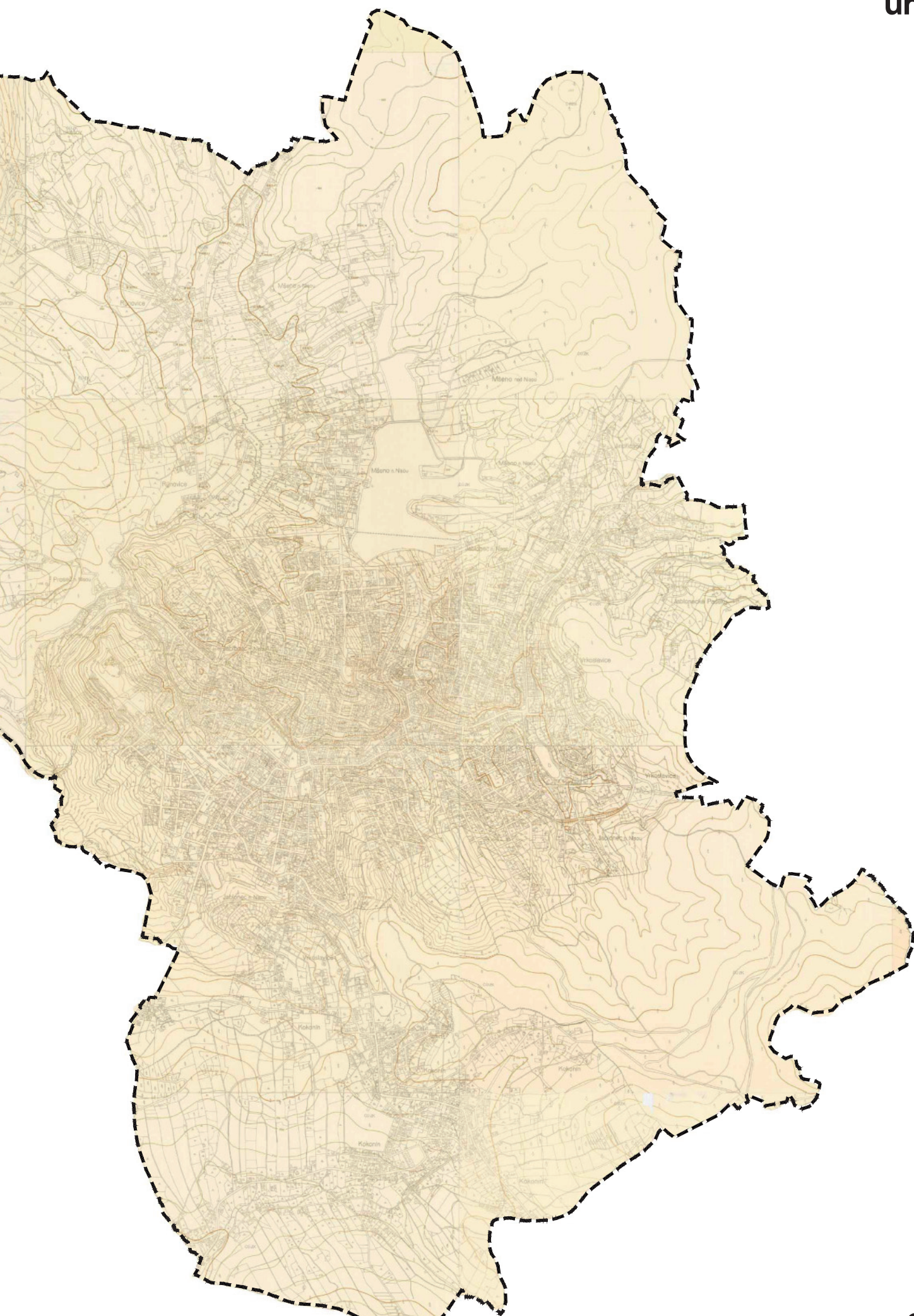
institucí. Přesto Jablonec zůstával převážně německým městem a napětí mezi oběma komunitami vzrůstalo, což vyvrcholilo v druhé polovině 30. let s nástupem nacistického vlivu v regionu.

Období druhé světové války (1938–1945)

Po mnichovské dohodě v roce 1938 a následné anexi Sudet se Jablonec stal součástí Německé říše. Město bylo přejmenováno na Gablonz an der Neiße.

Během války došlo k výraznému útlumu civilního života, ale město uniklo rozsáhlému bombardování a jeho infrastruktura tak zůstala relativně nedotčena.

S koncem války v roce 1945 bylo město osvobozeno, avšak následoval dramatický odsun německého obyvatelstva, který zásadně změnil demografickou skladbu Jablonce. Do města přicházeli čeští osídlenci z vnitrozemí, což znamenalo začátek nové kapitoly v jeho dějinách.



Poválečné období (1945–1960)

Po válce se město zaměřilo na stabilizaci obyvatelstva a obnovu průmyslové výroby. S odsunem německých obyvatel bylo nutné zajistit nové osídlení a obnovit základní služby.

Ve výstavbě dominovaly poválečné rekonstrukce a dostavby. Starší části města byly opravovány spíše konzervativně, zatímco nové čtvrti na okrajích města byly plánovány s moderními urbanistickými principy. Významnou změnou bylo začlenění dříve samostatných obcí, jako jsou Proseč, Mšeno nad Nisou nebo Kokonín, do správního území Jablonce, což vytvořilo předpoklady pro další expanzi města.

Modernistická výstavba (1960–1989)

Období socialismu přineslo do Jablonce masivní výstavbu sídlišť, která měla za úkol řešit poptávku po dostupném bydlení. Největší změny zaznamenaly čtvrti jako Mšeno, kde vzniklo rozsáhlé panelové sídliště doplněné o základní občanskou vybavenost, jako jsou školy, obchody a kulturní zařízení. Tato výstavba však často nerespektovala původní charakter krajiny a některé projekty vedly k úbytku zeleně a přírodních ploch. Centrum města bylo částečně modernizováno, ale některé historické budovy ustoupily novým stavbám. Byly plánovány rozsáhlé asanace dolního centra (menší v Rýnovicích) kvůli budování kapacitních silnic, po roce 1989 byly naštěstí redukovány.

Období po roce 1989

Po sametové revoluci se město začalo orientovat na obnovu a revitalizaci stávající infrastruktury. Prioritou bylo zlepšení kvality života obyvatel a návrat k důstojnějšímu využití historického centra. Postupně se opravovaly historické fasády, revitalizovaly parky a zřizovaly nové pěší zóny, jako například v okolí Dolního náměstí. Další výstavba se soustředila na okrajové části, kde vznikaly nové rodinné domy. Navzdory těmto tendencím došlo k asanaci budov okolo ul. 5. května. Jedná se o redukováný záměr z předchozího období. Takto vzniklé proluky v městské struktuře nebyly dodnes zaceleny.



Mapové dílo Státní mapa 1:5000 – odvozená, zkr. „SMO“ a ortofoto z roku 1938, ukazuje strukturu města před tím, než do jeho tradičního uspořádání vstoupila modernistická struktura zástavby z druhé poloviny 20. století.

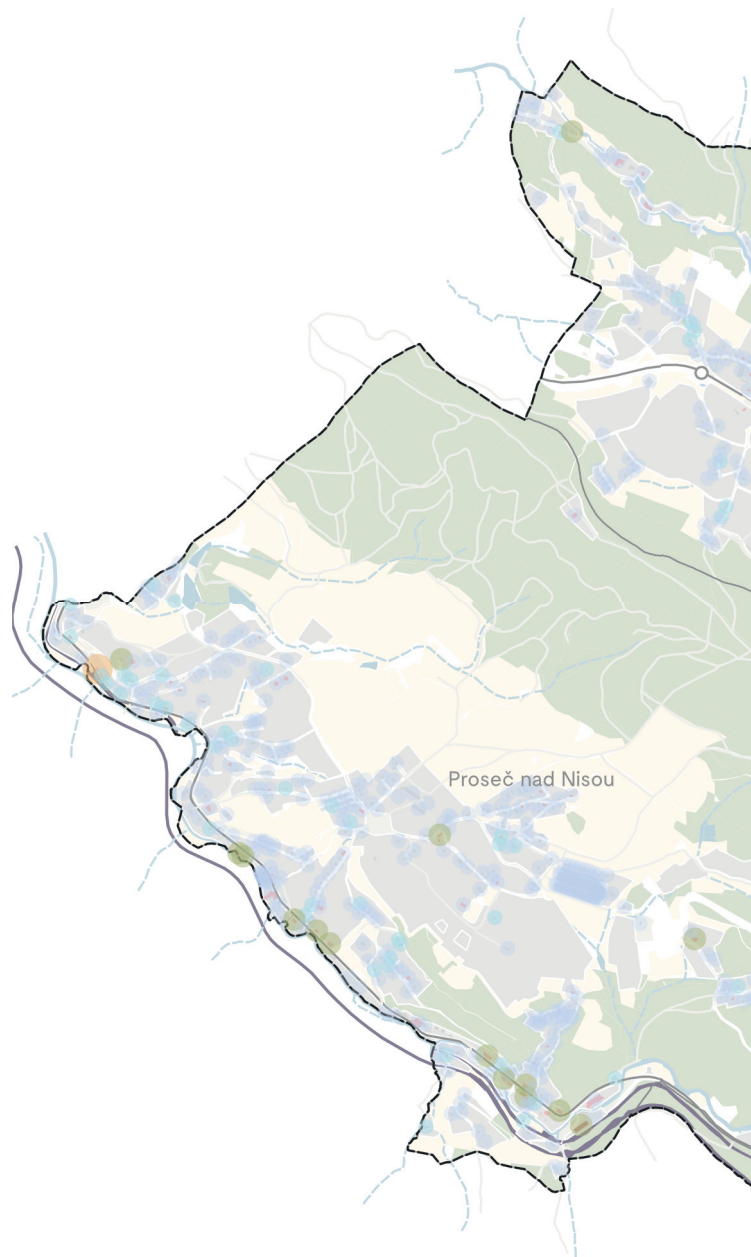
Historie – ortofoto 1938

1 : 27 500



2.4/ DEMOGRAFIE

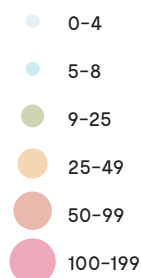
Hustota zalidnění v Jablonci nad Nisou není rovnoměrná a značně se liší podle jednotlivých částí města. Jak ukazuje sada následujících map získaných z dat z posledního sčítání lidu, domů a bytů, mezi nejhustěji osídlené části se řadí všechna jablonecká sídliště, kde převládá zástavba o středně vyšší až vyšší podlažnosti. Tyto oblasti jsou, co se rezidenční hustoty týče, následovány lokalitami v centru a jeho nejbližším okolí, kde se nachází mix zástavby historických činžovních domů a relativně kompaktní vilové zástavby a nejméně zalidněné jsou okrajové oblasti jako Rýnovice, Proseč a Kokonín, i když i v těchto oblastech je možné identifikovat intenzivněji zastavěná území kolem hlavních ulic.

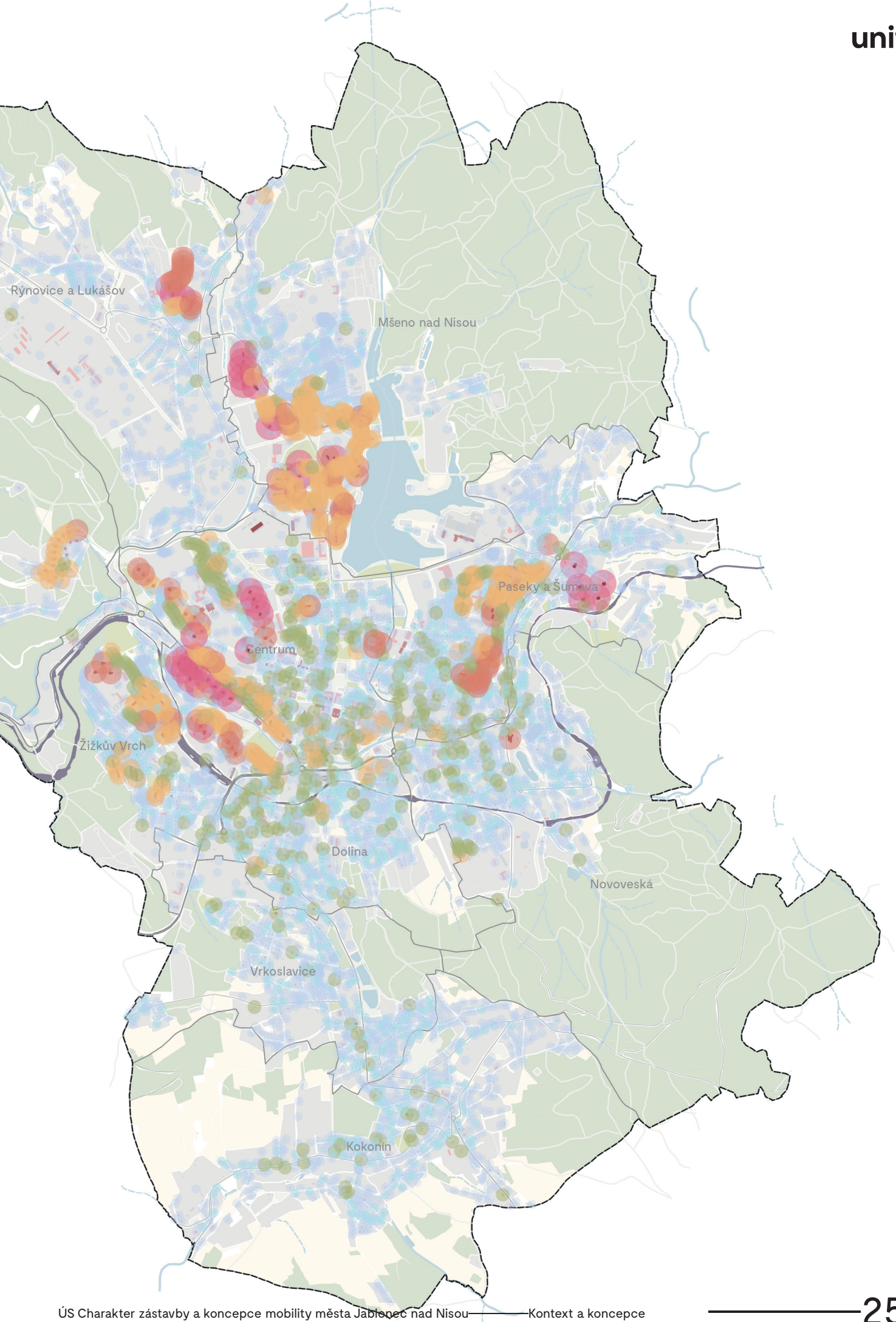


Hustota osídlení ve stavebních objektech

1 : 27 500

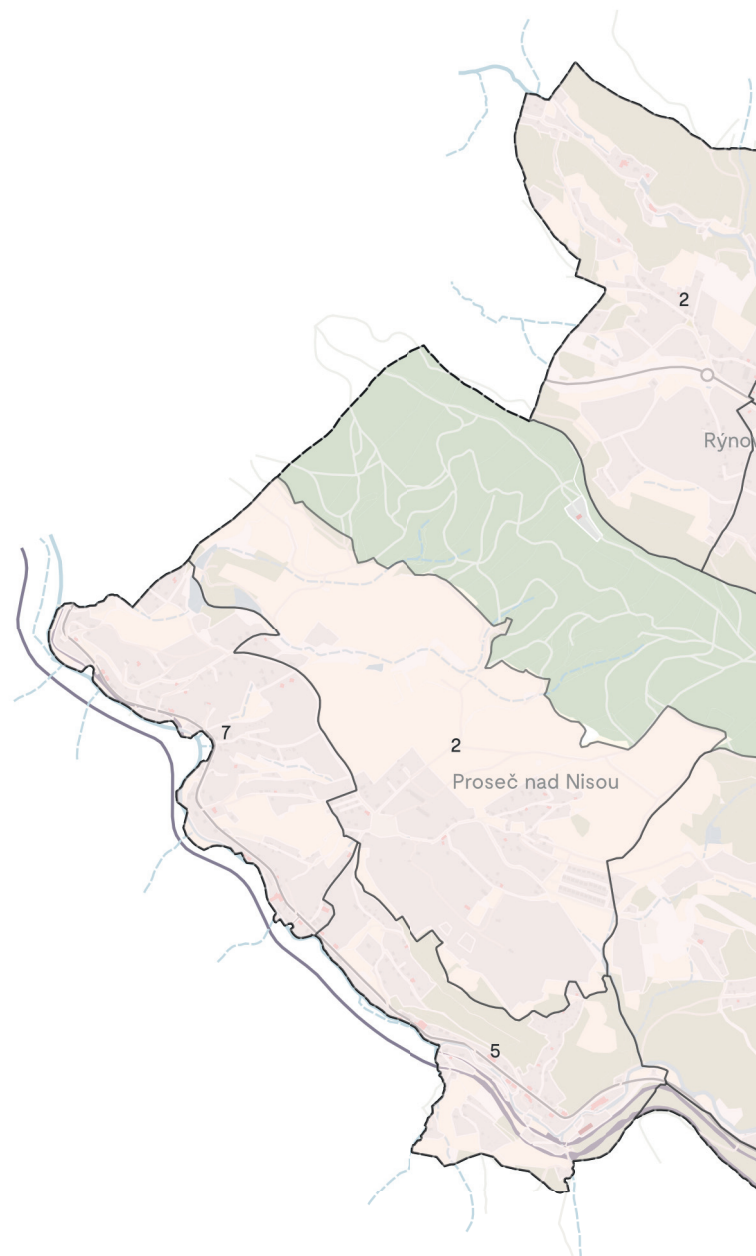
POČET OBYVATEL NA BODY (VCHODY) DLE REGISTRU
SČÍTACÍCH OBVODŮ A BUDOV



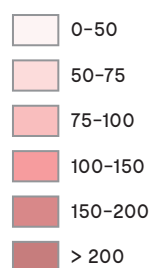


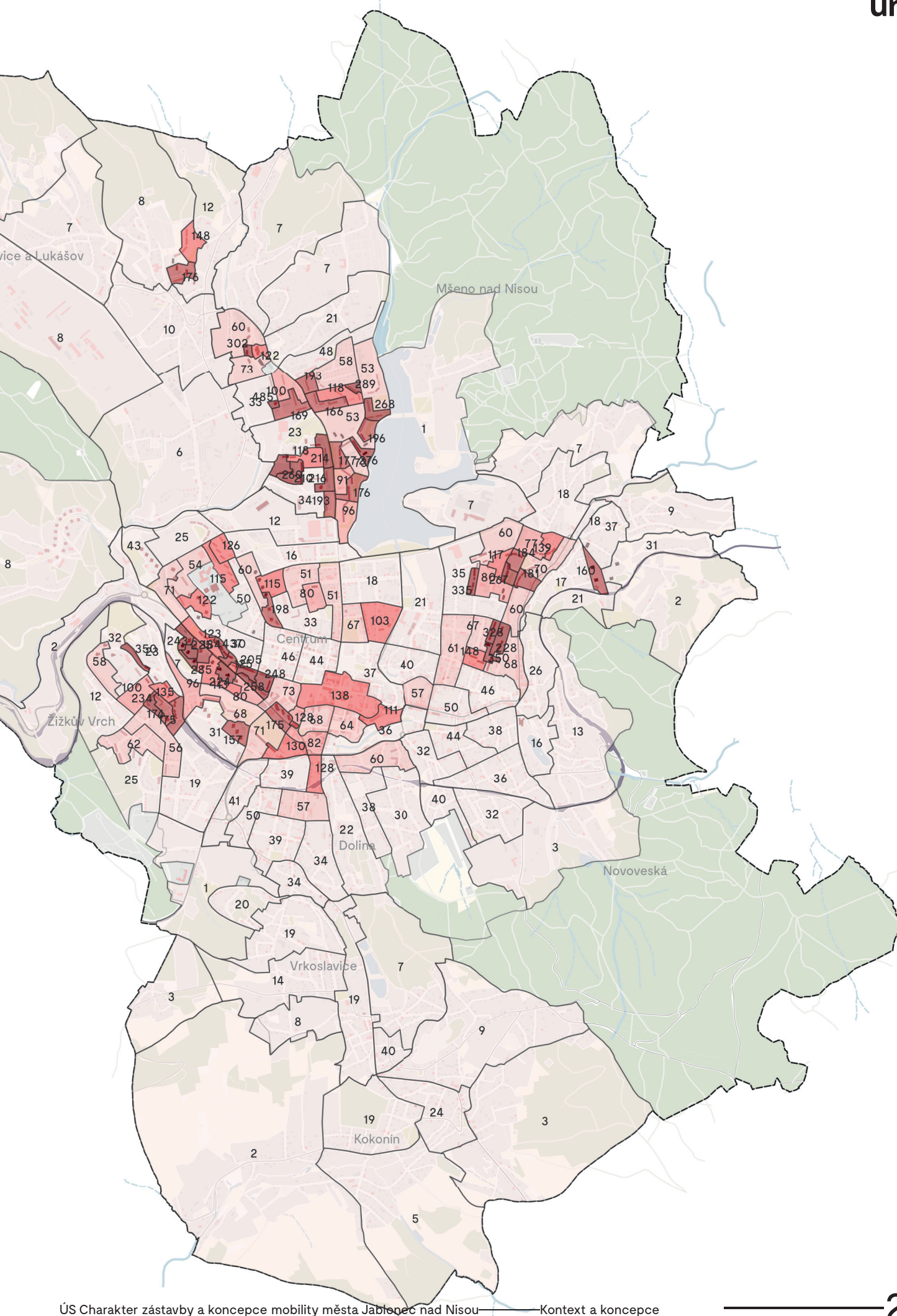
Hustota osídlení ve statistických obvodech

1 : 27 500



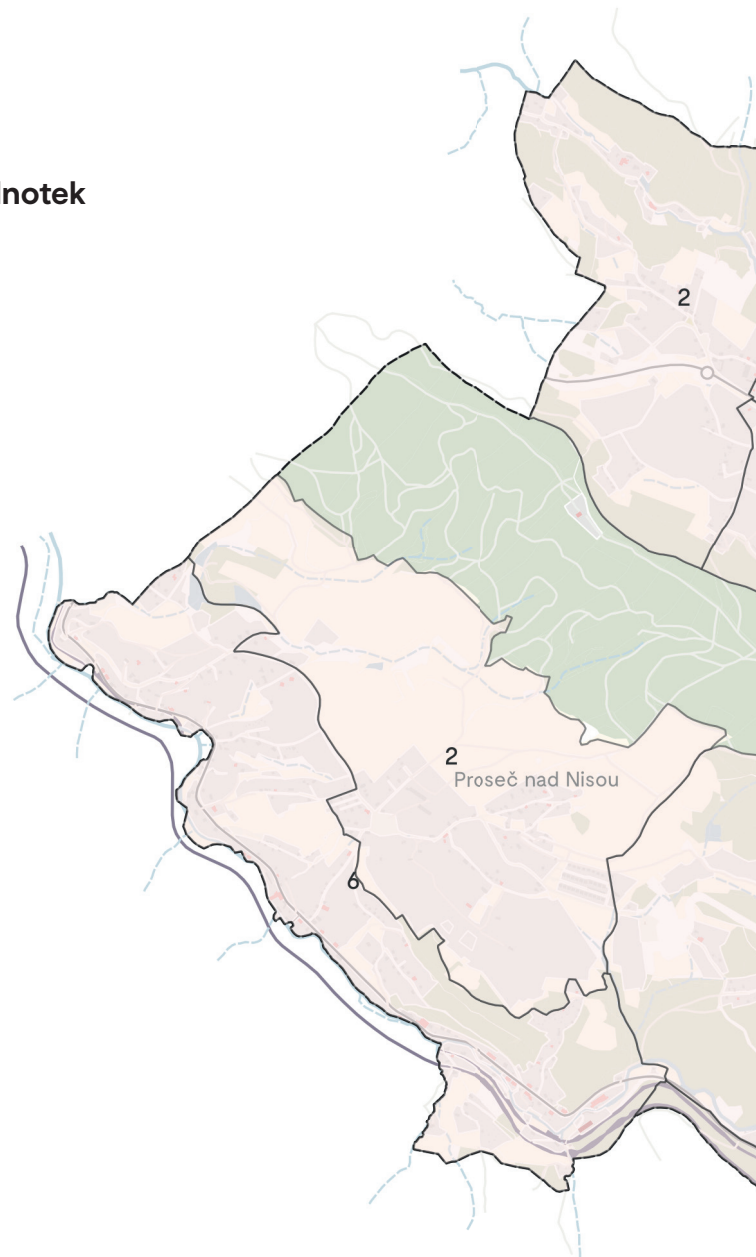
RESIDENČNÍ HUSTOTA VE STATISTICKÝCH OBVODECH (OBYV/HA)



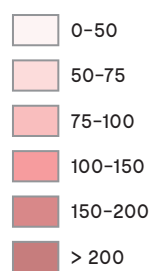


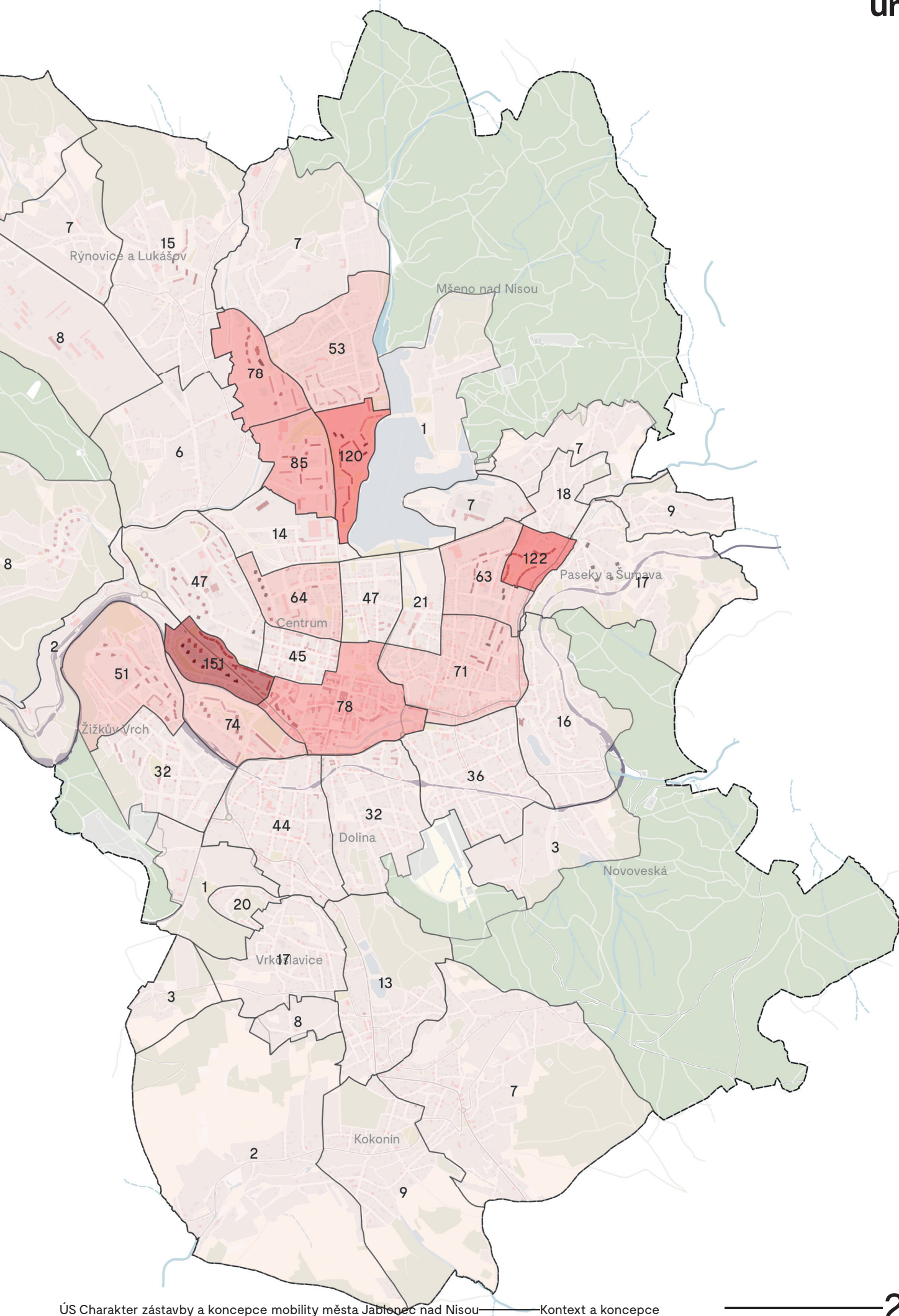
Hustota osídlení dle základních sídelních jednotek

1 : 27 500



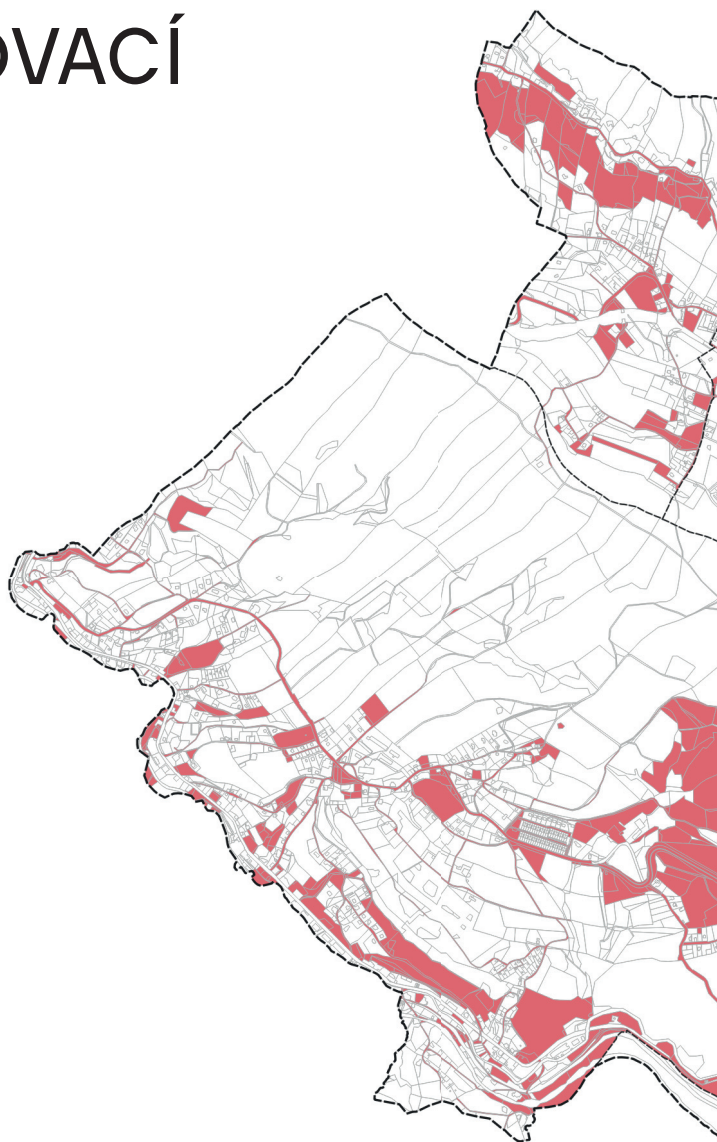
RESIDENČNÍ HUSTOTA V ZSJ (OBYV/HA)





2.5/ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ SOUVISLOSTI

Pro sestavení celkového obrazu města je třeba zmapovat nejen samotný stav území v podrobnosti jednotlivých systémů, ale také územně-plánovací a strategické dokumenty a majetkoprávní uspořádání území.

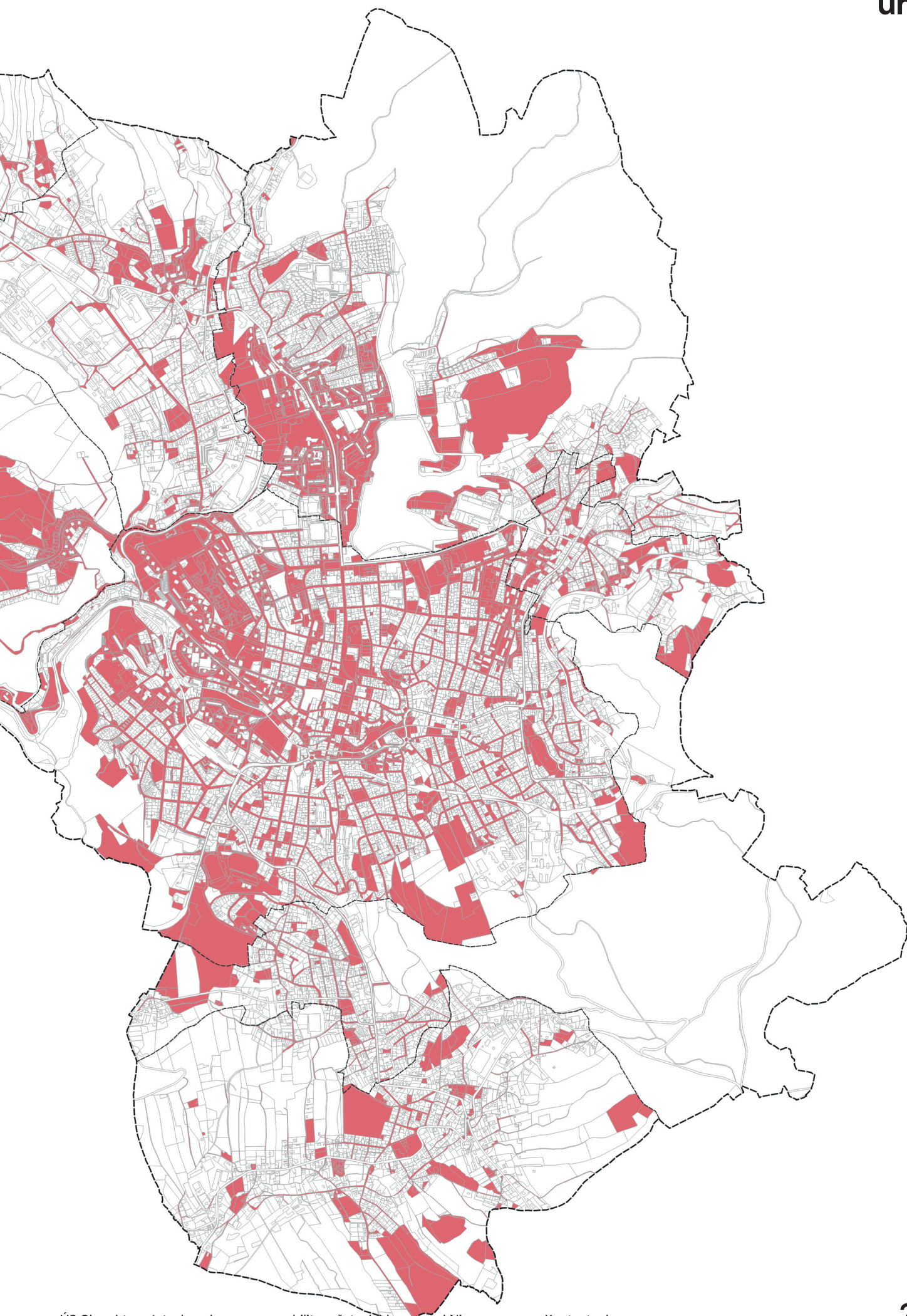


Majetkoprávní mapa

1 : 27 500

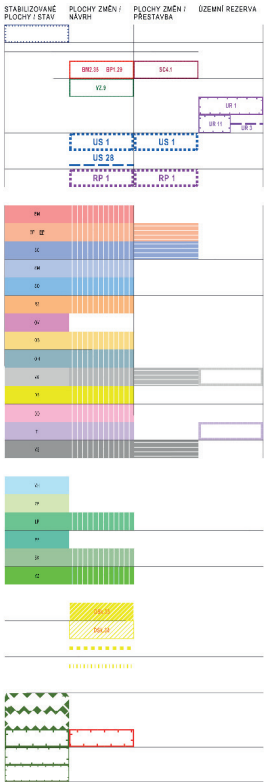
MAJETKOPRÁVNÍ USPOŘÁDÁNÍ

-  pozemky ve vlastnictví města Jablonec nad Nisou
-  parcelní kresba



Územní plán

LEGENDA
SCHVALOVANÉ JEVY

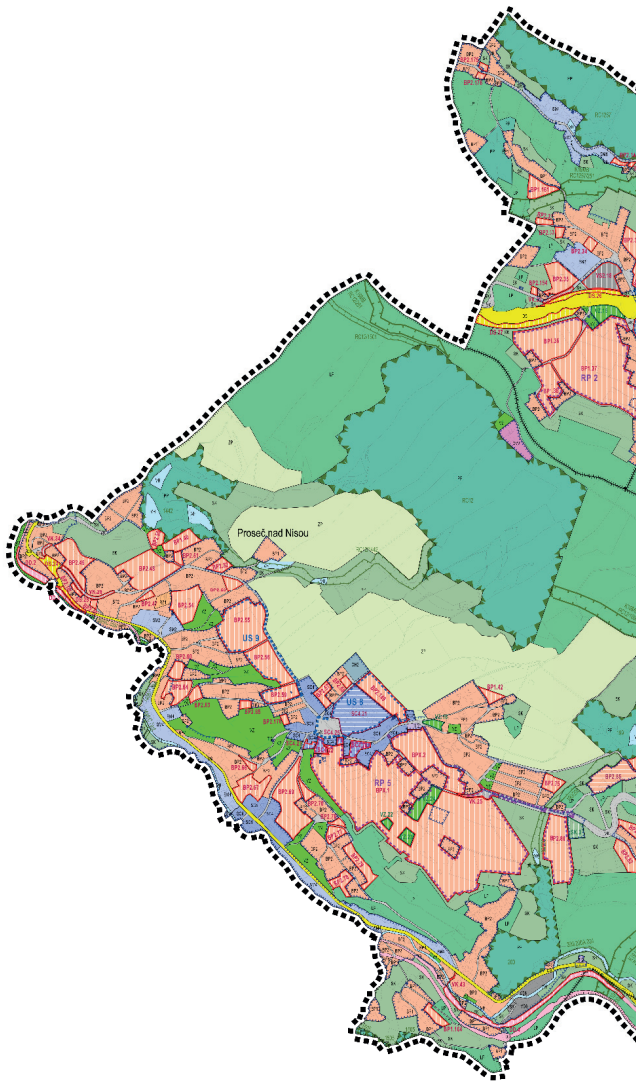


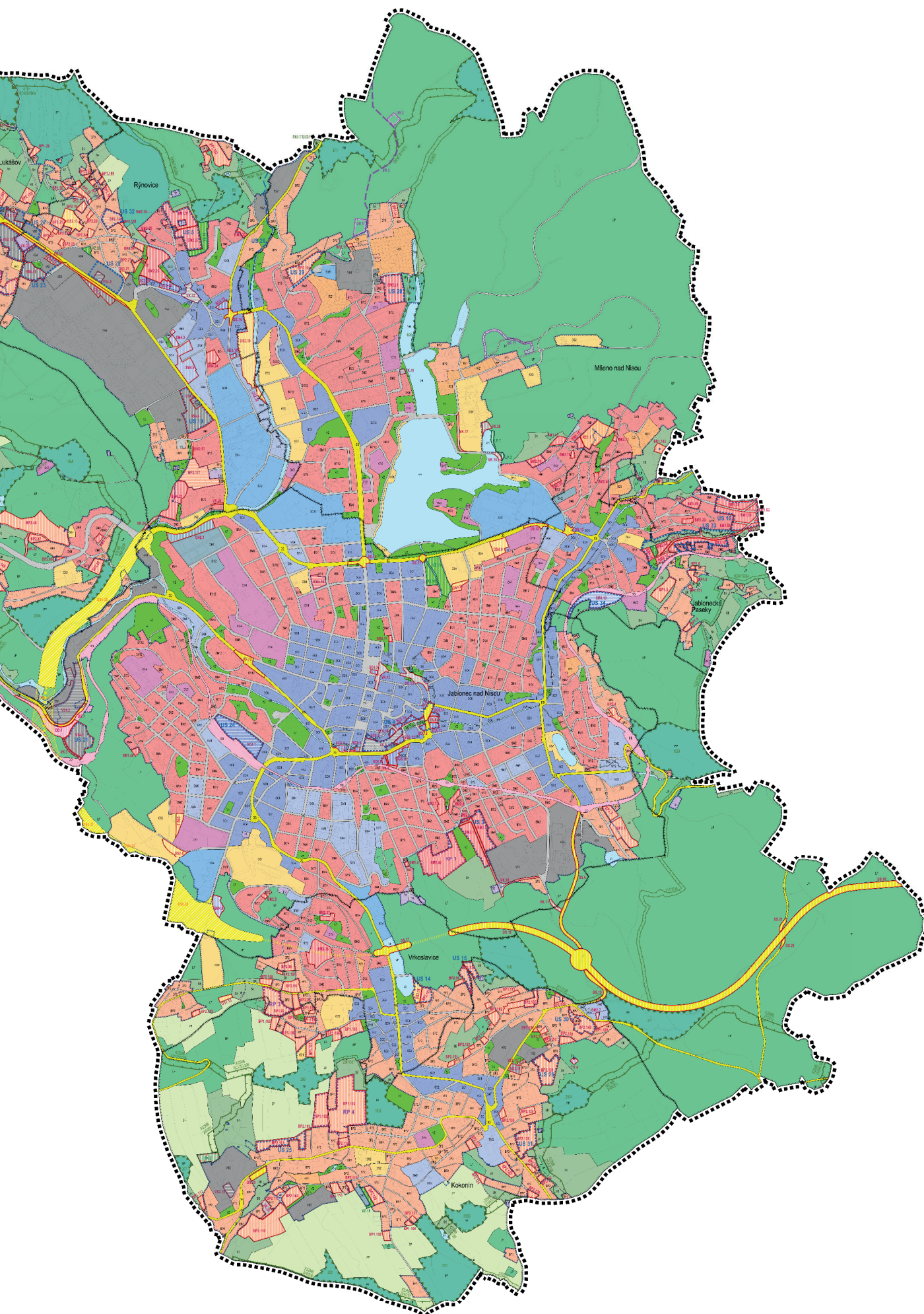
Zastavěné území vymezené k datu 14.9.2023
Hranice ploch s rozdílným způsobem využití
Plochy zastavitelné
Plochy nezastavitelné
Územní rezerva - plocha
Územní rezerva - koridor
Plochy, ve kterých je rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním územní studie
Koridory, ve kterých je rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním územní studie
Plochy, ve kterých je rozhodování o změnách v území podmíněno vydáním regulačního plánu
PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ - ZASTAVĚNÉ A ZASTAVITELNÉ
Plochy bydlení - městské
Plochy bydlení - příměstské
Plochy smíšené obytné - centrální
Plochy smíšené městské
Plochy smíšené městské - kapacitní
Plochy rekreace - zahradkové osady
Plochy občanského vybavení
Plochy občanského vybavení - sport a rekreace
Plochy občanského vybavení - hřiště
Plochy veřejných prostranství - komunikace
Plochy dopravní infrastruktury - silniční
Plochy dopravní infrastruktury - drážní
Plochy technické infrastruktury
Plochy výroby a skladování
PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ - NEZASTAVĚNÉ A NEZASTAVITELNÉ
Plochy vodní a vodo hospodářské
Plochy zemědělské
Plochy lesní
Plochy přírodní
Plochy smíšené krajinné
Plochy veřejných prostranství - zeleň
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA
Koridor dopravní infrastruktury (neprůhledný)
Koridor dopravní infrastruktury (průhledný)
Silnice I. třídy - mostní úsek
Silnice I. třídy - tunelový úsek
OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY
ÚSES - biocentrum regionální
ÚSES - biocentrum místní
ÚSES - biokoridor nadregionální
ÚSES - biokoridor regionální
ÚSES - biokoridor místní

LEGENDA
INFORMATIVNÍ JEVY



Hranice řešeného území - hranice obce
Hranice katastrálních území
Hranice navazujících parcel





ZÁZNAM O UČINNOSTI ÚZEMNÍHO ZNĚNÍ SÁZKY (ZÚRL LK) NOVOUJEDLÍBŘEHO KRAJE (sáze je "ZÚRL LK") PO AKTUALIZACI Č. 1 A 2	
Organ výtvarný ZÚRLK a jejího aktualizace	Zastupitelstvo Libereckého kraje
Právnická osoba poskytl aktualizace	Aktualizace č. 2 výsledna usnesením č. 557/202X ze dne 15. listopadu 202X
datum nabytí účinnosti poskytl aktualizace	5. srpna 2024
Právnická osoba poskytl aktualizace	Krajský úřad Libereckého kraje odbor územního plánování a stavebního řádu
Opisovatel územní územní	Mgr. Zdeněk Hlušík, zastupitel odboru územního plánování a stavebního řádu
Reakce a podpis:	Mgr. Zdeněk Hlušík Odbor územního plánování 09.01.2024 09:51

NÁVRHOVÉ JEVY
 návrh účelové rozvody

DOPLŇUJÍCÍ INFRASTRUKTURA

koncentrator pro sdílení
 konverter pro decentralizaci
 projekt specifické aplikace vyžadující vysokou a nízkou rychlost
 rozšíření infrastruktury sítě

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

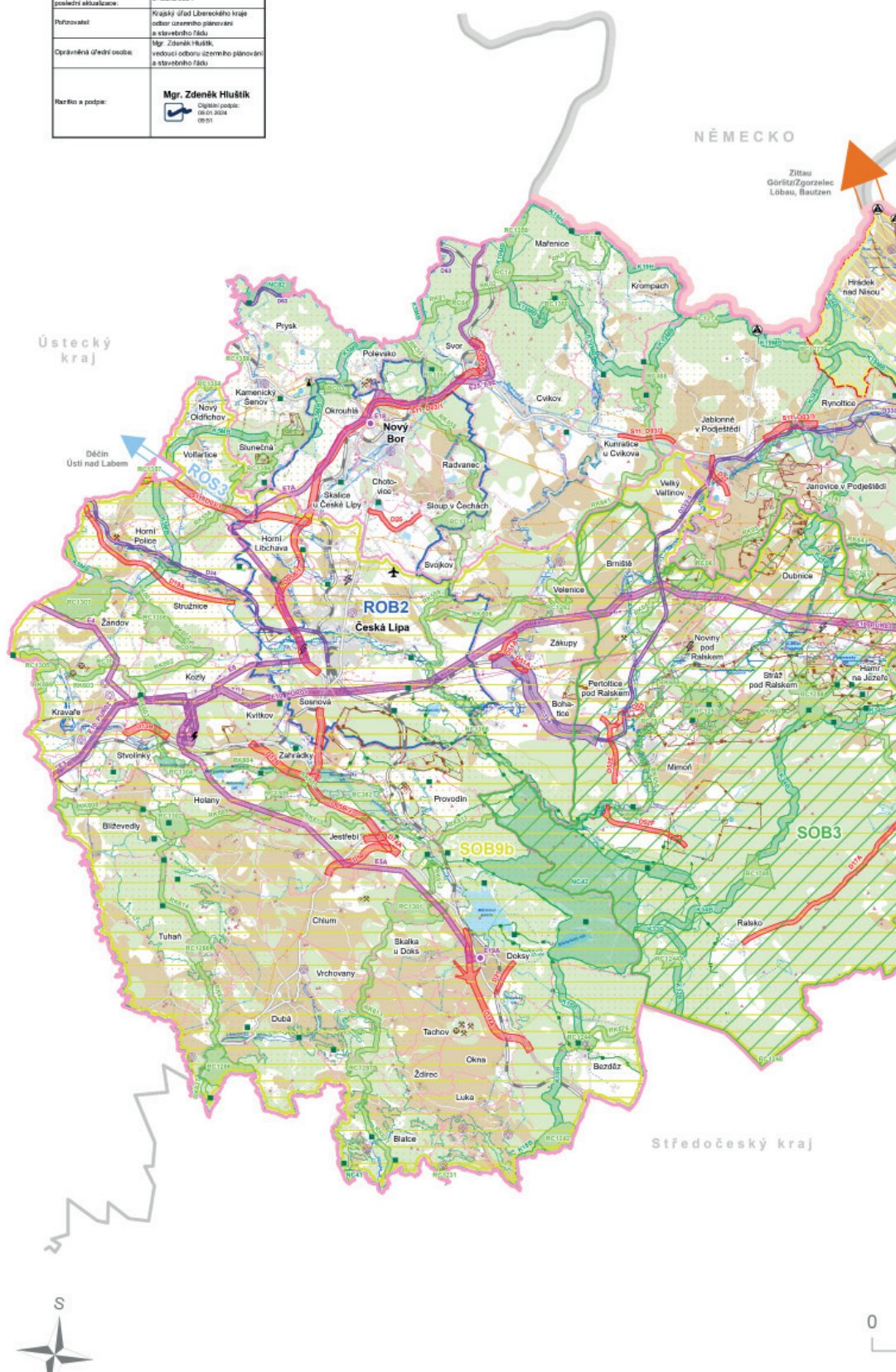
transformátor
 konverter pro rychlost "VRR 432 kV a 110 kV"
 konverter pro VTL přenos
 konverter pro decentralizaci přenosů

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

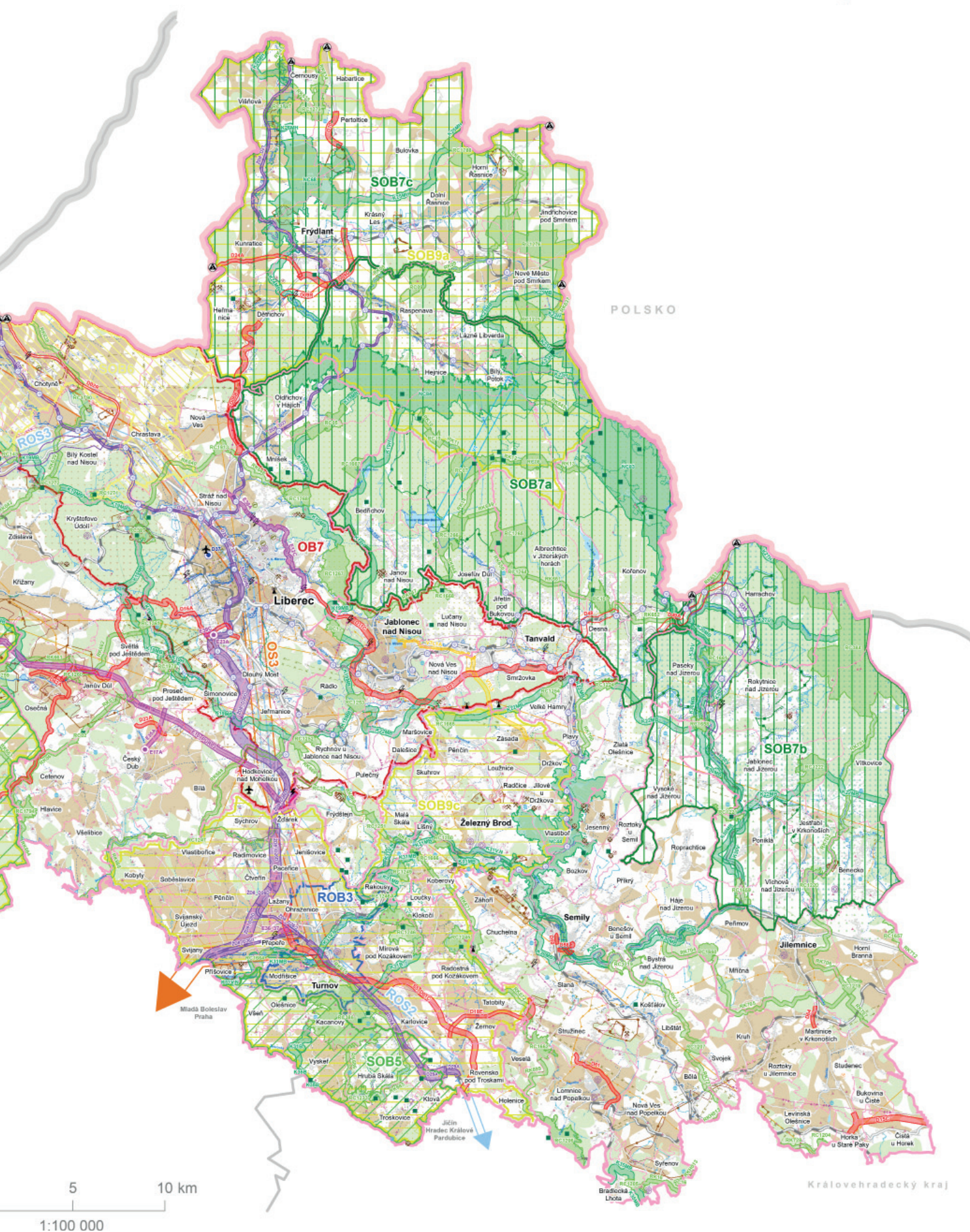
ekologicky stabilní, rozvoj přírodních
 ekosystémů, ekologická stabilita

USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ

KOI republikánské výstavby
 ROH republikánské výstavby
 rozšíření nové republikánské výstavby
 rozšíření nové republikánské výstavby
 specifická oblast republikánské výstavby
 specifická oblast republikánské výstavby
 specifická oblast nové republikánské výstavby

[illegible]

BERECKÉHO KRAJE - ÚPLNÉ ZNĚNÍ





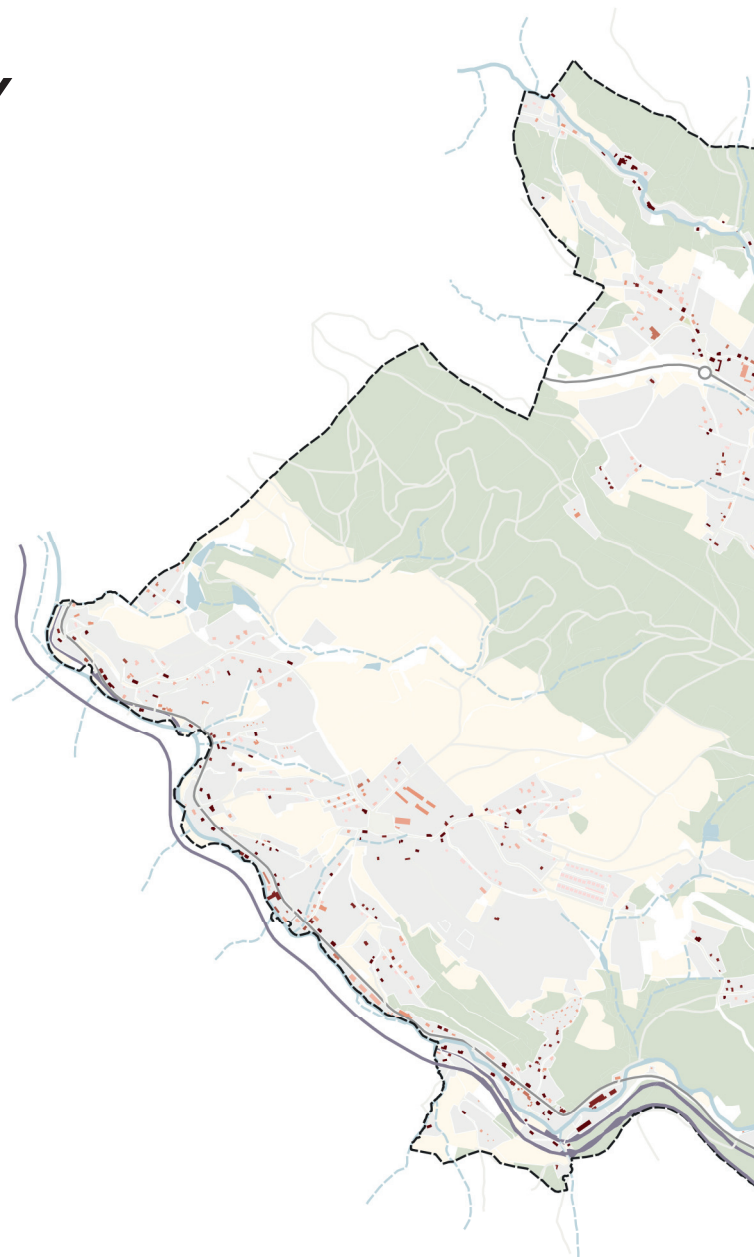
Koncepce zástavby

Pro tvorbu územní studie zabývající se charakterem zástavby je klíčové podchytit různé parametry klíčové pro jeho definování. V analytické fázi tak byl sledován historický vývoj typického vrstvení jablonecké zástavby spolu s prostorovými a funkčními parametry a jejich vztahem ke stávající regulaci dané územním plánem a dalšími limity. Všechny tyto mapy, spolu s dalšími podklady zabývajícími se morfologií a typologií, terénním průzkumem a záznamy ze setkání s místními obyvateli tvořily podklad pro Výkres charakteru zástavby a formulování požadavků na zástavbu v části B/ Zásady a doporučení.

3.1/ STÁŘÍ ZÁSTAVBY

Na úvodní kapitolu **[0.2.3/ Historické mapy]**, zabývající se historií vývoje města Jablonec nad Nisou, navazuje podrobná analýza stáří budov, která byla zpracována na základě dat stavebních objektů z databáze RÚIAN a doplněna vlastním průzkumem území.

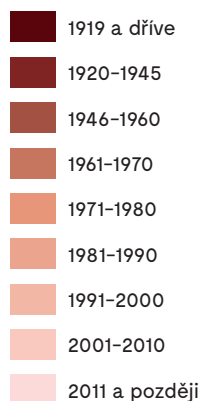
Informace o původu vzniku zástavby je jedním z důležitých vstupů při vymezení území s různým charakterem zástavby, jelikož různá období urbanistického rozvoje měst se ve struktuře města projevovала odlišnými typy zástavby. Od městského historického jádra s blokovou výstavbou, přes kompaktní vilovou zástavbu původních předměstí, následovaný v druhé polovině minulého století dramatickým vstupem modernistické zástavby a nejnovější rozvoj města v posledních dekádách, projevující se postupným zastavováním zemědělské krajiny roztroušenou zástavbou rodinných domů nebo velkými skladovacími a výrobními areály navázanými na kapacitnější komunikace.

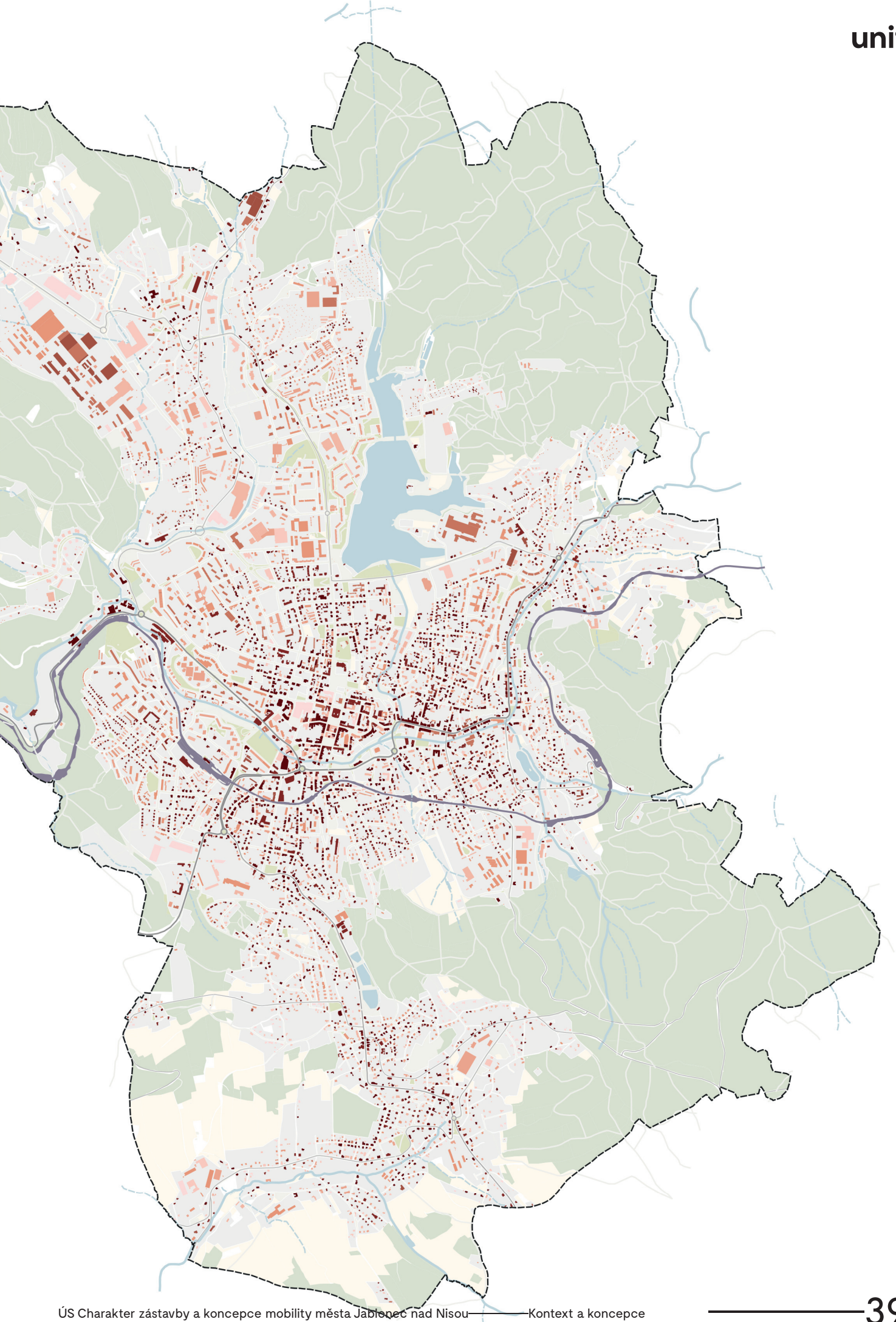


Historie – stáří budov

1 : 27 500

ZÁSTAVBA DLE DATA VZNIKU



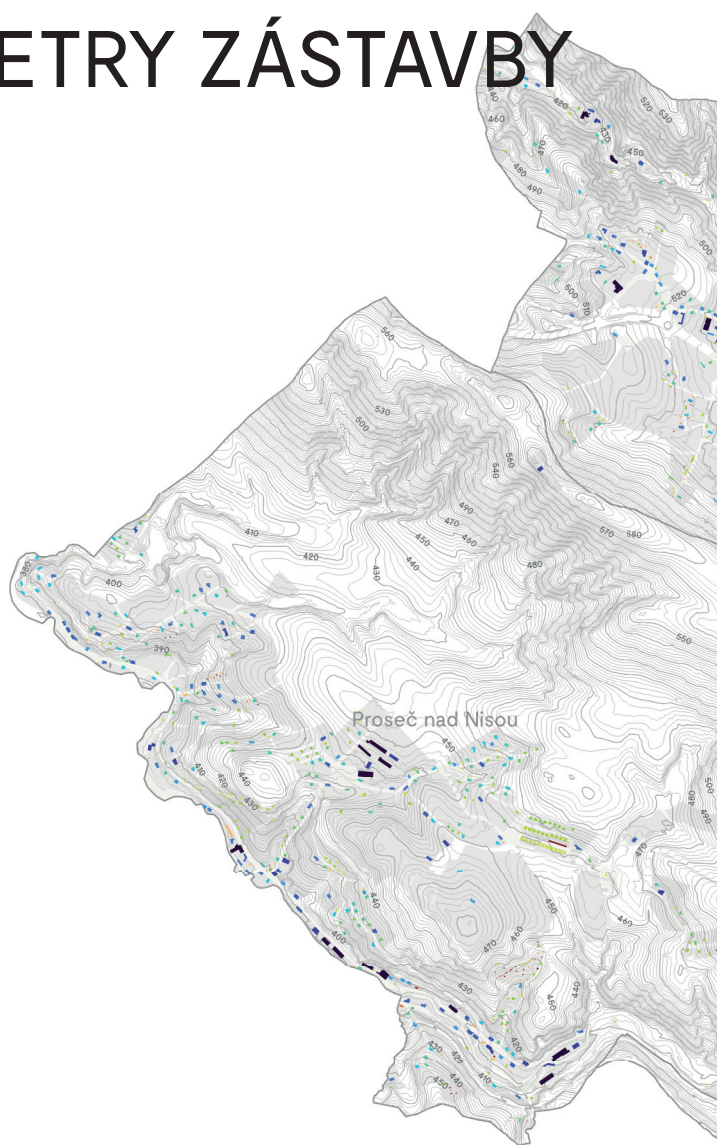


3.2/ PLOŠNÉ PARAMETRY ZÁSTAVBY

Zastavěná plocha budovy je jednou z klíčových charakteristik pro určování charakteru zástavby, protože přímo ovlivňuje prostorové uspořádání a měřítko urbanistické struktury. Velikost zastavěné plochy určuje, jak budova zapadá do svého okolí, jaký podíl pozemku zůstává volný pro zeleň, dvory nebo veřejná prostranství, a také jaký vztah vzniká mezi jednotlivými objekty v rámci lokality.

Zastavěná plocha je jedním ze zásadních parametrů zástavby, které byly při analytické fázi projektu zkoumány napříč lokalitami s různou strukturou zástavby tak, aby byly regulativy pro stanovené charaktery co nejpřesněji definovány.

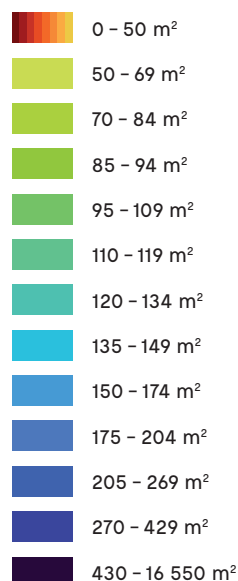
Regulace na základě této hodnoty umožňuje zohlednit specifika jednotlivých čtvrtí, například historických center s kompaktní zástavbou nebo naopak sídlišť s více rozvolněnou strukturou, a zajistit harmonický rozvoj města v souladu s jeho charakterem.



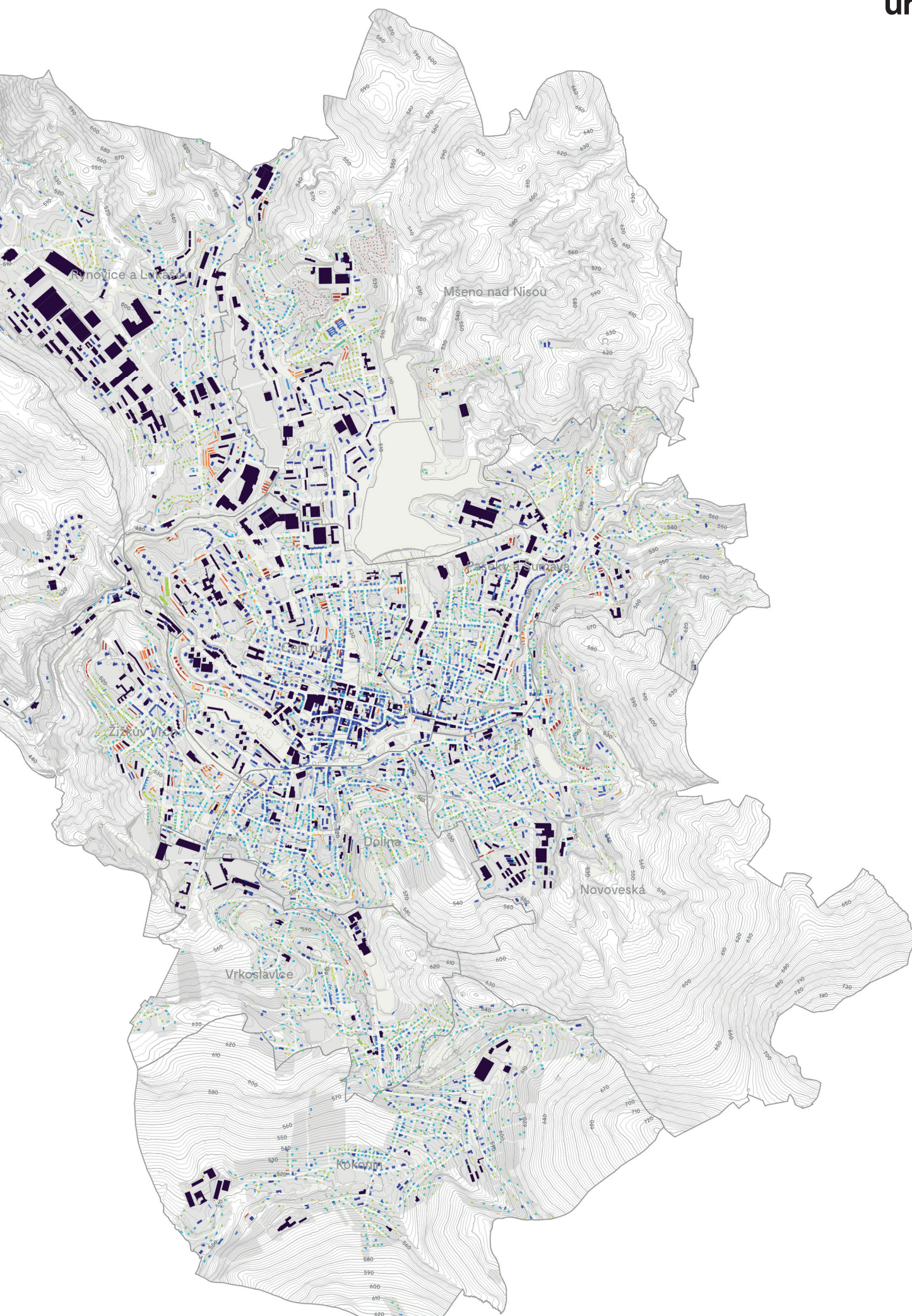
Zastavěná plocha

1 : 27 500

ROZSAH ZASTAVENÉ PLOCHY BUDOVY



zdroj dat: databáze RÚIAN



3.3/ PODLAŽNOST ZÁSTAVBY

Rozložení podlažnosti zástavby v Jablonci nad Nisou je velmi různorodé a odráží historický vývoj města (viz **[0.2.3/ Historické mapy]**). V centru města je dominantní středněpodlažní zástavba, přičemž typické jsou v průměru čtyřpodlažní budovy s bytovými a administrativními funkcemi.

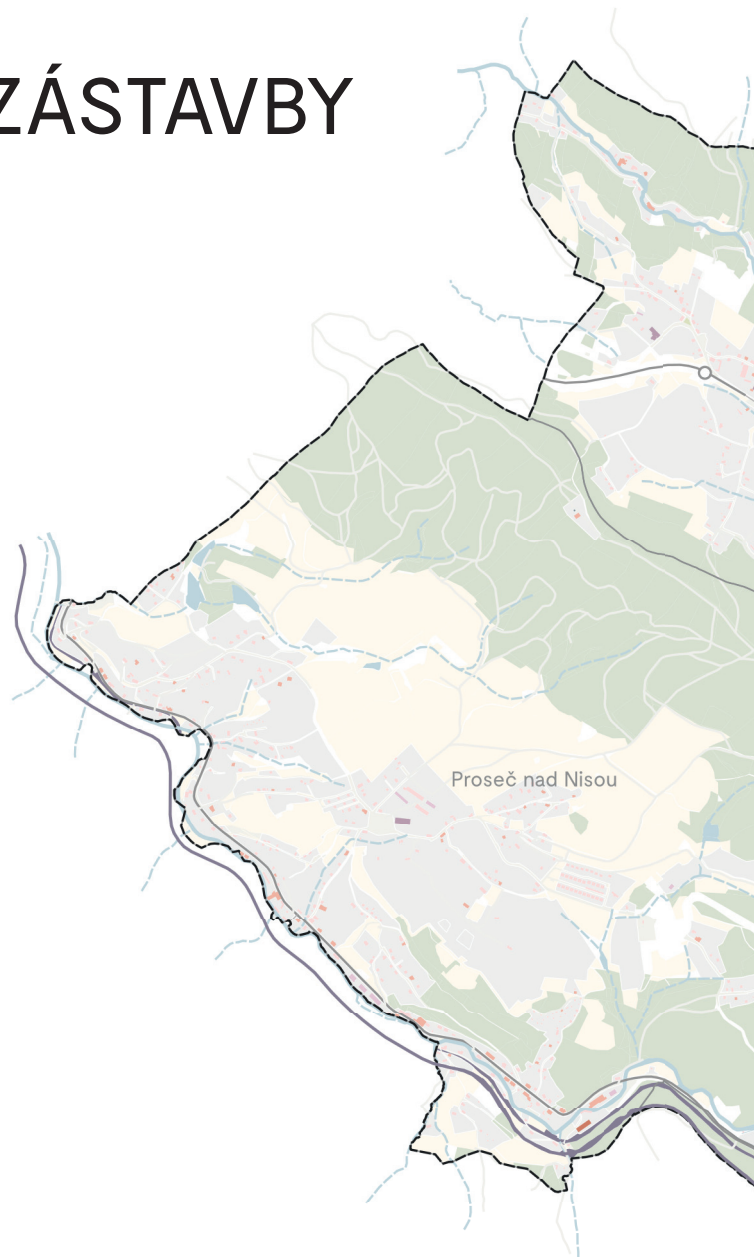
V původních městských předměstích převládá zástavba tvořená převážně rodinnými domy a vilami. Tato čtvrť je charakterizována domy o dvou až třech podlažích v poměrně kompaktní struktuře zahradního města.

Okrajové oblasti jsou charakteristické nízkopodlažní individuální zástavbou tvořenou menšími vilami a rodinnými domy na větších zahradách o průměrné podlažnosti 1–2 NP.

Zástavba s nejvyšší podlažností se nachází v územích s modernistickou strukturou (sídliště), kdy některé z panelových domů dosahují úrovně 13–16NP a fungují jako místní dominanty a orientační body v území.

Celkově lze říci, že město vykazuje výraznou diferenciaci podlažnosti zástavby, která odpovídá jak historickému vývoji jednotlivých čtvrtí, tak současným urbanistickým tendencím.

Tato mapa byla zpracována na základě dat stavebních objektů z databáze RÚIAN a doplněná vlastním průzkumem území.

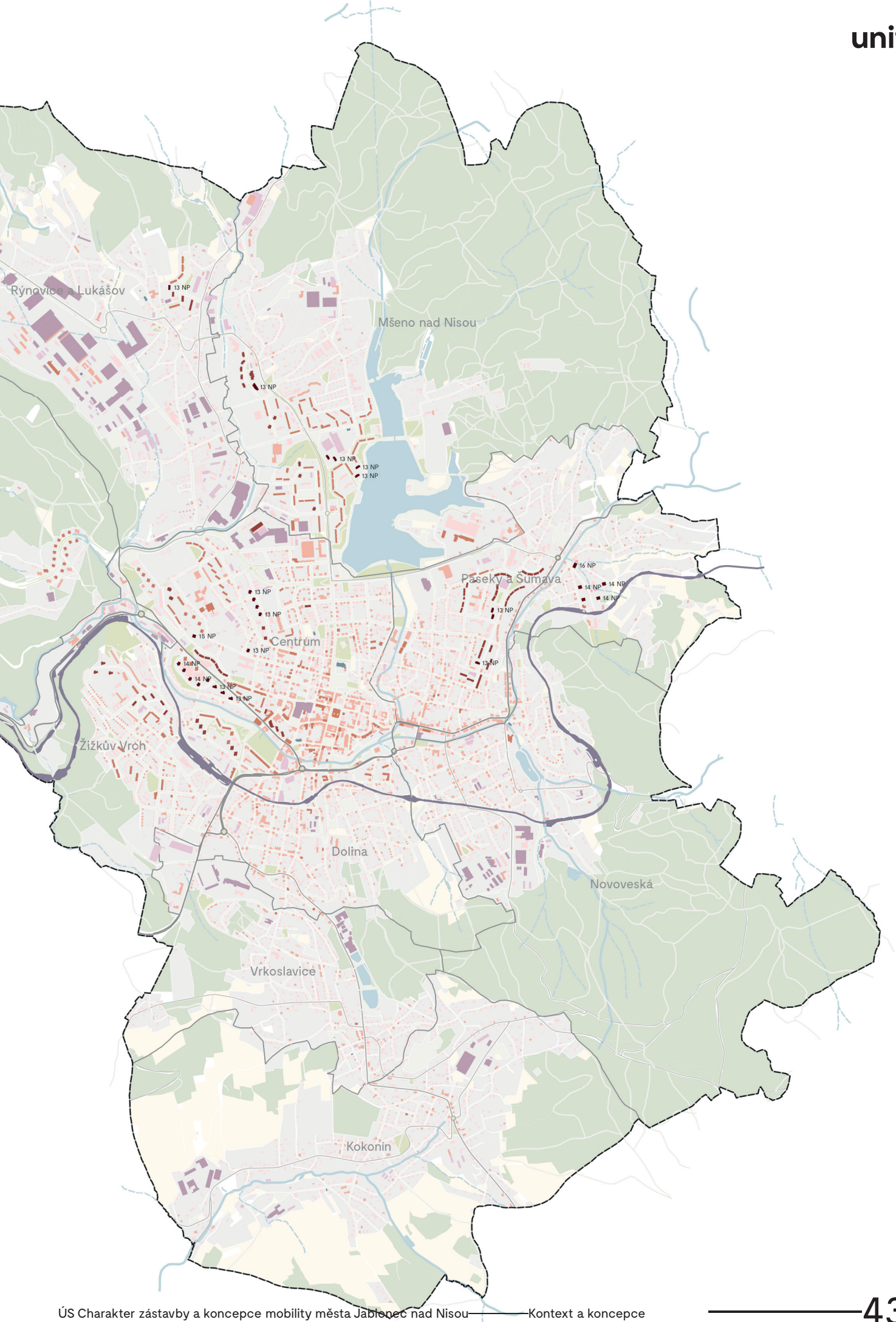


Podlažnost zástavby

1 : 27 500

LEGENDA

- 1–2 NP
- 3–4 NP
- 5–8 NP
- 9–12 NP
- 13–16NP
- atypická výška podlaží
- hala s celkovou výškou do 5 m
- hala s celkovou výškou nad 5 m



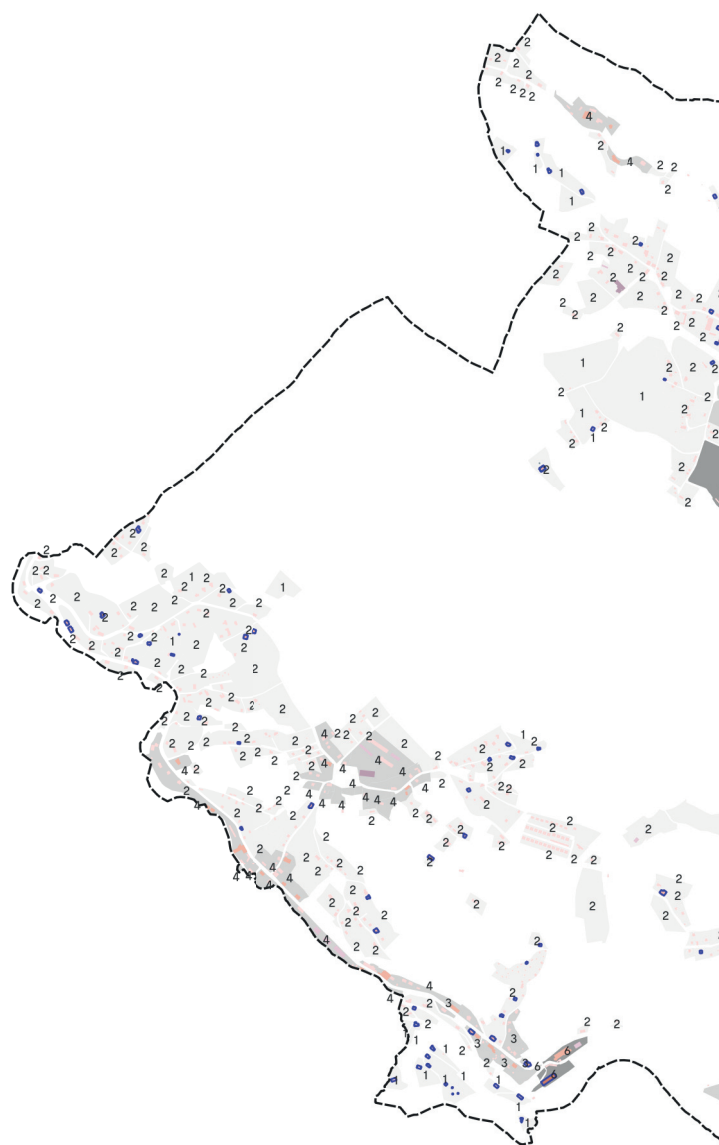
Podlažnost zástavby vs. regulace ÚP

1 : 27 500

Platný územní plán města používá výškovou regulaci pomocí podlažnosti jako jeden z parametrů, jak definovat cílový charakter zástavby v území.

Následující mapa srovnává reálnou podlažnost budov s regulativem ÚP – přičemž **modře ohrazené** jsou ty budovy, které svou reálnou výškou tento regulativ překračují. V území však nastávají i situace, kdy na základě vyšší zástavby v bloku (např. panelový dům uprostřed vilové zástavby), dochází k nevhodnému zvýšení požadované podlažnosti v ÚP.

Je tedy patrné, že podrobnost, se kterou ÚP pracuje, není pro navazující povolovací procesy v území zcela dostatečná. Cílem ÚS je tyto nesrovnalosti podchytit pomocí měkkých regulativních nástrojů.

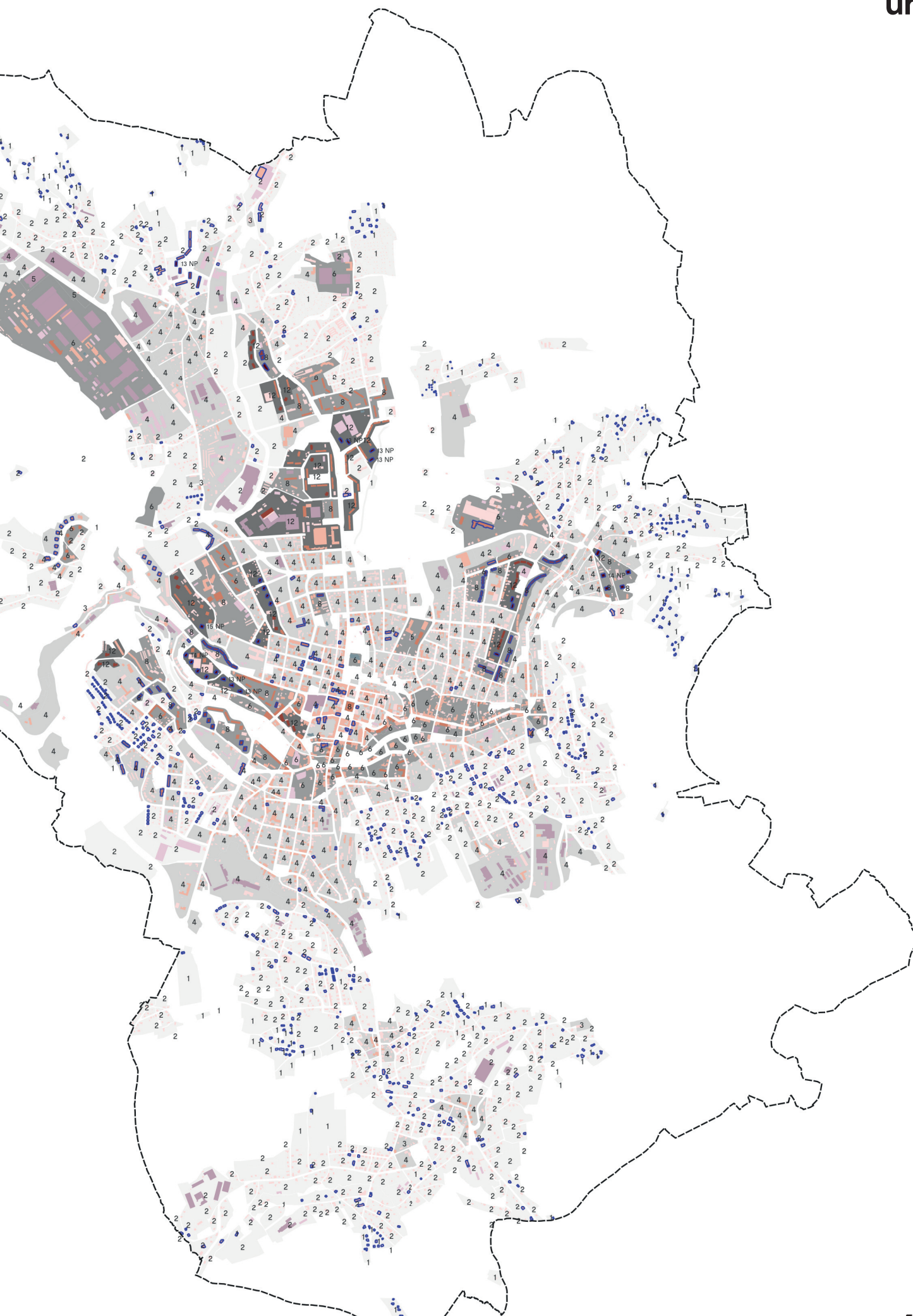


SKUTEČNÁ PODLAŽNOST



REGULACE PODLAŽNOSTI V ÚP





3.4/ VYUŽITÍ BUDOV

Využití budov ve městě Jablonec nad Nisou je rozmanité a odráží historický vývoj, funkční strukturu a potřeby obyvatel. Město se vyznačuje kombinací rezidenčních, komerčních, administrativních a průmyslových oblastí, přičemž některé části města se vyznačují převládajícím „monofunkčním“ využitím.

Koncentrace vyšší vybavenosti

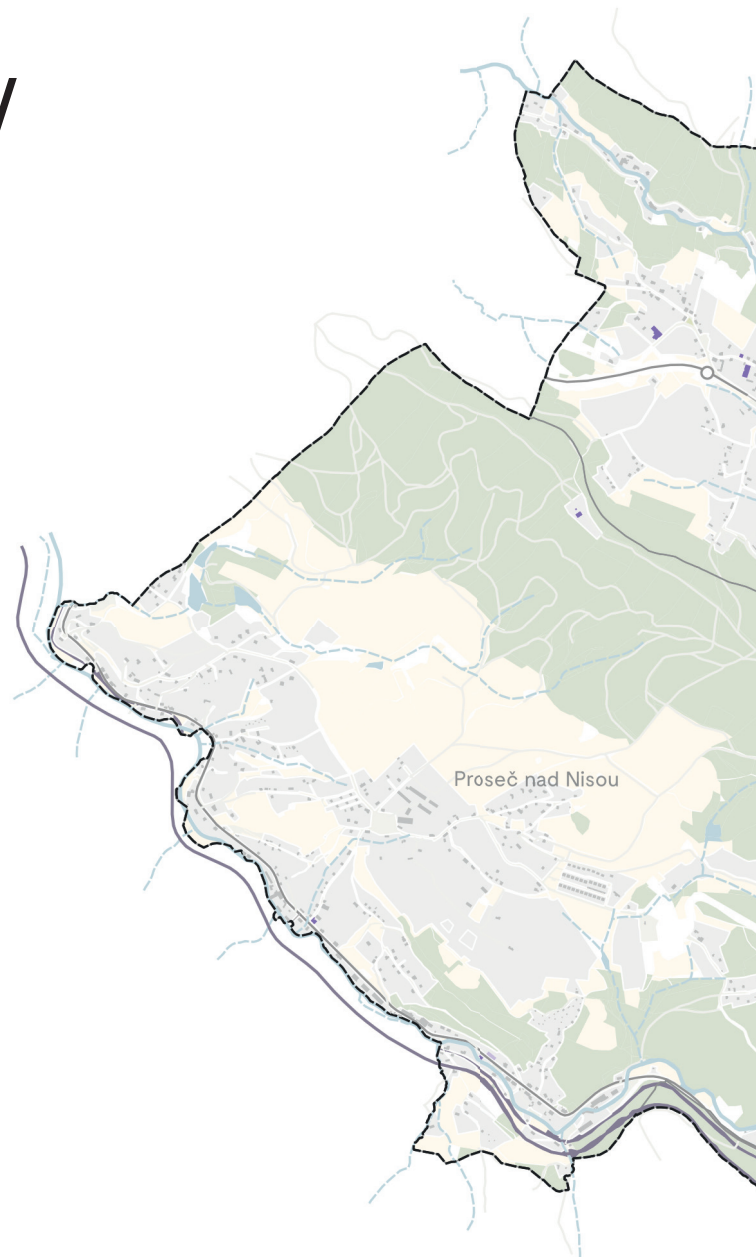
Centrum města je hlavní oblastí s vyšší vybaveností. Nachází se zde obchody, služby, kultura, administrativa a školství, přičemž nejvyšší koncentrace městských institucí (úřady, banky, knihovna, muzeum, kino a divadlo) je buď přímo nebo v těsné blízkosti hlavních náměstí.

Rezidenční oblasti

Většina rezidenčních oblastí je soustředěna mimo centrum, přičemž tyto oblasti je možné rozdělit na ty s nižší hustotou obyvatel, charakterizované rodinnými domy a vilovou zástavbou a sídliště, což jsou oblasti s vyšší hustotou zalidnění, ale také s větší nabídkou základní občanské a komerční vybavenosti.

Pracovní příležitosti

Pracovní příležitosti jsou koncentrovány zejména v průmyslových a obchodních zónách, které se nacházejí převážně na okrajích města (Rýnovice, Lukášov). Mnoho pracovních příležitostí je ale také v oblasti obchodu a služeb, a to především v centru města v okolí hlavních nákupních zón.



Využití území – budovy

1 : 27 500

VYBAVENOST

- zdravotnictví
- ubytování
- správa
- sport
- služby
- školství VŠ
- školství SŠ
- školství ZŠ
- školství ZŠ
- ostatní
- obchod potravin
- obchod ostatní
- kultura



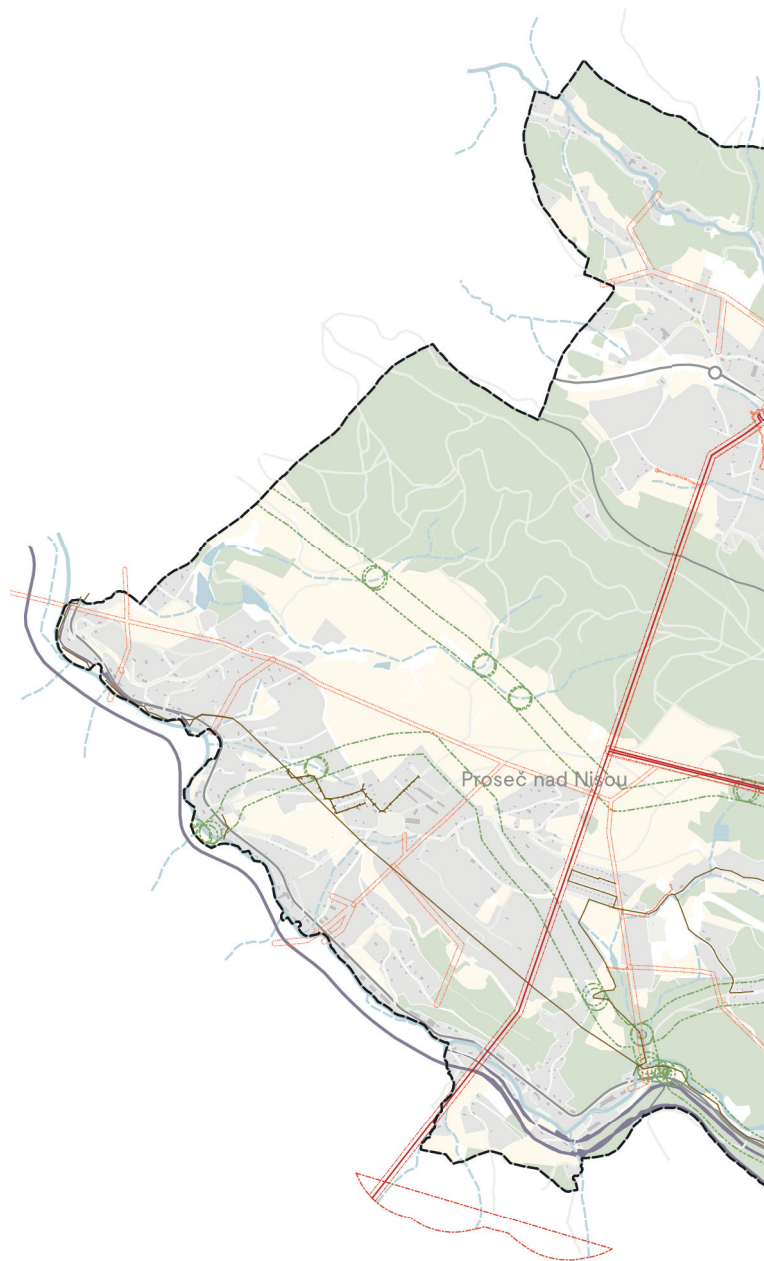
3.5/ LIMITY ÚZEMÍ

Znalost limitů území, plynoucích ze sítí technické infrastruktury, je klíčová nejen při plánování výstavby budov, ale i při rekonstrukcích veřejných prostranství.

Podzemní vedení, jako jsou vodovody, kanalizace, plynovody, elektrické kabely a telekomunikační sítě, mohou ztížit nebo znemožnit umístění nových prvků, například stromů v uličních profilech nebo náměstích – což má za následek buď zvýšení investičních nákladů těchto projektů vlivem přeložek sítí, nebo naopak k výsadbě stromů kvůli vysoké finanční náročnosti nedojde.

Opačnou situací jsou plánované přeložky sítí, které probíhají nekoordinovaně s další proměnou veřejných prostranství, typicky ve stávajících ulicích, kdy dojde pouze k výměně infrastruktury v téže trase, ale již nedojde k optimalizaci jejího uložení v uličním profilu tak, aby zde mohlo být umístěno stromořadí nebo zelený pás. To ale může zablokovat proměnu veřejného prostranství na další desítky let, než infrastruktura pozbyde své životnosti.

Tato ÚS přináší základní koncepci veřejných prostranství města, vypichuje i významné linie rekreační prostupnosti nebo požadavky na typické uliční profily tak, aby město při plánování dalších investic do sítí technické infrastruktury mělo k ruce dokument, který se k danému území vyjadřuje v širších urbanistických souvislostech a mělo tak šanci podniknout kroky, které v budoucnu neomezí další proměnu území.



Limity – technická infrastruktura

1 : 27 500

LEGENDA

-  ochranné pásmo vodního zdroje I. stupně
-  ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně
-  čistírna odpadních vod
-  síť kanalizačních stok
-  vedení vysokého napětí
-  ochranné pásmo vedení VVN
-  ochranné pásmo vedení VN
-  elektronické komunikační zařízení
-  ochranné pásmo objektu na elektronickém komunikačním bezpečnostní zař.
-  pásmo plynovodu

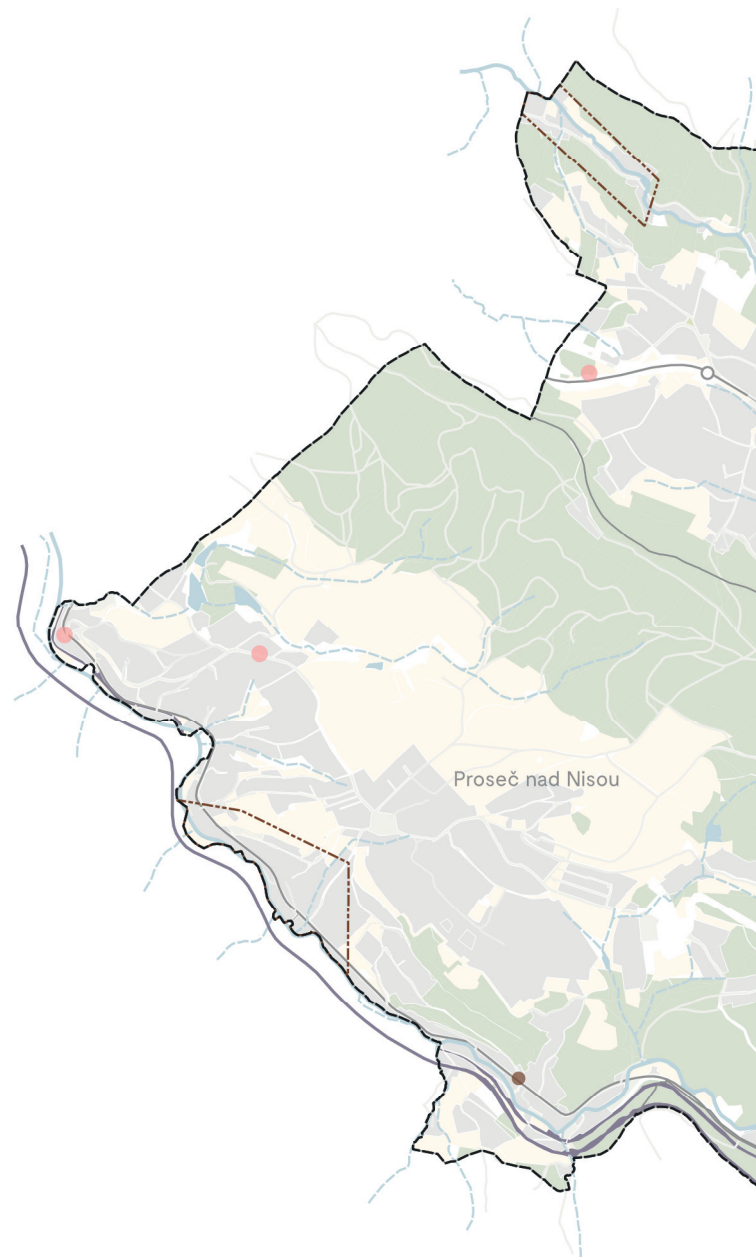


Plán ochrany městské památkové zóny (MPZ) pro Jablonec nad Nisou je dokument, který vytváří komplexní rámec pro ochranu, péči a rozvoj historicky a kulturně hodnotného území města.

Jeho cílem je zajistit ochranu a udržitelný rozvoj kulturního a historického dědictví města v rámci jeho památkové zóny. Tento plán stanovuje pravidla pro zachování charakteristické urbanistické struktury, ochranu historických a architektonicky cenných budov a veřejných prostor. Součástí je také regulace výstavby a rekonstrukcí, která má zajistit, že nové zásahy do městského prostředí budou citlivé vůči jeho historickému kontextu.

Obsah dokumentu zahrnuje vymezení hranic památkové zóny, seznam kulturních památek, které spadají pod ochranu a stanovení specifických opatření pro jednotlivé nemovitosti. Zároveň definuje další přístup k úpravám veřejných prostor, jako jsou parky, náměstí a komunikace, a přikládá důraz na udržení estetické i funkční hodnoty historického prostředí. Tento plán je závazným nástrojem pro rozhodování veřejné správy i pro vlastníky nemovitostí v zóně.

Architektonicky hodnotná území, jako je městská památková zóna nebo jednotlivé nemovité kulturní památky, byly jedním z důležitých vstupů při vymezování oblastí s různým charakterem zástavby a definování jejich regulativů, ale také pro formování dalších měkkých nástrojů ÚS.

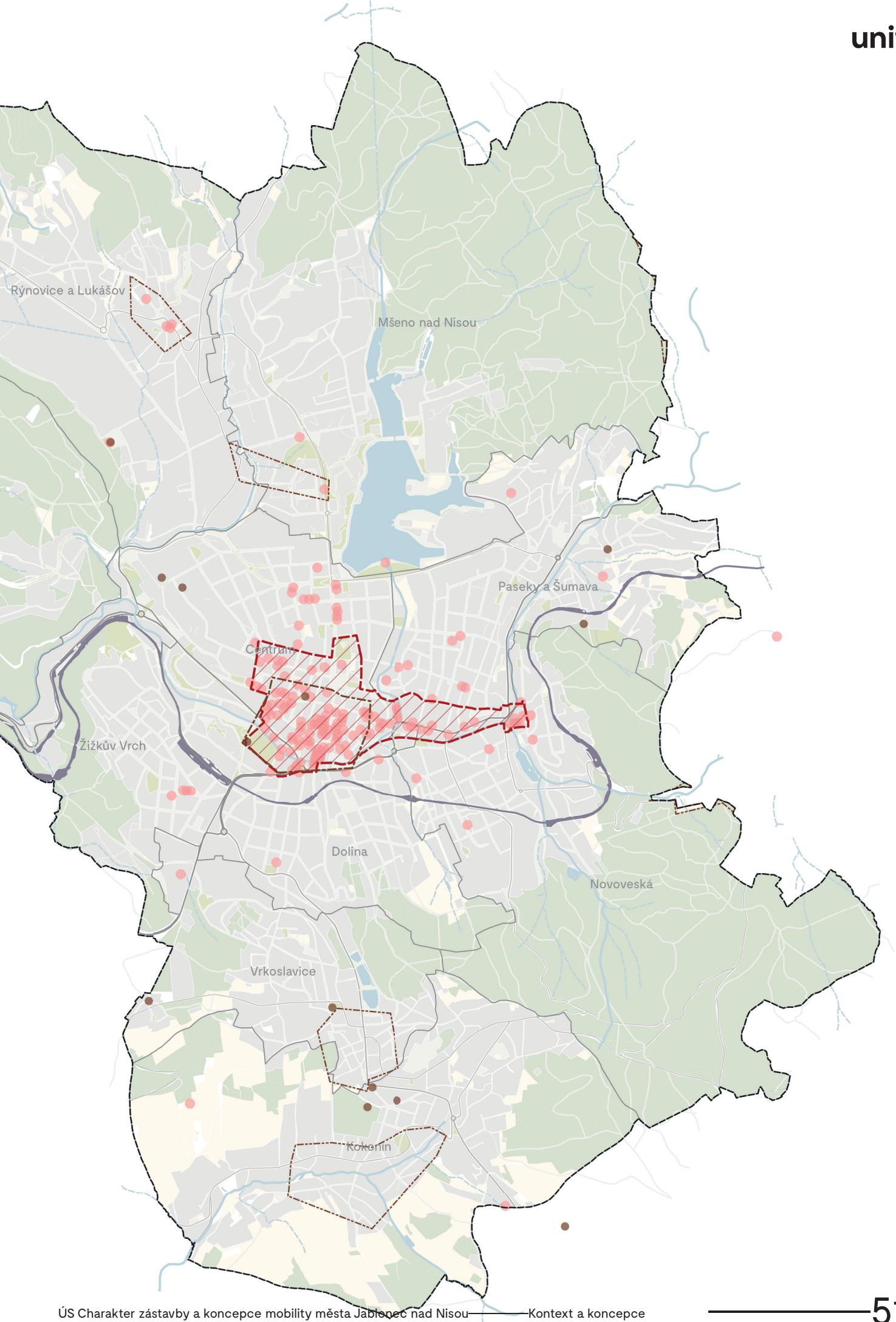


Limity – nemovité kulturní památky a MPZ

1 : 27 500

LEGENDA

-  UAN I. – území s jednoznačným výskytem archeolog. nálezů
-  UAN II. – území s důvodně předpokládaným výskytem archeolog. nálezů
-  městská památková zóna
-  nemovitá kulturní památka
-  válečné hroby





Koncepce veřejných prostranství a krajiny

Pro formování urbánní struktury Jablonce nad Nisou je a vždy bylo zásadní jeho krajinné zasazení. Tato kapitola se tak věnuje tématu krajinné morfologie a hydrologie a shrnuje její charakteristiky, limity stejně jako potenciály do celkové koncepce ilustrované schématem vztahu města a krajiny. Na pochopení fungování krajiny navazuje v podrobnějším urbanistickém měřítku analýza a koncepce sítě veřejných prostranství jako podklad pro výsledný Výkres systému veřejných prostranství doplněný požadavky na veřejná prostranství v části B/ Zásady a doporučení.

4.1/ KRAJINNÝ KONTEXT

Geomorfologie a vodní systém

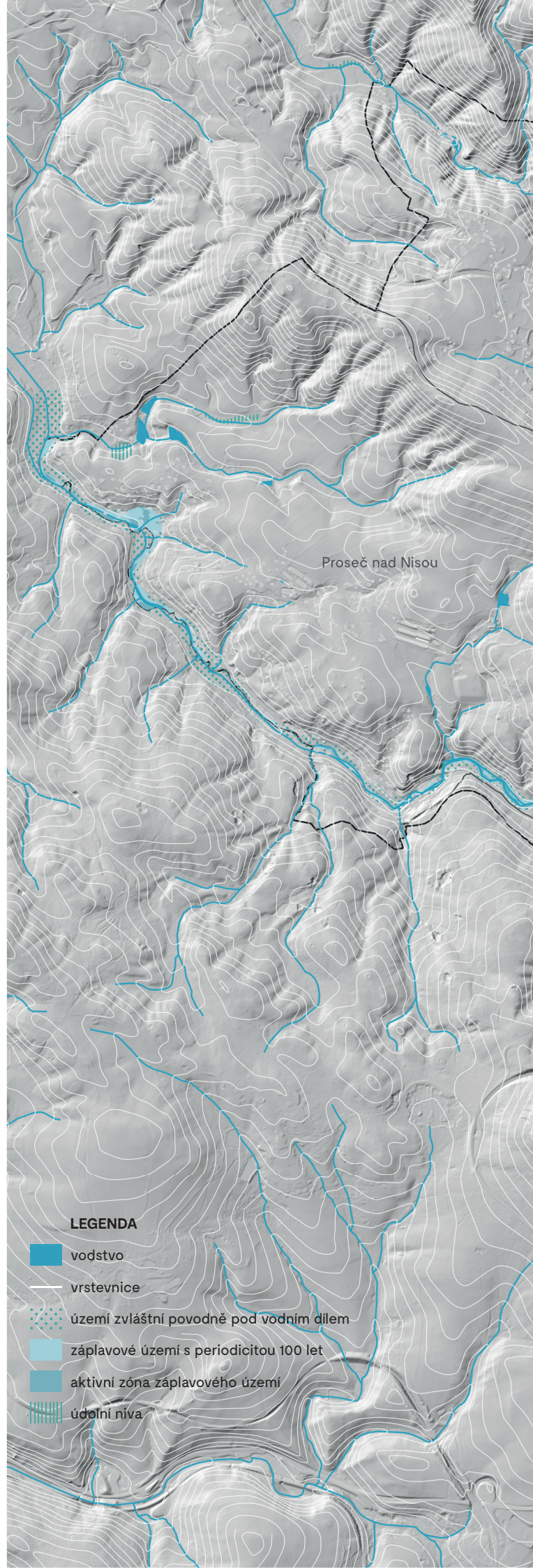
1 : 27 500

Řešené území leží v podhůří Jizerských hor. Území je charakterizováno pestrým georeliéfem, utvářeným členitou vrchovinou se zahlubujícími se údolími s vodními toky. Území města je charakteristické mnoha hluboce zahloubenými údolími a strmými svahy či odkrytými skalními výchozy.

Vodní systém tvoří základ zelené infrastruktury města. V Jablonci nad Nisou jej utvářejí povodí a toky třech řek a řady potoků. Město leží ve vrchní části povodí Lužické Nisy a jejího přítoku Bílá Nisa. Třetí řekou je Mohelka, která pramení v zájmovém území v místě Kokonín. Dále ve správním území nebo v jeho blízkosti pramení řada potoků, z nichž Mšenský potok je regulován vodní nádrží Mšeno. V území se nachází řada prameništ a pramenů. V území jsou významné zdroje pitné vody a zasahují zde ochranná pásma léčivých přírodních zdrojů.

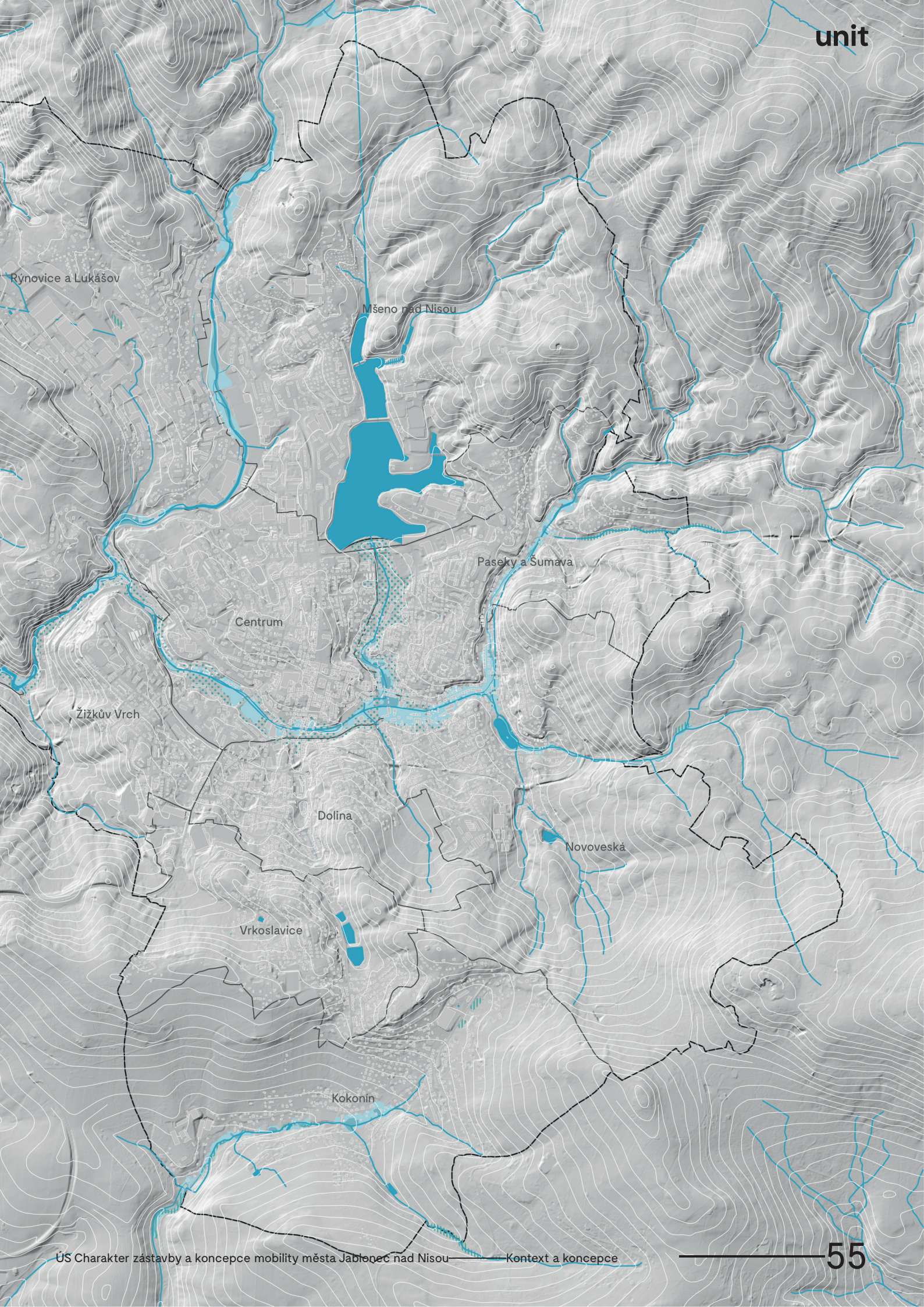
Vzhledem k umístění ve vrchní části povodí toků má krajina extravilánu i intravilánu velký potenciál zachycovat vodu v místě spadu a přispívat k zachování její dobré kvality. Velký potenciál pro zelenou infrastrukturu města mají prameniště a drobné vodní toky, které by měly být utvářeny jako součást hlavní kostry zelené infrastruktury. **Prameniště jsou jedním z nejohroženějších vegetačních typů v ČR.** Často dochází k jejich rozorání nebo zastavění. Jejich význam je však stěžejní při zadržování a regulaci srážkových vod.

Další části vodních toků jsou významně pozměněny a kanalizovány. V perimetru zastavěného území jsou nivy převážně urbanizovány. Výjimku tvoří například rozsáhlý úsek toku Bílé Nisy v oblasti sportovišť. Tok Lužické Nisy je v zastavitelném území města kanalizován, urbanizace nivy je přerušována prostory zeleně a veřejnými prostranstvími různého typu.



LEGENDA

- vodstvo
- vrstevnice
- území zvláštní povodně pod vodním dílem
- záplavové území s periodicitou 100 let
- aktivní zóna záplavového území
- údolní níža



Terénní morfologie

1 : 27 500

Výrazná topografie je významným krajinným fenoménem Jablonce nad Nisou. Rovinatější území se nachází v ploché převážně urbanizované nivě Bílé Nisy, území vodní nádrže Mšeno a náhorní plošina v oblasti Šumava. Centrální, nejvíce zastavěná část města, je obklopena vyvýšeným kopcovitým terénem s mnoha vrcholy na všech světových stranách. Tento prstenec kopců je přerušován často hluboce zaříznutými údolími se strmými svahy.

Výrazná topografická členitost je významná pro vnímání místa a pohledové dominanty. Existují zde silné pohledové vazby mezi centrální nejvíce zastavěnou částí města a okolní dominantně lesnatou krajinou. Vrcholy v okolí jsou důležité vycházkové a turistické cíle.

Vysokou členitostí terénu vzniká vysoká diverzita stanovišť a utváří tak předpoklad pro vysokou biodiverzitu území.

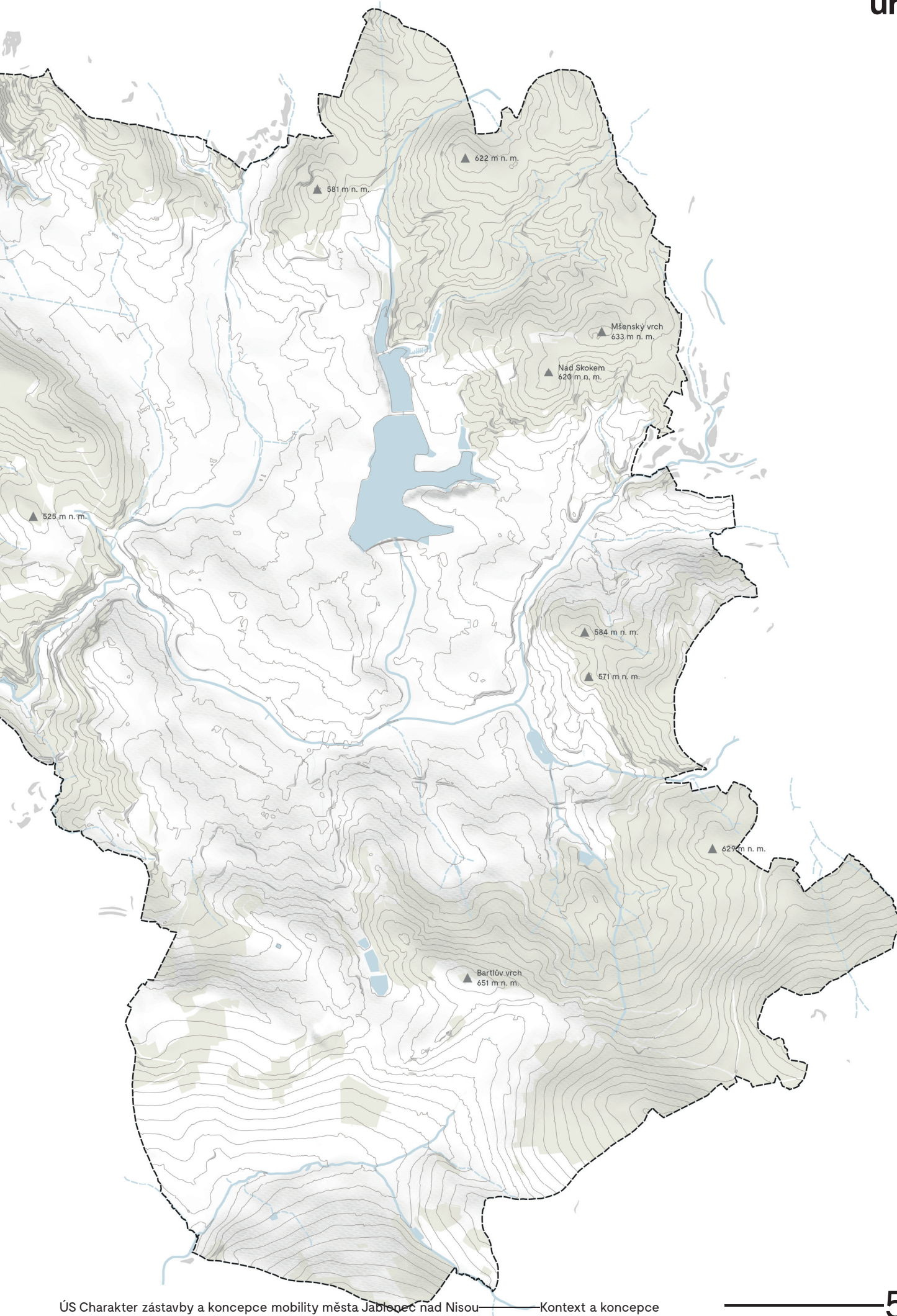
Topografie má také významný vliv na proudění vzduchu a výměnu studeného vzduchu v území a vznik rozdílných mikroklimatických situací v rámci správního území. V tomto kontextu je významné zachování vzrostlé zeleně na svazích pro ochlazování hustě zastavěného centra města.

V úzkých hluboce zaříznutých údolích s vodním tokem a kde je vyšší přítomnost stromového patra, vzniká chladnější mikroklima působící pozitivně na pobytovou kvalitu v teplých letních měsících.



LEGENDA

- řešené území
- vrstevnice po 10 m
- ▲ vrcholy
- sklonitost
- les
- vodní plocha
- vodní tok



Limity – ochrana přírody a krajiny

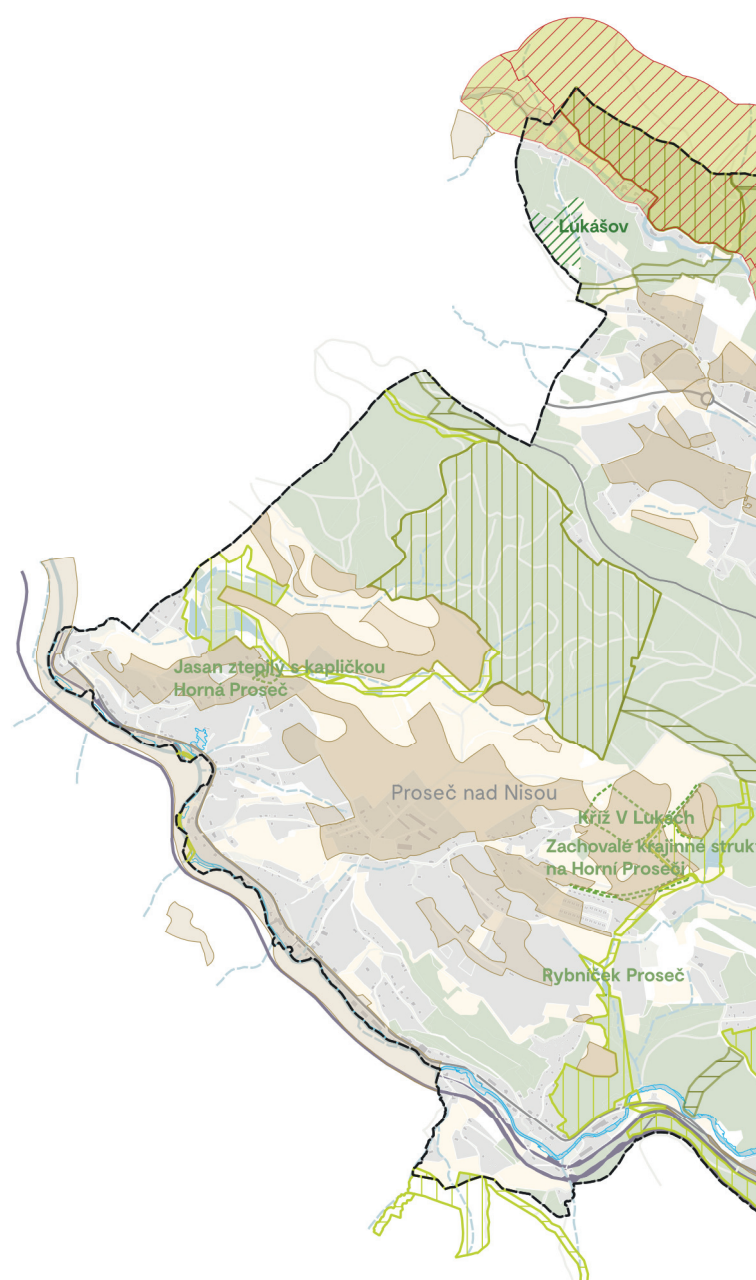
1 : 27 500

Velká část správního území města je součástí velkoplošné chráněné území CHKO Jizerské hory. Plocha v rámci správního území tvoří 5,2 km², zaujímá tedy téměř 17 % plochy města. Zastoupeny jsou druhá, třetí a čtvrtá zóna CHKO. Je zde tedy zajištěna vysoká ochrana stanovišť a potenciál pro rozvoj biodiverzity i v širším kontextu města. Nalézá se zde jedna přírodní památka Lukášov, několik registrovaných významných krajinných prvků a památných stromů.

Nachází se zde rozsáhlejší plochy půdy I. třídy ochrany. Většina z nich je již urbanizovaná, s výjimkou více ploch v Proseči nad Nisou, několika ploch v Rýnovicích, Kokoníně a Mšeně.

Nivy nejsou vymezeny jako registrované významné krajinné prvky. Limitujícím faktorem pro další jiná využití jsou záplavová území a rozsáhlá aktivní zóna záplavového území.

Územní systém ekologické stability probíhá převážně lesnatými a zemědělskými oblastmi města. Hustěji zastavěným územím města ÚSES neprobíhá.



CHKO

-  chráněná krajinná oblast
-  zóna chráněné krajinné oblasti II
-  zóna chráněné krajinné oblasti III
-  zóna chráněné krajinné oblasti IV

ZPF

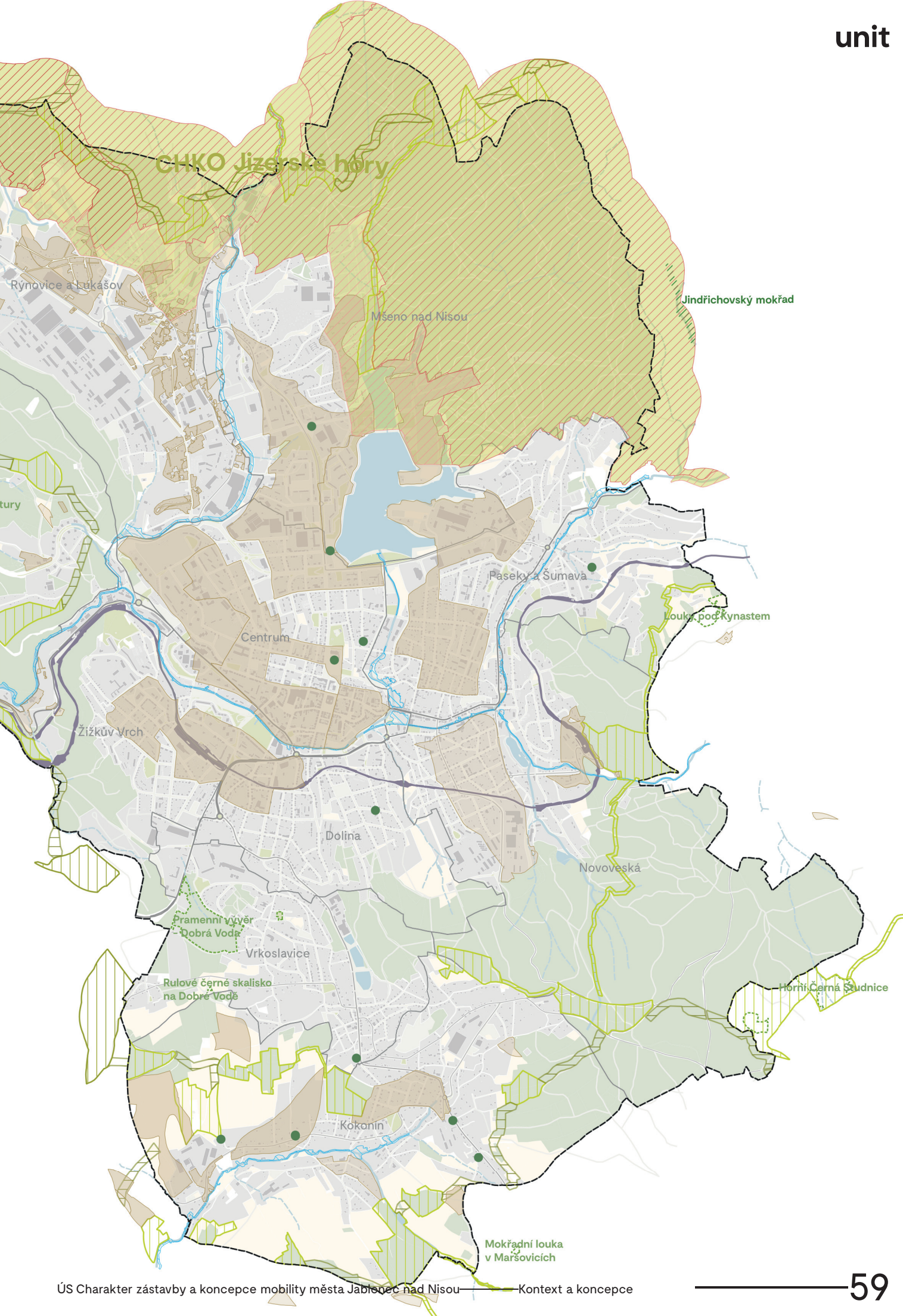
-  půda I. třídy ochrany
-  půda II. třídy ochrany
-  lokální biocentrum
-  lokální biokoridor
-  nadregionální biokoridor
-  regionální biocentrum
-  regionální biokoridor

DALŠÍ JEVY OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY

-  přírodní památka
-  památný strom
-  významný krajinný prvek registrovaný

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

-  aktivní zóna záplavového území



Skalní výchozy

1 : 27 500

Významným krajinným fenoménem území jsou četná úzká údolí a úseky strmých svahů. Malá mapa níže vyznačuje členitost území, kdy nejtmaší části jsou nejniže položené a nejsvětější části nejvýše. Nejstrmější místa je možné identifikovat tam, kde dochází k nejkratším barevným přechodům..

Dále se v území nacházejí skalní útvary (viz velká mapa), které vycházejí na povrch a jsou součástí vnímaného veřejného prostoru. Významně se podílí na utváření charakteru místa. Je to například lokalita u vodní nádrže Mšeno nebo skalní útvary v oblasti ulice Podhorská.



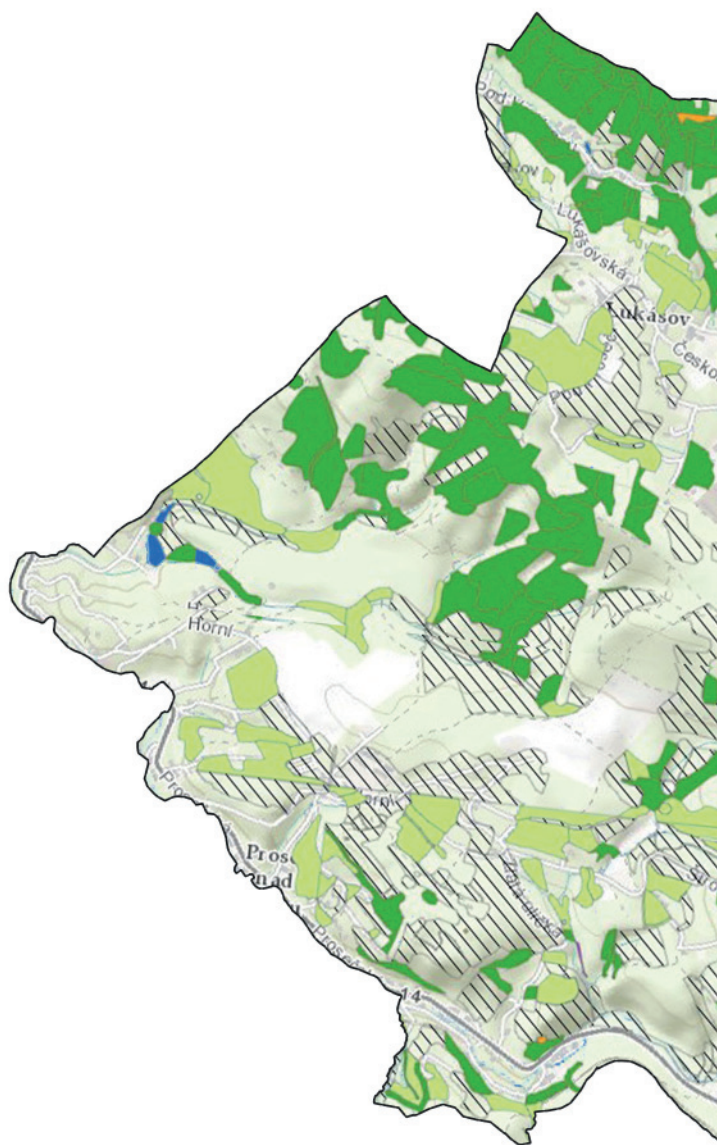


Mapování biotopů

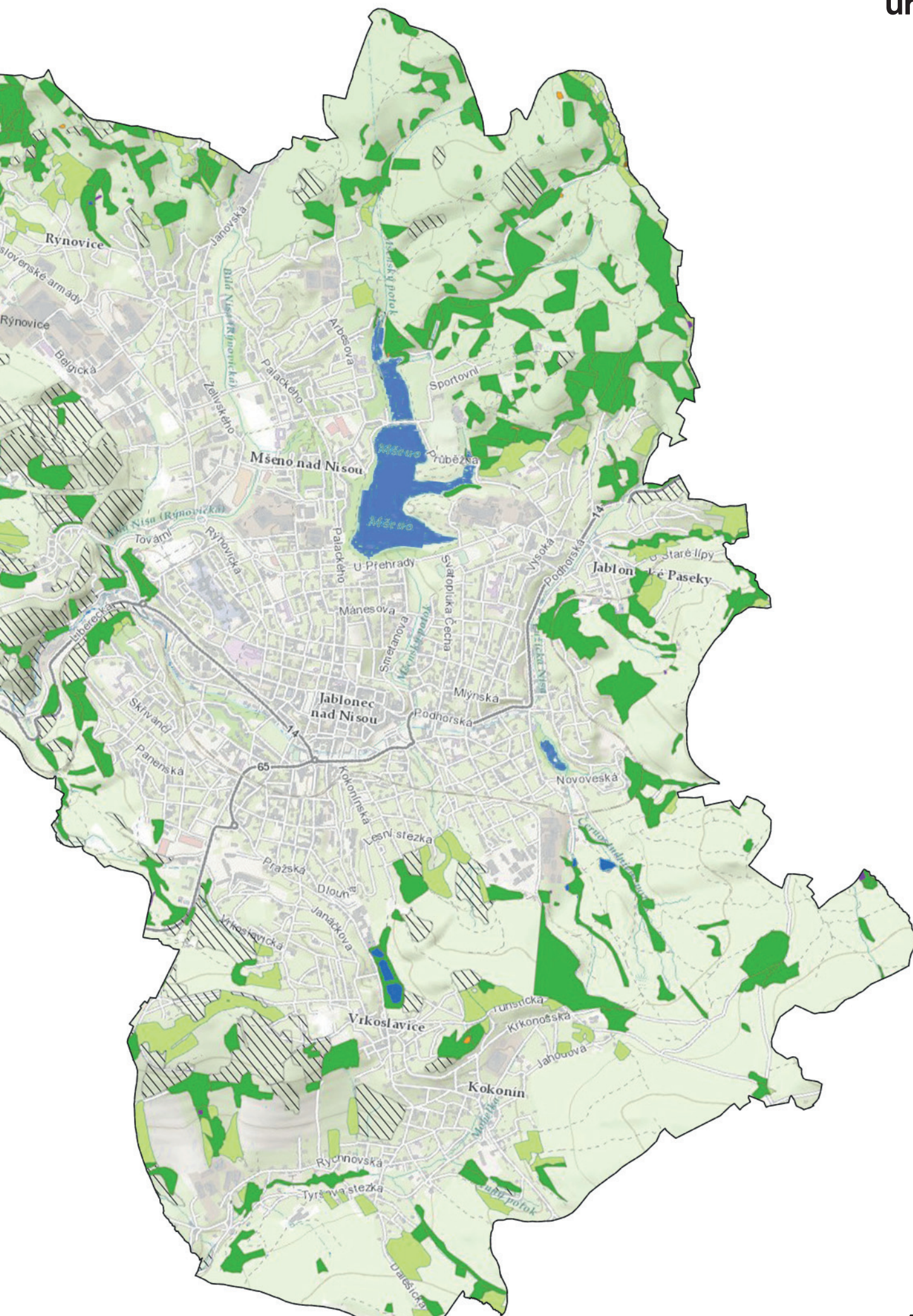
1 : 27 500

V území se nacházejí rozlehlé plochy přírodních biotopů. Jsou to zejména lesní biotopy a sekundární trávníky a vřesoviště. V území převládají biotopy vlhké pcháčové louky a mezofilní ovsikové louky, dále se zde objevuje vlhká tužebniková lada a místy podhorské a horské smilkové trávníky. Z lesních biotopů převládá v naprosté většině biotop acidofilní bučiny, místy se vyskytují suťové lesy.

Ostatními biotopy v území jsou biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem. Nachází se zde celá řada typů biotopů. Je důležité zmínit, že u ostatních lesních porostů v území města Jablonce nad Nisou se jedná o lesní kultury s nepůvodními dřevinami.



-  A - alpské bezlesí
-  K - křoviny
-  L - lesy
-  R - prameniště a rašeliniště
-  S - skály, sutě, jeskyně
-  T - sekundární trávníky a vřesoviště
-  V - vodní toky a nádrže
-  mozaika



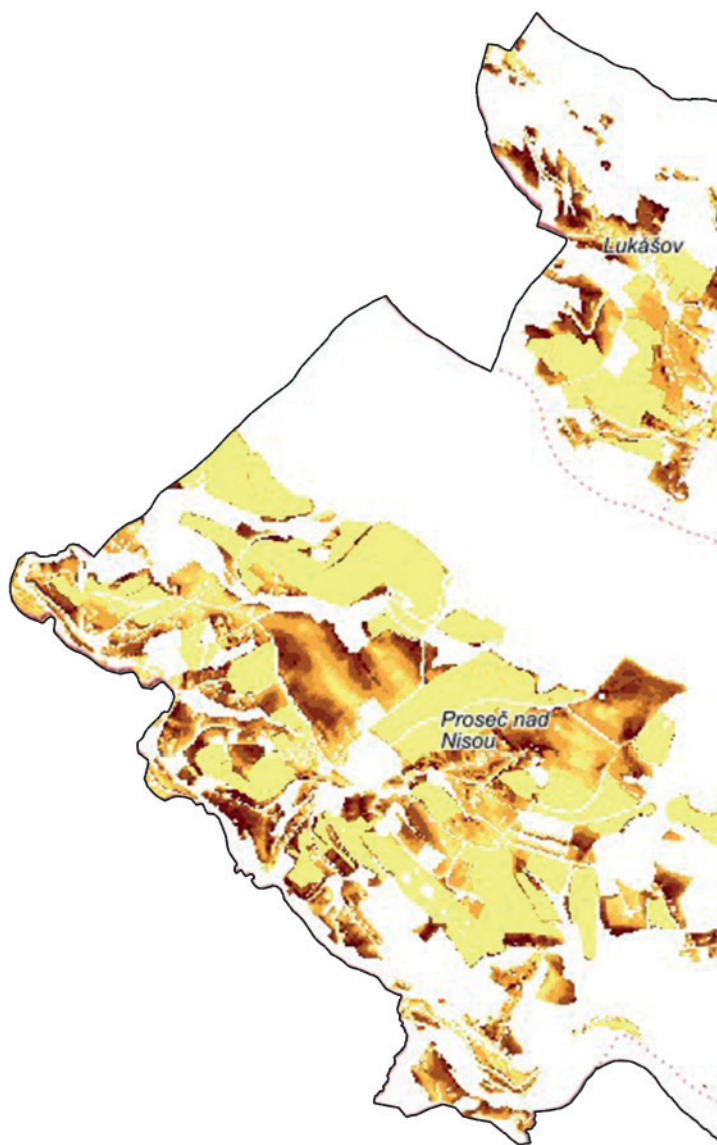
Erozní ohrožení půd

1 : 27 500

Ve vrchní části povodí a v území s takto výraznou morfologií je půdní eroze přirozený proces. Je však podstatné zabránit nadměrnému ohrožení půd erozí, které vzniká nevhodným využitím území a omezení ochranného vlivu vegetace.

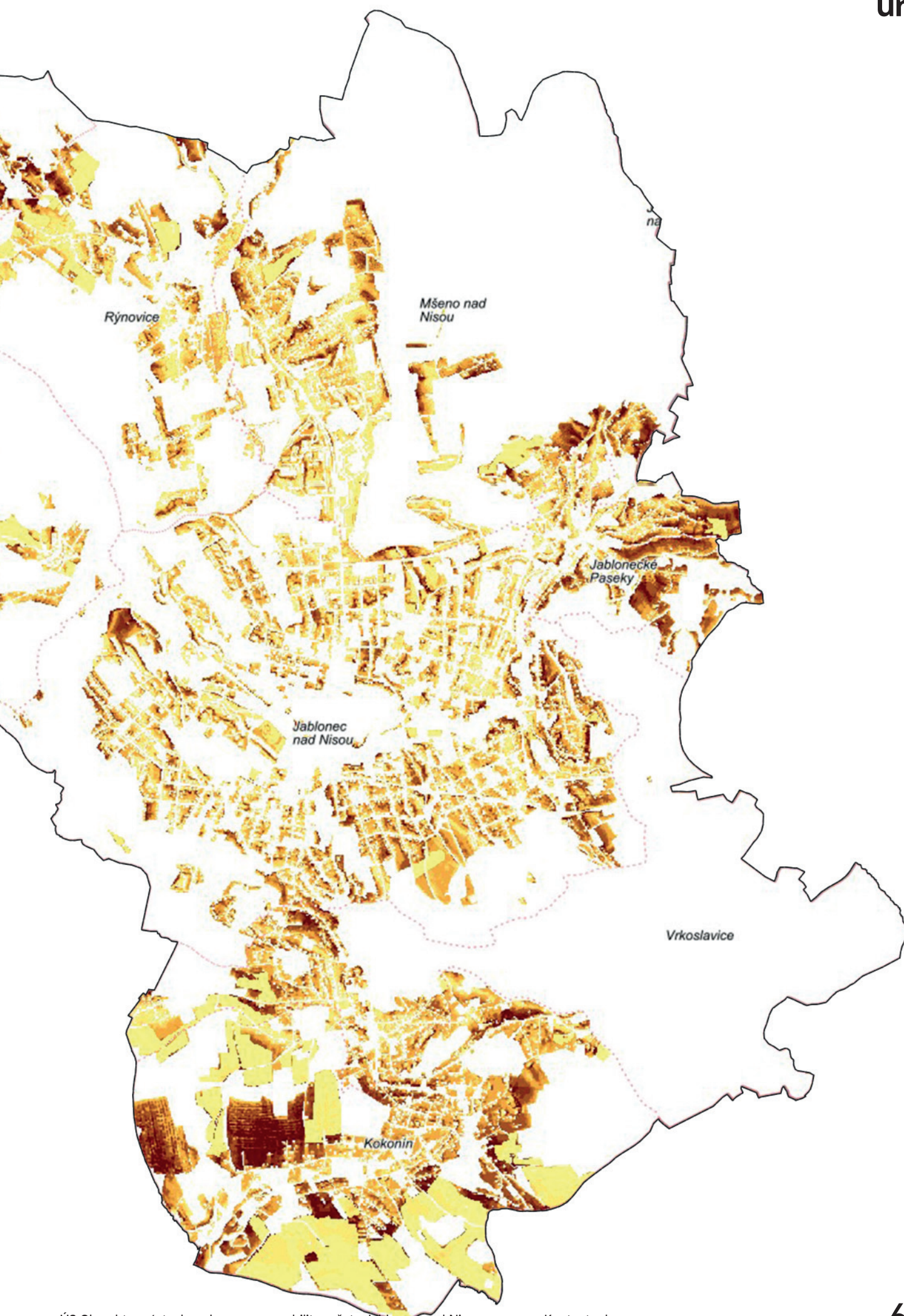
Plochy ohrožené erozí se nacházejí na strmých svazích i v intravilánu města. Jedná se také o území veřejných prostranství, například parkové úpravy vedle Horního náměstí a Máchův park. V takovýchto veřejných prostranstvích bude důležité zachovat a rozvíjet vhodný vegetační pokryv a případná vhodná protierozní opatření omezující nadměrnou půdní erozi.

Zvýšené ohrožení půdní erozí se vyskytuje také na některých zemědělských plochách. Je tomu zejména v oblasti Proseč nad Nisou. Významným důvodem je rozloha půdních bloků, nedostatek krajinné struktury, která působí protierozně. Další takovou oblastí jsou plochy orné půdy v Kokoníně. Půdní erozi je postižena také např. oblast Jablonecké Paseky. Zde se jedná o plochy trvalých travních porostů na příkrém svahu až srázu. V takových oblastech je klíčové zachování vhodného vegetačního pokryvu a posilování krajinné struktury, případně aplikace vhodných protierozních opatření.



Dlouhodobá průměrná ztráta půdy (G)

do 30,1 a více
20,1 - 30,0
12,1 - 20,0
10,1 - 12,0
8,1 - 10,0
4,1 - 8,0
3,1 - 4,0
2,1 - 3,0
1,1 - 2,0
1,0 a méně



4.2/ CÍLE A TÉMATA – KRAJINA

Cílem je navrhnout systém zelené infrastruktury města. Pro tento účel vycházíme ze dvou základních parametrů pro vymezení ZI: **voda a vegetace**.

Voda v krajině

Základ ZI utváří systém vodních toků. Funkční prameniště a nivy se v krajině významně podílejí na retenci srážkové vody v území a jejím čištění. **Sít vodních toků je základní krajinná struktura s největším potenciálem pro utváření propojeného a funkčního systému.** Vodní toky jsou klíčovou strukturou v území pro vodohospodářské funkce a pro utváření propojeného celku z hlediska biodiverzity a prostupnosti územím. Utváření stanovišť s různými vlhkostními poměry jsou předpokladem pro diverzitu druhovou.

Jablonec nad Nisou leží ve vrchní části povodí, je zde tedy velká příležitost zadržet velké množství srážek v krajině. **Retenční kapacitu krajiny lze posilovat jak ve volné krajině, tak v krajině městské.** Je to významné pro funkční místní ekosystém, pobytovou kvalitu a pro předcházení či snížení rizik záplav v místě či na nižších úsecích toku.

Na území Jablonce nad Nisou se nachází řada drobnějších potoků a jejich pramenišť. Jejich meliorace při postupném zastavování území významně snižuje retenční kapacitu území a ztrácí kapacitu pro regulaci srážkových výkyvů. Cílem je existující prameniště a drobné vodní toky zachovat, v situacích, kde je to možné, revitalizovat.

Vodní toky jsou převážně v kanalizovaném stavu, v umělých nezpevněných korytech nebo korytech betonových. Cílem je v co největší možné míře posílit přírodní funkce říční nivy, zejména těch neurbanizovaných, vytvoření přístupu k voním tokům a prostupnosti podél vodních toků. Existuje řada možností, jak toto naplnit. I pro kanalizované vodní toky v hustě zastavěném území, bez mnoha možností pro návrat ploch řece a její nivě, existují opatření pro posílení funkčnosti ekosystému.

V zastavěném prostředí města by se mělo cílit na multifunkční využití těchto území zahrnutím zejména rekreační funkce, zohlednit a integrovat potřeby funkčního nivního ekosystému do úprav parkových ploch (kde leží největší potenciál) a dalších veřejných prostranstvích.

Vegetace a biodiverzita

Vegetace plní řadu významných ekosystémových funkcí ZI. ZI poskytuje habitat pro různé druhy rostlin a živočichů, přispívá k ochraně půdy a před erozí a její degradací. Hraje důležitou roli při regulaci klimatu a odstraňování škodlivých látek z ovzduší. Je také významná pro vnímání prostoru lidmi, utváření stinných míst příjemných pro bytí a pohyb ve městě a volné krajině, další důležitou funkcí je produkce potravin a další.

Správní území Jablonce nad Nisou disponuje vysokými přírodními hodnotami. Téměř 17 % plochy města je chráněno jako velkoplošné chráněné území. Je zde tedy vysoký předpoklad pro rozvoj biodiverzity. Správní území je charakteristické bohatou a členitou morfologií, která vede ke vzniku různorodých stanovišť. Takováto různorodost je dobrým předpokladem pro vysokou druhovou diverzitu území. Rozsáhlé plochy správního území tvoří lesní porosty, z velké části se však jedná o kulturní porosty nepůvodních dřevin. Cílem by měla být postupná obnova k porostům vhodného druhového složení. Přírodní biotopy s vhodnou druhovou skladbou významně přispějí k zadržování vody v půdě. Na okraji lesů se nacházejí cenná stanoviště bezlesí. Další specifickou hodnotou území jsou skalní výchozy. Tyto místní potenciály a stanovištní pestrost je cílem chránit a rozvíjet jako kostru ZI.

Cílem je posilovat rekreační využití a dostupnost přírodních ploch města za respektování limitů pro jejich ochranu. Lesní porosty a další plochy se vzrostlou zapojenou vegetací nabývají na významu pro rekreaci především v letních měsících ve spojitosti se zvyšujícími se teplotami. Nabízejí obyvatelům chladnější stinné prostředí pro odpočinek a další různé formy rekreace.

V centrální zastavěné části města jsou znatelné negativní efekty tepelného ostrova. Je zde vhodné posílit vegetační prvky zj. pro snížení negativních efektů tepelného ostrova a utváření prostředí pro příjemný pobyt obyvatel v ulicích a dalších veřejných prostranstvích a budovách. Cílem by mělo být vytvořit klimaticky pobytový systém míst s vyšší koncentrací vegetačních prvků tak, aby byly dobře dostupné v různých částech města a nabízely jeho obyvatelům možnosti příjemného a chladivého pobytu ve veřejných prostranstvích. Základ tvoří mnohá existující veřejná prostranství se vzrostlými stromy a často více přírodním charakterem.

Pro funkční ZI je důležité řešení hospodaření s dešťovou vodou a citlivé zacházení s vegetací také na soukromých pozemcích v zastavěném území města. Vzhledem k rozsahu těchto ploch a zastoupení vody a zeleně v nich, je potřeba nastavit pravidla, jak i v těchto pozemcích přispět k co největšímu zadržování vody v krajině, k ochlazení mikroklimatu, uchování perspektivní vegetace, posilování biodiverzity, k vhodnému rozvoji nových výsadeb.

Principy pro zacházení s vegetací:

Cenné je zejména zachování stávající perspektivní vegetace:

- Prioritně zachovalý velký (plně vzrostlý > 10 m) strom v dobrém stavu a zajistit vhodné podmínky pro kořenový růst stromu (minimálně 25 m² každý)
- Zachovalý malý (plně vzrostlý ≤ 10 m) strom v dobrém stavu a zajistit vhodné podmínky pro kořenový růst stromu (15 m² každý)
- Zachovalý strom v dobrém stavu (1,5–3 m) nebo velký keř (3 m² každý)
- Existující přirozená louka nebo přirozená přízemní vegetace
- Zachovalá přírodní holá nebo částečně porostlá skála

Ve výsadbě je vyžadována diverzifikace vegetačních prvků a zajištění vhodného kořenového prostředí pro jejich růst dle typu vegetačního prvku. Požadována je vhodná druhová skladba a vhodné propojení vegetačních prvků jako opatření pro hospodaření s dešťovou vodou. Prioritní je výsadba velkých stromů v rostlém terénu. K diverzifikaci vegetace je vhodný výběr z následující vegetačních prvků:

4.3/ KONCEPCE KRAJINY

Koncepce krajiny zachycuje základní krajinné fenomény krajiny území. Popisuje pět fenoménů

- Říční a potoční nivy a prameniště
- Lesní prstenec
- Luční prstenec
- Strmé svahy a skály
- Hustě zastavěné město
- Krajina šedé infrastruktury

Z těchto fenoménů vychází základní kostra ZI.

Pojmenování těchto fenoménů popisuje různé kvality těchto území srozumitelně, pro komunikaci koncepce široké veřejnosti.



Regulace toků



Regulace Nisy v Novosecké



Prameniště na Pasekách



Skalní výchozy v Podhorské ulici



Prameniště v Proseči



Skalní výchozy v Podhorské ulici



Lesní prstenec



Městská krajina – centrum



Luční prstenec



Městská krajina



Vodní krajina kolem přehrady Mšeno



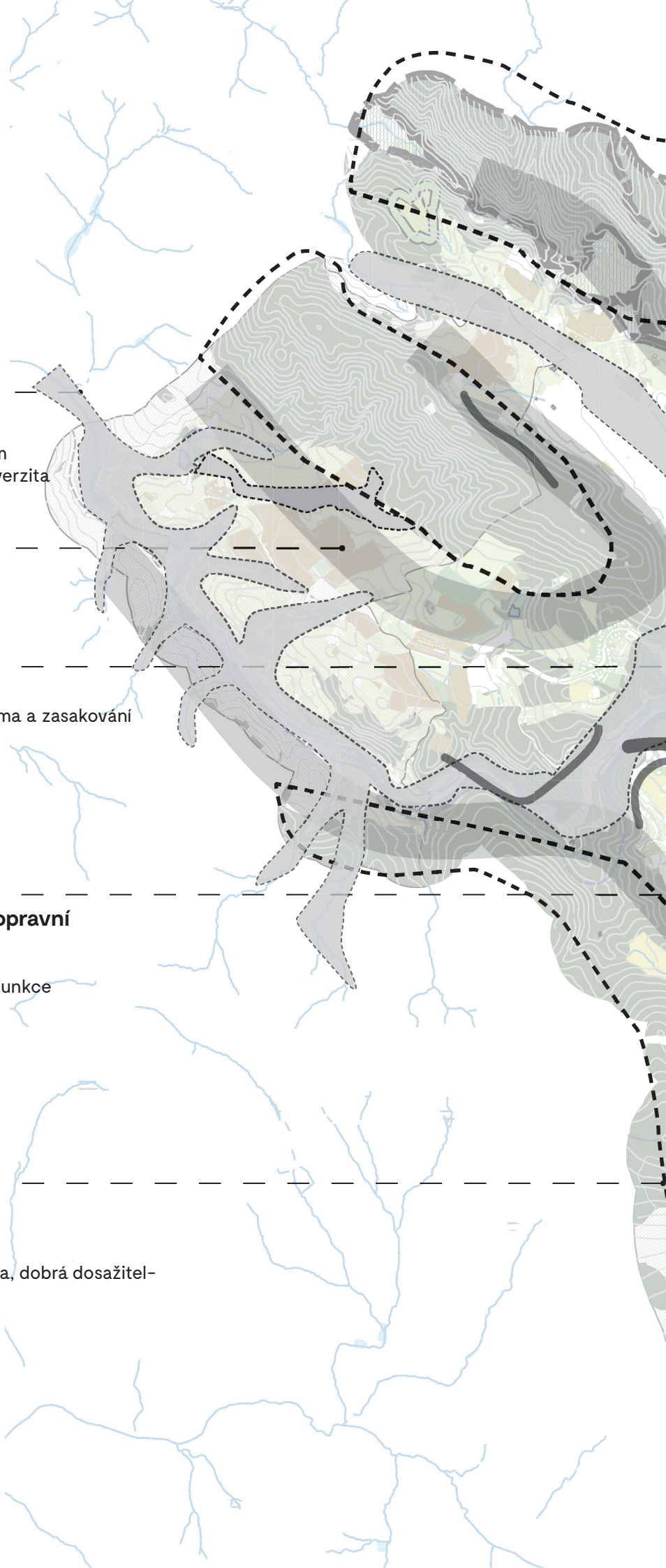
Krajina vilových čtvrtí



Krajina šedé infrastruktury



Městské parky



říční niva

- nezastavěná i zastavěná
- zanesení prameništ, ochranných pásem
- témata: HDV, typologie povrchů, biodiverzita, prostupnost

prudké svahy a skály

- stabilizace terénu
- protierozní opatření

husté město

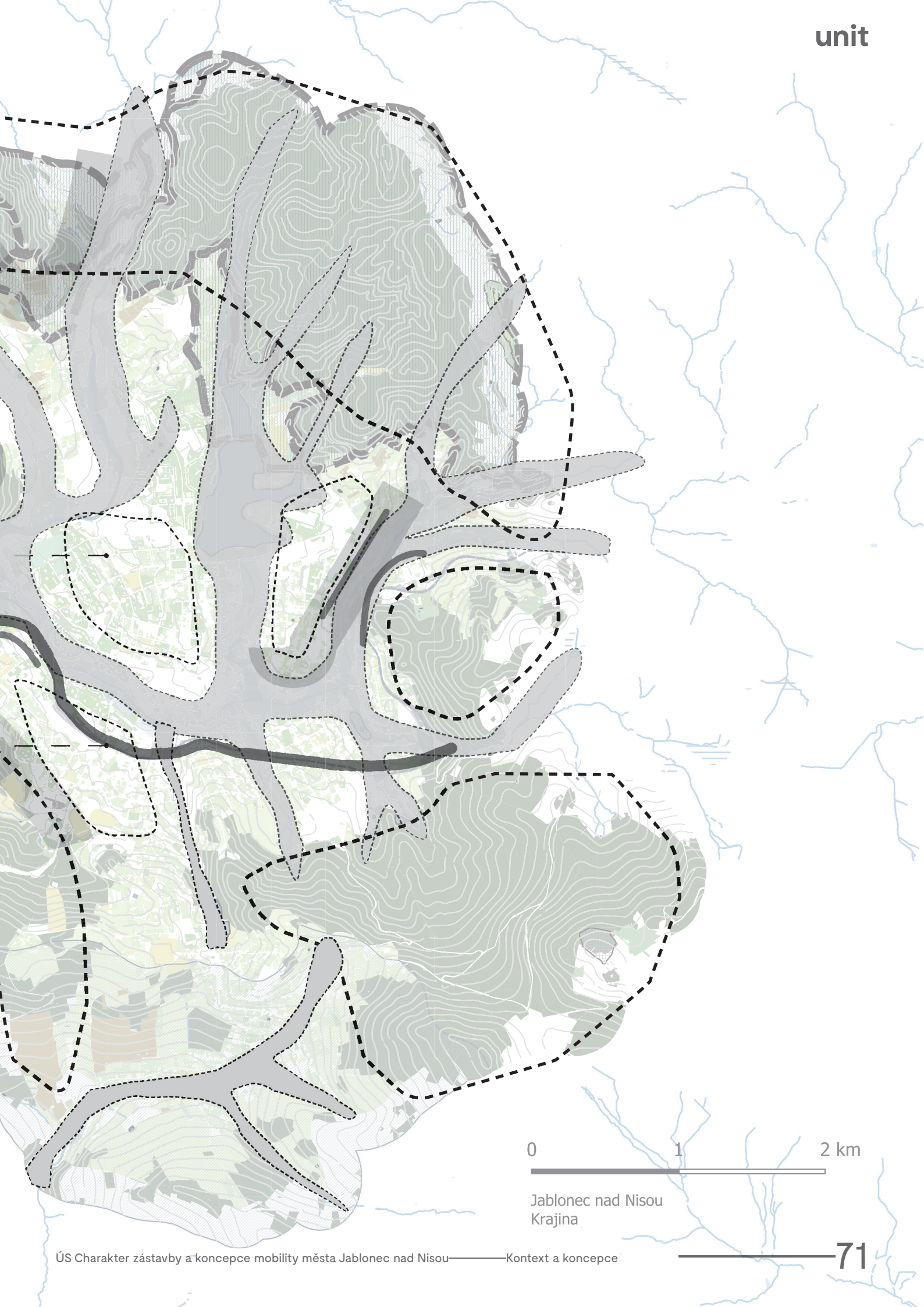
- sledování ekologického přínosu pro klima a zasakování vody
- prostupnost
- zelené ulice

technická liniová infrastruktura, zj dopravní

- místa potenciálů pro ZI
- implementace ZI při nové stavbě
- vegetační složení a vodohospodářská funkce
- prostupnost

lesnaté klíny města

- druhová skladba lesa
- způsob hospodaření
- protupnost, vedení cest, nástupní místa, dobrá dosažitelnost nástupních míst



0 1 2 km

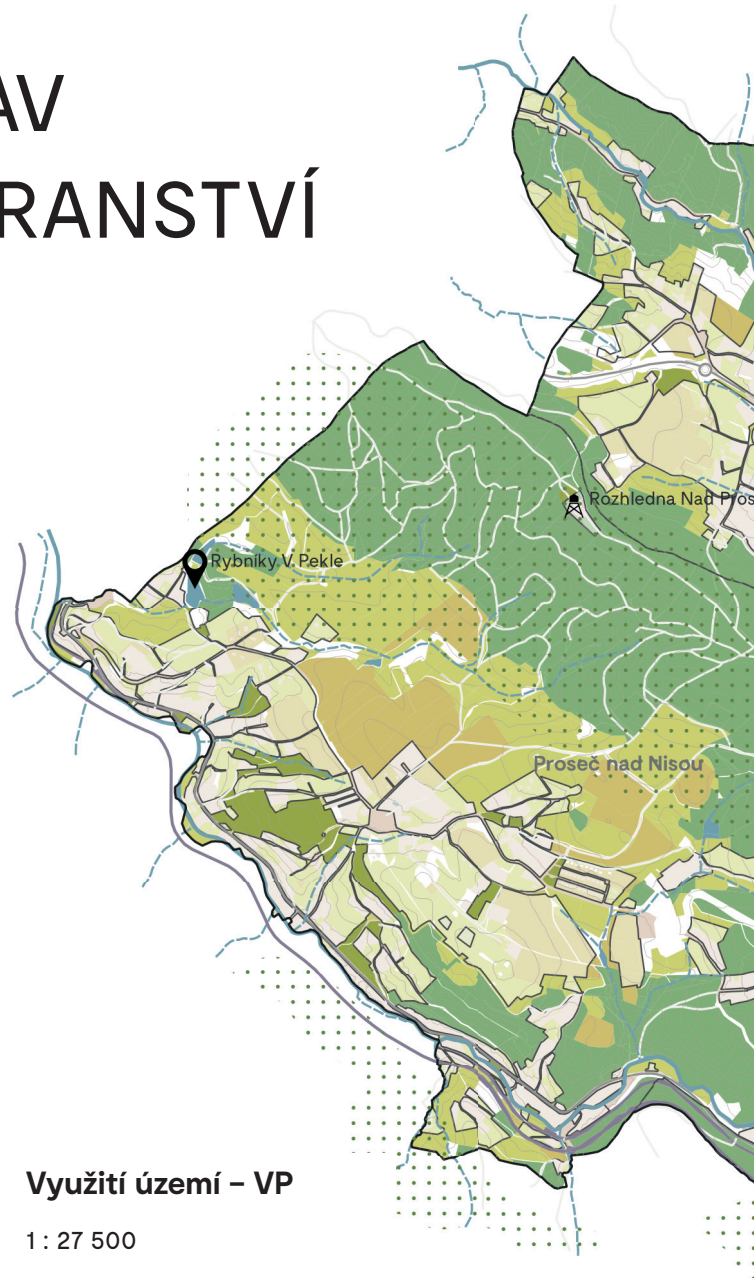
Jablonec nad Nisou
Krajina

4.4/ SOUČASNÝ STAV VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Veřejná prostranství představují jednu z nejdůležitějších vrstev obytného prostředí. Jsou prostorem, ve kterém se odehrává veřejný život a jejich charakter a kvalita řešení má základní vliv na formování vztahu obyvatel k místu a vnímanou kvalitu prostředí města.

Mimo tento sociální význam je zásadní i jejich role strukturální – síť veřejných prostranství tvoří základní kostru urbánní struktury a jako taková by měla vytvářet v dlouhodobém horizontu pevný rámec území. Jasné vymezení uličních prostranství a bloků ve standardní zástavbě ovlivňuje zásadním způsobem čitelnost prostředí a tím i možnosti jeho užívání a budoucího rozvoje.

Analýza veřejných prostranství tedy obsahuje i podrobné zmapování současného stavu veřejných prostranství, jak z ohledem na charakter prostoru a jeho vymezení, tak s ohledem na náplň – aktivity a akce v jednotlivých prostranstvích.



LEGENDA

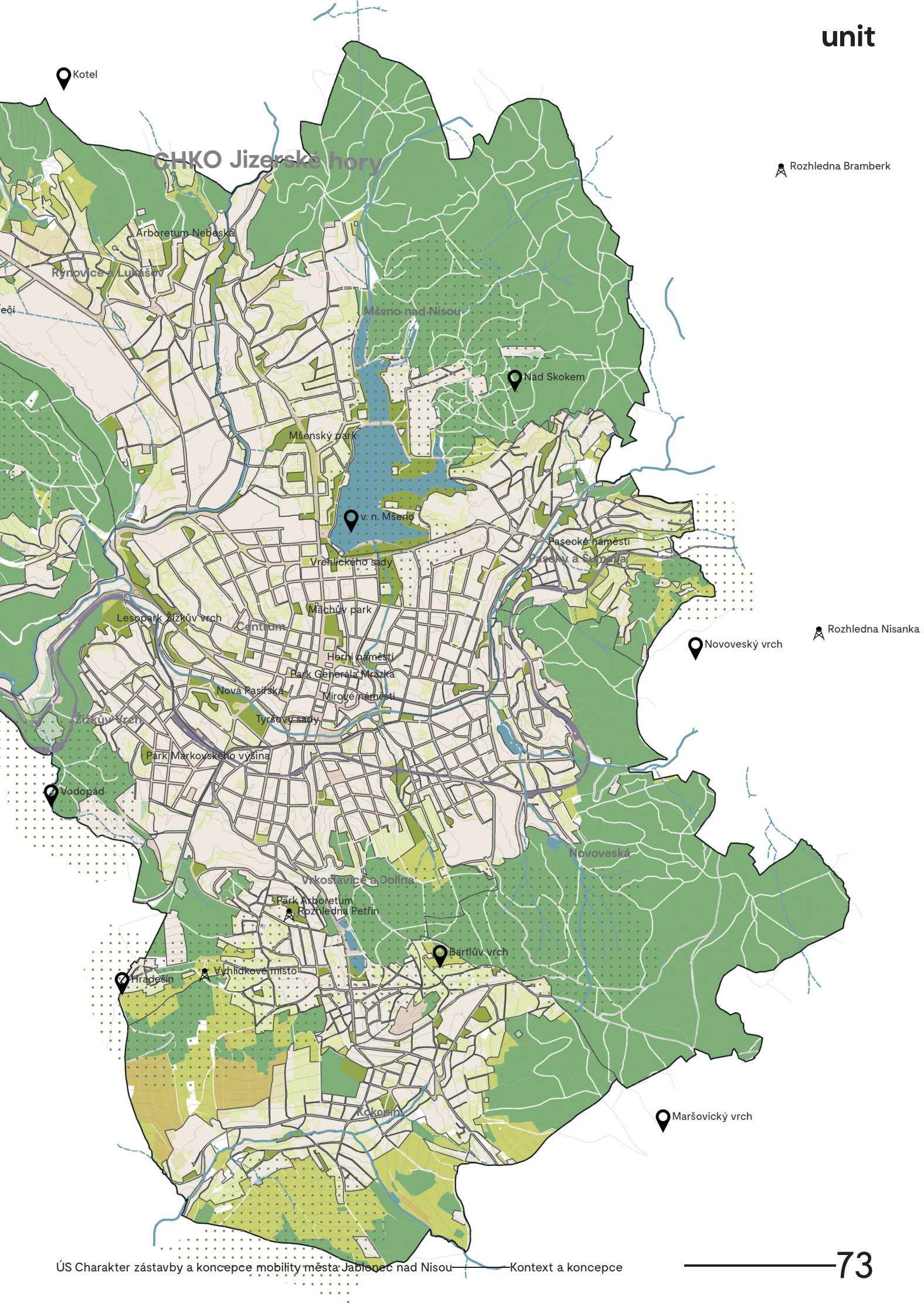
- urbanistické hodnoty přírodní
- vrstevnice po 10 m

TURISTICKÉ CÍLE

- významný rekreační cíl
- rozhledna

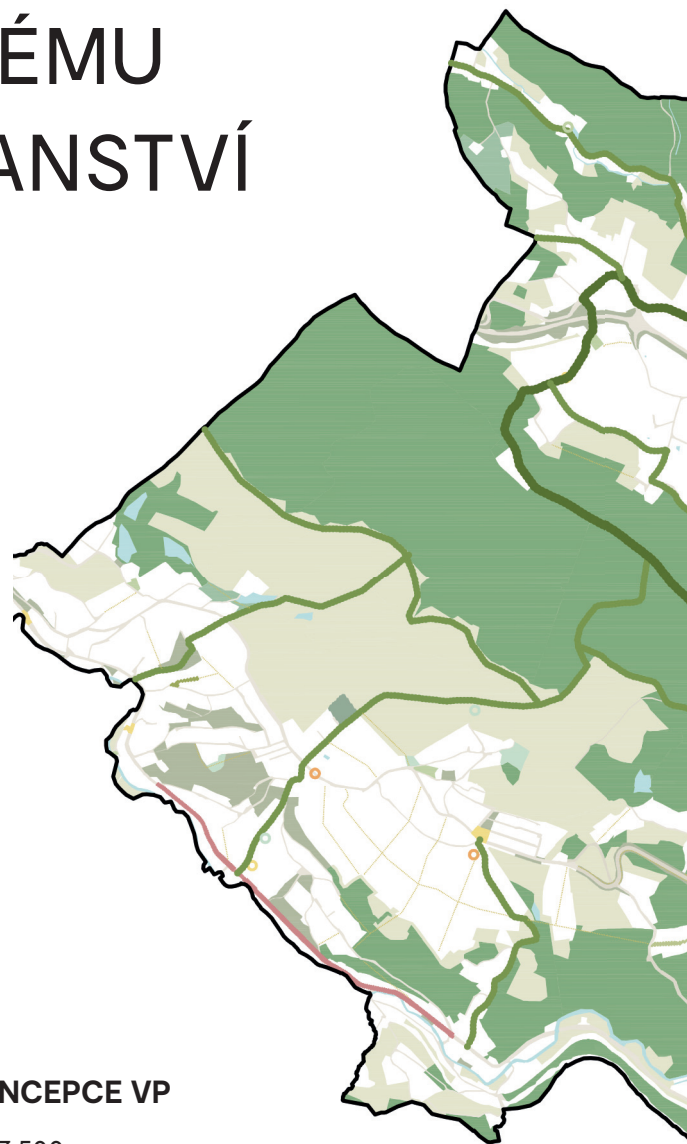
VYUŽITÍ ÚZEMÍ

- parky a parkově upravené plochy
- stavební bloky
- veřejná prostranství
- kolejiště
- les
- orná půda
- trvalý travní porost
- vodní plocha
- zeleň



4.5/ KONCEPCE SYSTÉMU VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ A KRAJINY

Základní koncepce veřejných prostranství vychází z analýzy centralit v území a jejich zapojení do sítě propojující obytné lokality s centrem města, s důležitými cíly i s otevřenou krajinou. Pozice a význam center reflektuje distribuci obyvatel v území, vybavenost, morfologii města a systém hromadné dopravy. Centra jsou zapojena do sítě systémem ulic, ty jsou diferencovány na základě jejich role a významu, a to nejen z hlediska mobility, ale také lokální identity nebo rekreační prostupnosti. Celková koncepce je dále rozvinuta ve výkresu systému veřejných prostranství a odpovídající kapitole v části **B/ Zásady a doporučení**.



KONCEPCE VP

1 : 27 500

LEGENDA

- běžné uliční prostranství
- prostranství s pobytovým významem
 - celoměstské / čtvrtové
- kamenné / smíšené / zelené / přírodní
 - lokální
- kamenné / smíšené / zelené / přírodní
 - místní / vnitroblokové
- kamenné / smíšené / zelené / přírodní
- prostranství s pobytovým významem - lokalizované (barva dle typologie)
- ulice s potenciálem lineárních center s čtvrtovým / lokálním významem
- uliční prostranství - trasované / netrasované (v případě ulic s potenciálem lineárních center - barva dle typologie)
- zelená ulice
- prostup v rámci vnitrobloku / parku / území s nižší mírou stability - trasovaný / netrasovaný
- lesní prstenec města
- bezlesý prstenec města
- systém zelené prostupnosti
 - páteřní linie
 - sekundární linie





Koncepce mobility

Tato kapitola se zabývá tématem mobility, a to jak z hlediska analýz současného stavu od širších vztahů po detail, tak v podobě návrhu konkrétní koncepce pro jednotlivé módy dopravy s cílem zajištění jejich vyvážené role v rámci fungování města a regionu. Mobilita v širším smyslu totiž neřeší pouze funkční přesun mezi body a jeho efektivitu a kapacitu, ale také představuje potenciál pohybu, který není jen technickým aspektem, ale komplexním konceptem zahrnujícím dostupnost, svobodu volby a kvalitu prostorů, které tento pohyb umožňují.

OBSAH

Cíle a témata (5.1) mají za úkol shrnout vše podstatné pro práci a motivaci.

Analytická část (5.2) popisuje aktuální stav, jeho výchozí podmínky, tj. pomyslnou startovní čáru.

Kapitola limity a potenciál (5.3) pak navazuje a rozvíjí již připravované či zatím jen plánované záměry.

Vlastní **Koncepce mobility (5.4)** navrhuje systematický územní přístup v:

- **hierarchizaci veřejných prostranství z pohledu významu komunikací, resp. dopravních režimů**, a to v kontextu charakteru zástavby, veřejných prostranství a automobilové dopravy v pohybu i v klidu
- **řešení uspořádání uličních prostranství v kontextu adaptace na klimatické změny** (vzorové příčné profily vč. principů pro hospodaření s dešťovými vodami, případně doplnění vegetace a stromořadí)
- **zklidnění automobilové dopravy**
- **doplnění konkrétní chybějící infrastruktury pro chodce**, a to zejména v místech významných bariér nebo v oblastech, kde bezpečné a adekvátní řešení pro chodce úplně chybí
- **liniové a bodové infrastruktury pro cyklisty**.

Až v rámci části „**Zásady a doporučení**“ (B) je pak popsána konkrétní typologie.

5.1/ CÍLE A TÉMATA

5.1.1/ CÍL A SMYSL

Tato koncepce mobility (dále také Koncepce) vzniká paralelně a koordinovaně s koncepcí charakteru zástavby, veřejných prostranství a parkovací politikou města Jablonec nad Nisou. Koncepce tímto zapadá do souboru aktivních nástrojů správy města Jablonec nad Nisou zejména v ohledu na cíle, které jsou popsány níže.

Rolí dokumentu je bližší zorientování se v nezbytných potřebách a podmínkách pro realizaci infrastruktury pro chodce, cyklisty a zklidnění automobilové dopravy s cílem zlepšit podmínky pohybu pěšky a na kole nejen městem Jablonec nad Nisou, ale i v blízkém okolí v souvislosti s veřejnou dopravou (podrobněji viz čl. 5.3).



Pyramida městské dopravy

Koncepce pracuje v kontextu charakteru jednotlivých oblastí a specifikací prvků, které při plošném řešení v rámci těchto oblastí pomohou významně zlepšit život v konkrétní lokalitě. Jakékoliv úpravy bude možné díky této koncepci udržet jako celek i do budoucna, tj. koordinovat s dalšími podmínkami a potřebami.

Rozsáhlejší záměry zpravidla naráží na limity nejen v kapacitách zadavatele (lidské zdroje a investiční prostředky), ale i ve vlastních možnostech a limitech zásahů do prostředí při celém procesu postupné realizace. **Samotné zlepšování infrastruktury pro chůzi a jízdu na kole však samo o sobě ještě nemusí přinést významnější zlepšení podmínek pro udržitelnou mobilitu v celém Jablonci – nedílnou součástí k dosažení vytýčených cílů je současně i revize parkovací politiky a těsná provázanost s veřejnou dopravou. Teprve pak budou pozitivní dopady hmatatelné plošně a budou dávat smysl jako celek.** Přesto i jakákoliv konkrétní

drobná realizace lokalitě pomůže. Významných pozitivních dopadů lze docílit i jen vhodnou reorganizací provozu, a proto se část koncepce zabývá i plošnými organizačními opatřeními, nikoliv jen stavebními.

5.1.2/ ÚČEL



Nepřivětivý profil ulice pro chodce a cyklisty

Koncepce rozpracovává plán udržitelné mobility měst Liberec a Jablonec nad Nisou 2021-20230 (dále jen PUMM) v těchto bodech:

1. Veřejný prostor přátelský pohybu bez aut:

- 1.1.2 Standardizované a kvalitní uspořádání veřejných prostranství VP2 (kontext s charakterem zástavby)
- 1.3.1 Úpravy a zklidnění obslužných ulic (VP6)

2. Vyšší podíl nemotorové dopravy:

- 2.1.1 Provoz cyklistů po chodnících a pěších cestách s malým provozem (ND1)
- 2.1.3 Odpovídající doplňková infrastruktura pro cyklisty (ND3)
- 2.2.1 Síť spojitě chráněné infrastruktury pro cyklisty (ND4)
- 2.2.2 Vytváření propojení pro pěší dopravu (ND5)
- 2.3.1 Infrastruktura pro vyšší atraktivitu cyklistické dopravy

Poznámka: Tato koncepce mobility nemá za cíl kopírovat PUMM se všemi analýzami i navrhovanými opatřeními, ale navazuje na ni a doplňuje ji v podrobném měřítku.

5.1.3/ DOPADY PRAKTICKÉHO VYUŽITÍ DOKUMENTU V ÚZEMÍ / CÍLE V OBLASTI MOBILITY

Z hlediska zajišťování přístupu mezi všemi zdrojovými a cílovými místy (a tedy efektu na život z hlediska mobility), je snahou průběžně naplňovat (dle koncepce) následující cíle:

- **zvyšovat atraktivitu a konkurenceschopnost chůze, jízdy na kole a využívání veřejné dopravy prostřednictvím zvýšení bezpečnosti a komfortu pohybu chodců a cyklistů** při pohybu městem a podporovat tak zvyšování podílu aktivní a udržitelné dopravy na dopravním výkonu, čímž bude docházet i ke zlepšování prostředí a zdraví obyvatel
- **zlepšovat podmínky přístupnosti a dostupnosti infrastruktury pro veřejnou dopravu v kontextu pěší a cyklistické dopravy**
- **zlepšovat podmínky pro pobyt ve veřejných prostranstvích** (atraktivita a kvalita prostředí => místa setkávání, placky => vztah k místu => interakce a mezilidské vztahy)

5.1.4/ DOPADY PRACÍ S DOKUMENTEM DO PRÁCE VEŘEJNÉ SPRÁVY

Veškeré činnosti v souvislosti se správou a rozvojem města jsou kontinuálním nikdy nekončícím souborem činností, při kterých zejména v dopadech na městskou mobilitu lze vytyčených cílů dosahovat postupně či někdy jen s lokálním dopadem, a tedy s velkou dávkou trpělivosti a systematického přístupu. Nechť pro tuto činnost slouží i koncepce mobility.

Základním smyslem koncepce je:

- **stanovit zásady a poukázat na jednotlivé typy opatření směřující k obnově a navrhování kvalitních veřejných prostranství ve městě** tak, aby bylo zadávání projektů a jejich realizace efektivní, koncepční a ekonomicky únosné

- pomoci vytvářet **zadání a koordinovat projekty veřejných prostranství** všech potenciálních investorů, jejichž infrastruktura se na území města nachází (město, kraj, ŘSD, SŽ, správci sítí, potenciální investoři atp.)
- **definovat rozsah a druhy zklidněných zón** vč. odpovídajícího dopravního značení a souvisejících úprav
- v kontextu **adaptace prostředí na klimatické změny zajišťovat adekvátní podmínky pro retenci a další hospodaření s dešťovými vodami** (řešit jako modrozelenošedou infrastrukturu)
- získat **jednotný přístup** (jak zohledňovat požadavky nejen na preferenci udržitelných druhů dopravy, ale i potřeby modrozelenošedé infrastruktury)
- vytvořit další zpřesňující podklad pro související rozvahy o systému rezidentního parkování osobních vozidel

5.1.5/ K ČEMU DOKUMENT NESLOUŽÍ A CO NEOBSAHUJE

Koncepce neobsahuje podrobný akční plán jednotlivých akcí, tj. neurčuje kdy a co se přesně má kde realizovat. Při postupné realizaci jednotlivých záměrů sice nelze očekávat okamžitý efekt na celé město a blízké okolí, avšak plošná opatření v podobě dopravního zklidnění celých lokalit v kombinaci s aplikací nového typu parkovací politiky již může ovlivnit provozní podmínky tohoto prostoru citelněji.

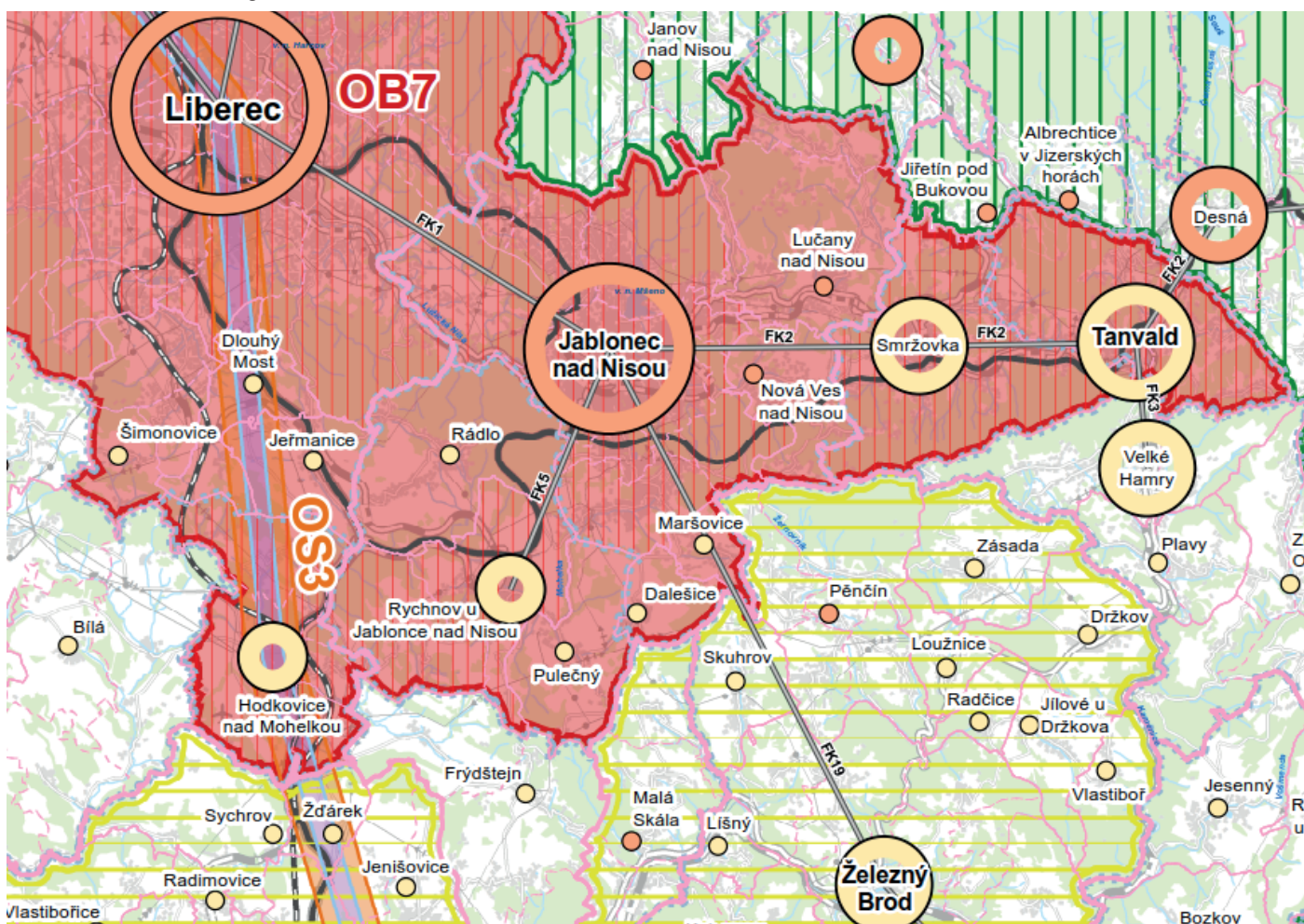
5.1.6/ ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území zahrnuje všechny komunikace a veřejná prostranství v zastavěném území Jablonce nad Nisou vč. navrhovaných komunikací v zastavitelných plochách vymezených v ÚP. Dále jsou zde zahrnuty vazby do blízkého okolí.

5.2/ DOPRAVNÍ ANALÝZY

5.2.1/ ZÁKLADNÍ DATA O VÝCHOZÍM STAVU

5.2.1.1/ Širší vztahy



Obr. XX / Výkres uspořádání kraje, zdroj: Zásady územního rozvoje Libereckého kraje po Aktualizaci č. 1 a 2 (účinné od 3.1.2024),

- Počet obyvatel město JnN45.800
- Počet obyvatel svazek (vč. okolí)52.000
- **centrum regionálního významu / statutární město s významným vlivem ostatních uživatelů a jednodenních návštěvníků (cca 8200/den)**
- 4 hlavní osy významných funkčních kooperačních vztahů mezi sousedními centry osídlení
- Koridor nadregionálního významu
 - D07: JBL – Smržovka Tanvald
 - D11c: I/14 Liberec – Jablonec n/N
- z hlediska center a os regionálního cest ruchu (multifunkční turistické koridory)
 - D40A: Lužická Nisa
 - D42: Nová Hřebenovka

5.2.1.2. Ukazatele města (dle UAP z hlediska mobility)

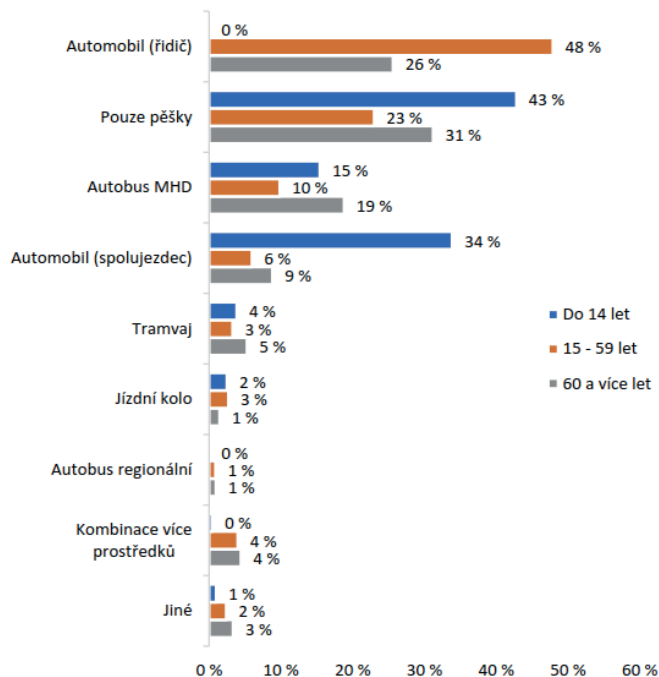
- **Struktura osídlení / zástavby**
 - + město je vesměs kompaktní, s vyšší hustotou, minimální podíl rekreace s nízkou hustotou
 - jedno centrum s koncentrací aktivit,
 - velký podíl ploch výroby a skladování s vysokými dopravními nároky
- **Věková struktura je rozložena**
 - 0–14 let 16,3 %
 - 15–64 62,6 %
 - 64 a více 21,2 % (v rámci regionu je to nejvyšší podíl nejstarších obyvatel)
- **Vybavenost z hlediska dostupnosti**
 - Lékař 600 m
 - Pošta strukturální
 - MŠ 600 m = komplexní
 - ZŠ 600 – 800 m = komplexní
 - SŠ strukturální
- **Sociodemografické podmínky**
 - + Nemocnice funguje relativně dobře, odborně i ekonomicky
 - + Kvalitní síť MŠ, ZŠ, SŠ
 - Index stáří výrazně vysoký
 - Nепrovázanost školského systému, málo technických oborů
 - Nedostatek sportovních areálů
 - Bezbariérovost
- **Příroda a krajina**
 - + Hodnotné prvky, množství parků a zeleně, chráněné prvky
 - Vysoká prašnost ze silniční dopravy
- **Ekonomické a hospodářské podmínky**
 - + tradice průmyslové základny
 - + vysoká míra podnikatelské aktivity / přijatelná míra nezaměstnanosti
 - + městský kamerový systém
 - + systematická komunikace s občany
 - vylidňování centra + úbytek byt. fondu v centru
 - nedostatek zázemí pro volnočasové aktivity
 - zanedbaný stav veř. prostoru lokalit
 - nedostatečná identifikace občanů s městem
- **Rekreace, cestovní ruch**
 - + sklo a bižuterie, muzeum
 - + provázanost přírodního a městského prostředí
 - + přehrada Mšeno + areál Srnčí důl
 - nízká úroveň služeb v oblasti cestovního ruchu

5.2.1.3. Mobilita (stav dle PUMM)

Tato kapitola uvádí převzatá data z PUMM a UAP

— Modal split (podíl vykonaných cest jedn. druhů dopravy)

- IAD 49 %
(řidič + spolujezdec: 40+9%)
- Pěšky 26 %
- VD 17 %
(BUS + regioBUS + tram: 12+1+4)
- Multimodal 4 %
- Jízdní kolo 2 %
- Jiné 2 %



Graf využití dopravních prostředků dle věku respondentů, zdroj: PUMM

— Dopravní chování

- průměrně osob v domácnosti **3**
- průměrná hybnost **3** cesty / den na osobu
- domácnost vlastní automobil **83 %**
- vlastnictví řidičského průkazu (18 +) **80 %**
- domácnost alespoň jedno kolo **71 %**
- garáž + vlastní pozemek pro parkování auta **29 %** domácností
- průměrná domácnost vlastní **1,2** automobilu
- průměrná domácnost vlastní **1,9** jízdních kol
- možnost auto parkovat v zaměstnání / škole **86 %** ano
- Možnost parkovat kolo v zaměstnání / škole **80 %** ano
- Délka trvání cest
 - Spádové území **21 min**
 - Mimo spádové území **37 min**
- Doba trvání pravidelných cest
 - Do 15 minut **60 %**
 - 16–45 minut **35 %**
 - 45 minut **5 %**
- Cesty dle věku a času
 - do 14 let do **15 minut**
 - 15–59 let do **20 minut**
 - 60+ let do **23 minut**
- **Obyvatelé Liberce využívají častěji bus a tram MHD, oproti tomu Jablonečtí spíše auto a pěšky**

— Přepravené objemy – nejvíce do center služeb:

- OC Rýnovka
- Centrum města / OC Central Jablonec

— Jízdní kolo

- 72 % obyvatel má možnost využít kolo (97% děti do 14 let, 15–59 let: 80%)
- Potenciál z průzkumů: kdyby bylo hezky, tak 26 % by jelo na kole

— Pěšky

- přestože existuje centr. pěší zóna (Mírové a Dolní nám.) s navazujícími obytnými zónami, tak se z pohledu provozu jedná de-facto spíše o sdílenou zónu, neboť provoz automobilové dopravy je omezen pouze tonáží „ZÁSOBOVÁNÍ do 6t“ a „s parkovacími kartami“, jinak sem má v kontextu dohledu vjezd dovolen každý, což z pohledu bezpečnosti provozu chodců a cyklistů značně snižuje chráněnou funkci ve smyslu pěší zóny
- Turistické vazby
 - Body zájmu (cíle) a nástupní body (zastávky) a jejich propojenost
 - Zpracovat cíle a osy ... síť zelených os v kon-

textu uzlů MHD a IDOL, cyklo a pěšky

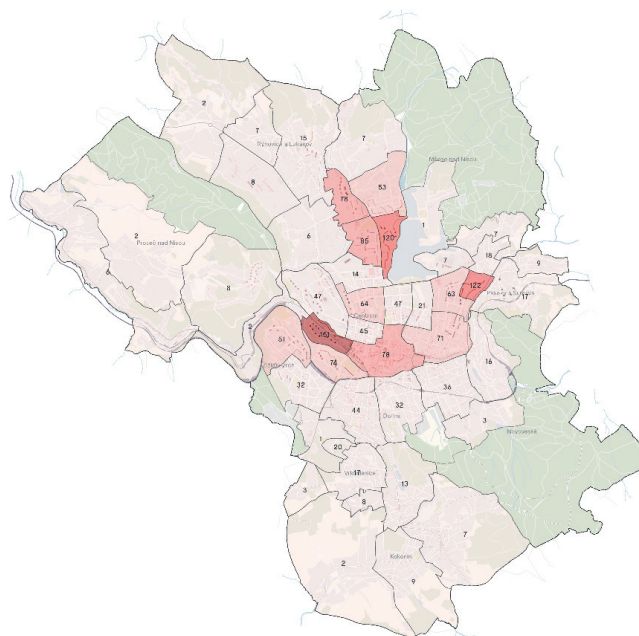
- Problémy
 - Úzké chodníky / společný provoz a IAD, absence chodníků (ČS Armády)
 - Povrchy chodníků a bezbariérovost
 - Přerušované pěší zóny, intenzity IAD v PZ
 - Neatraktivní pěší trasy
 - Lepší prostupnost ul. Budovatelů
 - Bariéra ul. U Přehrady
 - Palackého
 - Absence řádně zklidněných zón a center bez provozu zásobování od-do

— MHD (dle UAP a PUMM)

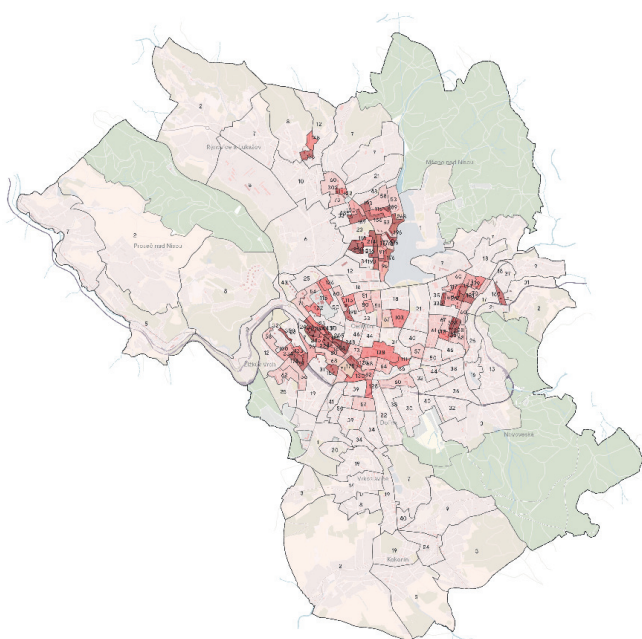
- Poměr IAD/VD
 - v centru **55/45%**
 - v okolí **79/21 %**
- průměrná dostupnost MHD
 - Autobusová zastávka do 5 min
 - Tramvajová do 15 min
 - Vlak do 20–25 min
- Počet přepravených osob za 2023: 3,824 mil.
- 22 linek (z toho 17 standardních, 3 školní, 1 sezónní zimní, 1 noční – aktuálně není provozována)
- Nejvíce zatížené zastávky
 - Jablonec AN
 - Mšeno škola
- Nejvytíženější vztahy: Mšeno – Jablonec centrum – Rychnov nad Nisou (S–J)
- Z hlediska dostupnosti zastávek hodnoceno území jako velmi dobré
- Nejvytíženější přestupní body
 - Autobusové nádraží
 - Týršovy sady
 - Žel. stanice – BUS: Rychnov u JnN
- SMJNN přispívá v rámci krajské dopravní obslužnosti i na provoz tramvajové linky č. 11 (Liberec – Jablonec n. Nisou)
- MHD zřizuje SMJNN – Smlouva o poskytování přepravních služeb uzavřena s dopravní společností ČSAD Slaný, s.r.o. od 1. 2. 2023 do 31. 1. 2028
- DSOJ – Dopravní sdružení obcí Jablonecka u SMJNN si objednává dopravní obslužnost a přispívá na zajištění provozu MHD
- kompenzace 72 mil. Kč/rok
- nárůst výdajů na MHD za poslední roky 0 %
- příspěvek SMJNN na zajištění krajské dopravní obslužnosti a provozu TT 11 (krajská dopravní obslužnost 9 166 tis. Kč / 2024, příspěvek na provoz tramvajové linky č. 11– 28 564 tis. Kč / 2024)

5.2.2/ ZDROJOVÉ OBLASTI A CÍLE

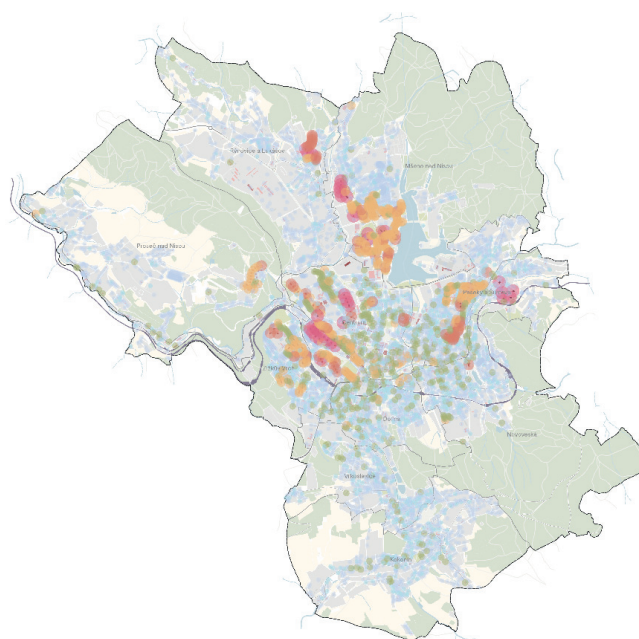
Obyvatelstvo Jablonce n/N je dnes koncentrováno zejména v panelových sídlištích budovaných v průběhu 70. a 80. let, v menší míře také v centrální historické části města charakterizované kompaktní zástavbou z přelomu 19. a 20. století. Mezi největší a nejlidnatější čtvrť s bezmála 10 tisíci obyvateli patří v současnosti Mšeno se stejnojmenným sídlištěm. Oblast je také díky poloze u Mšenské přehrady s ideálními podmínkami pro letní sporty a koupání a s řadou sportovních areálů důležitým sportovně rekreačním centrem. **Spolu s výše uvedeným, dále dobrou občanskou vybaveností a polohou na okraji CHKO Jizerské hory, je velmi vyhledávanou rezidenční čtvrtí a nemovitosti zde patří k nejdražším v Jablonci.**



Hustota obyvatel v ZSJ (viz samostatná kapitola analýz: **[2.4/ Demografie]**)



Hustota obyvatel v SO (viz samostatná kapitola analýz: **[2.4/ Demografie]**)



Počet obyvatel na jeden vchod, dle dat z RSO (viz samostatná kapitola analýz: **[2.4/ Demografie]**)

5.2.3/ CESTY A MOBILITA

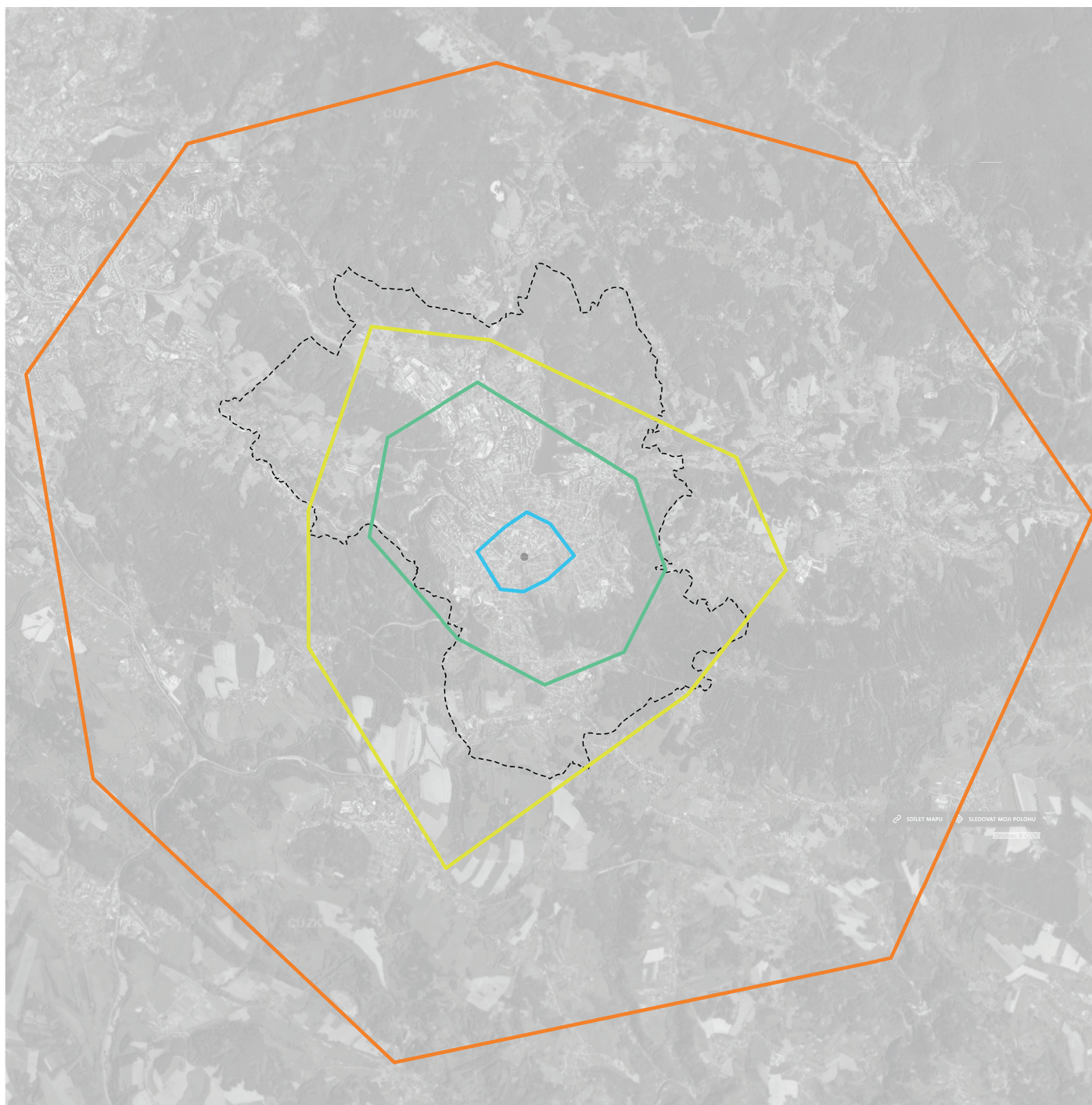
Koncepce mobility v rámci analýz nezkoumá jednotlivé cesty kvantitativně, avšak kvalitativně.

5.2.3.1/ Dostupnost a dojezd

Výhodou menší rozlohy města (31 km²) je značný akční rádius veřejné dopravy (v limitu 15 minut) pokrývající téměř celé jeho území. Viditelný potenciál vhodně doplnit VD má cyklistická doprava, která je i za současného stavu infrastruktury schopná teoreticky pokrýt širší centrum spolu s další podstatnou částí zastavěného území. Dosah automobilu daleko za hranice města je pravděpodobně jedním z hlavních důvodů stěžejního postavení IAD v Jabloneckém mobilitním balíčku, její převaha však sebou nese také charakteristické negativní externality.

V rámci analýz bylo prověřena rámcová dostupnost významných cílů veřejné vybavenosti, zda je v rámci oblastí a čtvrtí potenciál “města krátkých vzdáleností”.

Viz ilustrace potenciálu dostupnosti konkrétní skupiny cílů (základní, mateřské a střední školy) pěšky a na kole do 5, 10 a 15 minut na následujících stranách.



DOSTUPNOST / DOJEZD JEDNOTLIVÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ - 15 MINUT

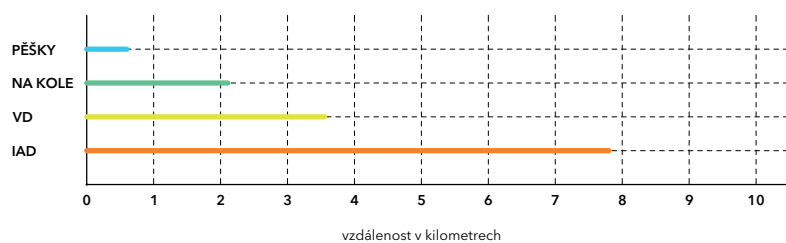
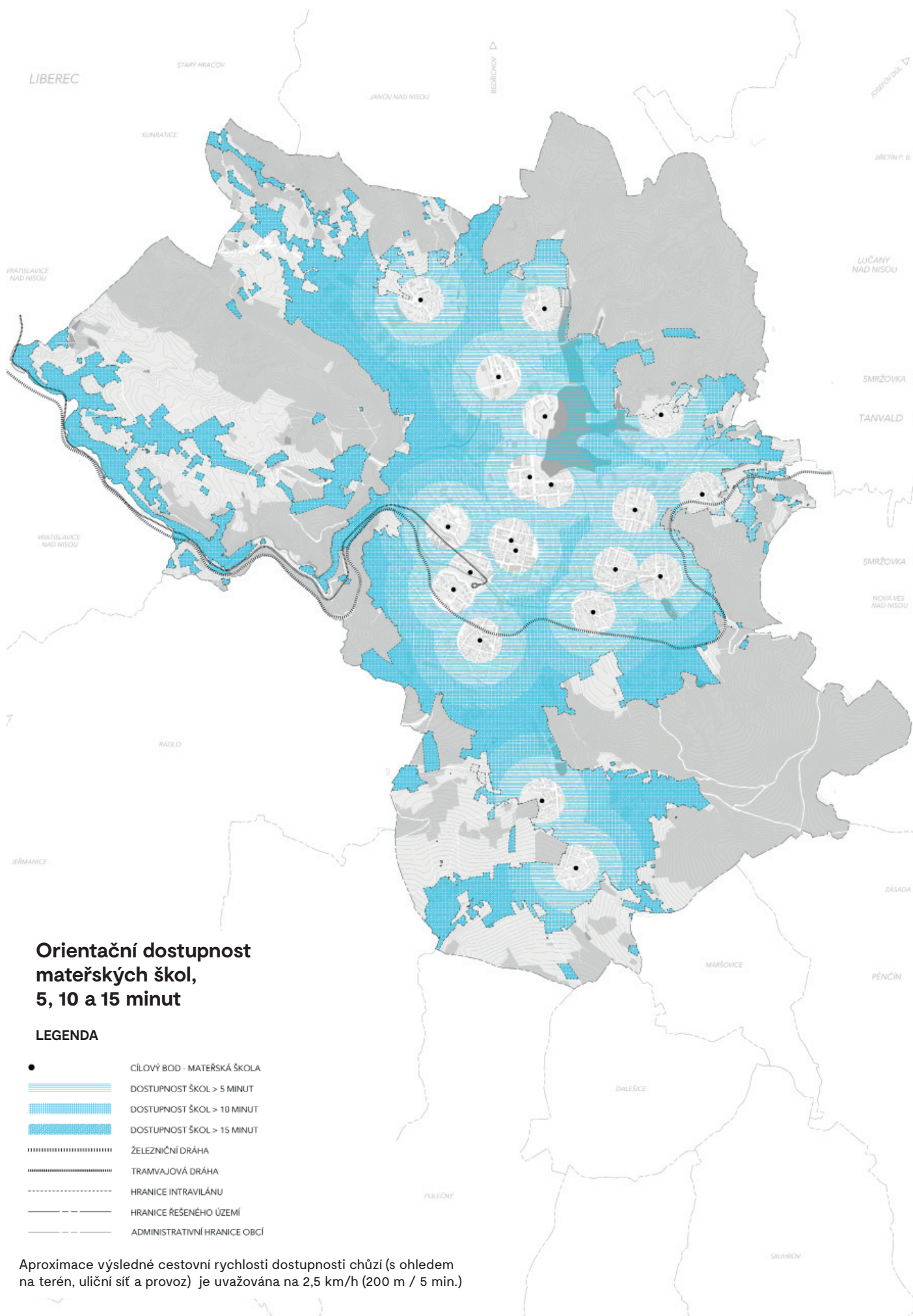
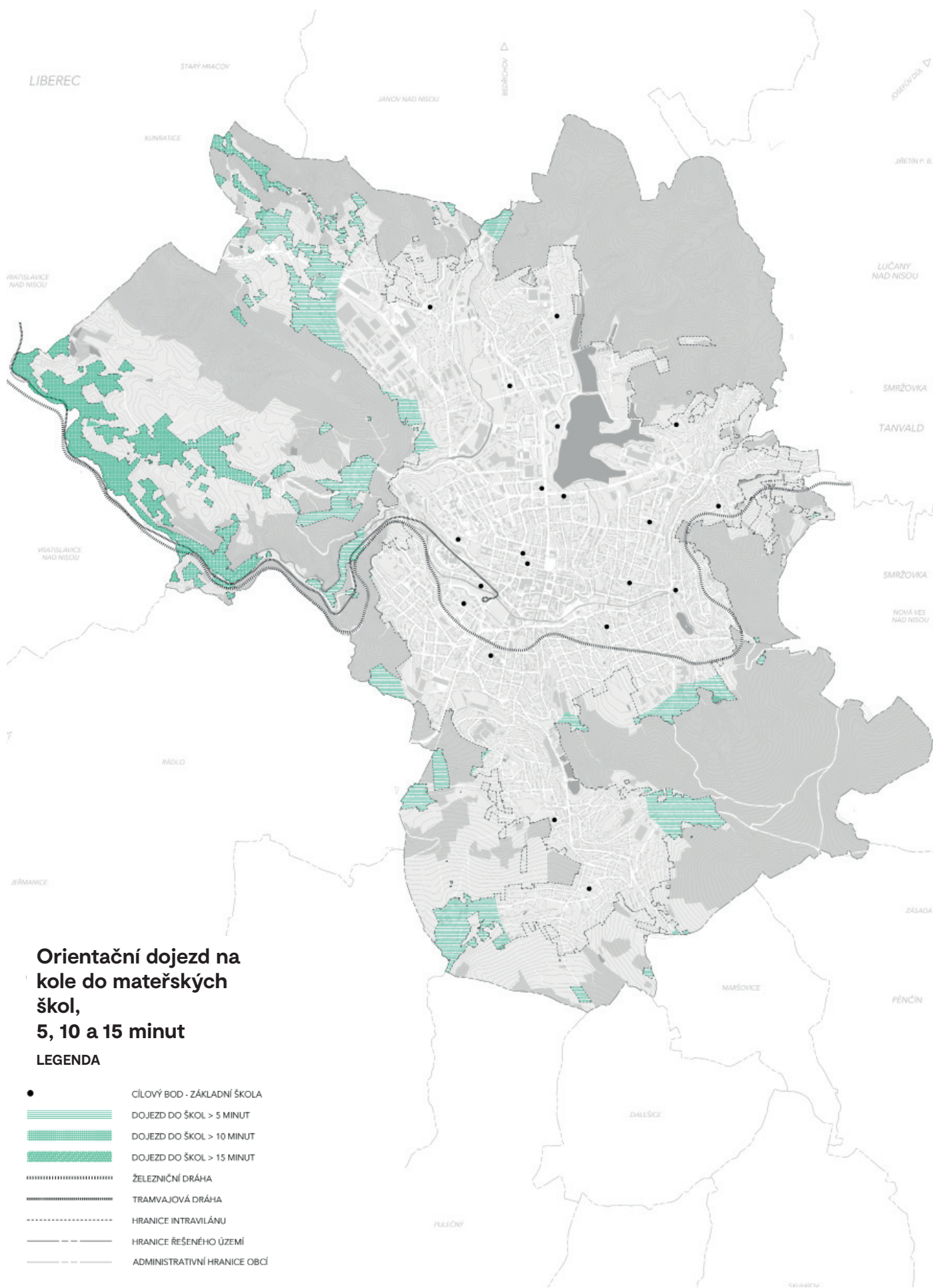


Schéma dojezdu/dostupnosti dle jednotlivých módů dopravy



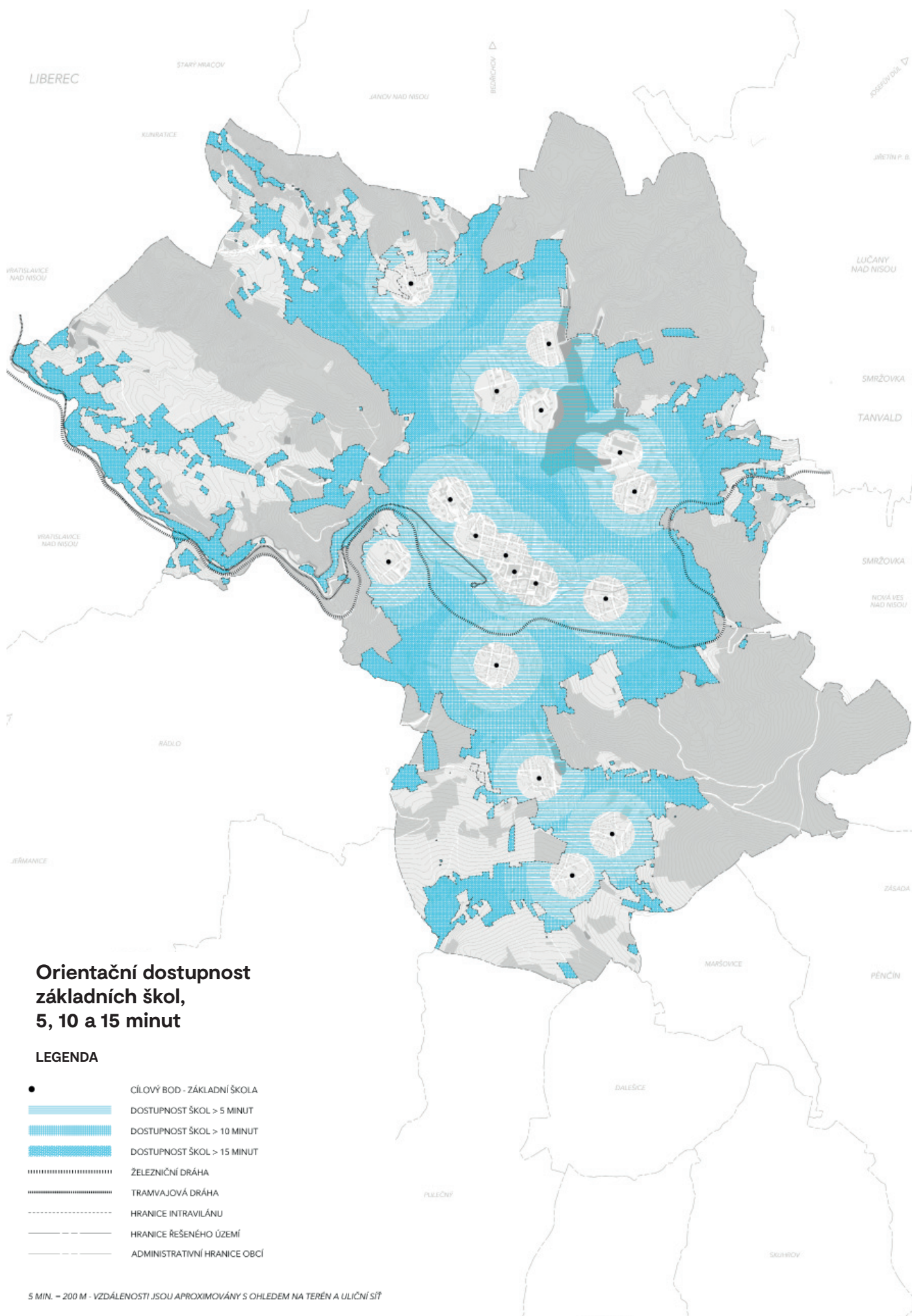


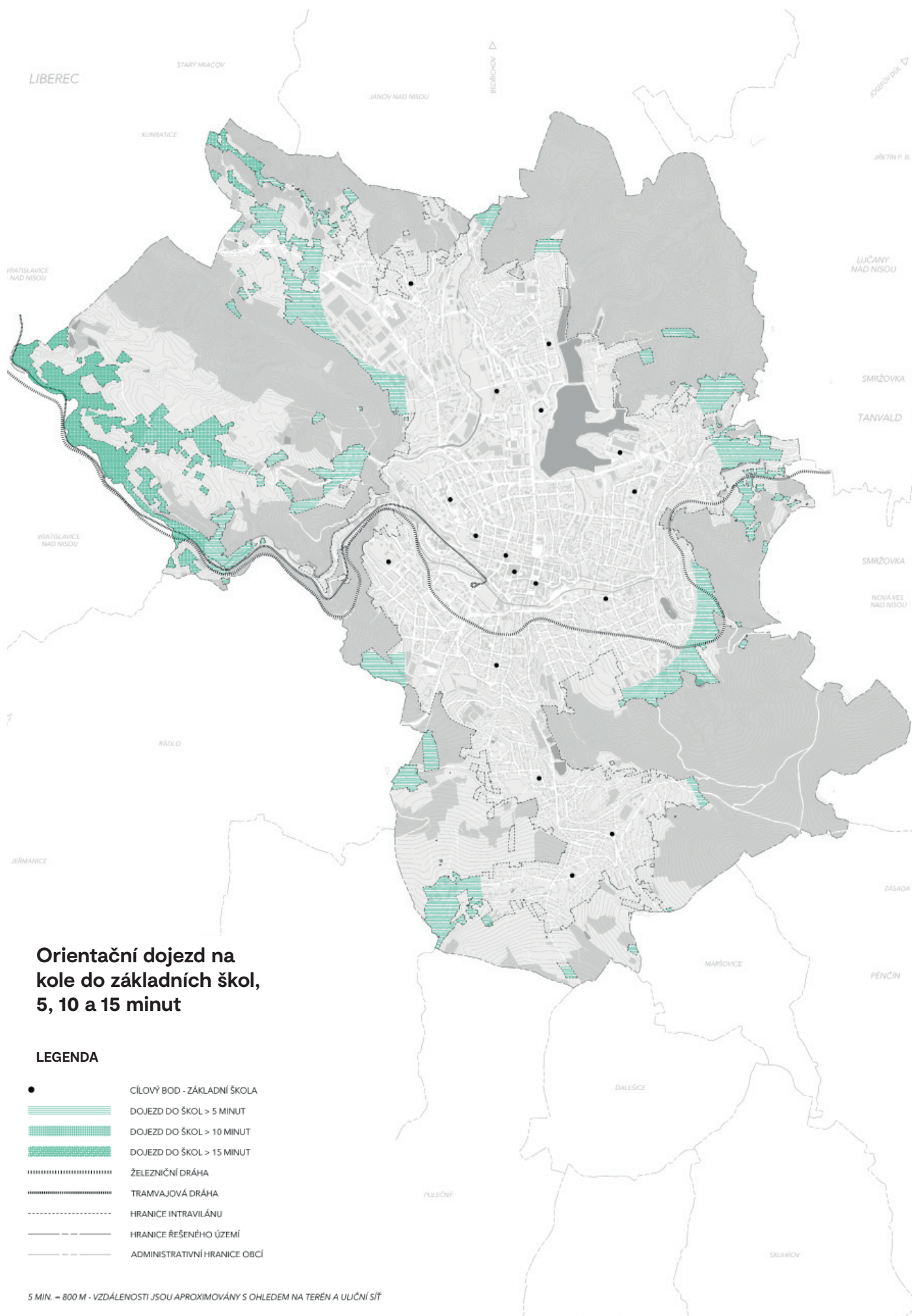
Orientační dojezd na kole do mateřských škol, 5, 10 a 15 minut

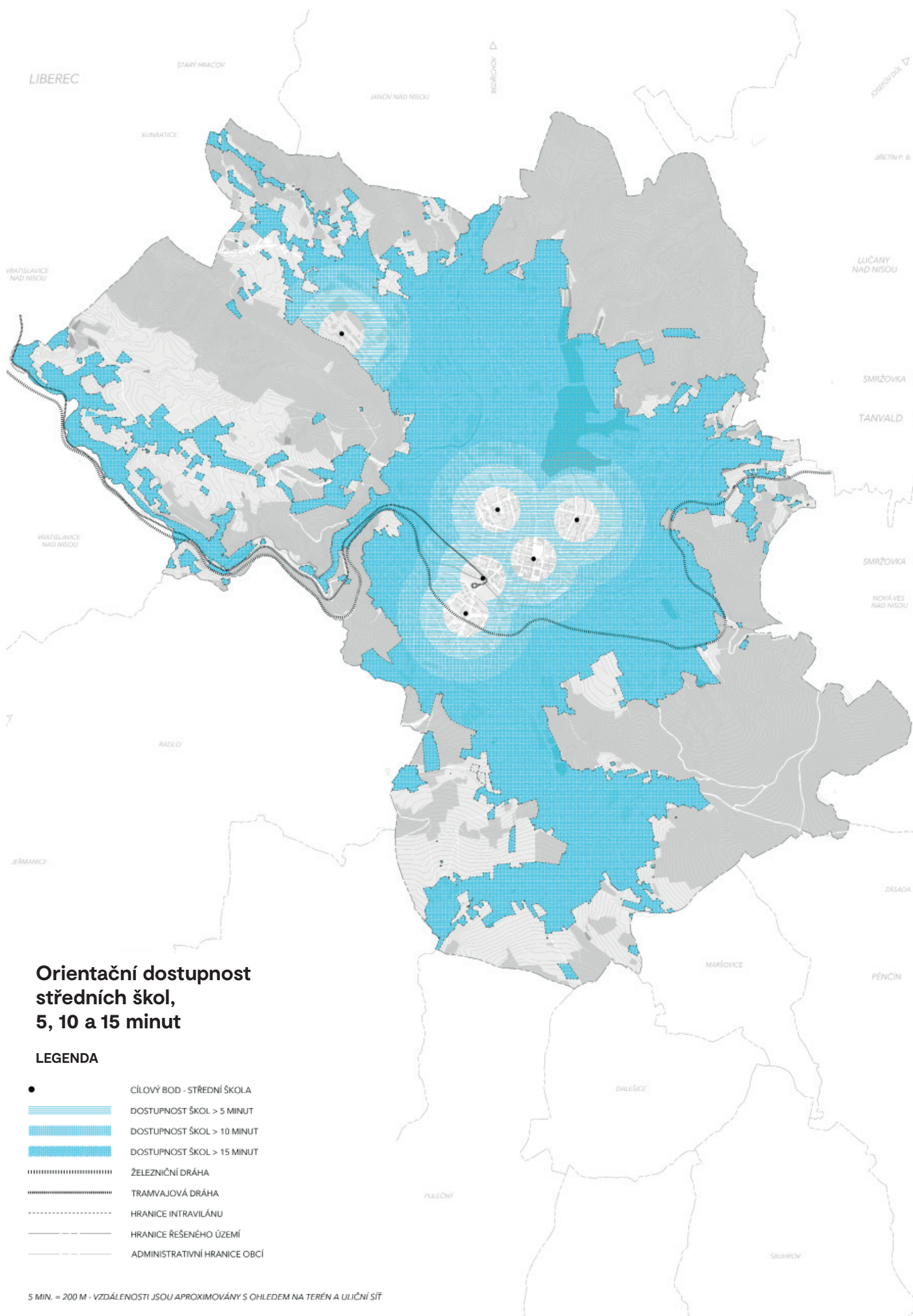
LEGENDA

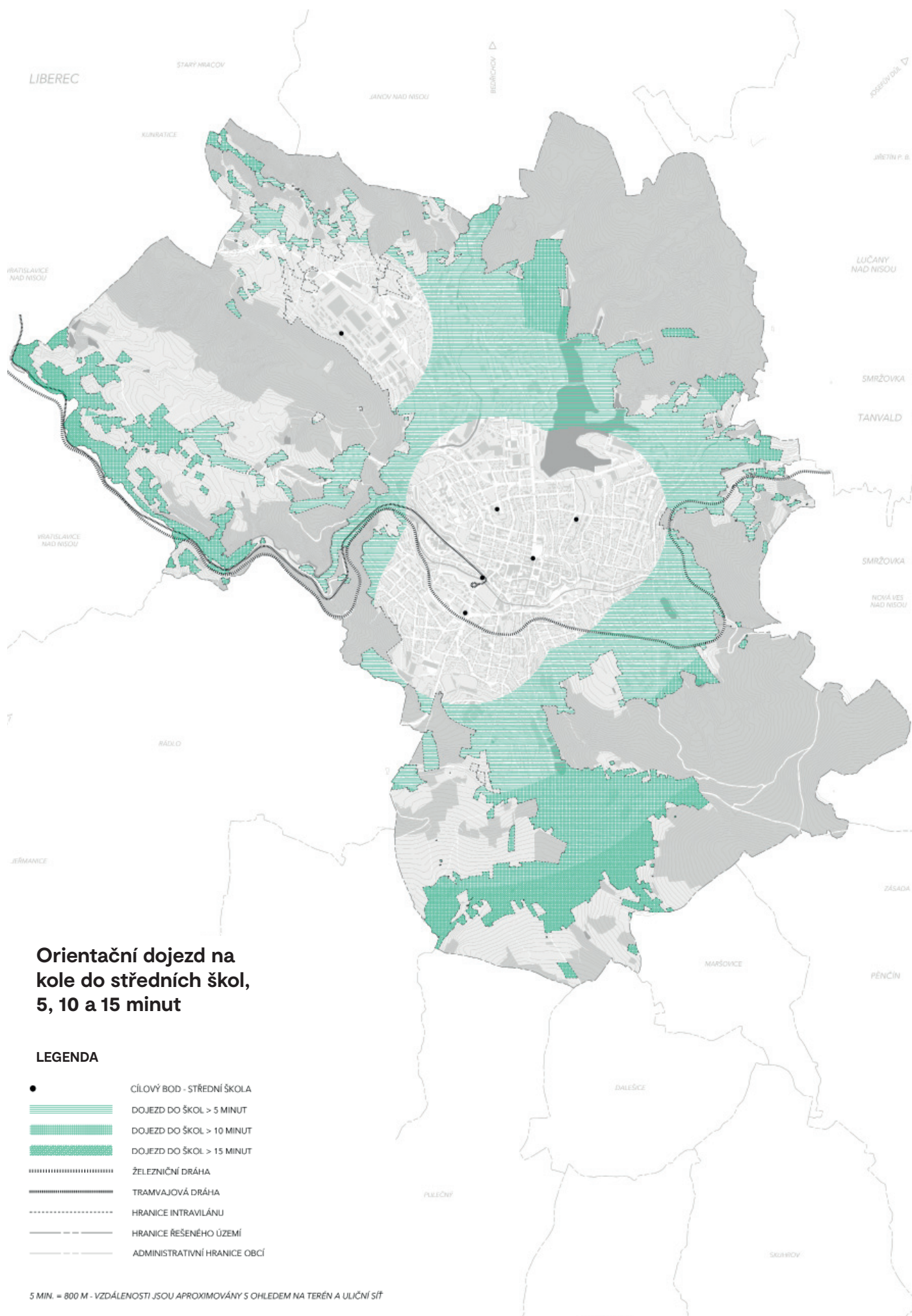
- CÍLOVÝ BOD - ZÁKLADNÍ ŠKOLA
- DOJEZD DO ŠKOL > 5 MINUT
- DOJEZD DO ŠKOL > 10 MINUT
- DOJEZD DO ŠKOL > 15 MINUT
- ŽELEZNIČNÍ DRÁHA
- TRAMVAJOVÁ DRÁHA
- HRANICE INTRAVILÁNU
- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
- ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBCÍ

Aproximace výsledné cestovní rychlosti dojezdu na kole s dětmi (s ohledem na terén, uliční síť a provoz) je uvažována cca 10km/h (800m za 5 min). Děti na odrážedlech jsou považovány za chodce (viz str 88). Dovážení dětí na cyklosedačce či v přípojném vozíku je jen drobně pomalejší než samotná jízda na kole, která je též aproximována na cestovní rychlost dle území.



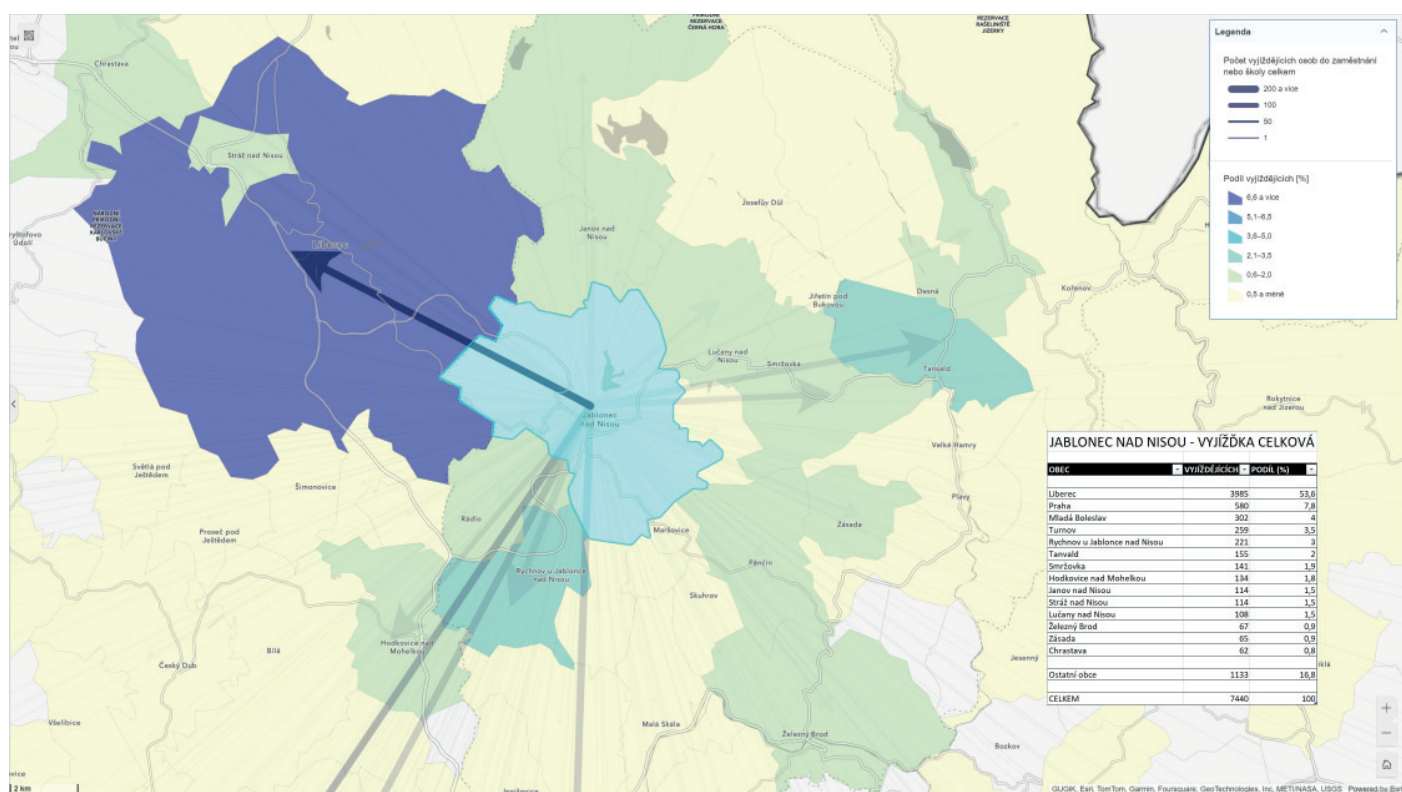






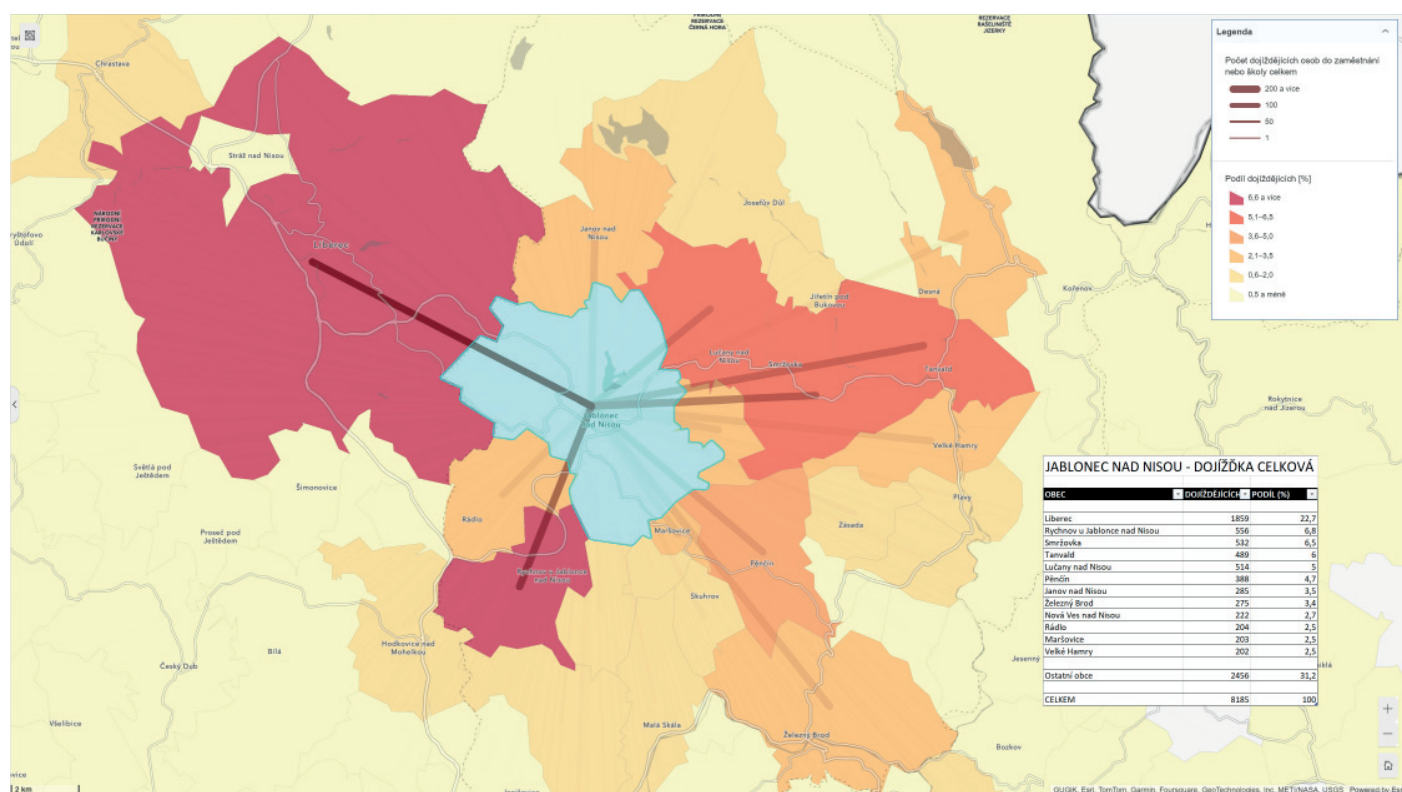
5.2.3.2/ Dojížd'ky a vyjížd'ky do zaměstnání a za vzděláním

Kartogram celkových vyjížděk prezentuje přitažlivou sílu sousedního krajského Liberce, kam míří 54 % všech vyjíždějících. Zřejmě i díky dobrému dopravnímu napojení jsou dalšími důležitými cíli také vzdálenější Mladá Boleslav s hlavním městem Prahou, kam míří už pouhých 12 % vyjíždějících.



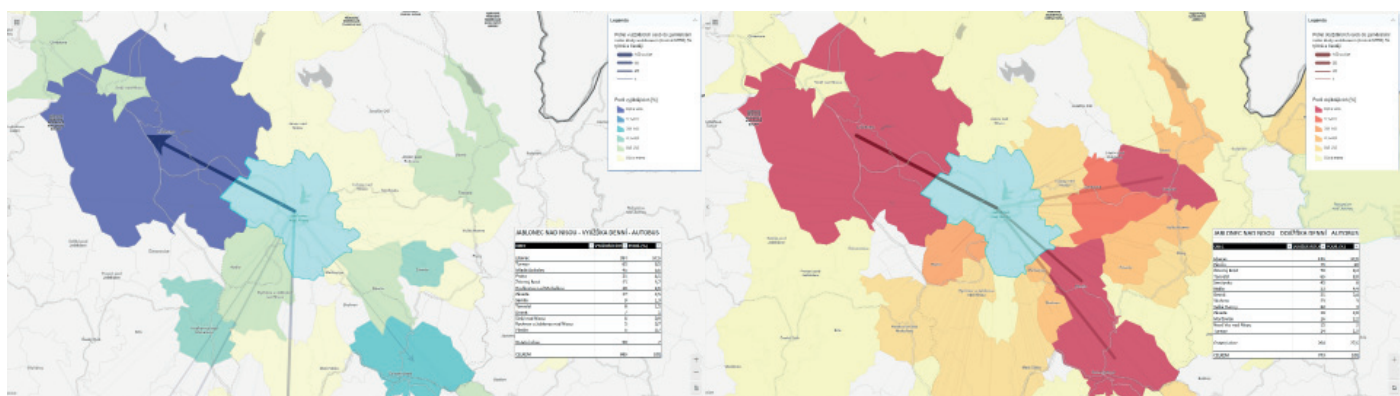
Zdroj: Smartplan

Kartogram celkových dojížděk potvrzuje silnou vazbu mezi Jabloncem n. N. a Libercem, ukazuje také Jablonec jako významný cíl pro obyvatele menších přilehlých měst a obcí. Nejdůležitějšími zdroji po krajském Liberci jsou města Rychnov u Jablonce n. N., Smržovka, Lučany n. N. a Tanvald.

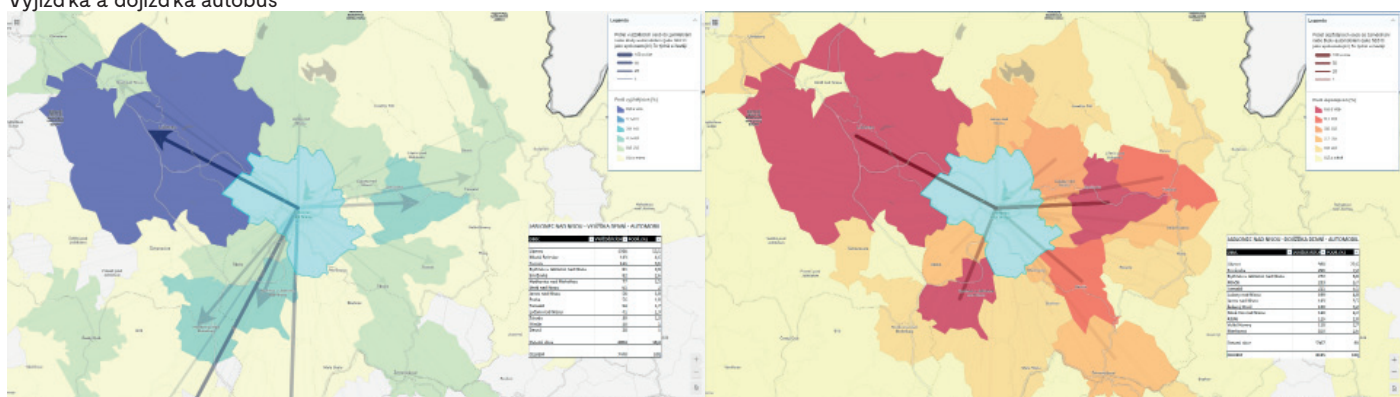


Zdroj: Smartplan

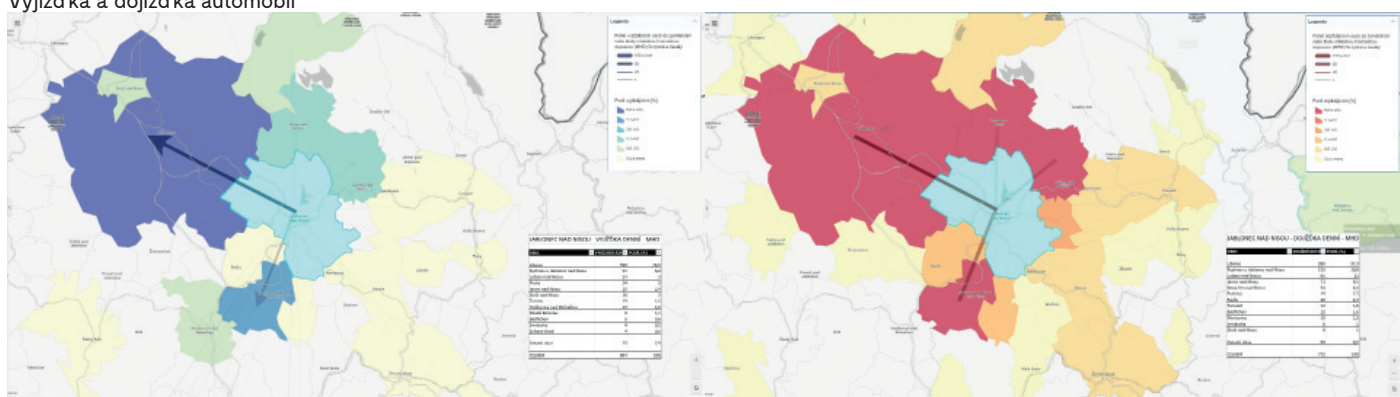
Kartogramy sledující denní vyjížďky a dojížďky pro jednotlivé módy dopravy potvrzují předpokládané vysoké využití automobilu – vyjížďky 62 %, dojížďky 68 % – a ilustrují také závislost volby způsobu dopravy na nabídce příslušné infrastruktury a její kvalitě.



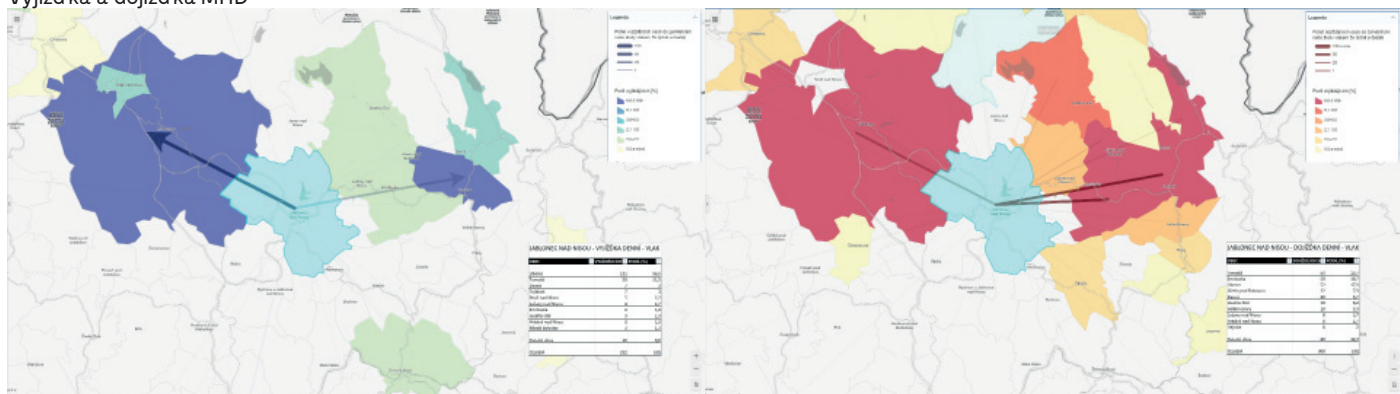
Vyjížd'ka a dojížd'ka autobus



Vyjížd'ka a dojížd'ka automobil



Vyjížd'ka a dojížd'ka MHD



Vyjížd'ka a dojížd'ka vlak

Zdroj: Smartplan

5.2.4/ VÝZNAM KOMUNIKACÍ – STAV 2024

Aktuální pasport komunikací vykazuje nesoulad ve funkční kategorizaci některých místních komunikací – např. ul. Smetanova je evidována jako MK I, přičemž jako sběrná funguje pouze v krátkém jižním úseku, jinak svými parametry i funkcí odpovídá MK III. Dále třeba řada MK III funguje dopravním režimem jako MK IV a v oblasti sídlišť není vůbec zřejmé, co jsou účelové komunikace a co místní.

Pasport komunikací je třeba kompletně revidovat.

Význam komunikací v řešeném území – STAV 2024

1 : 27 500

LEGENDA

	SILNICE I. TŘÍDY
	SILNICE II. TŘÍDY
	SILNICE III. TŘÍDY
	MÍSTNÍ KOMUNIKACE I. TŘÍDY
	MÍSTNÍ KOMUNIKACE II. TŘÍDY
	MÍSTNÍ KOMUNIKACE III. TŘÍDY
	MÍSTNÍ KOMUNIKACE IV. TŘÍDY
	ÚČELOVÁ KOMUNIKACE
	ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ
	TRAMVAJOVÁ TRÁŤ
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBCÍ



JIŘETÍN P. B. ▷

LUČANY
NAD NISOU

SMRŽOVKA ▷

TANVALD ▷ ▷

SMRŽOVKA ▷

NOVÁ VES
NAD NISOU

ZÁSADA ▷

PĚNČÍN

MARŠOVICE

5.2.5/ DOPRAVNÍ REŽIMY – STAV 2024

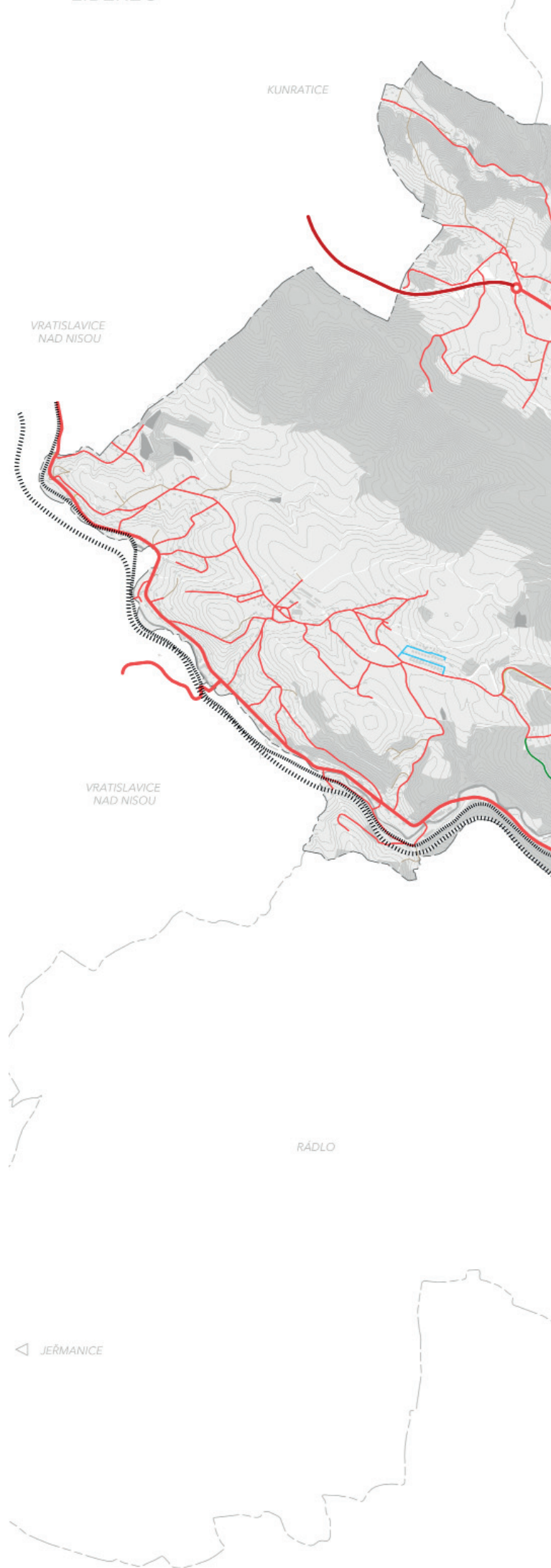
Vyjma pěších zón v historickém centru a sporadicky umístěných zklidněných zón (zóny 30, obytné zóny, pěší zóny) je **většina komunikací v Jablonci nad Nisou provozována v běžném režimu 50 km/h**. Koncepční zavádění zón s omezenou rychlostí může přitom zásadně eliminovat negativní externality automobilové dopravy (zejména v rezidenčních částech města), výrazně tak přispět k podpoře nemotorové dopravy, zároveň také snížit náklady na budování příslušné infrastruktury pro mikromobilitu.

Režim komunikací v řešeném území – STAV 2024

1 : 27 500

LEGENDA

	BĚŽNÝ REŽIM - 70-90 KM/H
	BĚŽNÝ REŽIM - 50 KM/H
	ZÓNA 30 - 30 KM/H
	OBYTNÁ ZÓNA - 20 KM/H
	PĚŠÍ ZÓNA - 20 KM/H
	STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY
	CHODNÍK
	PŘÍJEZD, LESNÍ, POLNÍ, PARKING
	ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ
	TRAMVAJOVÁ TRÁŤ
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBCÍ





5.2.6/ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Subjektivním hodnocením bylo zjištěno, že provoz a nastavení infrastruktury v rámci komunikací tříd S a MK I primárně pro zajištění bezproblémové obsluhy automobilovou dopravou klade chodcům i cyklistům řadu bodových i liniových bariér, tj. nabízí komfortní a bezpečné řešení v podstatě sporadicky a na nejvýznamnějších místech.

Provoz automobilové dopravy v rámci oblastí mimo komunikace tříd S a MK I:

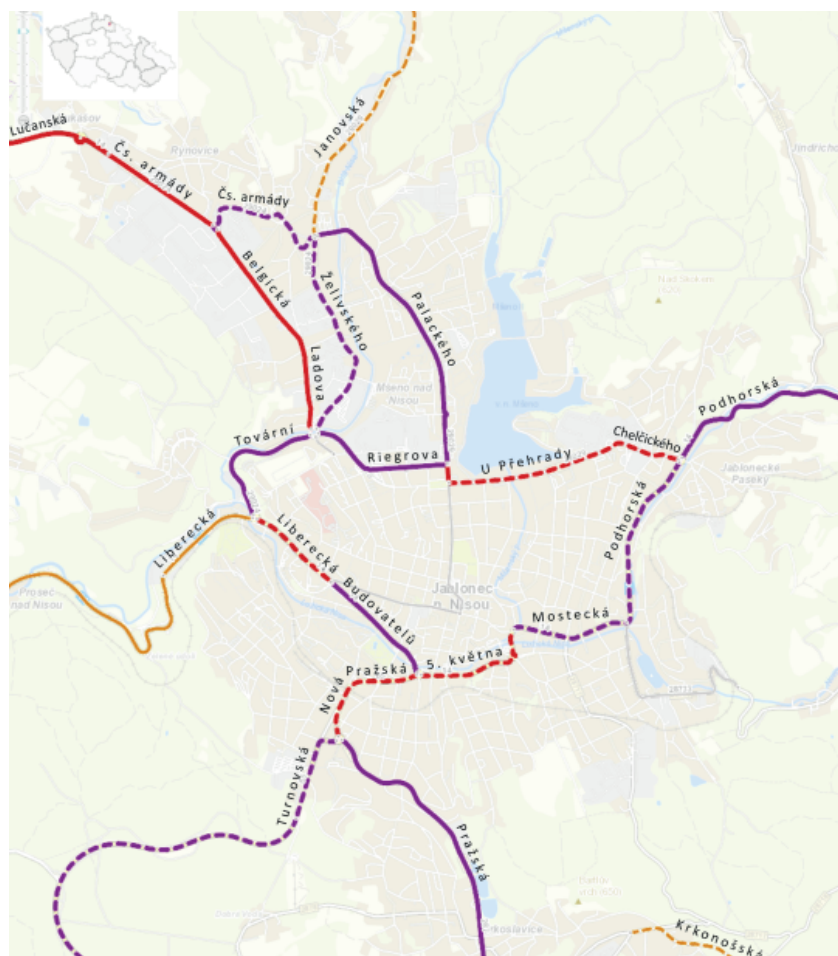
- není zklidněn odpovídajícím způsobem, a tím vzniká vzhledem k pěší a cyklistické dopravě neadekvátní diskomfort, zejména v obytných čtvrtích (kde má být provoz více sdílený a na infrastrukturu se obecně díky prvkům zajišťující zklidnění již ne-

kladou takové nároky). Prvky zklidnění zde zpravidla chybí, stejně jako prvky zajišťující bezpečnost pro chodce a cyklisty.

- negativně motivuje v nadužívání osobních automobilů, a naopak menšímu využívání chůze a jízdy na kole
- nabízí díky absenci zklidnění řadu místních zkratk = vzniká nežádoucí tranzit.

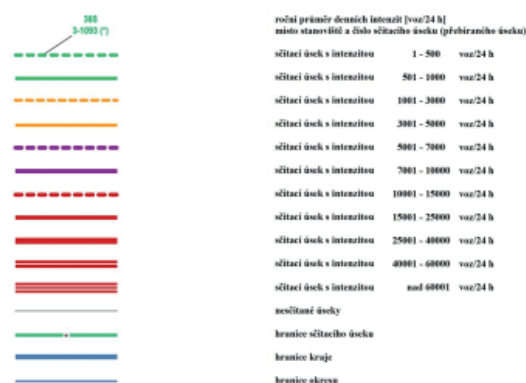
5.2.6.1/ Intenzity automobilové dopravy – stav/predikce dle PUMM

Největších intenzit dosahuje doprava v ulicích Československé armády, Belgická a Ladova, které navazují na nedávno zbudovanou kapacitní přeložku silnice I/14 v ulici Lučanská. Značnou dopravní zátěží trpí zejména ulice U Přehrady, Chelčického, 5. května, Nová Pražská, a Liberecká, kde dochází k efektu sčítání dopravy z více směrů.

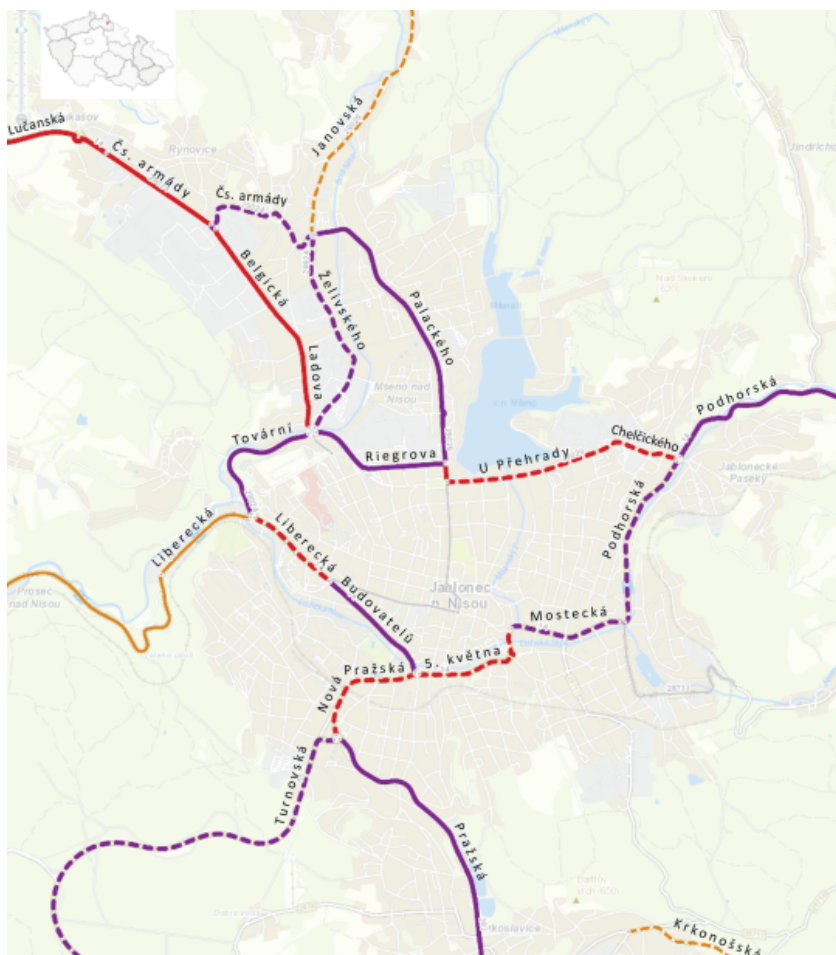


ŘSD - SČÍTÁNÍ DOPRAVY - 2000, 2010, 2016, 2020

ULICE	SILNICE	2000	2010	2016	2020
Čs. Armády 1			9869	0	19479
Lučanská	I/14		9414	0	18009
Belgická			0	3160	17090
Ladova			0	3160	17090
5. Května	I/14	11299	11975	15005	13769
Nová Pražská	I/65		13842	18511	12695
U přehrady			7618	10179	11757
Chelčického			7618	10179	11757
Liberecká 2	I/14		5567	10024	10287
Podhorská 2 (paseky)	I/14		5105	9633	9859
Budovatelů	I/14	8429	11344	11876	9539
Pražská	II/287		8111	7382	9526
Tovární			7046	12844	9349
Palackého			5690	6114	7641
Harrachovská			0	0	7614
Riegrova			0	6398	7614
Želivského			10252	9053	6474
Podhorská 1	I/14	6871	5729	8088	6104
Turnovská	I/65		8006	12639	5633
Čs. Armády 2			9869	0	5528
Liberecká 1	I/14	6243	3894	9678	4510
Rychnovská	II/287		2769	2746	3183
Maršovická	II/287		2769	2746	3183
Janovská			2189	2121	2576

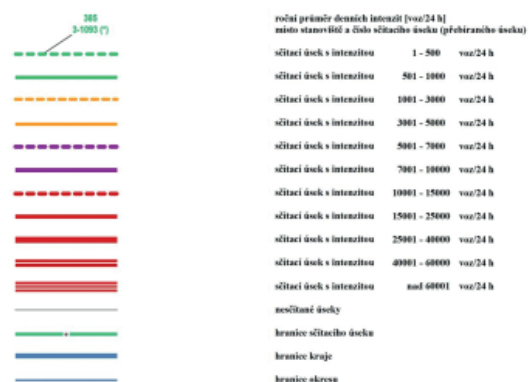


Sčítání intenzit dopravy v letech 2000, 2010, 2016, 2020, zdroj dat: ŘSD



ŘSD - SČÍTÁNÍ DOPRAVY 2020 - DNY VOLNÉ/PRACOVNÍ

ULICE	SILNICE	VOLNÉ	PRACOVNÍ	PRŮMÉR
Čs. Armády 1		14167	21604	19479
Lužanská	I/14	14167	19529	18009
Belgická		13627	18460	17090
Ladova		13627	18460	17090
5. Května	I/14	7769	15901	13769
Nová Pražská	I/65	10116	13717	12695
U přehrady		9868	12512	11757
Chelčického		9868	12512	11757
Liberecká 2	I/14	5830	12070	10287
Podhorská 2 (paseky)	I/14	7906	10632	9859
Budovatelů	I/14	5339	11218	9539
Pražská	II/287	7003	10535	9526
Tovární		6835	10355	9349
Palackého		5607	8453	7641
Harrachovská		6102	8213	7614
Riegrova		6102	8213	7614
Želivského		3682	7591	6474
Podhorská 1	I/14	4915	6574	6104
Turnovská	I/65	4561	6058	5633
Čs. Armády 2		3120	6492	5528
Liberecká 1	I/14	3614	4865	4510
Rychnovská	II/287	2325	3527	3183
Maršovická	II/287	2325	3527	3183
Janovská		2148	2747	2576



Sčítání intenzit dopravy, srovnání víkendů, svátků a pracovních dní,
zdroj dat: ŘSD

5.2.6.2/ Tranzitní směry a trasy

Nežádoucí tranzitní doprava v rezidenčních částech města souvisí především s „průchodností“ některých komunikací provozovaných v běžném dopravním režimu nabízejících tak efektivní zkratky. Spolehlivým řešením může být zklidňování dopravy v zatěžovaných ulicích pomocí zavádění režimů s omezenou rychlostí provozu – obytné zóny, sdílené zóny, zóny 30 v kontextu jednosměrných úseků a dále pak parkovací politiky.

Tranzitní potenciál komunikací – PŘEDPOKLAD 2024

1 : 27 500

LEGENDA

- NEŽÁDOUCÍ TRANZITNÍ TRASA - VYŠŠÍ ZATÍŽENÍ
- NEŽÁDOUCÍ TRANZITNÍ TRASA - STŘEDNÍ ZATÍŽENÍ
- NEŽÁDOUCÍ TRANZITNÍ TRASA - NÍZKÉ ZATÍŽENÍ
- SBĚRNÉ KOMUNIKACE
- ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
- TRAMVAJOVÁ TRATĚ
- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
- ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBCÍ





JIŘETÍN P. B. ▷

LUČANY
NAD NISOU

SMRŽOVKA ▷

TANVALD ▷ ▷

SMRŽOVKA ▷

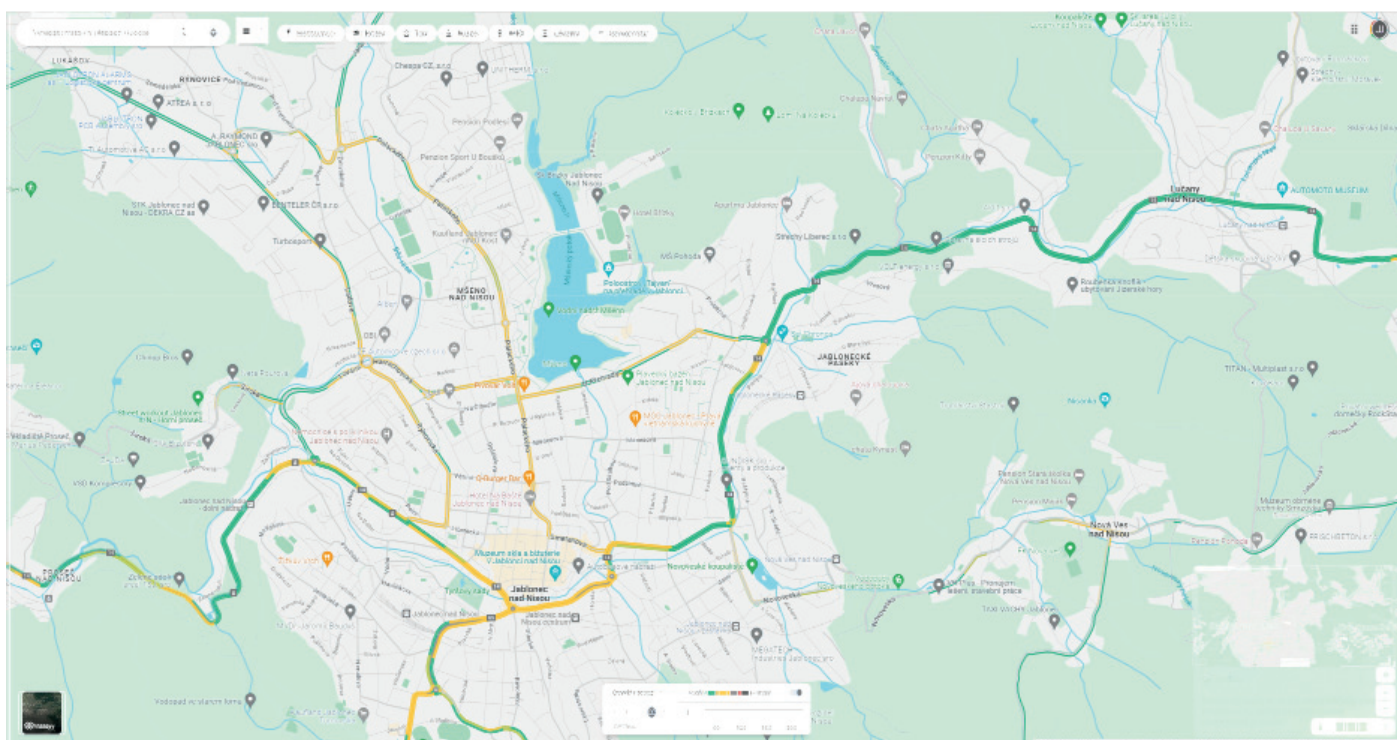
NOVÁ VES
NAD NISOU

ZÁSADA ▷

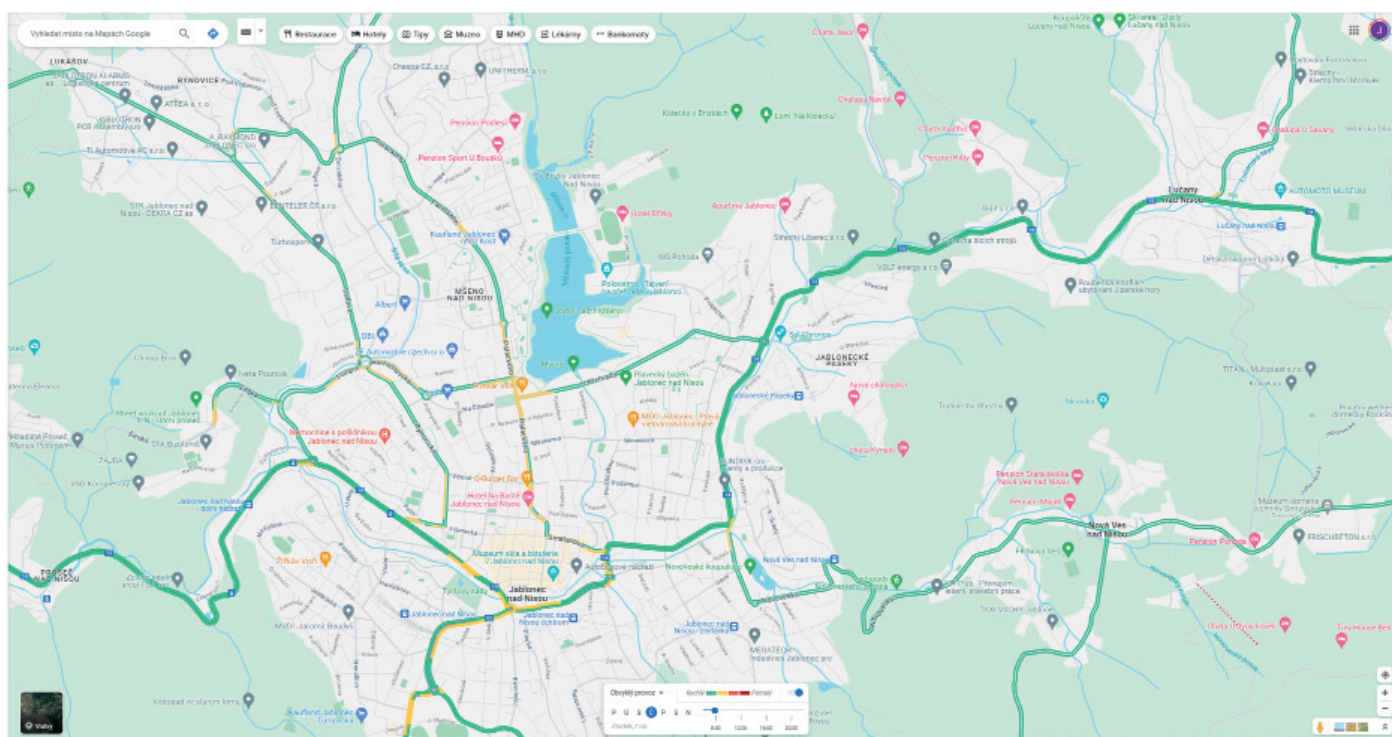
MARŠOVICE

5.2.6.3/ Plynulost dopravy

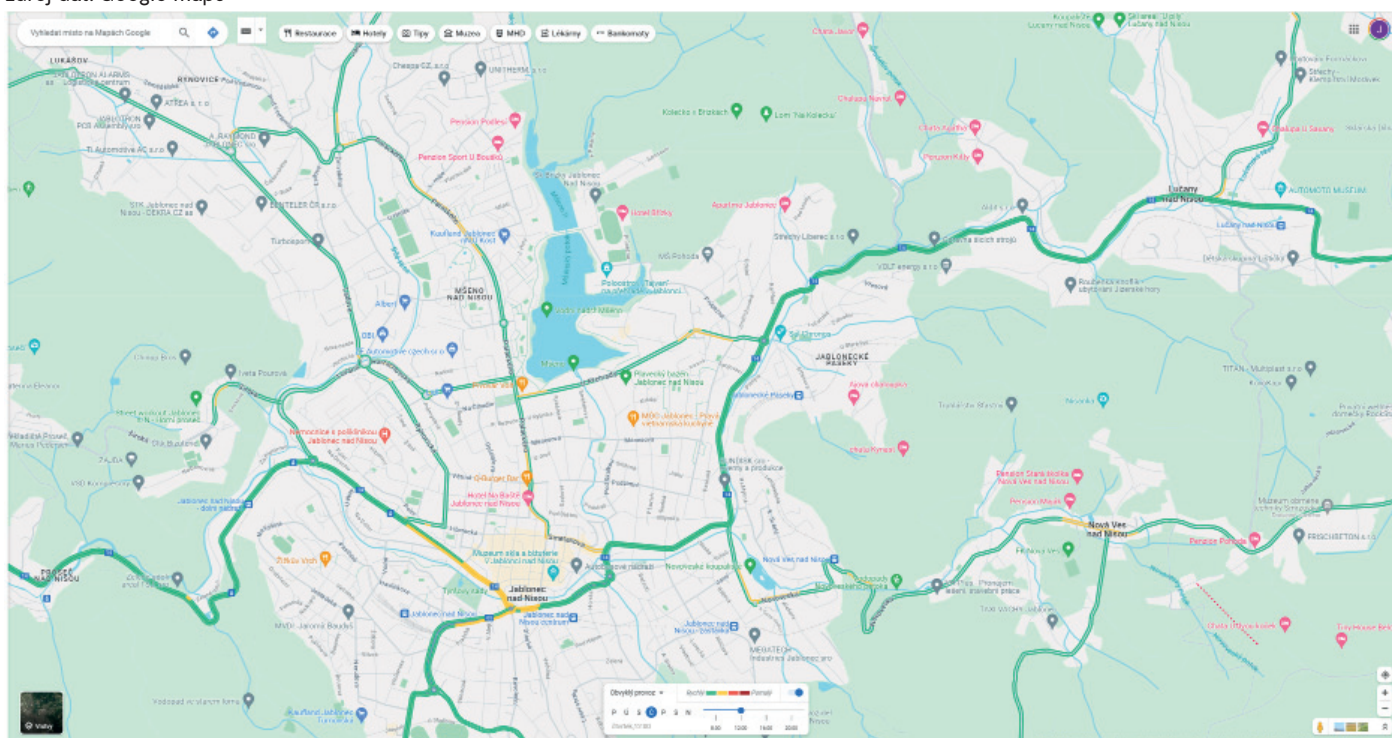
Doprava kulminuje nejvíce v odpoledních hodinách mezi 14:00 a 16:00, kdy se provoz zpomaluje zejména v oblasti křižovatek na páteřních komunikacích v centrální oblasti města. Kolony se tvoří pravidelně před okružní křižovatkou ulic Pražská, Budovatelů a 5. května, v oblasti křížení ulice Palackého s ulicí Riegrova a U Přehrady, ale také za dálničním přívaděčem v ulici Turnovská nebo před okružním křížením ulic Ladova, Želivského, Harrachovská, Rýnovická a Tovární. Za příčinu lze považovat, mimo limity samotné dopravní infrastruktury a transitní polohu města na trase Liberec-Harrachov, také vysoký podíl automobilové dopravy na celkové přepravní práci. Úroveň kvality dopravy se koncepce mobility nezabývá.



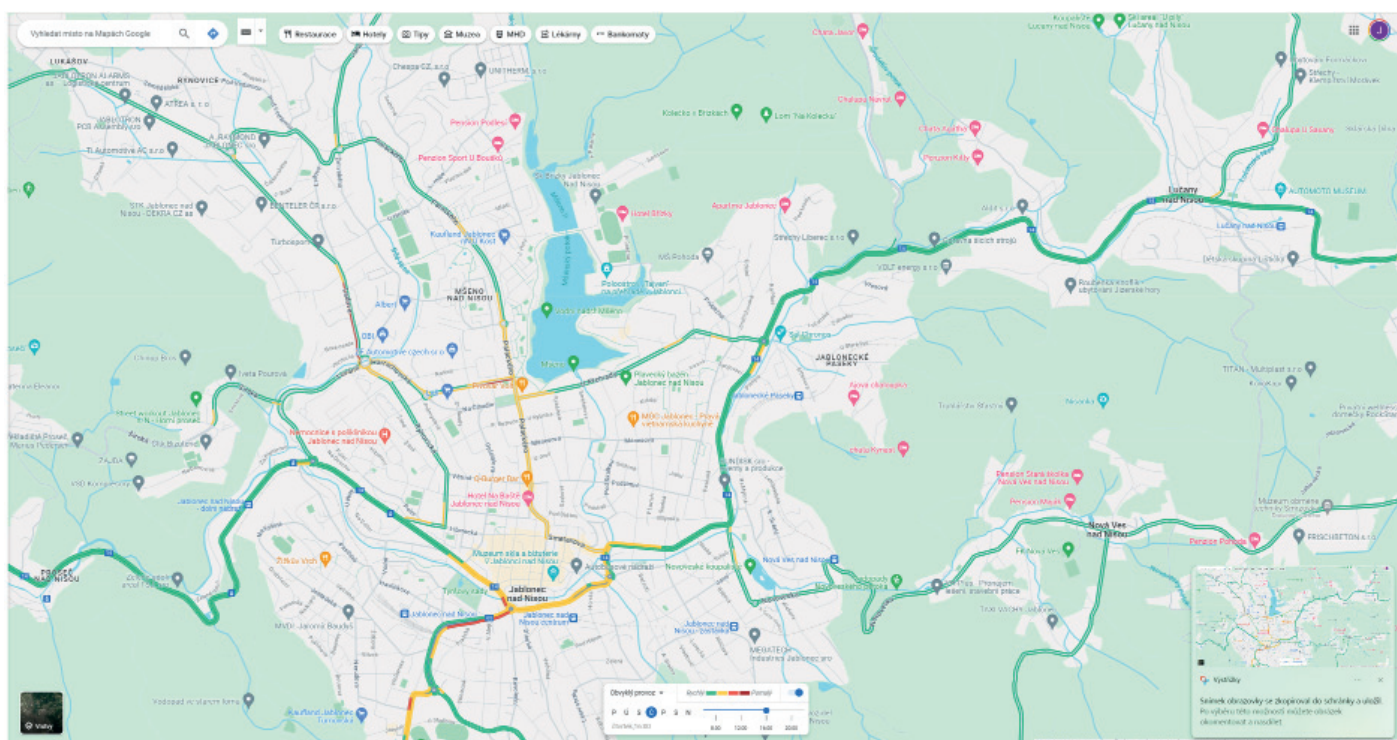
Plynulost provozu průměrně v pracovní dny 24 h,
zdroj dat: Google maps



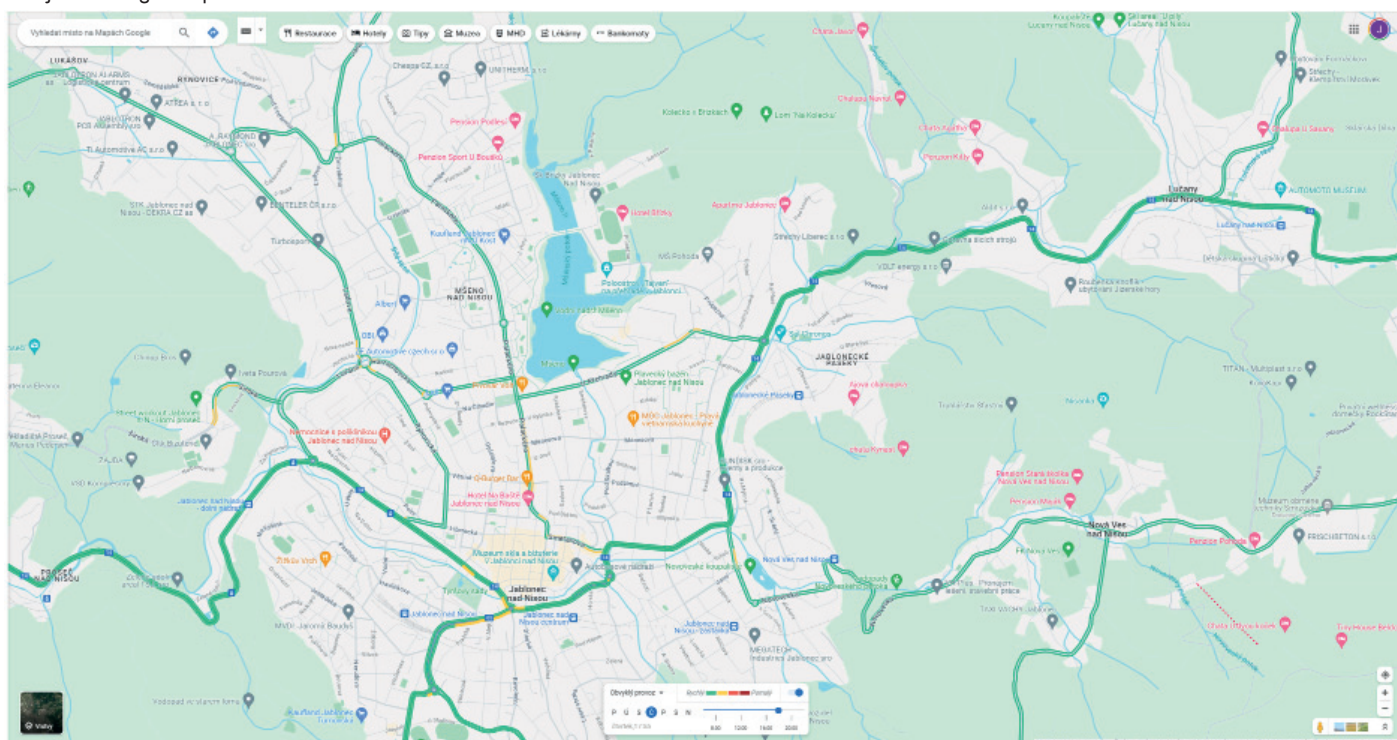
Plynulost provozu průměrně v pracovní den v 8:00 h,
zdroj dat: Google maps



Plynulost provozu průměrně v pracovní den ve 12:00 h,
zdroj dat: Google maps



Plynulost provozu průměrně v pracovní den v 16:00 h,
zdroj dat: Google maps



Plynulost provozu průměrně v pracovní den v 18:00 h,
zdroj dat: Google maps

5.2.6.4/ IAD v klidu / parkování

Obecně je nejvíce významným problémem ilegální stání osobních vozidel (na chodnících, v zeleni, v zastávkách, v křižovatkách, neoponechání dostatečného průjezdu) a nedostačená regulace na popotávaných místech vs. ochrana rezidentních míst. Současné jsou jakákoliv potenciální místa k parkování pro parkování také nabídnuta, a to bez ohledu na význam prostanství. Řada ilegálních stání je tolerována (v pěších nebo obytných zónách mimo centrální náměstí).

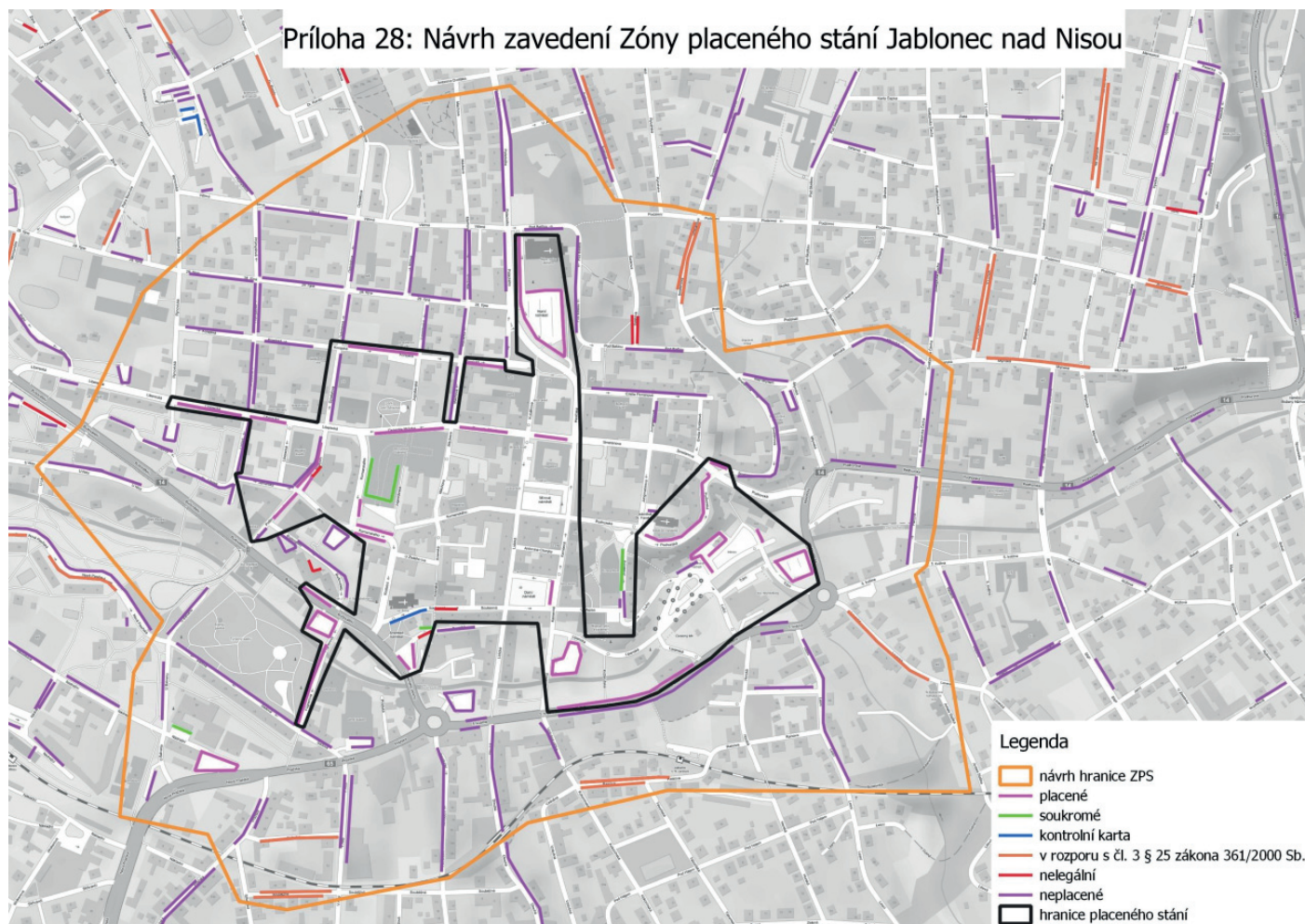
Reorganizace dopravy v klidu v podobě rozšíření zón placeného stání bude mít v důsledku značně pozitivní vliv na využívání motorových vozidel zejména v rámci vnitroměstských cest (viz data o délkách cest

výše). Parkování zdarma v ulicích zpravidla demotivuje využívat vnitřní prostory původně určených k parkování (sklad věcí v garáži namísto parkování osobního vozidla). Jakkoliv levný poplatek za ZPS tento trend nijak zásadně nezmění.



Dosavadní placené plochy a úseky a 30 min. zdarma (do roku 2024); zdroj dat: GIS města Jablonec nad Nisou

Príloha 28: Návrh zavedení Zóny placeného stání Jablonec nad Nisou



Návrh zavedení ZPS, zdroj: PUMM (příloha 28)

Návrh zavedení ZPS dle PUMM (příloha 28) je v principu pro I. etapu správný – nutné je rozšíření na jih až k železniční trati, za západě a severu až za oblast blokové zástavby přilehlé k centru a na východě integrovat i oblast okolí ZŠ 5. května a ochránit zavedením ZPS i ulice směr sídliště Šumava. Nově je nutné řešit ZPS více podél ul. Palackého a v okolí Mšena.

5.2.7/ VEŘEJNÁ DOPRAVA

5.2.7.1. Cíl analýzy

Původní uváděná data a informace z UAP a PUMM jsou již zastaralá a v mnohém neplatná, a tak se následující analýza (pro účely zpracování této koncepce) omezuje pouze na získání východisek pro zlepšení obsluhy území prostřednictvím cyklistické a pěší dopravy, která má být s veřejnou dopravou úzce provázaná (multimodalita).

Cílem je rozpoznat slabiny veřejné dopravy (vč. její infrastruktury) a tam, kde již má své limity (ať už díky ekonomickým či jiným důvodům), navrhnout opatření, **kteřá nabídnou alternativy**. Méně intenzivně poptávané oblasti lze jednak obsloužit poptávkovou dopravou (není součástí této koncepce – nutno reagovat individuálně a přizpůsobovat tuto službu neustále měnícím se potřebám), avšak i přes to má koncepce na tento stav reagovat opatřeními, která nabídnou dopravní konkurenceschopnost v principech multimodalit.

5.2.7.2. Výchozí stav VD (2024)

Integrovaný dopravní systém IDOL, zavedený od července 2009, zahrnuje železnici, autobusy a městskou dopravu a je založen na tarifní a dopravní integraci všech zapojených dopravců. Systém umožňuje použití jednotného jízdního dokladu pro všechny spoje a zóny, což zahrnuje moderní elektronické odbavování prostřednictvím mobilní aplikace a čipových karet, jako je Opuscard+.

Železniční doprava na trati 036 Liberec – Tanvald – Harrachov (jednokolejná neelektrizovaná horská trať maximálně přizpůsobená terénu, s malými poloměry, stoupáním až 58 ‰, rychlostí do 60 km/h, přeprava pouze osobními vlaky) slouží s ohledem na polohu šesti zastávek na území města a intervaly 30–60 minut především pro regionální dopravu. Vlak alternativám konkuruje zejména pohodlím a atraktivitou trasy, jedná se také proto o populární turistickou trasu. V celkových cestovních dobách je však ve většině případů rychlejší autobus a na trati Jablonec n. N. – Liberec také tramvaj. Modelové intenzity potvrzují předpoklad, že ve směru silnější dopravní vazby Jablonec n. N. – Liberec s vícero paralelními alternativami je využití vlaku

slabší – cca 1700 osob/24h, zatímco ve směru Jablonec n. N. – Tanvald silnější – cca 2900 osob/24h.

Tramvajovou dopravu v Jablonci zastupuje od r. 1969 pouze linka 11 (linka č. 5 pouze občasně v úseku Liberec – Vratislavice n. N.) spojující město přes Proseč n. N. a Vratislavice n. N. s Libercem (trasa vede souběžně s železniční trati 036 a pozemní komunikací I/14). Jedná se o jednokolejnou trať s výhybnami – v roce 2011 byl zdvoukolejněn úsek Fügnerova – U lomu. Délka trati je 13 km (rozchod koleje je 1000 mm), na trati je 20 zastávek, jízdní doba celé linky je dle řádů 33 minut, interval mezi spoji zpravidla 15 minut. Tramvajová linka 11 má na veřejné dopravě mezi městy zásadní podíl – denní intenzity se zde pohybují kolem 4000 osob/24 h na území Jablonce n. N. a až 8000 osob/24h na území Liberce. V současnosti hraje linka v obsluze vnitřního města zanedbatelnou roli, což by v budoucnu mohl změnit přesun do navrženého Terminálu multimodální dopravy v prostoru 5. května a Kamenná.

Městskou autobusovou síť tvoří 22 linek městské hromadné dopravy a 24 příměstských linek, linky se sbíhají v uzlu centrálního autobusového nádraží, které se nachází přibližně 4 minuty chůze jihovýchodně od Mírového náměstí. **Na rozdíl od liberecké MHD se jablonecká musí vypořádat s nižší kapacitou osídlení a poptávkou po službách veřejné dopravy, zejména v oblastech mimo hlavní sídliště.** Hlavní městské trasy sledují severojižní osu, která propojuje klíčové lokality od Bedřichova po Rychnov u Jablonce n. N. Příměstské a meziměstské linky jsou orientovány primárně na severozápadní směr k Tanvaldu, jihovýchodní směr k Železnému Brodu a jihozápadní směr k Hodkovicím nad Mohelkou.

Městské linky jsou postaveny na taktu 30 minut, zatímco příměstské linky mají variabilní jízdní řád. Provoz se zhušťuje během dopravních špiček, které jsou definovány v rozmezí 5:00 až 8:00 a následně 12:00 až 18:00. V časových oknech mimo špičky jsou intervaly mezi spoji v závislosti na významu značně redukovány a v nočních hodinách od 22:00 do 4:00 je provoz prakticky přerušen. Kromě běžného provozu je systém posílen o specifické školní linky.

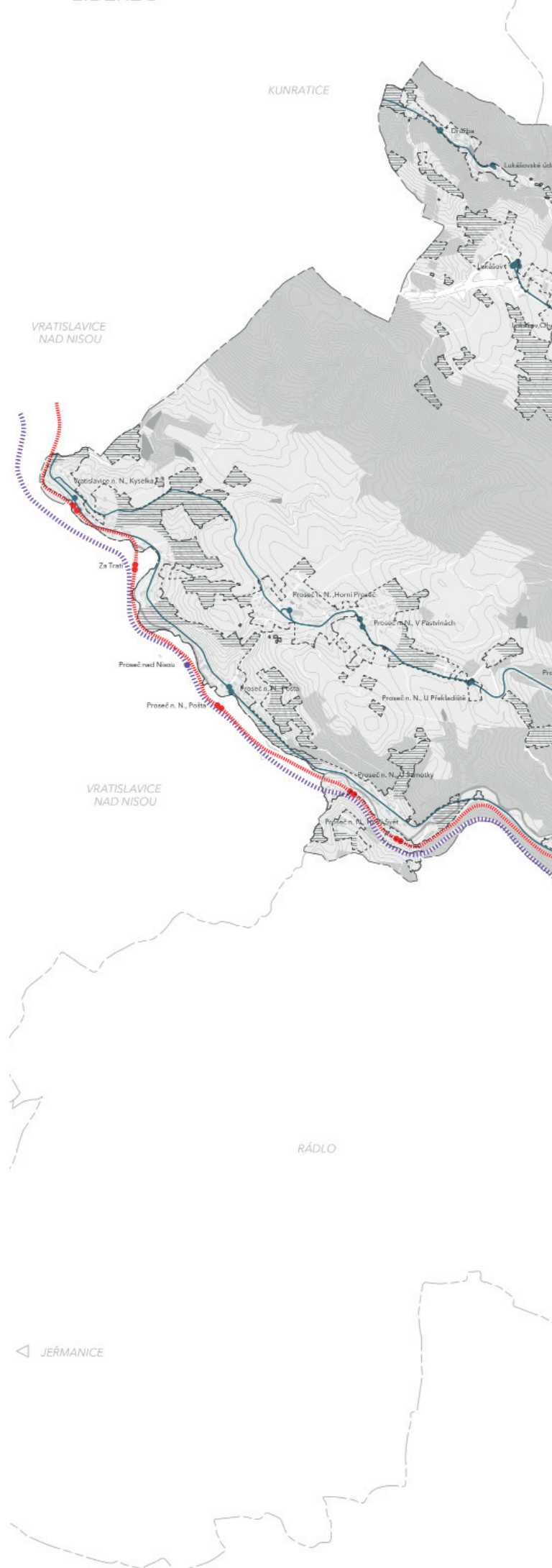
Zastávky veřejné dopravy - orientační dostupnost 5 minut

1 : 27 500

LEGENDA

	AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA
	AUTOBUSOVÝ TERMINÁL
	TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA
	ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA
	ŽELEZNIČNÍ STANICE
	HRANICE INTRAVILÁNU
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBCÍ
	DOSTUPNOST ZASTÁVEK > 5 MIN

5 MIN. = 200 M - VZDÁLENOST JE APROXIMOVÁNA S OHLEDEM NA TERÉN A ULIČNÍ SÍŤ

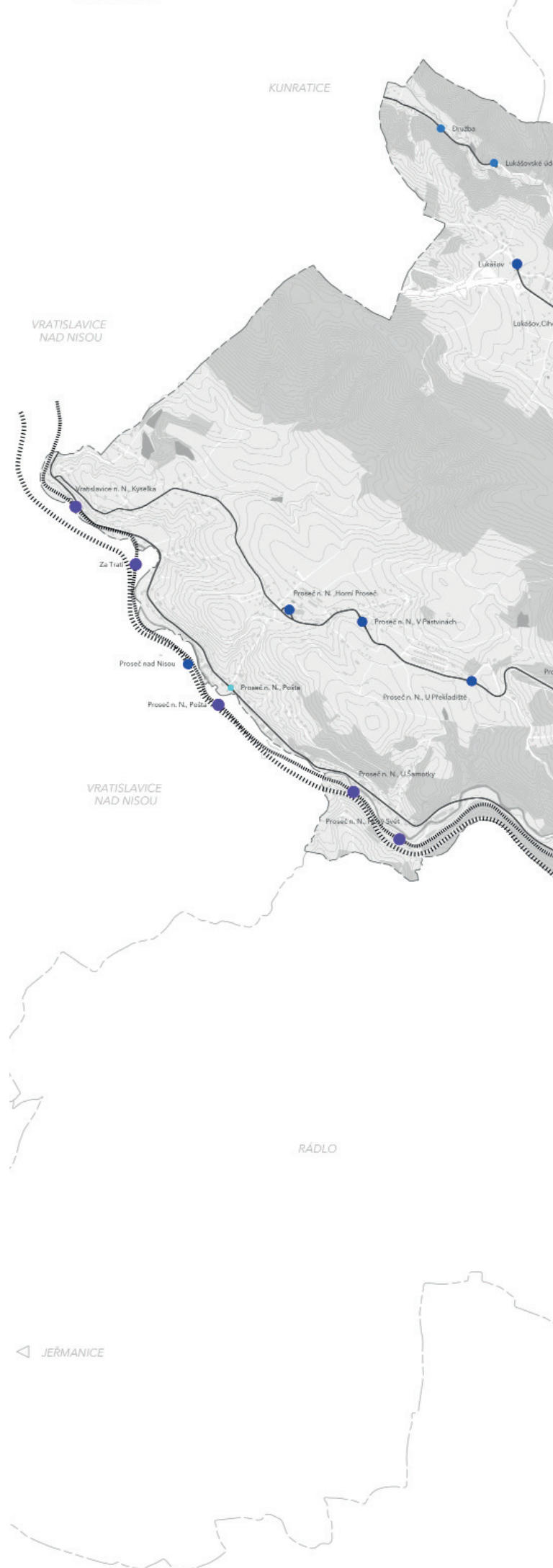


Zastávky veřejné dopravy - následné intervaly ve špičkách

1 : 27 500

LEGENDA

	INTERVAL < 5 MINUT
	INTERVAL 5-10 MINUT
	INTERVAL 10-15 MINUT
	INTERVAL 15-30 MINUT
	INTERVAL 30-60 MINUT
	INTERVAL 60-120 MINUT
	INTERVAL 120 MINUT +
	ZASTÁVKA MIMO PROVOZ
	ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ
	TRAMVAJOVÁ TRÁŤ
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBČÍ





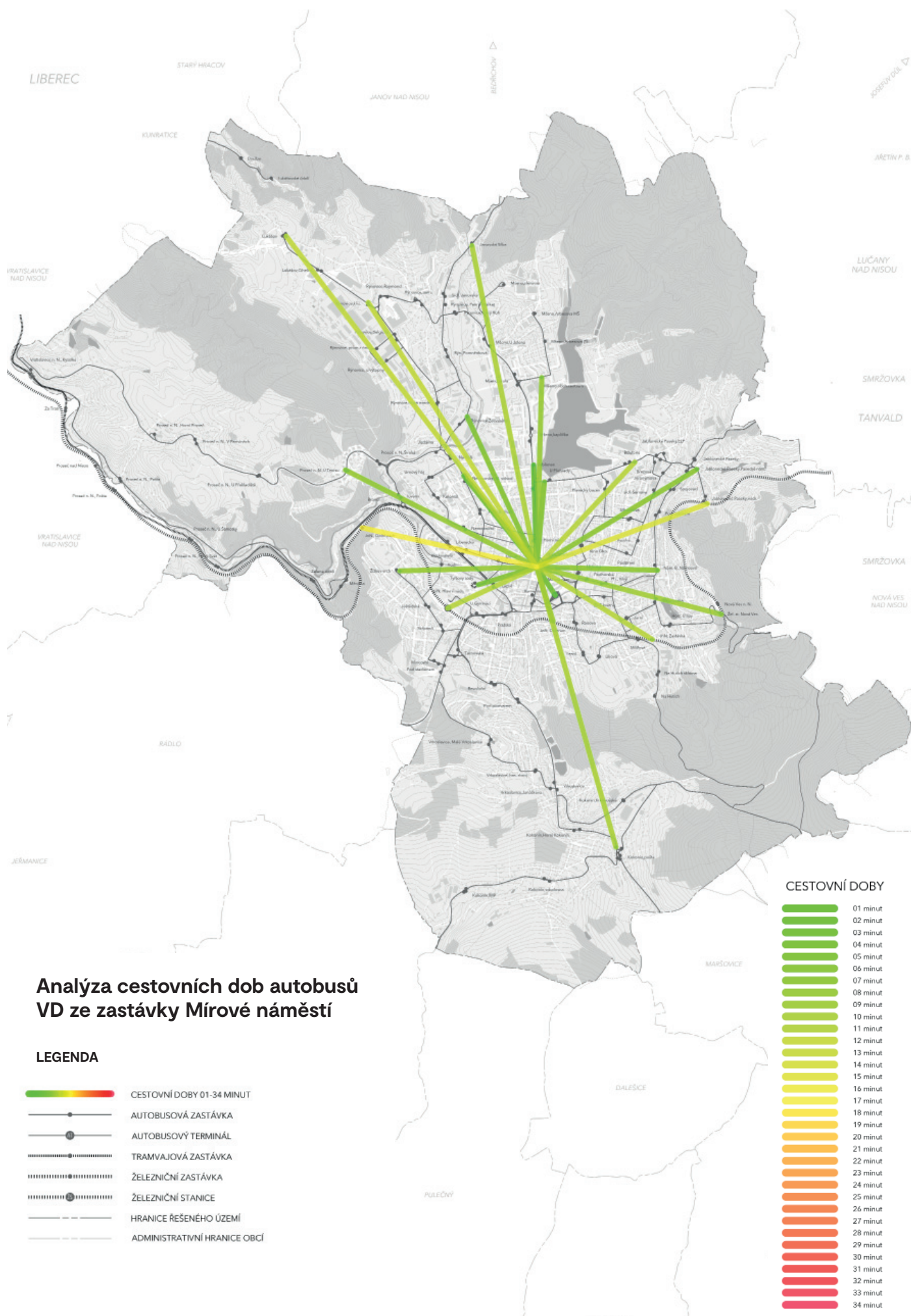
JABLONEC NAD NISOU - VHD - LINKY - INTERVALY - TAKTY

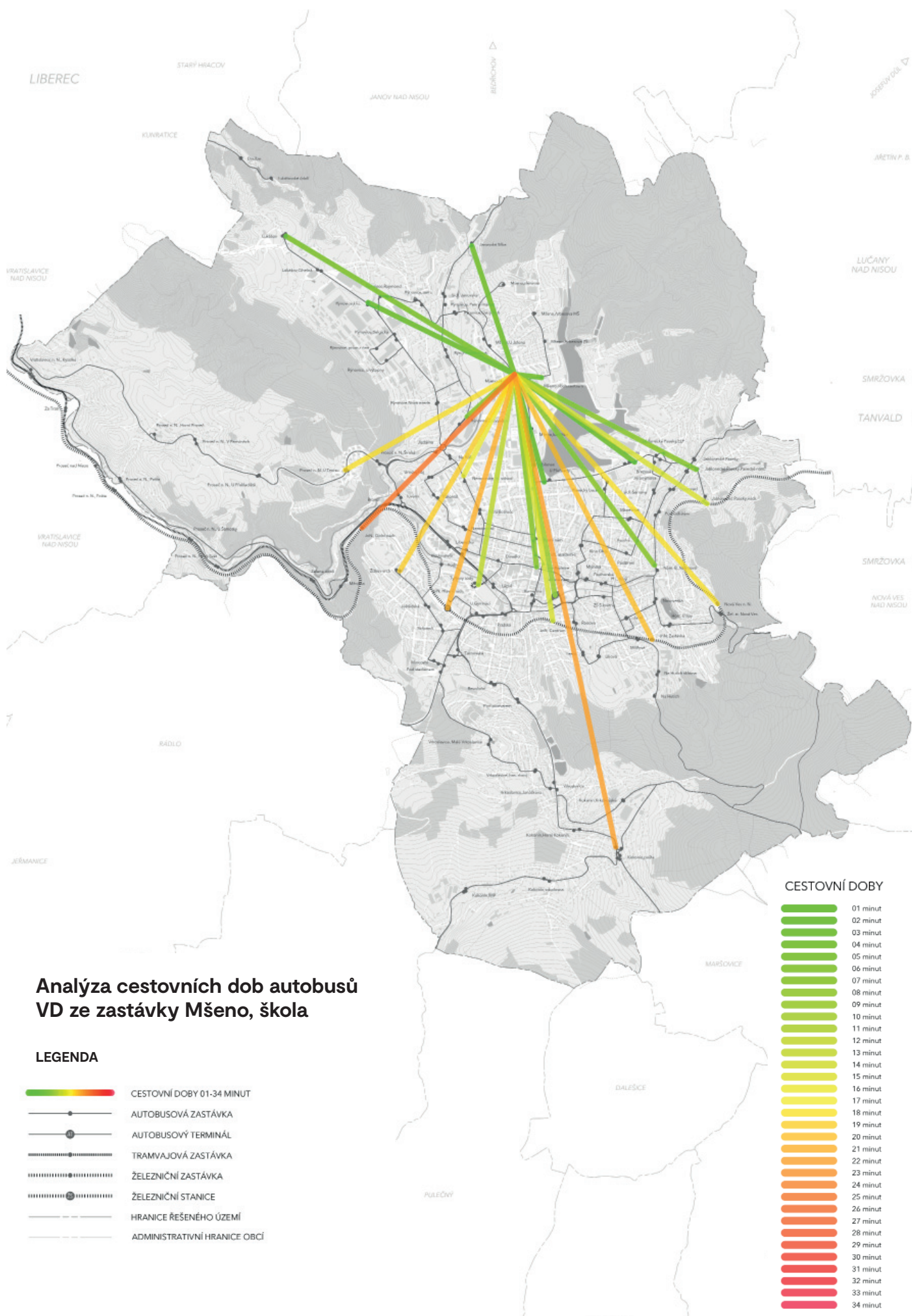
TYP	LINKA	SMĚR	hod																							TAKT	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		0
M H D	101	Bedřichov – Janov n.N. – Aut. nádraží – Kokonín – Rychnov u Jablonce n.N. A ZPĚT				0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	20	35	45	28	30
	102	Autobusové nádraží – Náměstí B. Němcové – Jabl. Paseky,ELP A ZPĚT				45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	0	60
	103	Horní Proseč – Nemocniční – Autobusové nádraží – Novoveská – Paseky, ELP – Jindřichov A ZPĚT				15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	45	45	45	30	30
	104	Lukášov, Koruna – Rýnovice – Autobusové nádraží – Jabl. Paseky – Lučany – Maxov,kostel A ZPĚT				15	4	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	35	30	30
	105	Rychnov u Jablonce n.N. – Kokonín – Autobusové nádraží – Horní Proseč A ZPĚT				30	0	0							30	0	0	0	0	0						30	30
	106	Jindřichov – Nádraží Jablonecké Paseky – Síd. Šumava – Autobusové nádraží – Petra Bezruče – Želivského A ZPĚT				30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30			60	30
	107	Liberec,Kunratice / Želivského – Rýnovice – Mšeno – Autobusové nádraží – Žižkův vrch A ZPĚT				30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	35	30
-	108	Žižkův vrch – Autobusové nádraží – Nám. B. Němcové – Jabl. Paseky,ELP A ZPĚT (v prac. dny pouze Žižkův vrch – AN)							15	15	15	15	15	45	45	15	15	15	15	15	15	15	15	15	0	30	30
	109	Nádraží Jablonecké Paseky – Mšeno – Rýnovice, průmyslová zóna A ZPĚT							25							24											30
	110	Mšeno,Arbesova MŠ – Mšeno,škola – Autobusové nádraží A ZPĚT							12	23						23	23	23									30
	111	Rýnovice, prům. zóna – Mšeno – Liberecká – Autobusové nádraží – Mšeno – Rýnovice, prům. zóna							37	9						39	9	9	9								30
	112	Rýnovice, prům. zóna – Mšeno – Liberecká – Autobusové nádraží – Mšeno – Rýnovice, prům. zóna							37	9						39	9	9	9								30
B U S	113	Autobusové nádraží – Malé Vrkoslavice – Kokonín – Rychnov u Jabl. n.N. A ZPĚT							12			0		15	45	15	15	15	0								30
	114	VÍKENDOVÁ LINKA: Horní Proseč – Autobusové nádraží – Síd. Šumava – Nádraží Jablonecké Paseky – Lučany n.N. A ZPĚT							45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45				60	
	116	Nádraží Jablonecké Paseky – Síd. Šumava – Autobusové nádraží – Nemocniční – Želivského A ZPĚT				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	35		60	
	117	Autobusové nádraží – Novoveská – Na Hutích – Autobusové nádraží										38	45	38		15		30								60	
	118	Autobusové nádraží – Plavecký bazén – Jabl. Paseky, ELP – Jindřichov A ZPĚT							0	0								52								60	
	121	ZIMNÍ VÍKENDOVÁ A PRAŽDINOVÁ LINKA: Pražská – Hrabčice – Bedřichov – Pražská							0	0																60	
	126	Janov n.N., samoobsluha – Velký Šemerink – Hrabčice, kaplička A ZPĚT							40								10	40	10	40	40					60	
	130	NOČNÍ LINKA: Aut. nádraží – Kokonín – Liberecká – Rýnovice – Mšeno – Pražská (aktuálně není provozována)																								60	
	131	ŠKOLNÍ LINKA: Jabl. Paseky, ELP – Nádraží Jablonecké Paseky – Mšeno,Arbesova MŠ								33																	60
	132	ŠKOLNÍ LINKA: Nová Ves n.N. – Síd. Šumava – Autobusové nádraží – P. Bezruče – Rýnovice								30																	60
133	ŠKOLNÍ LINKA: Horní Proseč – Rýnovice – Mšeno, Arbesova – Liberecká – Autobusové nádraží – Žižkův vrch								45																	60	

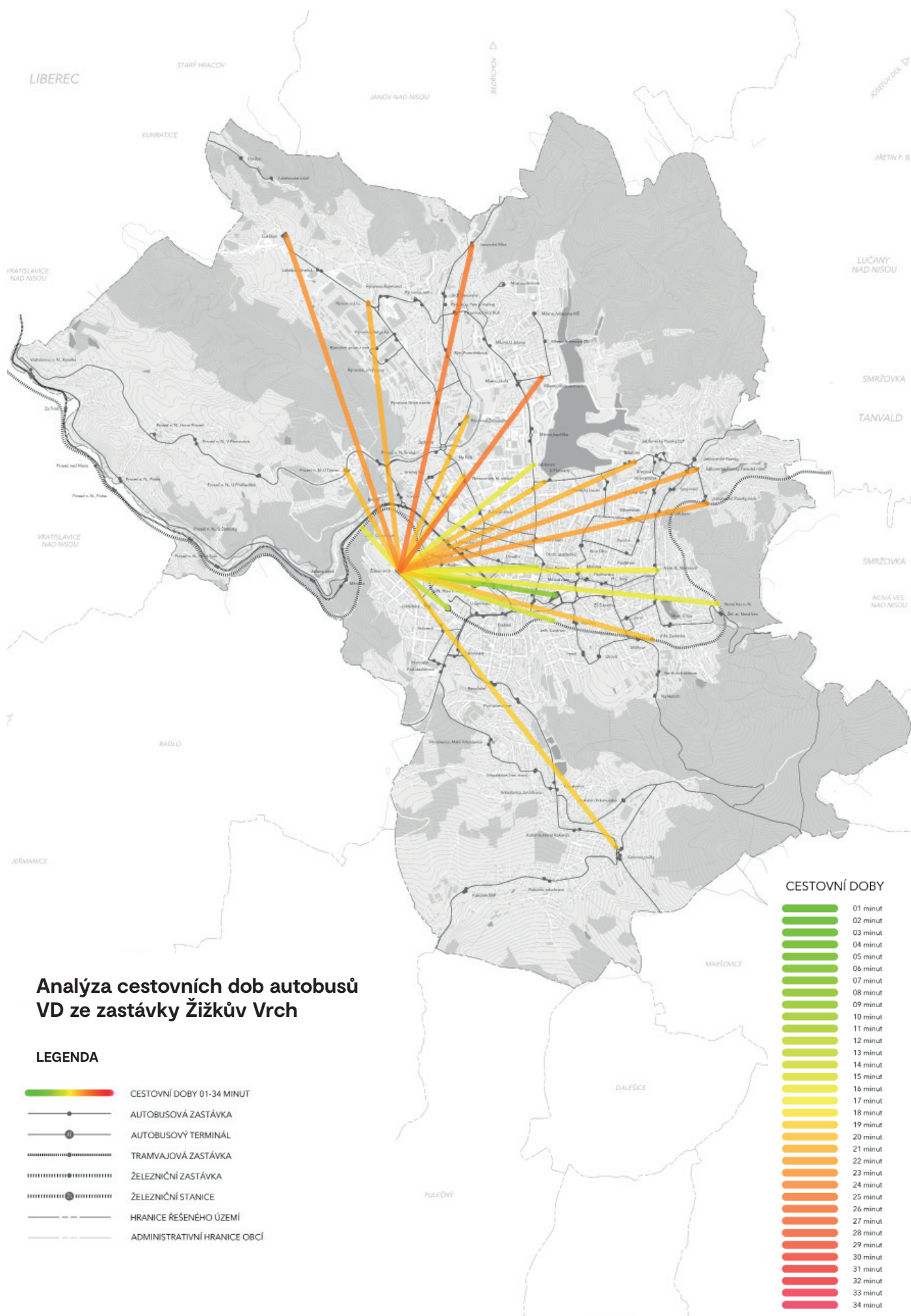
TYP	LINKA	SMĚR	hod																							TAKT
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
I D O L	141	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Liberec, autobusové nádraží				18	12	17	0	10	50	50	50	20	20	10	10	20	20	20	20	20	20	4		
						47	35	33	20	20				50	40	20	20	40	40							
						50	37	35	50					50	40	40	50	50								
						44	50							40	50											
						47																				
	150	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Hodkovice nad Mohelkou, autobusové nádraží				23	58							23									23			
	151	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Radlo, u kostela				57	50				0				5	0	20	20	35			32		27		
	341	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Turnov, autobusové nádraží				36	36	35	0	36		36		36	36	36	6	36	36	50		50		35		
									36								36									
	342	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Turnov, terminál u železniční stanice				27	32			30				54	50		35		20							
395	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Liberec, Fignerova								30																	
446	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Oděsa												0													
740	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Liberec, Průmyslová zóna JIH				5										5							5				
741	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Desná, odbočka				0	5	2			31		29	58		5		5	5	2	29			4			
742	Jablonec nad Nisou, Hlavní nádraží - Tanvald, terminál u železniční stanice				48										8											
743	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Harrachov, autobusové nádraží				46	46	46	46		25		32		46	46	46	46	50			20		50			
750	Tanvald, terminál u železniční stanice - Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Mladá Boleslav, autobusová stanice				46								46								46					
795	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Kofroňov, Jizera							30		35																
841	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Železný Brod, terminál u železniční stanice				30	45	45		15		15		50	50	50	50	50	50	50		15		45			
842	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Železný Brod, terminál u železniční stanice				35	4			20		20		10	45		10		10								
								49																		
B U S	843	Železný Brod, terminál u železniční stanice - Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Rýnovice, průmyslová zóna							36																	
	851	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Železný Brod, terminál u železniční stanice				20	20		30		33		27	45	37	30	30		5			35				
						47																				
	900	Tanvald, terminál u železniční stanice - Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Praha, Černý Most				20		20					20					20		20						
	940	Vrchlabí, autobusová stanice - Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Liberec, autobusové nádraží							8																	
	955	Liberec, autobusové nádraží - Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Trutnov, autobusová stanice										20														
	960	Liberec, autobusové nádraží - Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Jilemnice, autobusové nádraží									40		40		40		45		40							
	1300	Praha, ÚAN Florenc - Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Białystok, dw. PKS									19															
	167221	Praha, Černý Most - Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Rokytnice nad Jizerou, Horní Rokytnice									35															
	540190	Jablonec nad Nisou, autobusové nádraží - Praha, Černý Most												50				50								

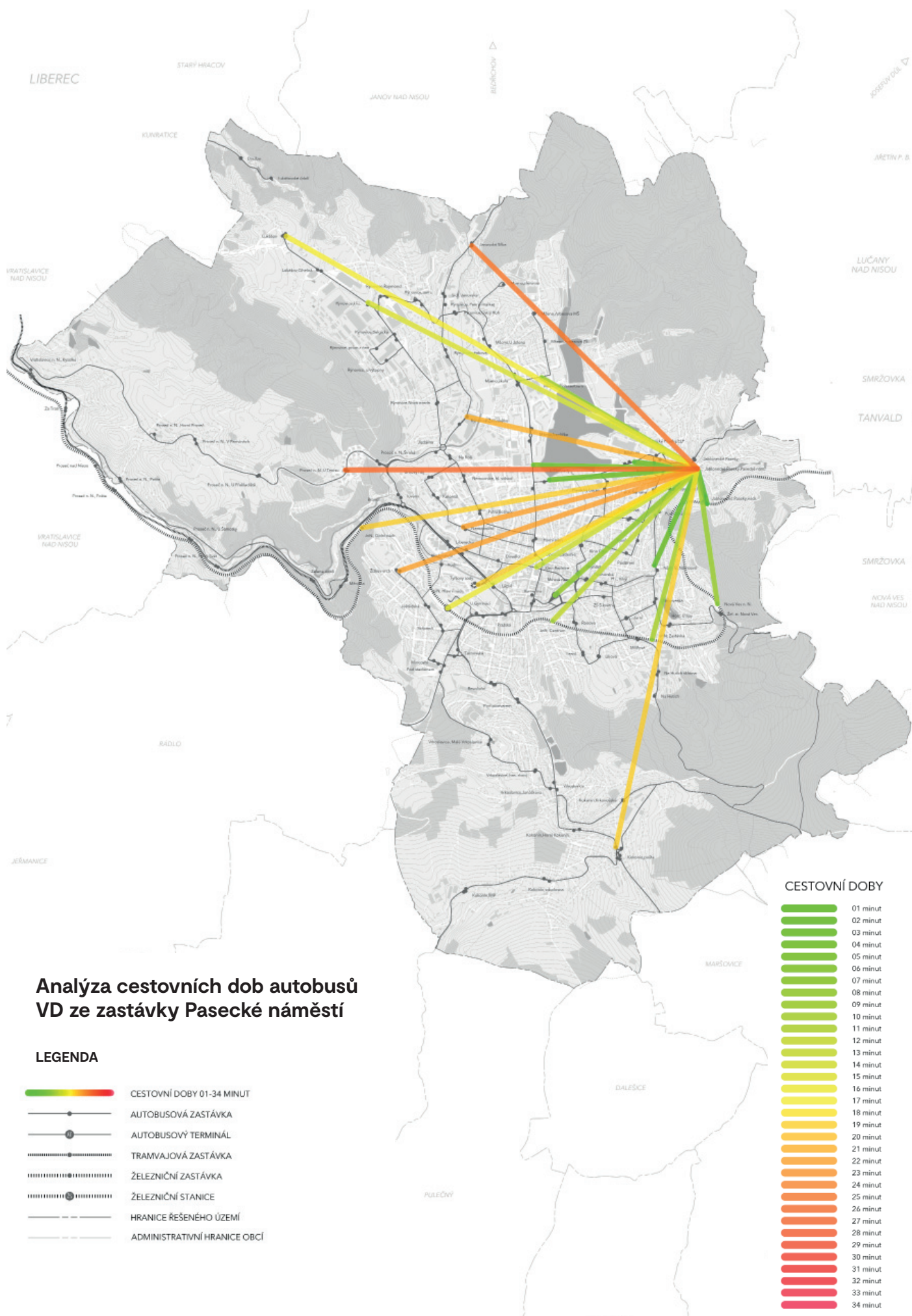
Tabulka srovnání intervalů linek MHD a IDOL

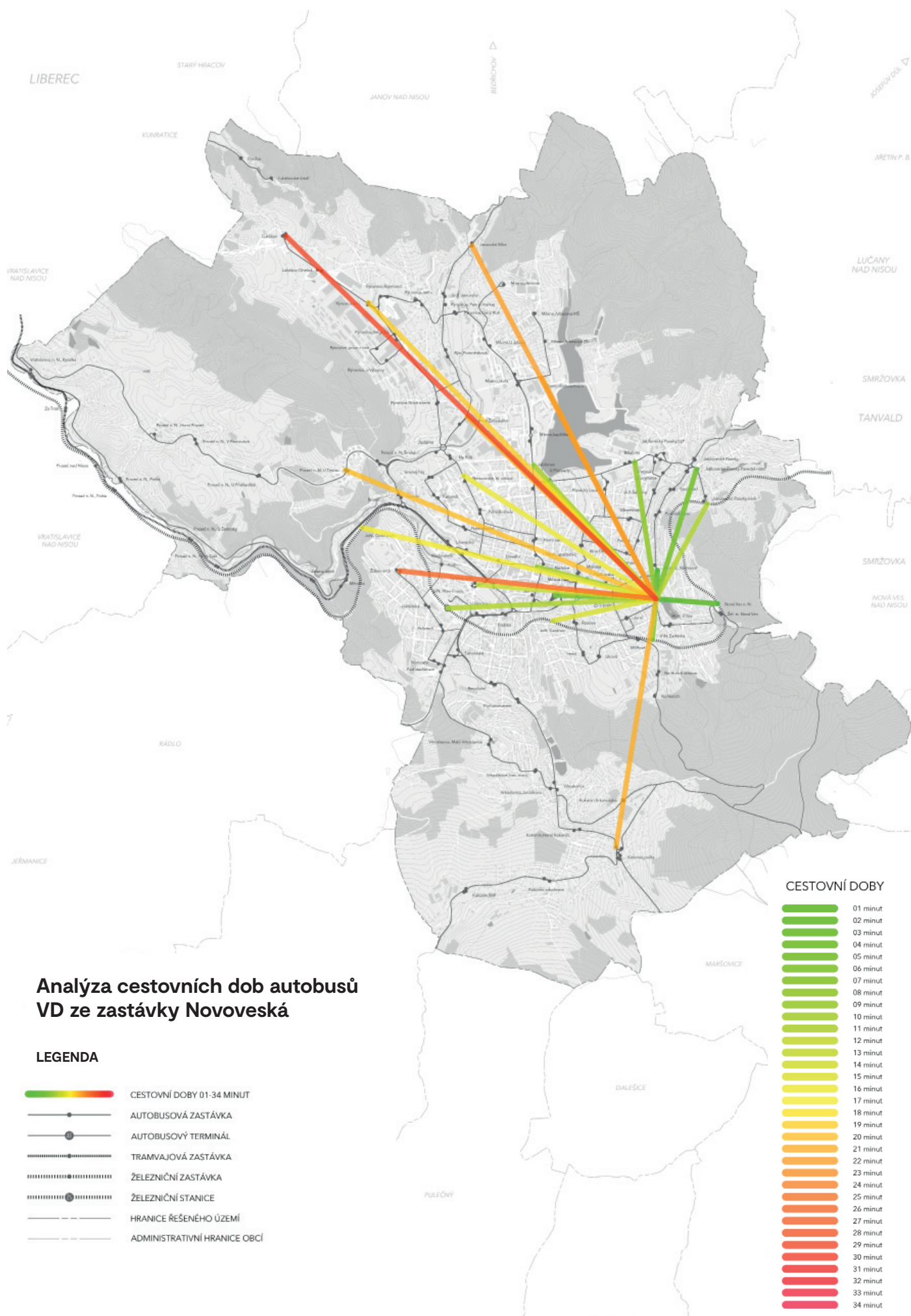
Jablonecký systém VHD se z interní analýzy čistých cestovních dob jeví jako velmi efektivní při radiálních cestách z okrajů do centra a obráceně, ale horších výsledků dosahuje při cestách skrz území mezi cíli mimo centrum (tangenciální směry). Zřetelné jsou neadekvátní délky cestovních dob při pohybu městem ve směru východ – západ, například Paseky – Proseč a obráceně), podobně tak cestovní doby při obsluze sídliště Žižkův vrch západně od centra.

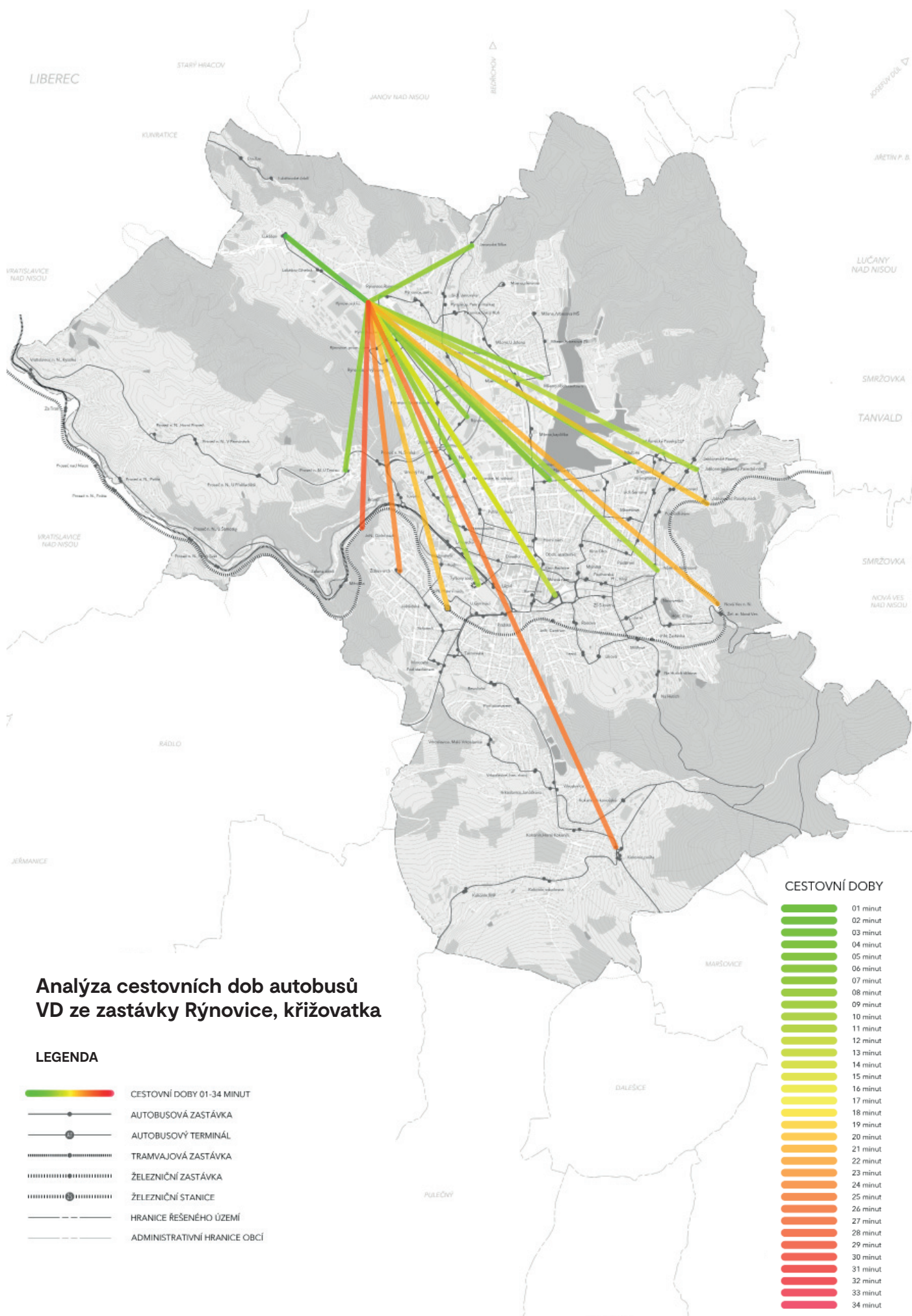


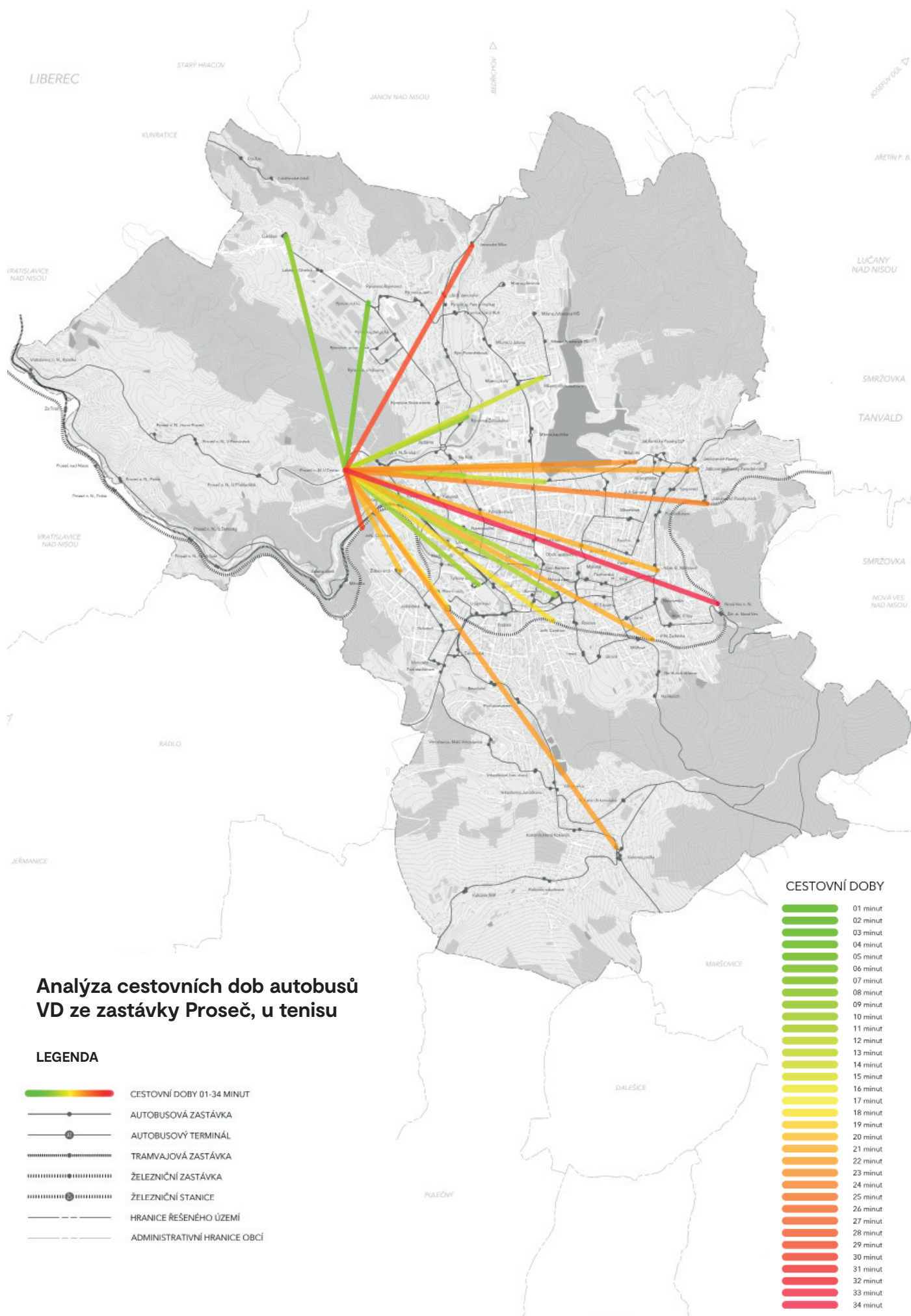


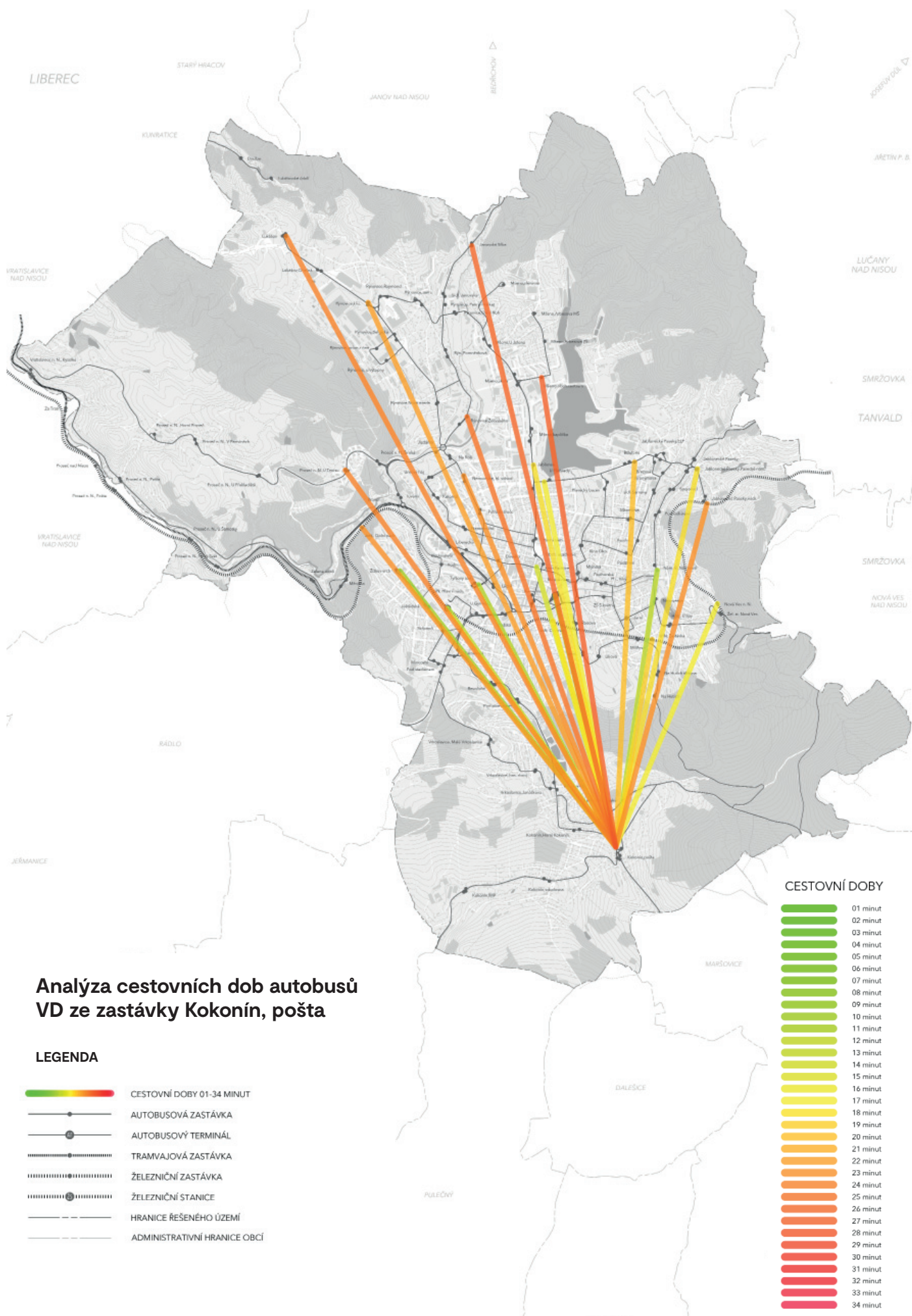


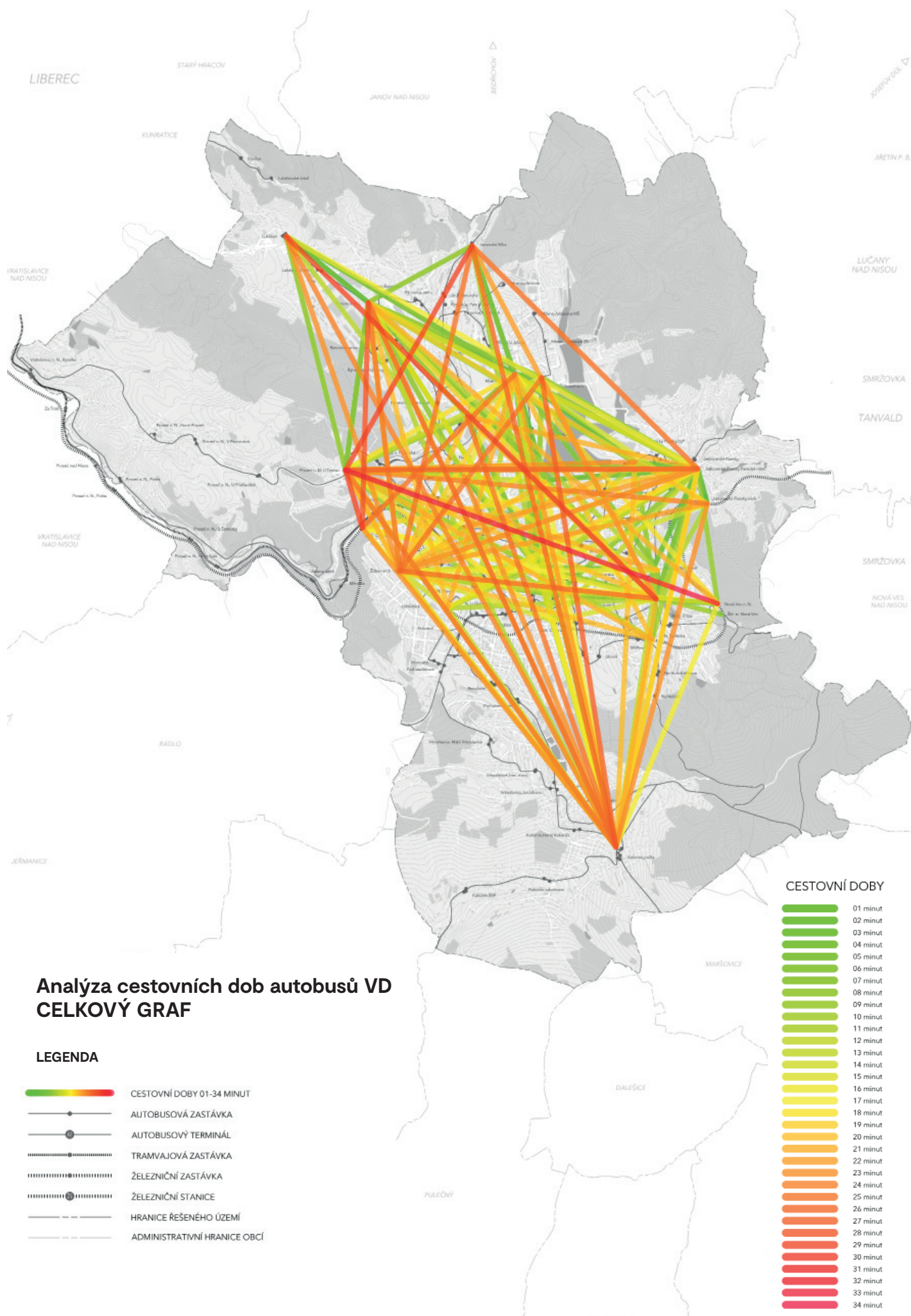












JABLONEC NAD NISOU - VHD - ANALÝZA CESTOVNÍCH DOB

	N.	CÍL	P	ČAS Z			
				Mírové náměstí	Novoveská	Žižkův vrch	Pasecké náměstí
M Ě S T O	01	Mírové náměstí	0,0	0	11	15	14
	02	Jablonec nN, aut. nádraží	0,2	4	7	9	9
	03	Jablonec nN centrum, žel. zastávka	0,4	10	15	15	13
	04	Tyršovy sady, tram. Zastávka	0,6	7	14	13	19
	05	Jablonec nN, žel. nádraží	0,8	12	12	14	16
	06	U Přehrady	0,8	7	15	20	5
	07	Jablonex	0,9	3	11	16	7
	08	náměstí Boženy Němcové	1,0	8	1	17	4
	09	Nemocnice hlavní vchod	1,0	5	16	19	22
	10	Jablonec nN, žel. zastávka	1,1	12	8	20	11
	11	Žižkův vrch	1,2	9	26	0	22
	12	Bižuterie	1,3	12	9	21	5
	13	Rýnovice, Želivského (OC)	1,5	7	21	20	21
	14	Nová Ves nN, žel. zastávka	1,6	10	2	16	10
	15	Jablonecké Paseky, žel. zastávka	1,6	15	12	22	1
	16	Jablonec nN dol nádraží, žel. stanice	1,6	17	17	16	19
	17	Pasecké náměstí	1,7	8	6	22	0
	18	Mšeno, obchodní centrum	1,8	9	21	25	10
	19	Proseč nN, U Tenisu	1,9	9	20	20	26
	20	Kokonín, pošta	2,5	11	21	19	19
	21	Rýnovice, křižovatka	2,8	13	19	21	15
	22	Janovská Silka	3,0	11	22	25	25
	23	Jablonec nN, Lukášov	3,7	13	29	23	17
K R A J	Ø		1,5	10	15	19	14
	24	Nová Ves nN, Obú	3,0	11	5	19	12
	25	Maršovice, dol. ves.	3,5	14	23	17	29
	26	Lučany nad nistou, Blaník	4,0	15	9	18	6
	27	Rádlo, potraviny	4,5	16	23	22	23
	28	Rychnov u JN, nádraží	4,9	14	36	23	26
	29	Janov nN, hotel Praha	5,0	16	25	30	27
	30	Smržovka, nám. TGM	5,4	14	24	21	12
	31	Pěňčín	6,4	18	22	35	27
	32	Bedřichov, centrální parkoviště	8,0	25	36	39	36
	33	Liberec, Fügnerova	9,2	28	35	36	31
	34	Liberec, žel. nádraží	9,8	34	36	35	38
	35	Tanvald, terminál u žel. stanice	10,2	26	24	42	29
	36	Železný Brod, terminál u žel. stanice	11,4	38	39	44	47
	37	Turnov, terminál u žel. stanice	15,4	36	45	50	53
	38	Harachov, centrum	18,8	52	50	59	51
ČR	39	Mladá Boleslav město	38,4	44	59	69	59
	40	Praha, Černý most	80,4	69	79	75	78

ČAS Z	ČAS Z	ČAS Z	ČAS Z	Ø ČAS
Mšeno, škola	Proseč nN, U tenisu	Kokonín, pošta	Rýnovice, křižovatka	
8	12	15	15	13
10	12	11	13	9
15	18	18	17	15
13	11	12	12	13
21	18	13	20	16
3	14	17	7	11
3	16	18	9	10
8	21	13	12	12
16	9	23	9	15
20	21	19	24	17
19	20	11	24	19
4	23	20	8	13
8	10	25	9	15
18	34	17	21	16
15	24	23	20	17
25	29	23	28	22
8	22	18	12	14
5	14	27	9	16
18	0	24	9	18
22	22	0	25	20
4	7	22	0	14
5	29	26	9	19
6	9	24	2	15
12	18	19	14	15
19	35	18	22	18
21	33	2	25	21
23	22	27	35	19
23	24	16	26	22
24	25	10	35	24
10	16	31	14	21
21	25	32	30	22
24	35	10	23	24
19	25	40	33	32
22	37	43	16	31
33	38	37	23	34
36	37	50	45	36
47	49	24	51	42
49	53	36	51	47
58	63	69	58	58
59	63	60	60	59
76	90	76	86	79

Pozitiva VD:

- + Rostlý komplexní stabilní systém
- + Efektivní pokrytí dopravních špiček – vysoké denní přepravní intenzity
- + Obsluha klíčových oblastí s nejvyšší hustotou obyvatelstva, pokrytí významných cílů
- + Ohled na individuální potřeby cestujících – příměstské linky s obsluhou přilehlých obcí, školní linky
- + Optimalizované cestovní časy a minimální počty přestupů směrem do/z centra
- + Alternativní dopravní možnosti – tramvaj, vlak
- + Dobré spojení se spádovým Libercem
- + Funkční integrovaný dopravní systém IDOL – tarifní a dopravní integrace všech zapojených dopravců, jednotný jízdní doklad pro všechny spoje a zóny, moderní elektronické odbavování prostřednictvím mobilní aplikace
- + Podpora klíčových institucí – podpora krajskými a městskými orgány, stabilní financování a správa

Negativa VD:

- Systém je logicky dostředný, díky tomu linkové vedení absentuje některé tangenciální směry = potenciál pro multimodalitu (absence příčného vedení linek ulicemi Riegrova a Harrachovská (cesta vede přes centrum), absence vedení linek ulicí Tovární – pro obyvatelé západní části Proseče je výhodnější nastupovat na vlak či tramvaj v centru, neadekvátní cestovní doby ze sídliště Žižkův vrch.
- Nedostatečná pěší a cyklistická přístupnost některých klíčových zastávek – platí zejména pro vlakové stanice a zastávky (lepší integraci tramvaje v budoucnu vyřeší nový terminál multimodální dopravy)
- Nedostatečná navazující bezpečná bezbariérová pěší infrastruktura – například pěší spojení zastávky tramvaje Brandl a vlakové zastávky Dolní Nádraží se sídlištěm Žižkův Vrch; dále pěší propojení zastávky tramvaje Brandl a vlakové zastávky Dolní Nádraží s enklávou bytových domů v okolí zastávky Proseč, U Tenisu; chybějící přímé pěší napojení vlakové stanice Jablonec nad Nisou ze severního směru; neexistující bezbariérové napojení zastávky Jablonec

nad Nisou centrum; přístup přes trať na vlakovou zastávku Jablonec nad Nisou zastávka z autobusové zastávky Milířová aj.

- Nízká frekvence spojů mimo špičkové hodiny
- Nízká frekvence spojů mimo páteční trasy
- Poloha, řešení a neuspokojivý celkový stav centrálního autobusového nádraží (řeší nový terminál multimodální dopravy)
- Technický stav a vybavení + přístupnost vybraných autobusových zastávek
- **Problémové vazby jsou většinou souběhem systémových a infrastrukturních nedostatků, projevuje se zde organizace a slabá integrace jednotlivých módů VHD, stejně jako chybějící nebo nedostatečná navazující fyzická opatření. Obecně nízká podpora kontextu s udržitelnými dopravními alternativami, které by dokázaly systém vhodně doplnit, a to právě v okrajových částech.**

5.2.7.3. Závěry analýz VD:

Veřejná hromadná doprava (VHD) v Jablonci nad Nisou se vyvíjí jako komplexní a stabilní systém, který reflektuje individuální požadavky cestujících, efektivně pokrývá dopravní špičky a obsluhuje klíčové oblasti s nejvyšší hustotou obyvatelstva. Ačkoliv systém nabízí řadu výhod, jako jsou optimalizované cestovní časy s minimálním počtem přestupů ve směrech do a z centra, dobré spojení s klíčovým Libercem i obsluhu menších přilehlých obcí, trpí zároveň nedostatky (nižší pokrytí tangenciálních směrů, nedostatečná poptávka z určitých míst = nedostatečná nabídka, špatná přístupnost zastávek, absence lepší integrace se sdílenými koly).

Oproti efektivní obsluze zastávek na páteřních trasách autobusových linek (vedených z centra na sever v ulici Palackého, na východ v ulicích 5. května a Podhorská a na jih v ulicích Pražská a Nová Pražská), je obecně komplikovanější obsluha zastávek na jihovýchodě a jihozápadě (za bariérou železniční trati). Současně lze sledovat specifické nedostatky jako absence příčného

vedení linek v ulicích Harrachovská a Riegrova nebo chybějící rychlé napojení východního cípu OV Proseč na blízké zastávky tramvaje a vlaku ulicí Tovární.

Jedním z východisek koncepce politiky aktivní mobility je důraz na podporu alternativních forem individuální mobility, jako jsou cyklistická a pěší doprava, a zlepšení infrastruktury pro tyto formy dopravy má za cíl zvýšit jejich atraktivitu. Zároveň má posílení propojení těchto alternativ v propojení s veřejnou dopravou vést ke snížení závislosti na osobní automobilové dopravě, což přispěje k lepší dopravní situaci a zlepšení životního prostředí v Jablonci nad Nisou. Takový přístup nejen že zvyšuje efektivitu a pohodlí veřejné dopravy, ale podporuje také udržitelnější rozvoj města.



přístup na vlakové nádraží od Žižkova vrchu je po nebezpečných komunikacích

5.2.7.4. Příklady nevhodných přístupů na zastávky veřejné dopravy, které do jisté míry mohou demotivovat k využití MHD.



Celkově zanedbaný prostor s absencí přístupů na zastávky autobusu (Rýnovice).



Cesta ze sídliště Žižkův vrch na nedalekou tramvajovou zastávku Brandl.



Improvizovaná zastávka ve vozovce zcela bez navazující pěší infrastruktury a vybavení.



Cesta z bytové enklávy v okolí zastávky Proseč, U Tenisu na nedalekou tramvajovou zastávku Brandl.



Autobusová zastávka v blízkosti hypermarketu bez potřebného vybavení, zejména bez bezpečného přístupu a nástupní hrany.



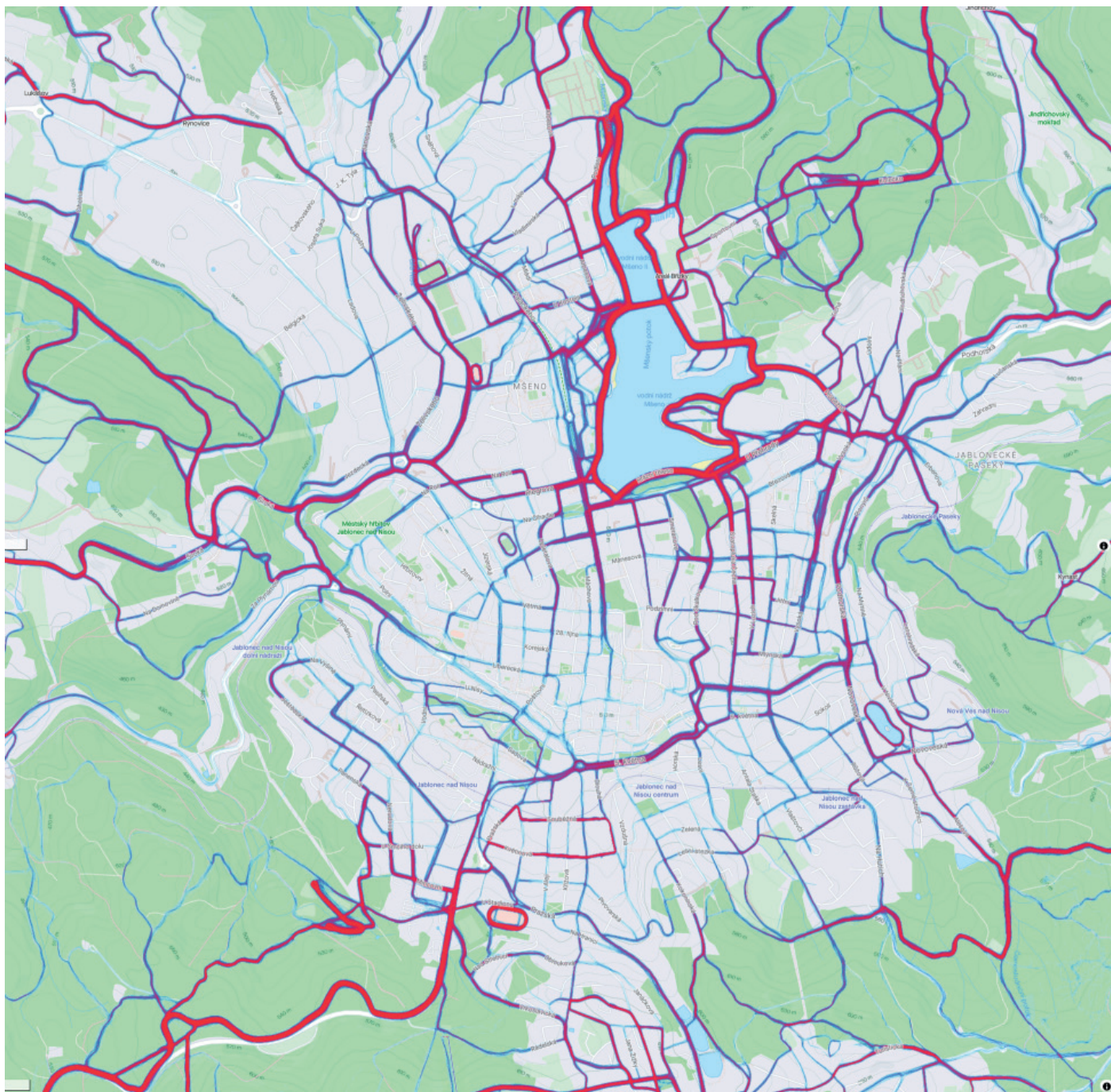
Pěší napojení vlakové stanice Jablonec nad Nisou ze severního směru a od zastávky Gymnázium.



Absence pěšího bezbariérového napojení vlakové zastávky centrum na autobusový terminál (nově bude řešeno v rámci parkovacího domu).



Přestup ze zastávky Miliřová na vlakovou zastávku Jablonec nad Nisou zastávka.

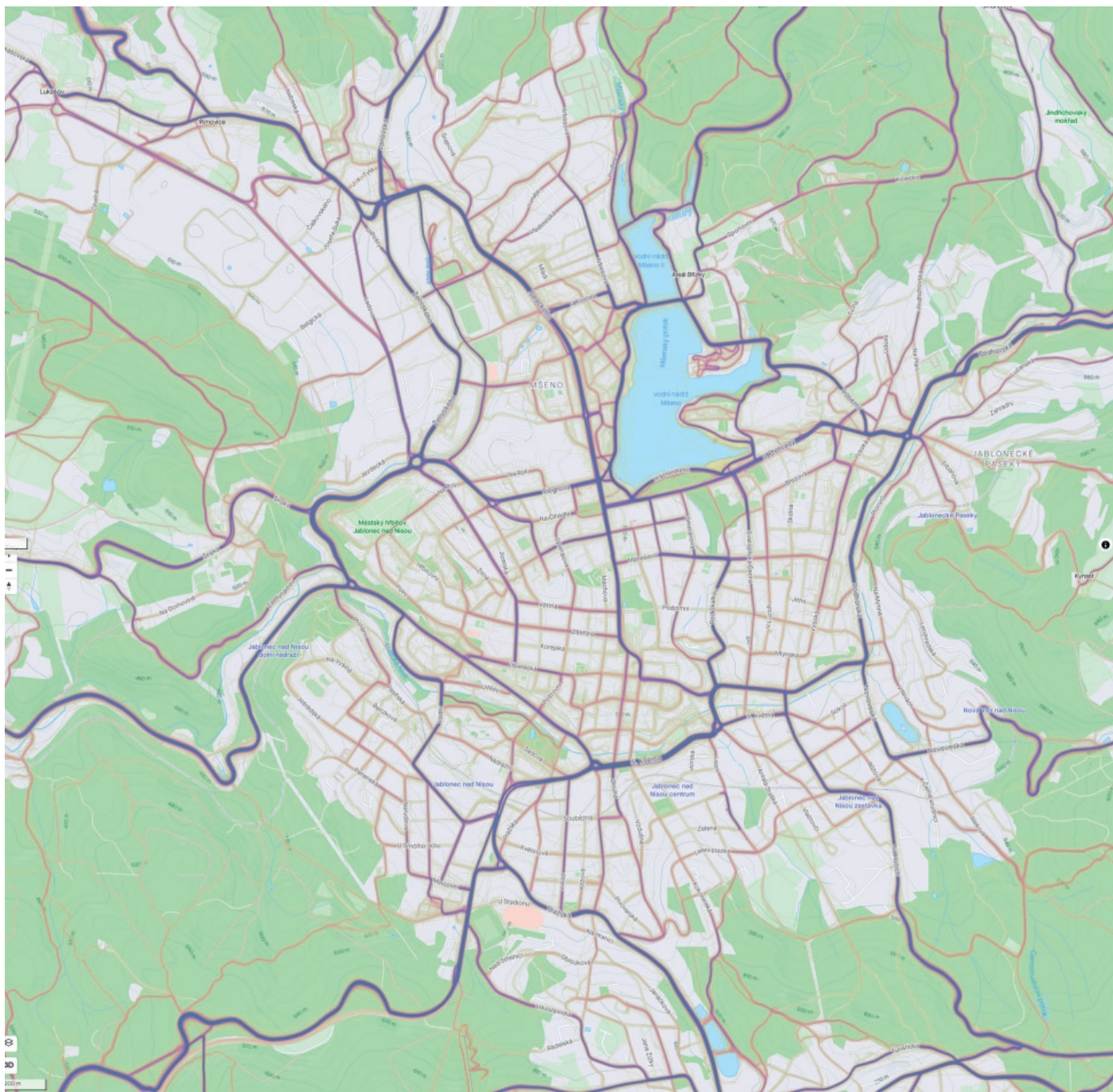


5.2.8/ REKREAČNÍ A SPORTOVNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ PĚŠKY A NA KOLE

**Orientační mapa míry pěšího a běžeckého
využití území primárně rekreačním
a sportovním způsobem**

Zdroj: Strava heat map

Mapy pohybu pěších a cyklistů získané z aplikace Strava (mobilní aplikace pro měření sportovní aktivity přes GPS) nevypovídají přímo o dopravním chování cyklistů a chodců v Jablonci n/N, ale dávají určitou představu o současné efektivitě, bezpečnosti a atraktivitě pěších a cyklistických tras, které jsou uživateli aplikace, s ohledem na různou kvalitu infrastruktury a především náročnost místního terénu, nuceni vybírat poměrně pečlivě. Jedná se však pouze o ty uživatele, kteří využívají některý z programů na zaznamenávání a ukládání své polohy a cest a současně k nim má Strava přístup a může s těmito statistickými daty nakládat jako pro tyto účely.



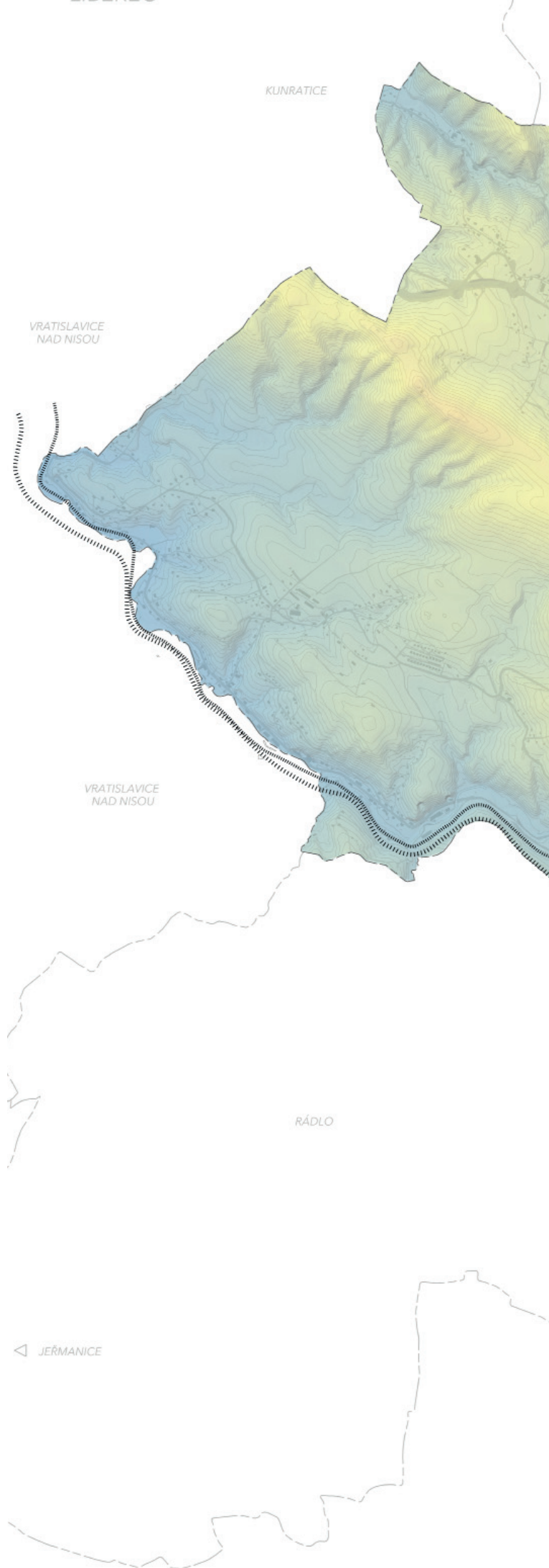
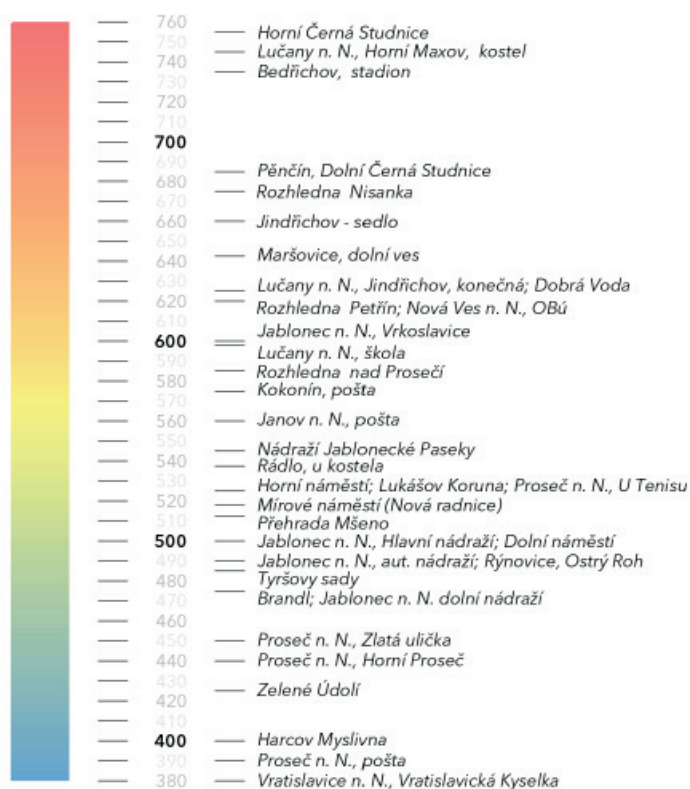
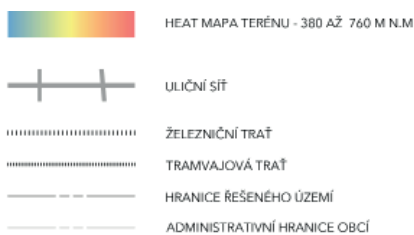
**Orientační mapa míry cyklistického využití
území primárně rekreačním a sportovním
způsobem**

Zdroj: Strava heat map

Výškopis města

1 : 27 500

LEGENDA



JIŘETÍN P. B. ▷

LUČANY
NAD NISOU

SMRŽOVKA ▷

TANVALD ▷ ▷

SMRŽOVKA ▷

NOVÁ VES
NAD NISOU

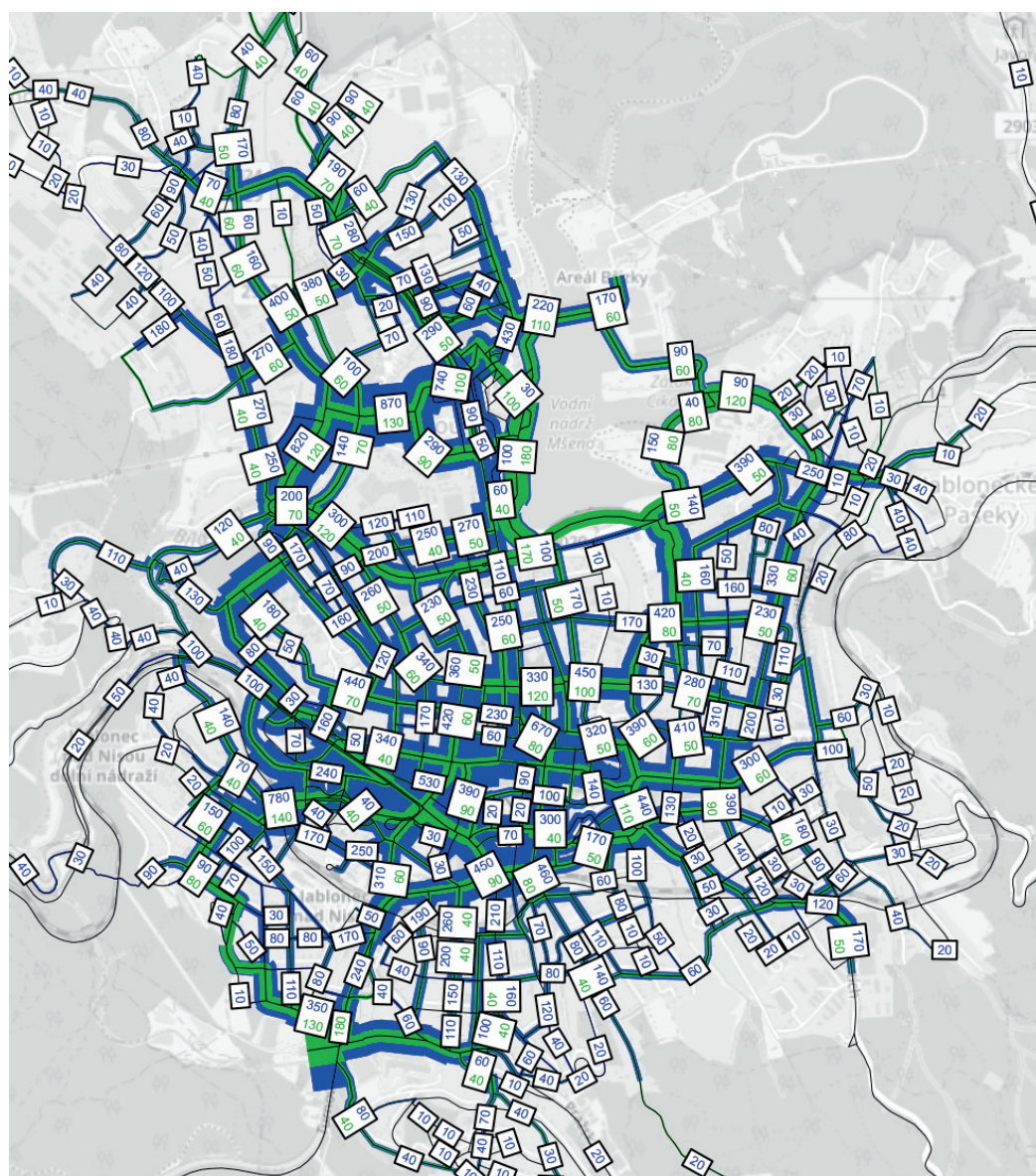
ZÁSADA ▷

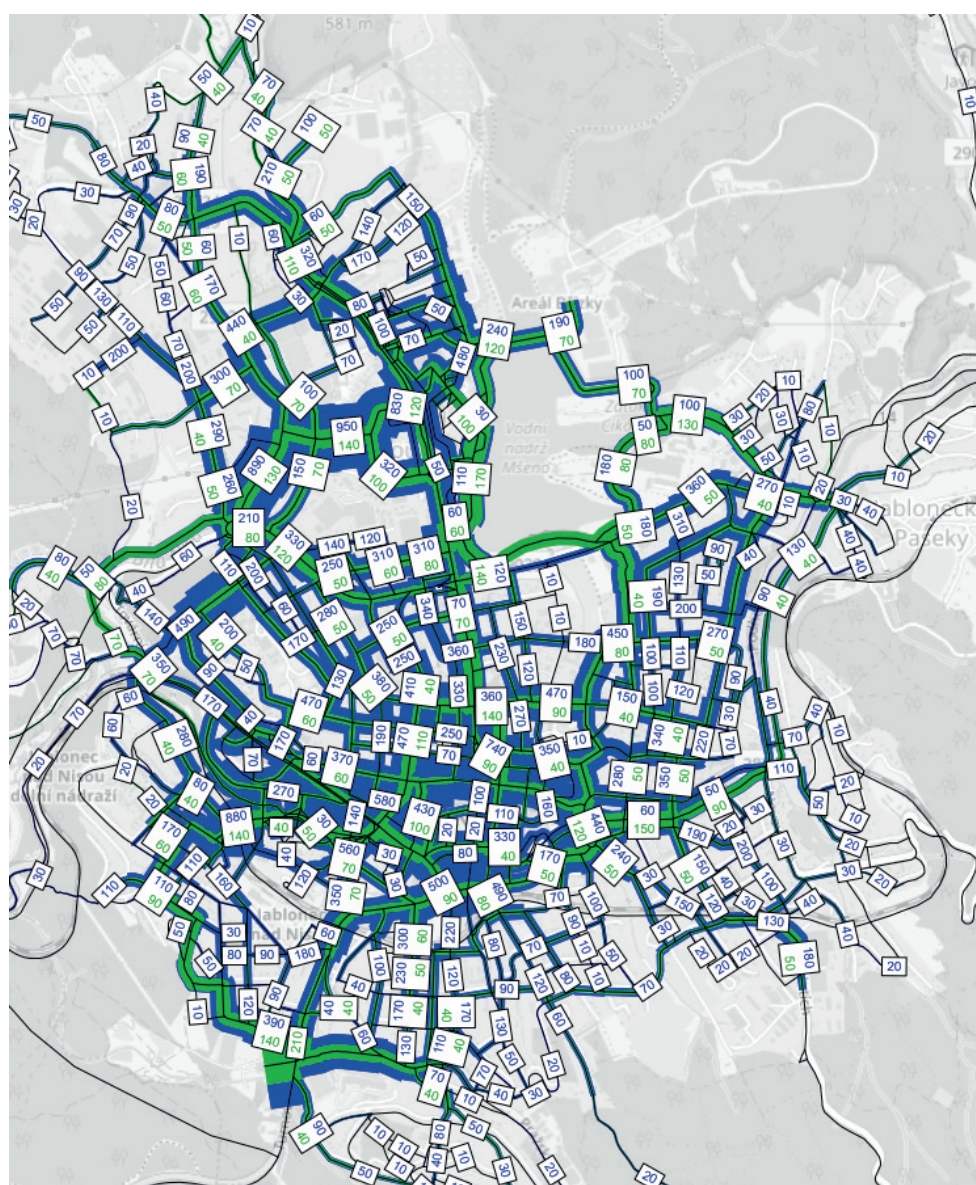
MARŠOVICE

5.2.9/ PĚŠÍ DOPRAVA A INFRASTRUKTURA

Dostupná poslední aktuální data o pohybu chodců v území jsou pouze z PUMM, a to z modelu intenzit pro současný stav (2020) a dále je zde uvedena predikce pro rok 2030. **Předpokládaný nárůst během 10 let se v podstatě plošně pohybuje pouze v řádu do max. 1-2 %.** Poslední sčítání dopravy ŘSD 2020 chodce neuvádí.

Běžné požadavky na infrastrukturu pro chodce jsou definovány v **ČSN 736110 – navrhování místních komunikací**. Pokud někde takové řešení v současnosti chybí, je třeba ho doplnit samostatně či v rámci rekonstrukce. Zásadní konkrétní nedostatky jsou definovány v **návrhové části zásad v kapitole 5.4.4.**





Cyklisté



Pěší



Model predikovaných intenzit
chodců a cyklistů dle PUMM 2030



Absence chodníkových přejezdů v místech, kde se z komunikací odbočuje mimo prostor pozemní komunikace, avšak stavebně je vizuálně prostor řešen jako křižovatka a práva a povinnosti chodců a odbočujících či vyjíždějících vozidel jsou tak nejasné / jsou vzájemně v rozporu.



Jeden z nejvytíženějších přechodů pro chodce a Jablonci nad Nisou má v rámci signalizace volno jen 7 vteřin – kapacitně nevyhovuje zejména vyčkávací prostor v kontextu intenzit chodců a krátkého chodeckého volna.



Ukázka nedostatečně řešeného přecházení v blízkosti školy (přes ul. SNP u ZŠ 5. května)



Ukázka nedostatečně řešeného přecházení



Příklad absence opatření pro chodce i cyklisty v blízkosti ZŠ (SNP x 5. května x Růžová)



Ukázka nedostatečného nároží a absence přecházení v křižovatce (SNP x 5. května)



Ukázka absence části chodníku



Příklad nedostatečné šířky chodníku, který je jeden z nejvíce vytižených v Jablonci (propojení JZ části města s centrem ulic U Balvanu)



Ukázka absencí řešení pro chodce v podobě vyšlapaných cest a prošlapů



Ukázka absencí řešení pro chodce v podobě vyšlapaných cest a prošlapů

Shrnutí obecných nedostatků infrastruktury pro chodce:

- upozaděná pozice chodců v paralelních směrech při odbočování vozidel z hlavní komunikace na místa ležící mimo pozemní komunikace
- absence přechodů a míst pro přecházení
- bariérové řešení
- chybějící místní propojky, prošlapy, chybí přímé vazby
- chybí malé místní placky, vybavení pro odpočinku (sezení nejen pro seniory)
- u vybraných místních obslužných komunikací chybí i jednostranný chodník
- nedostatečná přehlednost při přecházení
- v intenzivně využívaných prostranstvích není dostatečně kapacitní infrastruktura (nároží, místa před přechody či místy pro přecházení)
- krátké volno pro chodce ve vybraných signalizacích

5.2.10/ CYKLISTICKÁ DOPRAVA A INFRASTRUKTURA

Data o aktuálních intenzitách cyklistů nejsou k dispozici a lze vycházet pouze z dat sčítání dopravy ŘSD pro komunikace sčítaných na vybrané silniční síti a z modelu PUMM (viz předchozí grafika).

Data bude nezbytné brát s rezervou, neboť model PUMM uvádí v ul. U Přehrady intenzitu 50 cyklistů za den, avšak ŘSD uvádí v roce 2020 dle sčítání reálný počet 142 cyklistů za 24 hod. Také v ul. 5. května uvádí PUMM počet 90 cyklistů, avšak reálně jich je sečteno 141 za 24 hod. Na ul. Pražská je to 40 oproti 100 reálných za 24 hod. **Poměrně se jedná o dvou až třínásobné podhodnocení modelů v PUMM oproti reálnému stavu pohybu cyklistů.**

Opatření pro cyklisty lze rozdělit na plošné (zklidněné zóny), liniové (trasy, stezky, pásy a pruhy) a bodové (křižení, stojany, kolárny, místa pro sdílená kola, opatření v signalizaci atd.).

Zatímco cyklotrasa je směrově vyznačený průjezd územím a může být řešena ve všech typech infrastruktury i bez jakýchkoliv opatření ve společném provozu s vozidly i chodci, tak oproti tomu konkrétní prvky infrastruktury pro cyklisty (stezky a pruhy atp.) mohou být řešeny i samostatně (mimo tyto značené trasy) a mohou sloužit pro bezpečné řešení provozu za účasti cyklistů.

5.2.10.1. Stav cyklistických tras

V situaci jsou patrné různé typy tras:

- **CT č. 20:** V mapě sice spojitě vyznačená trasa nadregionálního významu, reálně však s nespojitě řešenou infrastrukturou a bez opatření, která by nabízela atraktivní a bezpečné cesty územím i na krátké úseky pro odpovídající účel („sběrná / páteřní“ trasa). Trasa se mnohdy vyhýbá úsekům, kde je primární doprava automobilová anebo je vedená právě v nich úplně bez opatření (Budovatelů, Prosečská), v trase jsou zajišťky či ztracené spády (Jarní), nebezpečné úseky (podjezd tratě U Nisy – Na Můstku) či špatný povrch (Za Plynárnou, Horní).

Zásadní je pak také absence bezpečných křižení s I/14 (2x Podhorská, Budovatelů, Liberecká, Prosečská). Za bezpečnou a použitelnou ji lze považovat pouze v úsecích:

- Paseky – nám. B Němcové,
- mezi oběma okružními křižovatkami v ul. 5. května, avšak bez návazností
- ul. Fügnerova – Tyršovy sady – Vodní
- zčásti v ul. U Nisy
- Za Plynárnou
- **Hřebenovka (CT č. 3038):** vyznačená cyklotrasa označená jako místního významu, bez opatření v ul. Sokolovská a Turistická a Krkonošská využívaná zpravidla jako turistická a rekreační
- **3023, 3037, 3038:** v terénu vyznačené trasy místního významu, zpravidla za účelem turistiky a rekreace
- **LB1 a LB3:** místní doporučená propojky neznačené v terénu

Evidentní je vzájemná nepropojenost tras. Důvodů je celá řada.



Vedení cyklotras v řešeném území - STAV 2024

1 : 27 500

LEGENDA

	NADREGIONÁLNÍ CYKLOTRASY
	ZNAČENÉ CYKLOTRASY
	NEZNAČENÉ DOPORUČENÉ CYKLOTRASY
	NEZNAČENÉ DOPORUČENÉ CYKLOTRASY V KRAJINĚ
	ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ
	TRAMVAJOVÁ TRÁŤ
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBČÍ

PŘEHLED ZNAČENÝCH CYKLOTRAS V ÚZEMÍ:

20	Odra - Nisa
3023	Jablonec nad Nisou - Ferdinandov
3036	Liberec, Radčice - Jeřmanice, sedlo
3037	Jablonec nad Nisou - Lukášov
3038	Karlovy - Minkovice (20/D12 - Hřebenovka)
3038A	Dobruška - Rádlo
4247	Železný Brod - Černá Studnice

SMRŽOVKA ▷

TANVALD ▷▷

VÝZNAMNÉ CYKLOTRASY NEZNAČENÉHO MĚŘITELNOSTI:

LB1	Liberec, Harcov - Jablonec n. N., Rýnovice
LB2	Liberec, Vratislavice n. N. - Jablonec n. N., Proseč n. N.

(zdroj: Městem na kole)

SMRŽOVKA ▷

NOVÁ VES
NAD NISOU

ZÁSADA ▷

MARŠOVICE

5.2.10.2. Stav infrastruktury pro cyklisty

V Jablonci jsou aktuálně pro cyklisty spojitě pouze vybrané úseky komunikací:

Chráněné úseky:

- Oddělené cyklistické pásy podél 5. května, v úseku mezi okružními křižovatkami podél I/14
- Stezka pro chodce a cyklisty podél Bílé Nisy, avšak bez potřebného standardu, aby mohla sloužit jako významná městská chráněná páteř (chybí zpevnění povrchu, šířka a osvětlení)
- Promenáda podél Mšena pásem pro cyklisty s okolními navazujícími bezmotorovými komunikacemi
- Pás pro cyklisty v parku podél Lužické Nisy pod ul. Nová Pasiřská
- Stezka pro chodce a cyklisty na Horní Proseč mezi ul. Za Plynárnou a Horní
- Úsek stezky podél ul. U Přehrady
- Krátký úsek Pionýrů – na Mýtině v linii trasy č. 20
- Vybrané okrajové účelové komunikace s omezeným či plně zakázaným provozem motorové dopravy

Integrační opatření:

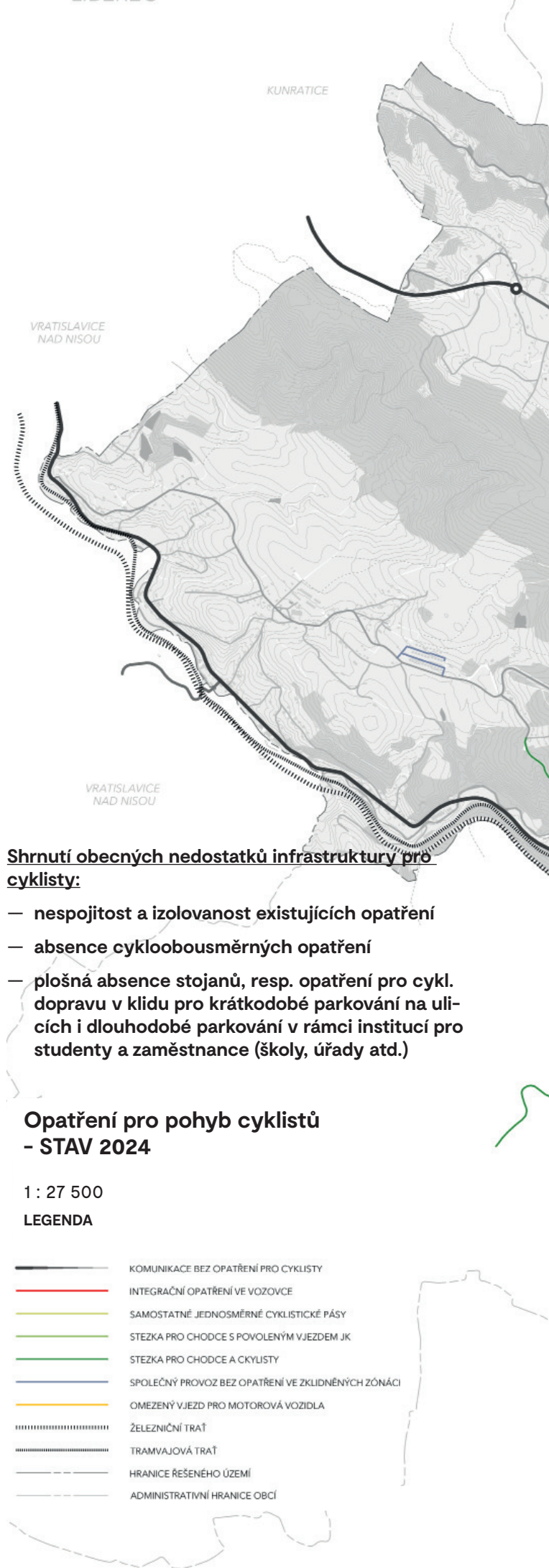
- Cyklopruhy v ul. Palackého, zčásti doplněné o duální řešení na jednom z chodníků

Zklidněné komunikace:

- Lokální zóna 30: U Rybníka x Rybářská
- Centrální pěší a obytné zóny
- Lokální sídlištní pěší či obytné zóny

Bodová řešení:

- Bikesharing s vyznačenými boxy pro odkládání kol (pozitivní je motivace k regulaci prostoru pro stání, a to v kontextu problematiky odkládání mimo tyto vymezené prostory)
- Obecně chybí řádné městské cyklostojany před institucemi, a to jak pro účely krátkodobého parkování kol, tak pro účely dlouhodobého







Příklad absence stojanů pro jízdní kola u pošty (přestože lze pro uzamknutí využít zábradlí, nejedná se o vhodné řešení)



Příklad absence míst pro jízdní kola, která je nutné uzamknout k pevnému bodu. Pokud nemají cyklisté prostor pro parkování, zpravidla uzamkají kola ke značkám a zábradlí, anebo riskují krádež neuzamknutých kol před obchody.



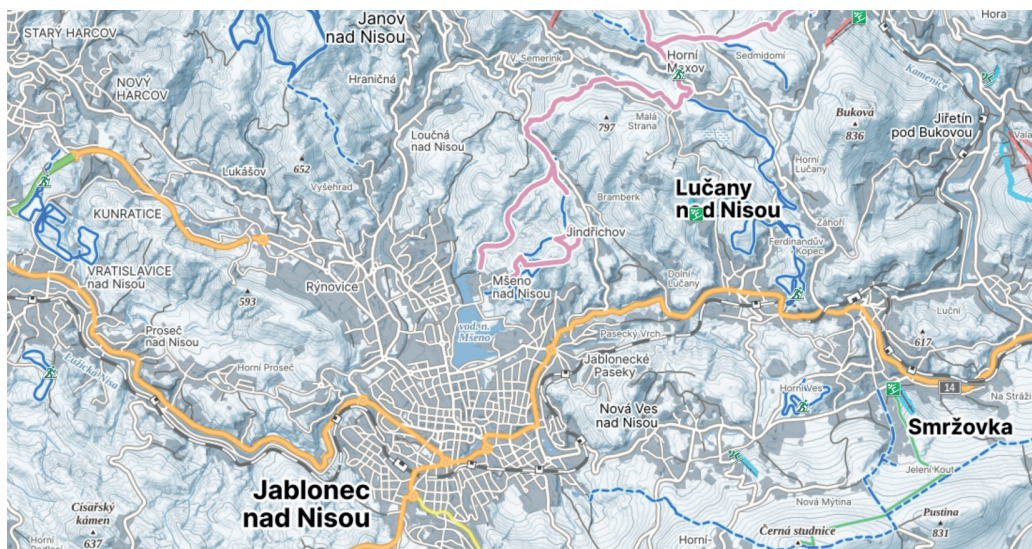
Ukázka jednoho z důsledků absence cykloobousměrných řešení v Jablonci (nedostatečná konkurenceschopnost).

5.2.11/ ZIMNÍ VYUŽITÍ STEZEK A CEST V KRAJINĚ / BĚŽKAŘSKÉ TRASY - STAV

Severně od Jablonce n/N lze po stezkách a cestách v krajině za příznivých sněhových podmínek nastoupit do stopy či jen na zasněžené neupravené cesty (bez zimní komunikační údržby) a využít cesty pro vyžití na běžkách. Nejbližší nástup do krajiny je u Mšena u biatlonové střelnice.

Jižně od Jablonce n/N lze nastoupit za příznivých sněhových podmínek v ul. Alešova – směr Horní Černá Studnice.

Jako potenciál je možné sledovat spojitou síť oddělených stezek pro chodce a cyklisty (kom. IV.třídy) od automobilového provozu, a které zároveň neslouží k obsluze pozemků (účelové komunikace či zklidněné zóny). Tyto komunikace mohou za předpokladu úmyslné neúdržby za příznivých sněhových podmínek naopak sloužit nikoliv pro provoz pěšky a na kole, ale k běžkovému lyžování i v rámci intravilánu města.



výřez ze zimní mapy severně od Jablonce n/N (mapy.cz) s aktuálním stavem sněhové pokrývky cest/tras a zda a kdy byla trasa upravena



výřez ze zimní mapy jižně od Jablonce n/N (mapy.cz) s aktuálním stavem sněhové pokrývky cest/tras a zda a kdy byla trasa upravena

5.3/ LIMITY A POTENCIÁL

Stěžejním záměrem pro budoucí vývoj města je plánovaná změna vedení silnice I/14 a vybudování jihozápadního obchvatu (západní tangenta). Silnice I. Třídy I/14 by měla být nově vedena v návaznosti na již existující přeložku ze severozápadu ulicemi Československé armády, Belgická, Ladova, Harrachovská, Na Čihadle, U přehrady, Chelčická a dále v původní stopě ulicí Podhorská. Toto řešení by mělo ulevit centrální části města, kde profil komunikace neodpovídá předpokládané zátěži, nicméně konečný přínos bude záviset na celkovém pojetí nového profilu. Předpokládaným efektem realizace západní tangenty je částečné vymístění tranzitní dopravy z ulic Turnovská, U Balvanu a Pražská a k poklesu dopravní zátěže v ulicích Liberecká a Budovatelů.

Záměry dle PUMM:

2.1.1. vyšší podíl nemotorové dopravy

- Cyklochodníky Harrachovská, Tovární
- Cykloobousměrky všude, kde prostorově možné
- Parkování kol

2.2.1 Chráněné stezky a opatření

- Stezka Lučany nad Nisou (Dolní Lučany) – Jablonec nad Nisou (Jablonecké Paseky)
- Stezka pro nemotorovou dopravu Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou
- Stezka úsek ulice Za Říčkou
- Stezka od parku Nová Pasiřská k okružní křižovatce U Zeleného stromu
- Mostecká – Kamenná
- Mostecká – Perlová
- Tyršovy sady – U Zeleného stromu
- Jezdecká – Za Plynárnou
- Stezka pro nemotorovou dopravu Jablonec nad Nisou (Ostrý roh) – Janov nad Nisou – Bedřichov
- Stezka pro nemotorovou dopravu Rádlo – Jablonec nad Nisou
- Cyklopruhy Pražská
- Propojení U Družiny – na Úbočí
- Jindřichovská – Podhorská

Studie:

- Podél I/65
- Podél Horní ul.
- oblast Brandlu
- Rychnov u JnN – Rádelský mlýn (Rádlo)

2.2.2 Nová pěší propojení

- M. Švabinského – Jezdecká; místní pěší propojení
- Zahradní – U Staré lípy; místní pěší propojení
- Švédská – Podhorská; místní pěší a cyklistické propojení
- Na Mýtině – Pionýrů; místní pěší propojení
- Skelná – U Přehrady; místní pěší propojení
- Na Kopci – Liberecká; tram místní pěší propojení
- Na Ostrohu – Brandl; tram místní pěší propojení
- Jasná – Ječná; místní pěší propojení
- Jahodová – Letní; místní pěší propojení

3.1.2 opatření VD – optimalizace

- prodloužení tramvajové linky 11 do stanic Anenské náměstí, Dolní náměstí, Terminál

3.2.1. dosud nezrealizovaná opatření VD

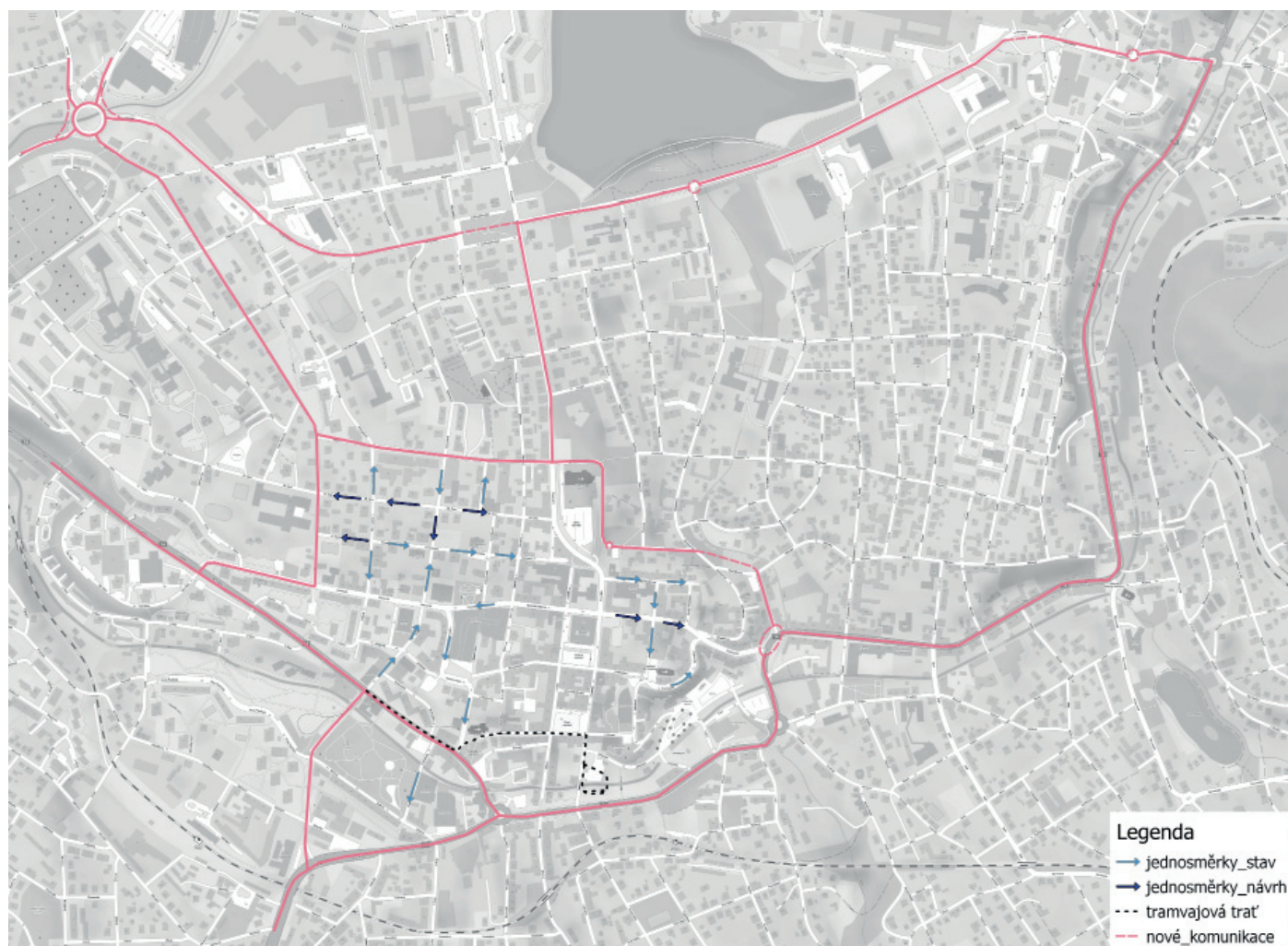
- posílit provoz Smetanovou směrem k Mostecké, zřídit novou obousměrnou zastávku na křižovatce Smetanova x Podhorská
- Nová zastávka Lesní na linkách od Mostecké do nového Terminálu

3.2.3 Nové tramvajové tratě

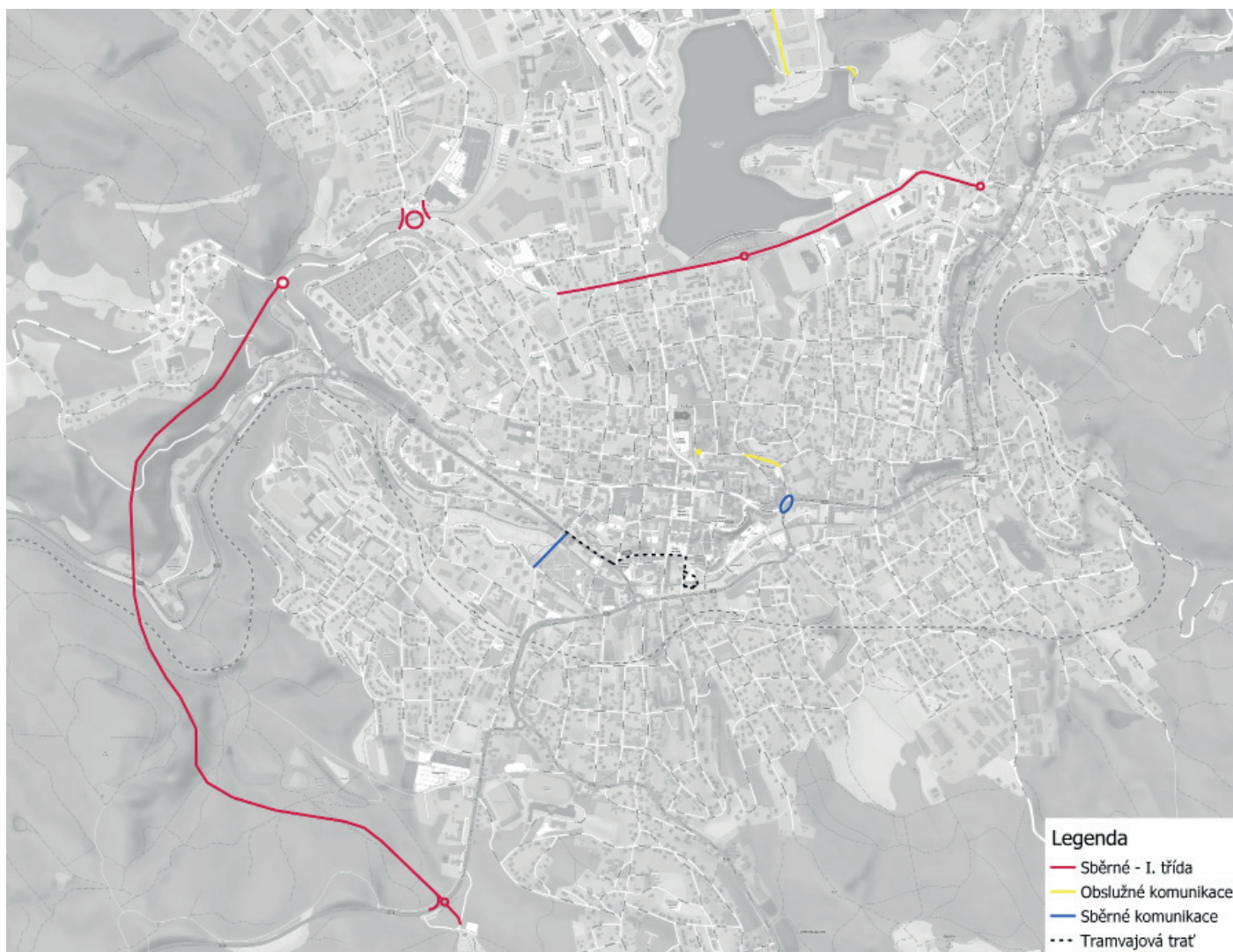
- Vypracování studie možného napojení tramvajové tratě v Jablonci nad Nisou na železnici v prostoru žst. Jablonec nad Nisou zastávka.

4.1.2 Omezení průjezdu centrem

Síť obslužných ulic kolem centra bude doplněna tak, aby vznikl vnitřní městský okruh Rýnovická – Větrná – Pod Baštou – Smetanova – Nad Mlýnem – Mlýnská a dále v souběhu se sběrným městským okruhem – Mostecká – 5. května – Pražská – Nová Pražská – U Balvanu – Budovatelů – Liberecká – uspořádaný jako městská ulice o minimálních šířkových parametrech pro provoz osobní automobilové dopravy a HD přizpůsobená potřebám pěších a cyklistů. Centrum Jablonce nad Nisou bude po vybudování výstupu pod Baštou a propojení ulice U Balvanu a Budovatelů zklidněno, bude zjednosměrněna Smetanova ulice (mimo MHD) a ul. 28. října a bude upravena jednosměrnost ulice Korejská, budou rozšířeny veřejné prostory a chodníky, budou vybudovány nové a upraveny stávající přechody.



NÁVRH PUMM – omezení průjezdnosti centrem,
zdroj: PUMM, příloha 23



NÁVRH PUMM - Nové TT a silniční a síť, zdroj: PUMM, příloha 8



NÁVRH PUMM nemotorové dopravy, zdroj: PUMM, příloha 4

5.4/ NÁVRH KONCEPCE MOBILITY

5.4.1/ PRINCIPY NAVRHOVÁNÍ V KONTEXTU

- Významným kontextem je souvislost se zelenými osami a centralitami, resp. lokalitami v území. Kontext alejí a zeleně s bezmotorovým pohybem je významný pro samotný výskyt uživatelů v prostoru (adaptace na klimatické změny, minimalizace tepelných ostrovů ve veřejných prostranstvích, kontext MZI, zdržení vody a hospodaření s dešťovými vodami, současně však i kontext zimního období).
- Klíčové pro bezpečný a komfortní pohyb chodců a cyklistů v území je **minimalizace bariér** a současně nabídka takového přívětivého a atraktivního dopravního prostředí, které bude z pohledu provozu **působit motivačně nejen k chůzi, jízdě na kole a využití veřejné dopravy, ale i pro řidiče motorových vozidel bude znamenat, že budou přirozeně reagovat na prostředí** a jejich chování v něm bude adekvátní dané lokalitě (např. přirozené dodržování tempa 30 v zóně 30 atp.).
- Chodci a cyklisté nebudou v rámci dopravních řešení upozadováni.
- Bezpečnost provozu chodců a cyklistů je nad plynulostí provozu motorových vozidel.
- Infrastrukturu pro chodce a cyklisty je třeba řešit do vhodného dopravního režimu a vybavit odp. prvky infrastruktury – viz **5.4.2**
- Pěší, cyklistická a veřejná doprava jsou vzájemně propojené dopravní módy a infrastruktura má být v tomto principu, jak plánována, tak udržována (principy multimodality).
- Cílem je směřovat k **městu krátkých vzdáleností**, tj. aby byly veškeré každodenní cíle dosažitelné (v co největší míře) za krátký čas, a to zejména prostřednictvím kombinace pěší, cyklistické a veřejné dopravy

$$JnN + VP = 15min$$

(Jablonec n/N + atraktivní veřejný prostor = město krátkých vzdáleností)

Poznámka: V rámci analýz a následně návrhů byl proveden rámcový rozbor zdrojových oblastí a všech významných cílových míst s důrazem na dostupnost. Vedle vzdělávání se jedná o zdravotnické služby,

významnější obchody a služby či dopravní uzly a zastávky veřejné dopravy, pobytová místa ve veřejném prostoru a místa dalších uspokojování potřeb za účelem oddechu a zábavy.

Koncepce mobility nemá ambice naplnit a podrobně popsat celou síť cest mezi všemi zdroji a cíli včetně konkrétních řešení. Cílem analytických prací bylo získat rámcový přehled o pokrytí vybaveností vůči zdrojovým oblastem (bydlením) a zjištění, jaký rámcově může mít vliv absence dopravní infrastruktury pro chodce a cyklisty v kontextu VD na volbu pravidelného dopravního prostředku pro určitý typ cest.

Rámcově sledované cíle:

VZDĚLÁVÁNÍ

- MŠ, ZŠ, ZUŠ, SŠ, VŠ

ZDRAVOTNICTVÍ

- lékárna
- praktický lékař
- speciální lékař, stomatolog
- nemocnice

OBCHODY, USPOKOJOVÁNÍ KOMERČNÍCH POTŘEB

- pekárny, potraviny, banka, bankomat, supermarket, pošta, obchody

PRÁCE A MOBILITA

- zastávky VD
- sídlo zaměstnání

VEŘEJNÝ PROSTOR A ŽIVOT V PROSTORU

- dětské hřiště
- náves, náměstí, plácek, místo setkávání, komunitní centrum,
- park a přírodní plochy
- venkovní koupání
- sportoviště veřejně přístupné
- sportoviště specializované (fotbalový stadion, zimní stadion, tenisové kurty, haly...)

ZÁBAVA

- kavárna, bar, restaurace
- plavecká bazén
- kultura – divadlo, kino, klub

5.4.2/ VÝZNAM A REŽIM KOMUNIKACÍ

Páteční síť významných komunikací má postupně doznat změn, a to nejen díky západnímu obchvatu a úpravě polohy I/14 mezi Jabloncem nad Nisou a Libercem. S postupnou výstavbou se bude měnit i správa jednotlivých úseků komunikací (zejména ŘSD vs. kraj). Věcně ani časově však tyto kroky nelze přesně určit, a tak je nutné v rámci aplikace hlavních zásad pro tvorbu veřejných prostranství vč. DI zjednodušit rozdělení komunikací primárně na komunikace sběrné a obslužné. Tím vzniknou jasně definované a ohraničené oblasti s nutnou ochranou rezidentního života v jednotlivých částech osadních výborů, které tím mají svá specifika daná nejen typem a strukturou zástavby, avšak i vlastním typem provozů: tranzitní vs. místní + místně tranzitní (sousedé projíždí v rámci lokality kolem svých sousedů).

V rámci zastavěné oblasti mají být sběrné komunikace řešeny jako intravilánového typu, to znamená, že nesmí ignorovat potřeby oblastí, kterými komunikace prochází, jako jsou například podélné i příčné pěší a cyklistické vazby, křížení atp.

Prvky **rychlostní komunikace** se mohou objevit pouze v kontextu západního obchvatu či propojení k dálnici na Prahu, avšak již mimo intravilán. Zde je samozřejmě sledován kontext napojení a všech křížení (vč. mimoúrovňových), které je nezbytné nepodcenit.

Sběrné komunikace (vyjma obchvatů) na území intravilánu města Jablonce n. N. chápeme výlučně:

- jako budoucí městské třídy s aplikovanou modrozelenou infrastrukturou,
- s maximální povolenou rychlostí 50 km/h,
- s bezpečnou infrastrukturou pro bezmotorovou dopravu,

jejichž síť je tvořena:

- **Průjezdními úseky silnic I., II., a III. třídy,**
- **Místními sběrnými komunikacemi I. třídy,**
- **Místními sběrnými komunikacemi II. třídy.** (s provozem autobusů VD).

Součástí mohou být i přidružené kom. IV. třídy v podobě chodníků, stezek a pásů pro cyklisty, ty však nejsou ve schéma významu komunikací samostatně zobrazovány. Výhledově je však vhodné tyto odlišovat ve správcovském systému GIS, a to nejen kvůli přehledu o infrastruktuře.

Obslužné komunikace navrhujeme postupně zklidňovat formou zavádění různých typů zón, a to v závislosti na charakteru zástavby, převládajících funkcích a pro danou oblast vždy adekvátní akceptovatelnou dopravní zátěží. Od úpravy dopravních režimů v ulicích s převahou bydlení očekáváme zvýšení bezpečnosti a uživatelského komfortu pro pěší, stejně tak zvýšení prostupnosti města pro cyklistickou dopravu při relativně nízkých nákladech na nutné úpravy infrastruktury.

Za součást této skupiny komunikací považujeme:

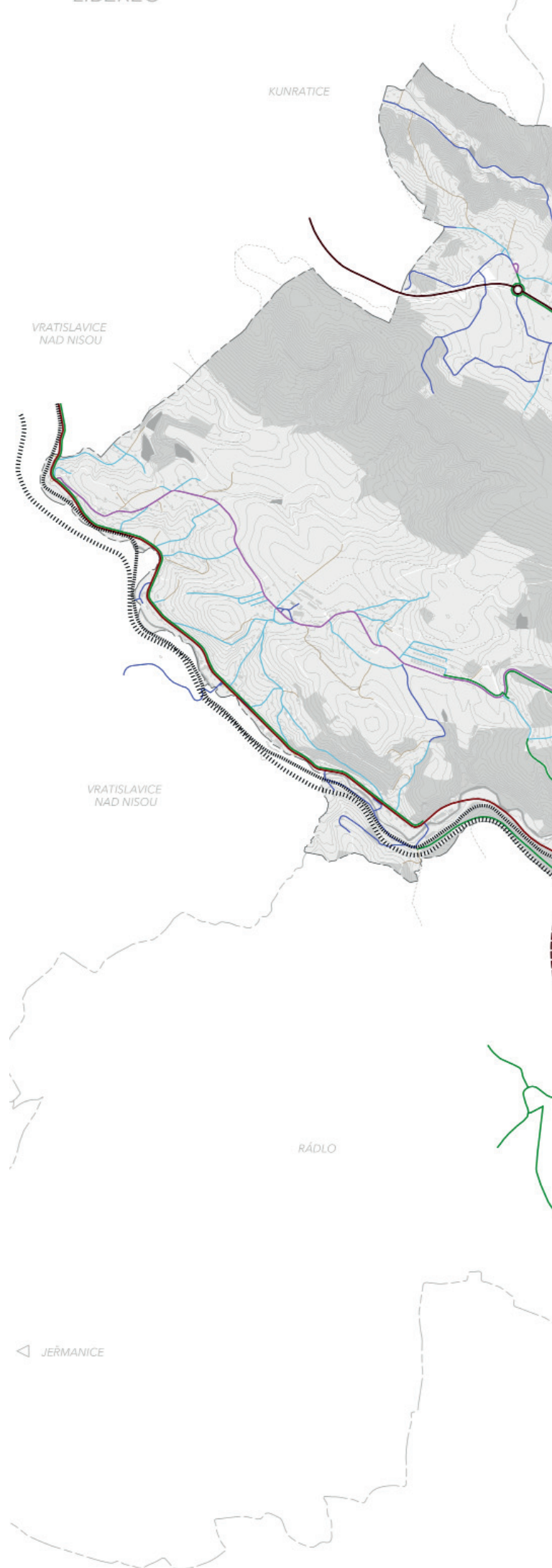
- **místní obslužné komunikace III. třídy**
- **místní obslužné komunikace IV. třídy a komunikace pro cyklisty**
- **účelové komunikace s omezeným nebo vyloučeným motorovým provozem**

Význam a režim komunikací v řešeném území

1 : 27 500

LEGENDA

BARVA	KATEGORIE	FUNKČNÍ SKUP.	DOPRAVNÍ REŽIM	DOV. RYCHLOST	SPRÁVCE
	S I.	sběrná	—	50-90	RSD
	S II.	sběrná	—	50-90	LBK
	S III.	sběrná	—	50-90	LBK
	MS I.	sběrná	—	50	JN
	MS II.	sběrná	s provozem BUS	30	JN
	MO II.	obslužná	zóna 30	30	JN
	MO II.	obslužná	cyklistická zóna	30	JN
	MO IV.	obslužná	obytná zóna	20	JN
	MO IV.	obslužná	sdílená zóna	30	JN
	MO IV.	obslužná	pěší zóna	20	JN
	MO IV.	obslužná	stezka pro chodce a cyklisty	—	JN
	MO IV.	obslužná	chodník	—	JN
	U (P, L)	účelová	příjezd, lesní, polní, parking	—	—
	O	ostatní	centrální síť - cesta / přelůžka	—	—
	KŽ	trať	provoz vlaků	—	SŽ
	KT	trať	provoz tramvají	—	DPML





5.4.3/ KONCEPCE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY

5.4.3.1/ Hierarchie cyklistických koridorů / tras

Hierarchie průjezdů cyklistů v území je členěna podle významu zejména ve smyslu nástroje pro prioritizaci investic do cyklistické infrastruktury z hlediska významů vzájemného propojení všech částí města. Páteřní a hlavní trasy zahrnují stěžejní cyklistické přepravní tahy, které jsou z hlediska podpory mikromobility klíčové, ale také nejdůležitější turistické trasy propojující Jablonec n. N. s okolními obcemi a méně či více významnými turistickými cíli. Z ulic v režimu s rychlostí ≤ 30 km/h jsou v rámci navržené hierarchie posunuty na úroveň hlavních tras ty, které budou v navržené dopravní síti významnější a mají proto být při postupném naplňování koncepce do programu zklidňování zařazeny s vyšší prioritou.

Koncepce cyklotras a konkrétních opatření **hledí až za horizont postupné realizace západního obchvatu**, a tedy počítá se snížením dopravního i reálného provozního významu současného průtahů I/14 (5. května – Podhorská, Budovatelů–Liberecká a I/65 (Turnovská – Nová Pražská).

NADREGIONÁLNÍ TRASY jsou ponechány pouze jako CT č. 20: údolím Lužické Nisy a Hřebenovka přes Vrkoslavice, neboť jsou takto definovány i v nadřazených krajských koncepcích a dávají smysl z hlediska nadregionálního významu. Obě trasy jsou současně z pohledu Jablonce n/N i trasami páteřními.

Smyslem **PÁTEŘNÍCH TRAS** je vzájemné propojení jednotlivých území Jablonce a okolí a napojit tak celé území i na nadregionální trasy, resp. z části (kde je to vhodné či nezbytné) vytvořit rekreační nadregionální trasu i městskou alternativu (např. Liberecká – Budovatelů). Tyto trasy se nevyhýbají sběrným komunikacím (Palackého, Podhorská, Nová Pražská, Budovatelů, U Přehrady atp.), neboť jízda na kole je doprava obdobná jako jízda motorovým vozidlem a v území jsou přirozeně poptávány primárně přímé stopy. Vzhledem k prioritám v řešení dopravní infrastruktury a současně

s limity různého typu (státní správy, finančními, prostorovými, majetkoprávními atd.) lze předpokládat, že páteřní trasy budou řešeny ve znázorněném rozsahu až jako poslední. Z tohoto důvodu je zde síť hlavních a místních tras, které ve výsledku tvoří paralelní – dočasnou páteřní síť plošného vzájemného propojení všech lokalit Jablonce nad Nisou.

HLAVNÍ TRASY plní roli přirozených sběrných propojovací úseků na úrovni uvnitř čtvrtí a lokalit.

Smyslem vymezení **MÍSTNÍCH TRAS** je doplnění sítě průjezdů na kole územím tak, aby byla zajištěna primární obsluha všech lokalit v principu města krátkých vzdáleností. Současně se jedná o další síť cest a propojek i v okolní krajině, které však svým významem plní funkci přehledu pro správce o komunikacích, ve kterých je nutné počítat s provozem jízdních kol (provoz, údržba, povrch, prvky bezpečnosti).

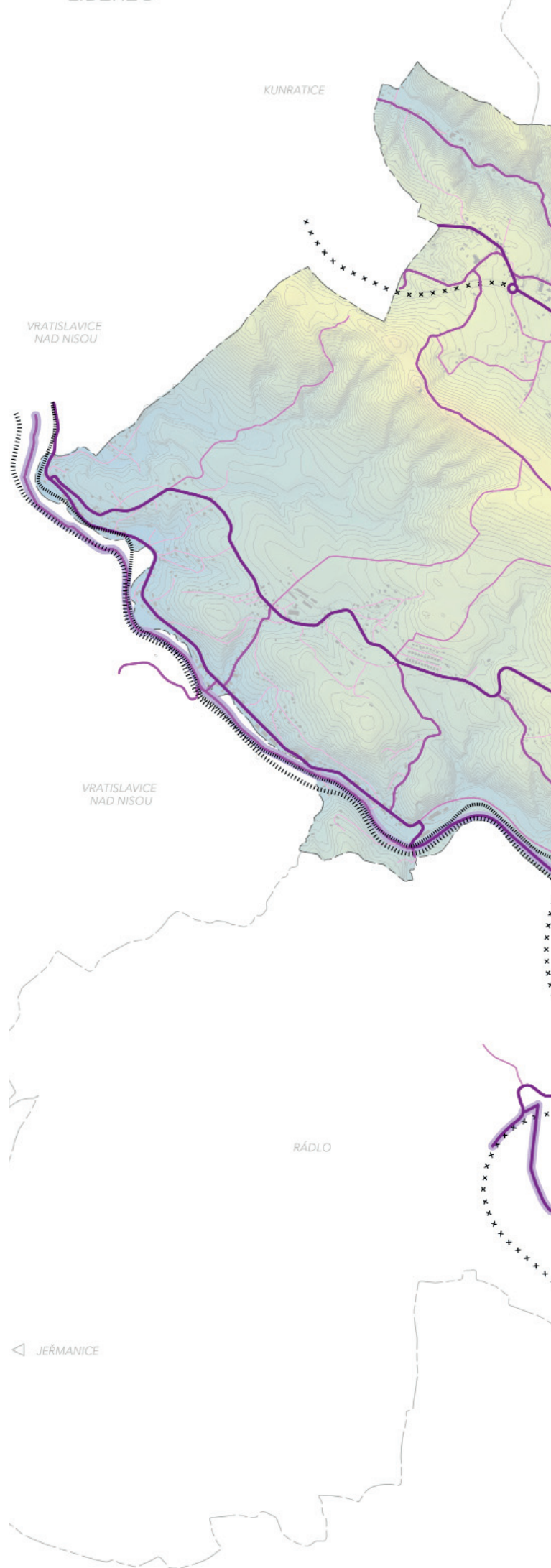
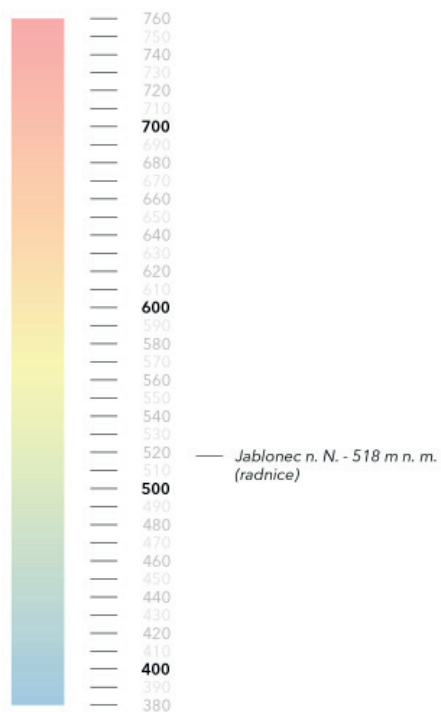
OSTATNÍ CYKLISTICKÁ SÍŤ je tvořena v podstatě veškerými zbývajících ostatními komunikacemi, po kterých se mohou také pohybovat cyklisté, resp. slouží k obsluze území také prostřednictvím jízdního kola, neboť i tato infrastruktura má odpovídat alespoň základním potřebám jejich provozu (vč. účelových komunikací) = bezpečně sjízdný povrch = nikoliv neuhrazený štěrk či zaježděná stavební suť, absence poruch stavebního stavu komunikace, uliční vpusti s mřížemi natočenými kolmo na směr jízdy atd.

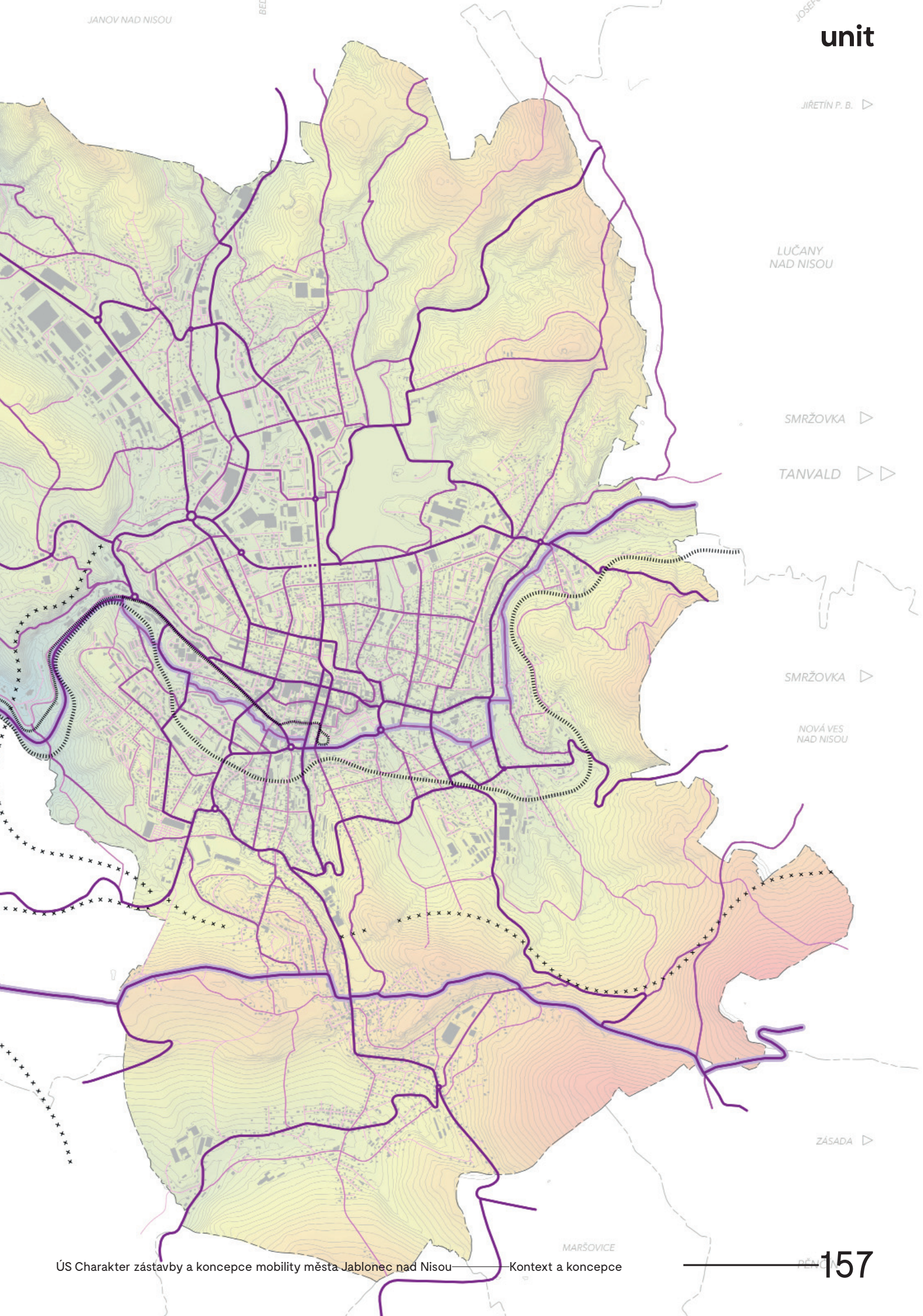
Hierarchie cyklistických tras v řešeném území

1 : 27 500

LEGENDA

	NADREGIONÁLNÍ CYKLISTICKÉ TRASY
	PÁTEŘNÍ CYKLISTICKÉ TRASY
	HLAVNÍ CYKLISTICKÉ TRASY
	MÍSTNÍ CYKLISTICKÉ TRASY
	OSTATNÍ CYKLISTICKÁ SÍŤ
	ZÁKAZ VJEZDU CYKLISTŮM
	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
	TRAMVAJOVÁ TRATĚ
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBCÍ





5.4.3.2/ Koncepce směrového značení cyklotras

Historicky obecně docházelo k zaměňování turistického využití jízdního kola s využitím dopravním a veškeré značení i infrastruktura byla řešena zpravidla se závleky z přímého směru a s preferencí 100 % bezpečnosti na úkor dopravní smysluplnosti.

Směrové značení turistických cyklotras (žluté směrové orientační IS19-21) má smysl řešit v rámci systému KČT (jedno až čtyřciferná čísla) v případě, že přirozená trasa jízdy územím není zřejmá, přímá a rozpoznatelná z jiného obecného dopravního značení (místních a vzdálených cílů). Zpravidla se jedná o vyznačení doporučeného průjezdu územím v určité linii (cykloturistické, rekreační), která by se měla do značné míry vyhýbat intenzivnímu či nebezpečnému kontaktu s automobilovou dopravou. V případě cykloturistiky, rekreace a oddechu bude tento typ značení ponechán. Městské trasy však díky znalosti území není nutné podrobně směrově značit, jako se tomu děje u turistických tras, kde se předpokládá neznalost území. Z tohoto důvodu nepůjde o značení celých průjezdů, ale pouze v uzlových bodech a tam, kde nebude patrný směr vyplývat z dopravního prostředí přirozeně.

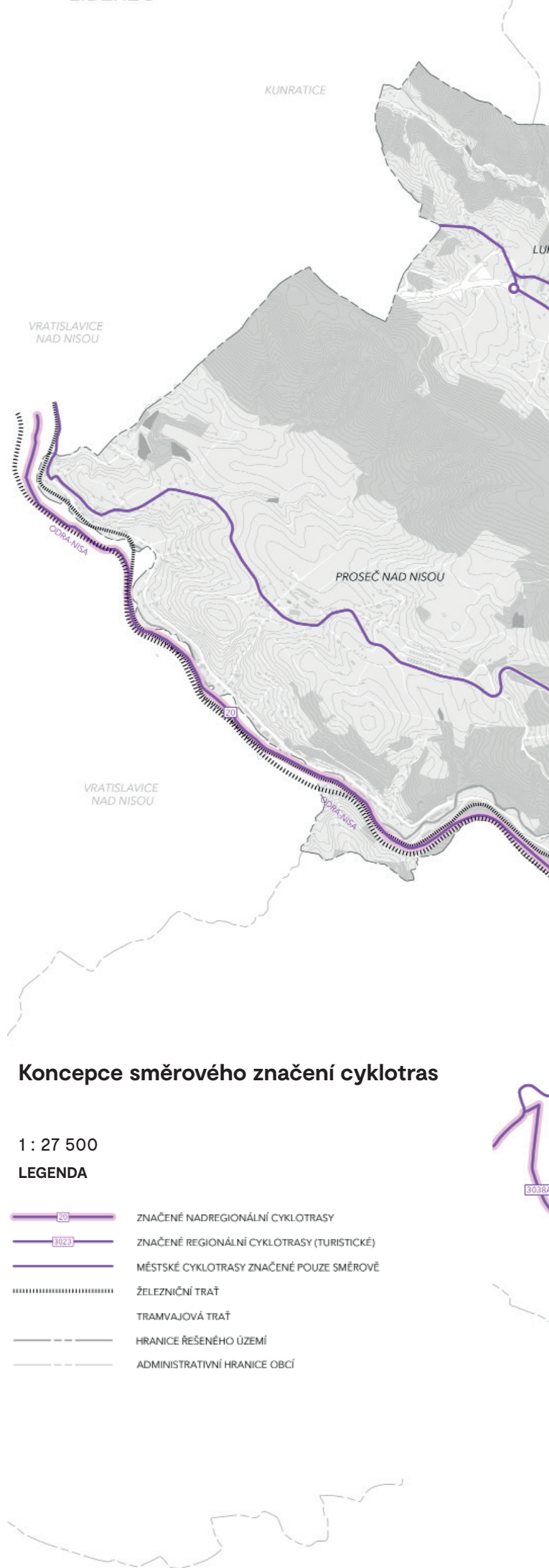
Je zřejmé, že systém bude vznikat postupně.

Současné a ponechávané trasy s nutností víceméně drobných revizí:

- Nadregionální 20: Odra-Nisa
- regionální 3023, 3037, 3038, příp. dalších cykloturistických, a to v kontextu propojení s okolím)

Nově označené trasy:

- vybrané páteční a hlavní trasy, které vzájemně propojují všechny osadní výbory významnými městskými osami a současně propojují město s krajinou s významnými směry a cíli.





5.4.3.3/ Koncepce liniové cyklistické infrastruktury

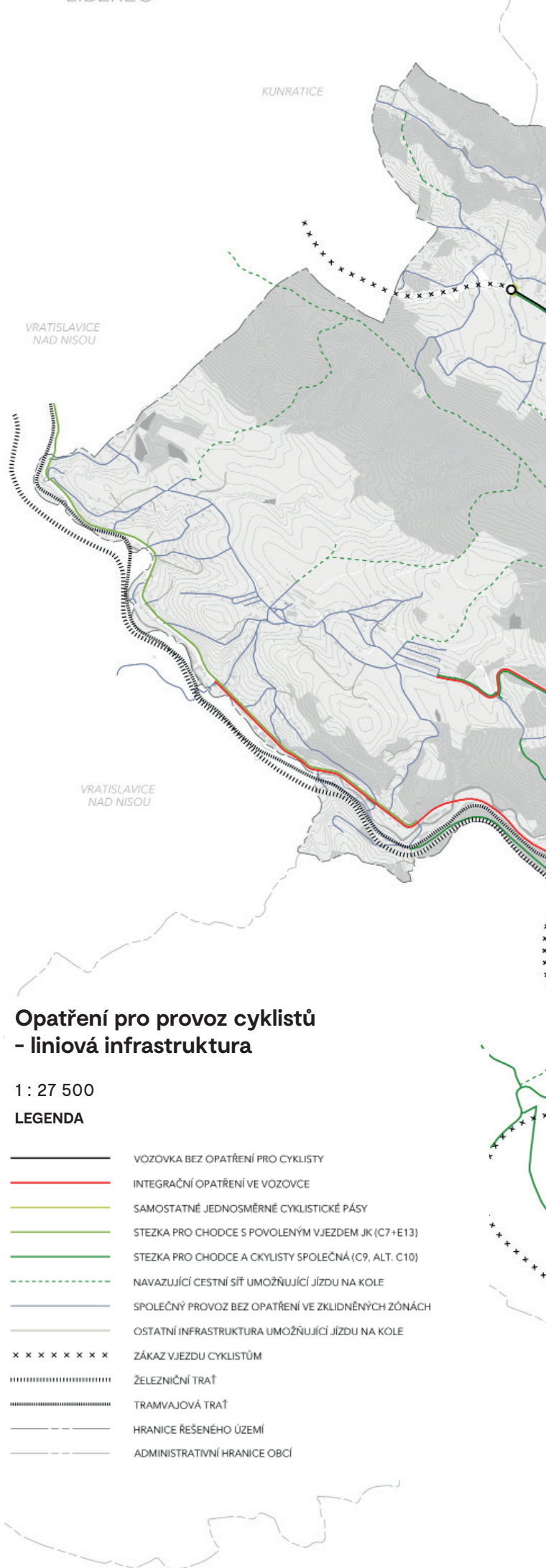
Koncepce klade vyšší důraz na podporu mikromobility v kontextu ostatních udržitelných druhů dopravy a kolo je chápáno v kontextu města především jako dopravní prostředek. Z tohoto důvodu je nutné soustředit pozornost na návrh nové bezpečné infrastruktury v rámci hlavních dopravních tahů, které jsou z hlediska obsluhy města i vůči převýšení terénu vedeny neefektivněji. Z pohledu infrastruktury pro AD se bude jednat o vyšší míru konsenzu.

Mimo sběrné komunikace v částech města s převahou bydlení je nutné vsadit na zklidňování formou zavádění zón se sníženou rychlostí provozu (zóny 30, obytné zóny, sdílené zóny, pěší zóny). Rozumět je rovněž nutné specifickým potřebám cykloturistiky a navrhnout bezpečnou infrastrukturu v místech očekávané dopravní zátěže paralelně s ostatní infrastrukturou, je také nutné najít další „nová“ zajímavá spojení v krajině s potenciálem obohatit síť o ryze přírodní stezky (např. napojení na Hřebenovku novou stezkou JV směrem).

Klíčové je zajištění bezpečných křížení s automobilovým provozem.



Oddělené řešení cyklistů od ostatního provozu podél sběrné komunikace – jednosměrné pásy pro cyklisty v ul. 5. května se osvědčují, a tak je koncepce navrhuje i v rámci dalších sběrných komunikací, ve kterých je na toto řešení reálný prostor





Liniová cyklo-infrastruktura - chráněné stezky a zklidněné zóny

1 : 27 500

LEGENDA

	SAMOSTATNÉ JEDNOSMĚRNÉ CYKLISTICKÉ PÁSY
	STEZKA PRO CHODCE S PÓVOLENÝM VJEZDEM JK (C7+E13)
	STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY SPOLEČNÁ (C9, ALT. C10)
	NAVAZUJÍCÍ CESTNÍ SÍŤ UMOŽŇUJÍCÍ JÍZDU NA KOLE
	SPOLEČNÝ PROVOZ BEZ OPATŘENÍ VE ZKLIDNĚNÝCH ZÓNÁCH
	ZÁKAZ VJEZDU CYKLISTŮM
	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
	TRAMVAJOVÁ TRATĚ
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBCÍ

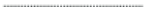




Liniová cyklo-infrastruktura - integrační opatření ve vozovce

1 : 27 500

LEGENDA

	INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ VE VOZOVCE
	VOZOVKA BEZ OPATŘENÍ PRO CYKLISTY
	ZÁKAZ VJEZDU CYKLISTŮM
	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
	TRAMVAJOVÁ TRATĚ
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBCÍ





JIŘETÍN P. B. ▷

LUČANY
NAD NISOU

SMRŽOVKA ▷

TANVALD ▷ ▷

SMRŽOVKA ▷

NOVÁ VES
NAD NISOU

ZÁSADA ▷

MARŠOVICE

5.4.3.4/ Koncepce bodové cyklistické infrastruktury

Nedílnou součástí infrastruktury pro jízdu na kole musí být také zázemí pro jízdní kola – stojany, přístřešky, boxy, externí a interní kolárny, dobíjecí stanice. Klíčové je rozmístění těchto prvků v místech, kde lze očekávat vyšší potřebu parkování a nabídnout odložení a uzamčení kol tak, aby kapacita opatření odpovídala předpokládanému vytížení a forma potřebné délce parkování kola. **Obecně platí, že možností bezpečného odložení kol se jejich využití jako dopravního prostředku logicky zvyšuje.**

Z hlediska udržitelné mobility a principů multimodality jsou nejdůležitější uzlové body VD – místa přestupu na vlak, autobus, tramvaj. Důležité je samozřejmě také pokrytí významných městských cílů – úřady, obchody, sportoviště, rekreační areály, ale i parky a dětská hřiště.

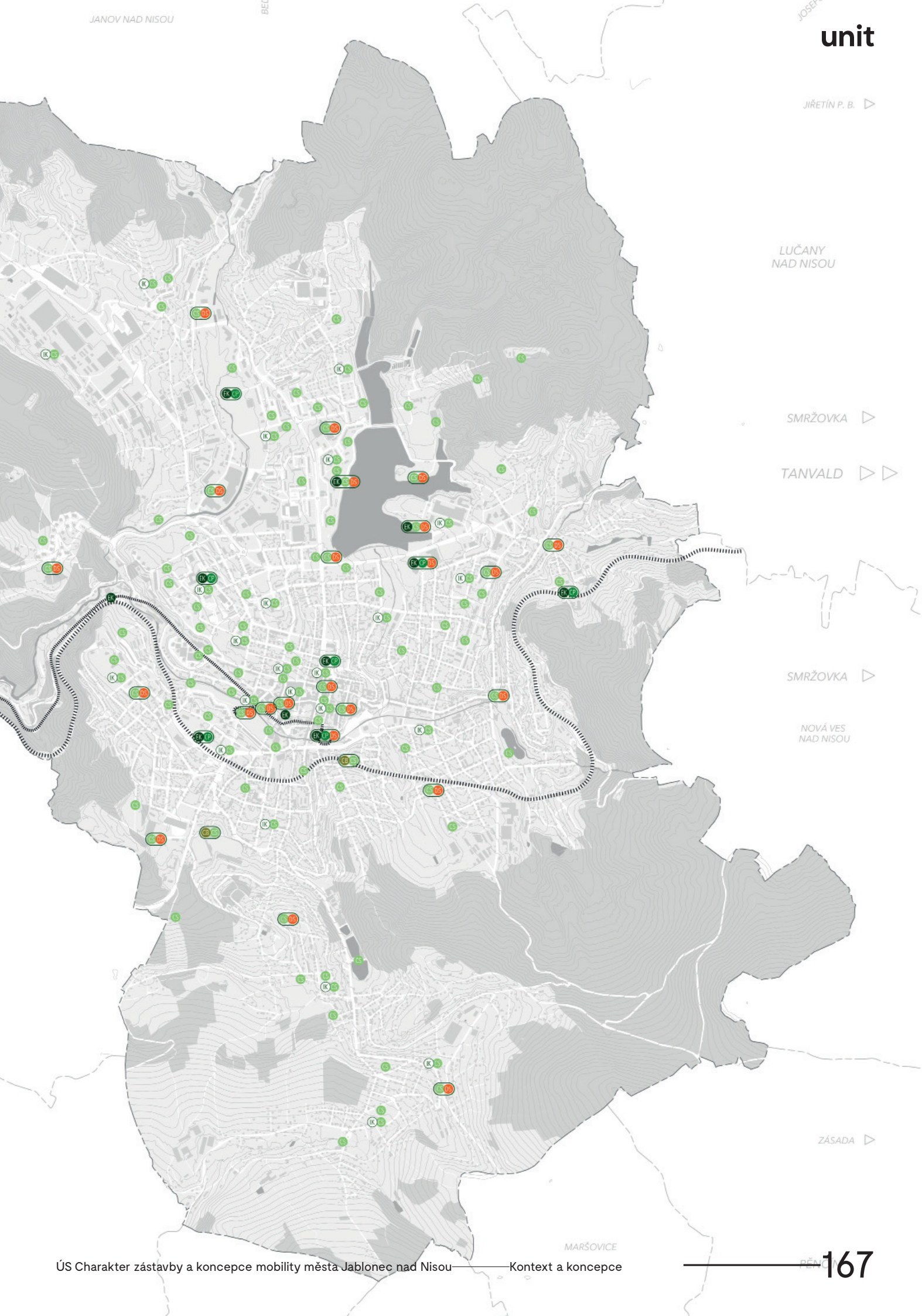
Bodová cyklo-infrastruktura – parkování kol

1 : 27 500

LEGENDA

	INTERNÍ KOLÁRNY
	EXTERNÍ KOLÁRNY
	CYKLO-BOXY
	CYKLO-PŘÍSTŘEŠKY
	CYKLO-STOJANY
	DOBÍJECÍ STANICE
	INTEGROVANÁ OPATŘENÍ
	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
	TRAMVAJOVÁ TRATĚ
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBCÍ





5.4.3.5/ Stanoviště sdílených kol

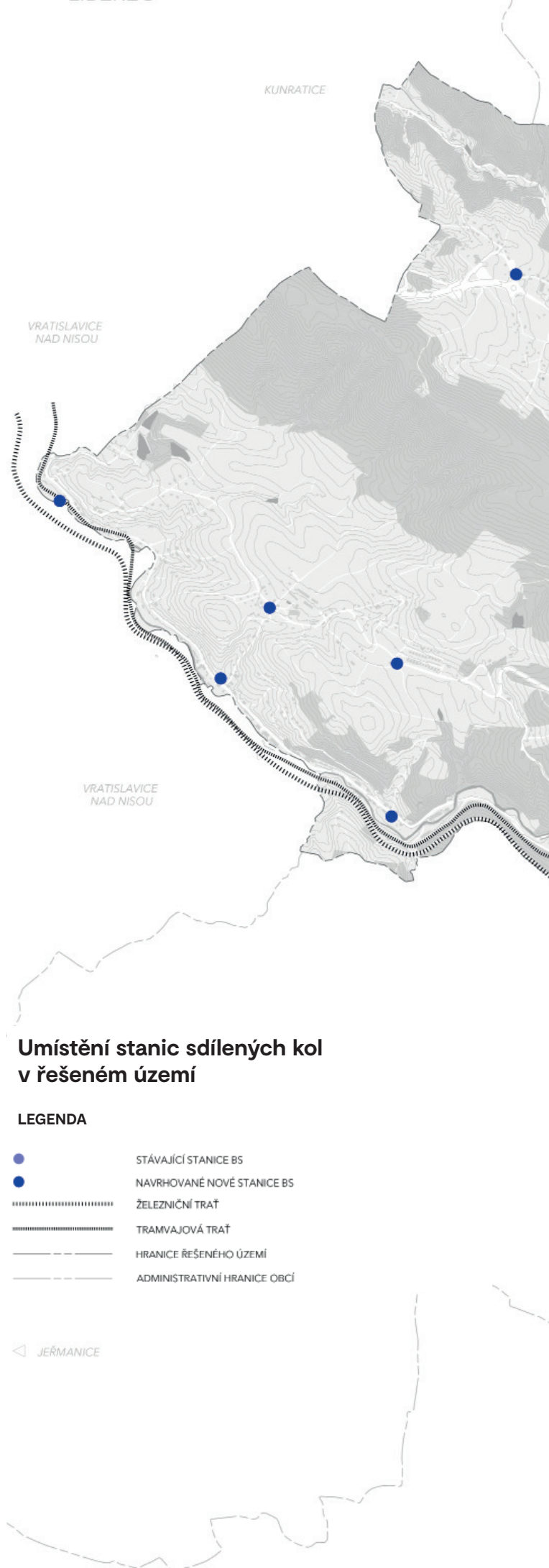
Systémy sdílení kol (a jiných nemotorových dopravních prostředků), jsou důležitou složkou dopravního mixu moderních měst kladoucí důraz na udržitelnou mobilitu. S ohledem na uvedené je užitečné uvažovat o sdíleném kole jako o sekundárním dopravním prostředku pro krátké vzdálenosti doplňujícím systém veřejné dopravy či v okrajových částech i automobilové dopravy. Stanice nutno umisťovat strategicky v bezprostřední návaznosti na uzlové nebo dopravně významné body veřejné dopravy, parkoviště, všechna subcentra, spádové instituce, nákupní centra, velká sportoviště i významné turistické cíle. Stanoviště se mají objevit taktéž v nástupních bodech do krajiny.

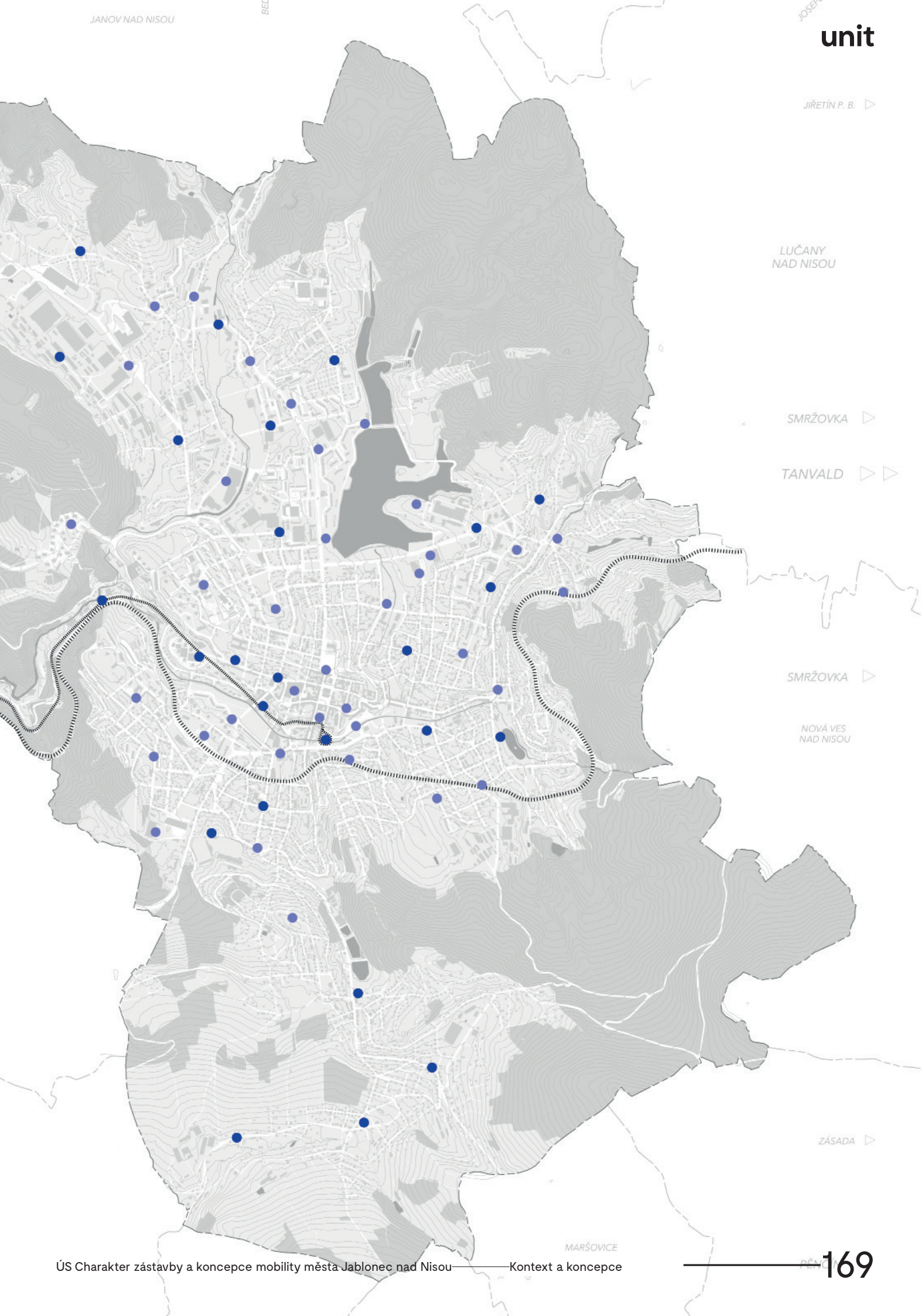
Návrh uvažuje s rozšířením / zahuštěním stanic a jejich doplněním o flotilu elektrokol, díky nimž se bude možné dostat i přes centrum města a lépe zdolat i sklonitější trasy. Současně elektroflotila přináší vyšší konkurenceschopnost při jízdě po sběrných komunikacích, kde je nezbytným prvkem srovnatelnější rychlost jízdy s motorovými vozidly (obdobně proběhlo rozšíření v kopcovitých městech, např. Třebíč).

Nová stanoviště současně reagují na směry slabšího pokrytí MHD. Podrobně nutno rozpracovat samostatným dokumentem.



Oddělené řešení cyklistů od ostatního provozu podél sběrné komunikace – jednosměrné pásy pro cyklisty v ul. 5. května se osvědčují, a tak je koncepce navrhuje i v rámci dalších sběrných komunikací, ve kterých je na toto řešení reálný prostor





5.4.3.6/ Dobíjecí infrastruktura pro elektrokola

Součástí elektro mobility musí být i místa pro dobíjení nejen elektroaut, ale i elektrokol. Místa dobíjecí infrastruktury by měla postupně vznikat jak v cílových místech rekreace (např. pláž Mšeno atp.), tak v rámci nákupních center, subcenter, atp). Podrobně nutno rozpracovat samostatným dokumentem.

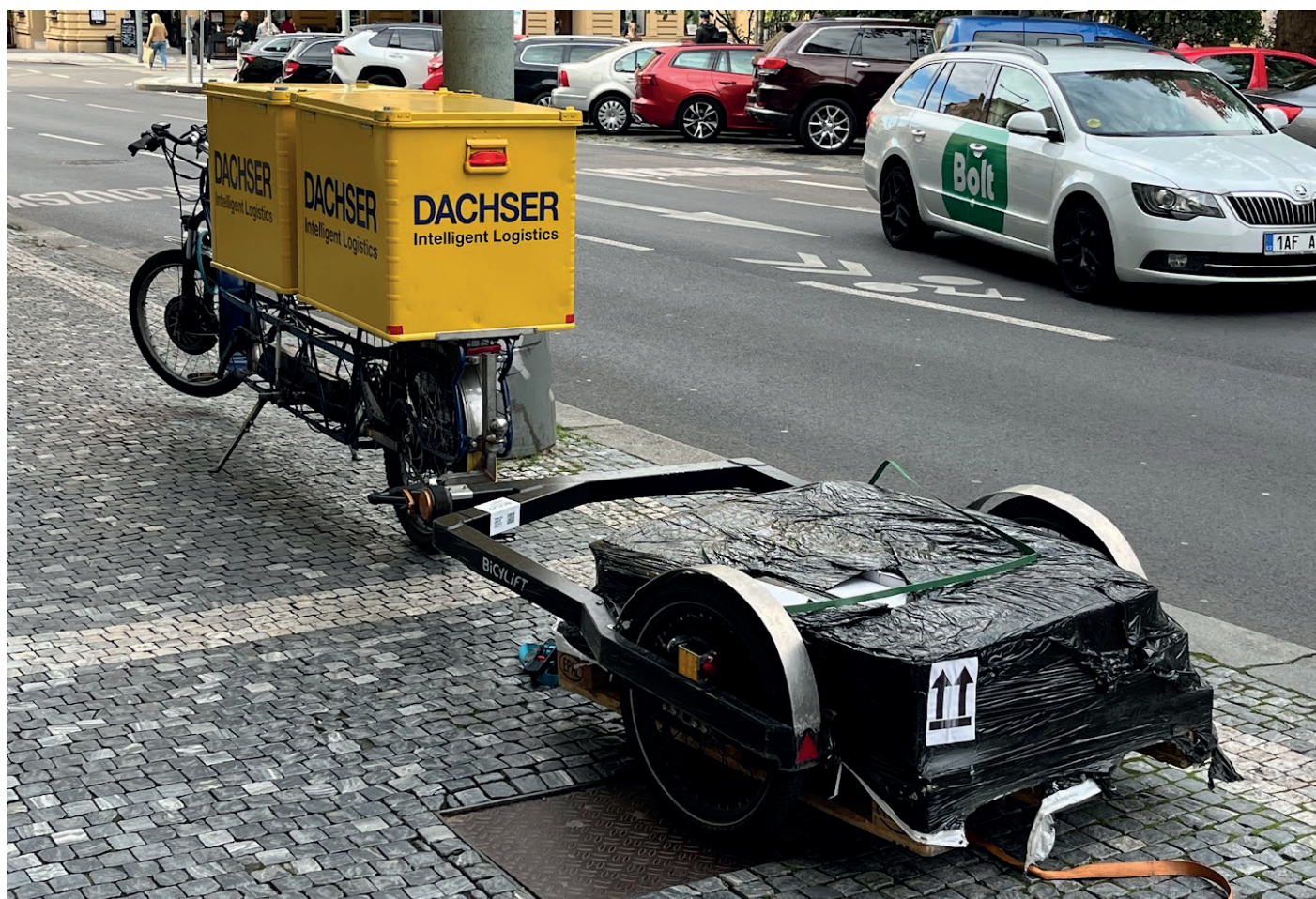
Grafické zobrazení: P+ jízdní kolo se zástrčkou.

5.4.3.7/ Nízkoemisní zásobování a citylogistika (cargo kola + cyklo depo)

Pro účely výhledového depa pro dovážkové služby je nutné hledat strategicky umístěné depo – citylogistické cyrgobike centrum, tj. prostor s kapacitami pro

zajištění větších dodávek s možností překládání na cargokola, a to i s paletovými přípojnými vozíky. Cílem podpory ze strany města je podpora tohoto typu nákladní vnitroměstské nízkoemisní přepravy zboží.

Rádus dojezdu pro elektro cargo kola může dosahovat nejen na centrum, ale i do celého města. Elektro pohon pomáhá překonávat jablonecký reliéf, okamžité rychlosti jízdy, ale zejména pak výsledná cestovní rychlost budou často srovnatelné s motorovými vozidly a mohou zdárně konkurovat běžným rozvážkovým službám. Paletový přípojný vozík dokonce nabízí vyšší konkurenceschopnost co do velikosti nákladu oproti osobnímu vozidlu. Tato kola mohou obsluhovat nejen centrální území ve zklidněných zónách, ale i méně dostupná místa s horším zajištěním větších vozidel pro potřebný paletový převoz nákladu.



Ukázka cargokola s paletovým přípojným vozíkem (Praha 2)

5.4.4. INFRASTRUKTURA PRO CHODCE

V rámci analýz byla identifikována řada kolizních míst a bariér, které se významnou měrou podílí na nižší konkurenceschopnosti pěší dopravy mezi jednotlivými čtvrtěmi a lokalitami, zejména pak v místech křížení se sběrnými komunikacemi. Takřka vždy je nutné paralelně zvážit též řešení pro zajištění provozu cyklistů, a to v kontextu současného stavu i výhledu. Konkrétní místa a úseky nezbytných úprav byla označena rámcově, podrobné zadání a jeho přesný rozsah (místo či úsek řešit samostatně anebo společně jako soubor úprav) bude následně nutné zpřesnit v kontextu logických dalších úprav v území, aby výsledné řešení dávalo uživatelský smysl a bylo v maximální možné míře kontinuální. Místům a úsekům není v rámci koncepce přiřazena hierarchie (koncepce neplní roli akčního plánu přípravy), avšak ta přirozeně sama o sobě vyplývá z významů komunikací (nap. průtah silnice I. třídy atp.) a současně z kontextu připravovaných dalších staveb v území či celých rekonstrukcí uličních profilů či lokalit. Jednotlivé úpravy jsou souborem podnětů, které není nezbytné řešit samostatně, avšak jejich integrace do rozsáhlejších nadřazených akcí je samozřejmě příhodná.

Lokální závady a absence infrastruktury (např. v podobě chybějících chodníků v rámci lokality koncových uličních úseků mezi bytovými domy) zde již nejsou konkrétně uvedeny. Vychází z přirozené potřeby a uspořádání každého místa. Koncepce není regulačním plánem, a tak se v tomto omezuje pouze na aktuálně vybrané klíčové úseky a místa.

Obecně lze úpravy v okolí významných městských liniových staveb (které pro pěší a cyklistickou dopravu zpravidla vytváří nejen potenciál pro přesun / pohyb / dopravu, ale z hlediska provozu a bezpečnosti i bariéry) definovat takto:

- **BODOVÉ ÚPRAVY** (místa a lokality) – zlepšení prostupnosti a kontinuity pohybu, bezpečnosti v křížení, komfortu, eliminace územní bariéry (jedná se o celistvá řešení, nikoliv ve smyslu přístupnosti formou pouhého snížení obrubníku), zajištění bezbariérovosti

- **LINIOVÉ ÚPRAVY** – chodníky, stezky pro chodce a cyklisty, kdy nyní úplně chybí či jsou nespojitě
- **PLOŠNÉ ÚPRAVY** – sjednocení provozního řešení ve zklidněné zóně (centrum, sídlištní komunikace bez jasného dopravního režimu s absencí chodníků atp.), náměstí (např. Anenské)

Doplnění infrastruktury pro pěší a pro společný provoz s cyklisty

1 : 27 500

LEGENDA

	ODKAZ NA SOUPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ
	PĚŠÍ ZÓNA NAVRHOVANÁ
	CHODNÍK NAVRHOVANÝ
	STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY C7+E13 NAVRHOVANÁ
	STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY C9-C10 NAVRHOVANÁ
	CESTNÍ SÍŤ UMOŽŇUJÍCÍ JÍZDU NA KOLE - PŘEDPOKLAD
	CESTNÍ SÍŤ - CESTA / PĚŠINA
	ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ
	TRAMVAJOVÁ TRÁŤ
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	ADMINISTRATIVNÍ HRANICE OBCÍ



LEGENDA K TABULCE OPATŘENÍ

<i>kategorie navrhovaných opatření pro zajištění pěšího pohybu</i>		
<i>název</i>	<i>popis</i>	<i>ozn.</i>
křížení	zajištění bezpečného a bezbariérového přecházení významných komunikací (významnějších bariér)	A
veřejná prostranství, předprostory (školy), plácky	úpravy veřejného prostranství vč. řešení pro pěší pohyb a pobyt	B
přístup na zastávky VD	zajištění přístupu na zastávky veřejné dopravy	C
nepropojený chodník	zajištění doplnění propojení nesouvislých úseků chodníků podél významnějších komunikací	D
stezka pro chodce a cyklisty	zajištění společného řešení s cyklisty	E
opatření v celé oblasti	opatření v kontextu charakteru prostranství a souč. nového dopravního režimu a tomu odpovídajícímu opatření pro chodce	F

Vytváření propojení pro pěší dopravu (ND5 - cíl 2.2.2. dle PUMM)

ozn. č.	název	kategorie	problém	návrhované opatření	typ opatření
1	Budovatelů x Poštovní - úprava SSZ	křížení	SSZ-krátké volno úpro chodce	prodloužení signálu VOLNO pro chodce	telematika
2	Budovatelů	nepropojený chodník	chybí průchod	loubí	stavební
3	Budovatelů x U Nisy - přechod	křížení	místo pro přecházení není dostatečné	přechod pro chodce	nestavební DZ
4	U Zeleného stromu - chodník	nepropojený chodník	chybí chodník	nový chodník na Anenské nám.	stavební
5	U zeleného stromu / Fügnerova - prostup územím	stezka pro chodce a cyklisty	chybí průchod územím podél Nisy	podélná pěší lávka nad říčkou	stavební
6	5.května / U zeleného stromu - prostup územím	stezka pro chodce a cyklisty	chybí průchod územím podél Nisy	podélná pěší lávka nad říčkou	stavební
7	U Balvanu - chodník	nepropojený chodník	špatný povrch a absence přecházení k přechodu přes Budovatelů podél TT	rekonstrukce chodníku	stavební
8	Jehlářská x Poštovní přecházení	křížení	absence zajištění bezpečného přecházení v celé křižovatce	roziřování nároží, zajištění přecházení, ideálně však řešit celou křižovatku vč. nástupu do pěší zóny	stavební
9	Polní / U Nisy - schodiště a chodník	nepropojený chodník	chybí bezpečné propojení	rekonstrukce významné pěší propojky v území	stavební

ozn. č.	název	kategorie	problém	návrhované opatření	typ opatření
10	Liberecká x Tovární - OK	křížení	chybí pěší vazby v okolí celé OK	doplnění přecházení a chodníků v kontextu infrastruktury pro cyklisty	stavební
11	Plynární - Brandl - přechod - přejezd	křížení	absence bezpečnostních prvků i chodníku	signalizované přechody přes železnici a TT, doplnění chodníků + VO	telematika + stavební řešení
12	Plynární - chodník	nepropojený chodník	chodci ve vozovce	nový koridor či chodník mezi Žižkovým vrchem a Brandlem	stavební / organizační
13	Široká	přístup na zastávky VD	chybí - přechod, chybí vyčkávací prostor zastávky - chodci ve vozovce	vyčkávací prostor zastávky, přechod pro chodce, př. nový koridor či chodník	stavební / organizační
14	Harrachovská	nepropojený chodník	chodník mezi křižovatkami veden pouze při jedné straně komunikace	nový chodník od OK po křižovatku s ul. Na Roli	stavební
15	Rýnovická x Větrná	křížení	absence přechodů a nenavazující chodník v nároží	nový chodník v nároží ul. Větrná až po křížení s ul. Průmyslová, nové přechody ve všech ramenech křižovatky	stavební / organizační
16	Plackého x E. Floriánové	křížení	absence přechodu v ul. Palackého	nový přechod v blízkosti budovy MP	nestavební DZ
17	Mostecká x Podhorská	křížení	absence přechodu v jižním rameni křižovatky	nový přechod v ul. Mostecká	nestavební DZ
18	Nám. B. Němcové	veřejná prostranství, předprostory, pláčky	narušená pěší vazba - přechod hluboko v ul. Novoveská, druhý přechod v ul. Husova	nové koncepční řešení celého prostoru - architektonická studie	stavební
19	Podhorská x Jitřní	křížení	absence přechodu navazujícího na ul. Jitřní, chybí přechody v meziúsecích	nový přechod v ul. Podhorská v blízkosti křížení s Jitřní, doplnění přechodů v meziúsecích	nestavební DZ
20	Podhorská	nepropojený chodník	absence pěšího napojení hlavních vstupů budov	nový koridor či chodník	stavební / organizační
21	Jablonec n. N. centrum - vlaková zastávka	přístup na zastávky VD	chybí bezbariérové napojení na centrum a budoucí terminál MD	nová pěší lávka, alternativně výtah v budově (méně vhodné)	stavební
22	Kokonínská - žel. přejezd	křížení	diskonfortní přechod přes železniční trať	rekonstrukce přechodu	stavební
23	Na Hutích	přístup na zastávky VD	improvizovaná zastávka autobusu Miliřová bez vyčkávacího prostoru a navazujících opatření pro chodce, zanedbaný přístup k vlakové zastávce	nový vyčkávací prostor zastávky, nový přechod pro chodce, revize řešení přístupu k vlakové zastávce Jablonec n. N. (zvážit instalaci osvětlení)	stavební / organizační

ozn. č.	název	kategorie	problém	návrhované opatření	typ opatření
24	Novoveská - Nová Ves n. N žel. Zastávka	přístup na zastávky VD	absence navazujících opatření pro pěší, "divoké" zastávky autobusu	nový koridor či chodník, případně krajinná propojka	stavební / organizační
25	Nová Pražská x U Balvanu	křížení	přechod příliš vzdálený od křižovatky - narušená pěší vazba	nové koncepční řešení zahrnující předprostor Gymnázia - architektonická studie	stavební / organizační
26	Nová Pražská x Nákladní	křížení	absence přechodu pro chodce v ulici Nákladní	nový přechod pro chodce, revize řešení křižovatky	stavební / organizační
27	Jablonec n. N. - vlaková stanice	přístup na zastávky VD	přístup k nádraží pouze ze severu ulici Nádražní - obcházení, chodci v kolejišti	přechod přes koleje (alt. podchod) napojený v ulici Nákladní, lávka podél jižní fasády Gymnázia, stezka pro chodce a cyklisty napojená za přejezdem v ul. Vodní	stavební
28	Nová Pražská x Turnovská	přístup na zastávky VD	absence přechodu v blízkosti zastávky autobusu Turnovská	nový přechod navazující na rampu vedenou z ulice Pražská, alt. pěšinu v ul. Květinová	stavební / organizační
29	Turnovská x U Balvanu	křížení	absence přechodů pro chodce	nové přechody v křížení ul. U Balvanu a Turnovská	nestavební DZ
30	Turnovská x Vrkoslavická	křížení	absence přechodů pro chodce	nové přechody v křížení ul. Turnovská a Vrkoslavická	nestavební DZ
31	Pražská x Dlouhá	křížení	absence přechodů pro chodce - přístup k zastávce Pod pivovarem	nové přechody v křížení ul. Pražská a Dlouhá	nestavební DZ
32	Pražská	nepropojený chodník	úsek s chodníkem pouze při jedné straně komunikace, chybí přechody	nový chodník, nové přechody	stavební / organizační
33	Rychnovská	nepropojený chodník	úsek s chodníkem pouze při jedné straně komunikace	nový chodník, nové přechody	stavební
34	Rychnovská x Školní	veřejná prostranství, předprostory, pláčky	problematický přístup ke škole	zklidnění prostranství před školou v ulici Rychovská a Školní - řešení křižovatky	stavební / organizační
35	Krkonošská	nepropojený chodník	komunikace bez chodníků	nové chodníky po obou stranách vozovky	stavební
36	Rychnovská	nepropojený chodník	komunikace bez chodníků	nové chodníky po obou stranách vozovky	stavební
37	Rychnovská - ZŠ Kokonín	veřejná prostranství, předprostory, pláčky	problematický přístup ke škole	zklidnění prostranství před školou	stavební / organizační
38	Maršovická	nepropojený chodník	chodník pouze při jedné straně komunikace	nový chodník, doplnění přechodů	stavební / organizační
39	Želivského	nepropojený chodník	chodník pouze při jedné straně komunikace	nový chodník, doplnění přechodů	stavební / organizační
40	Belgická	nepropojený chodník	souvislý chodník pouze při jedné straně komunikace	nový chodník, doplnění přechodů	stavební / organizační

ozn. č.	název	kategorie	problém	návrhované opatření	typ opatření
41	Československé armády	stezka pro chodce a cyklisty	absence opatření pro pěší a cyklisty - pouze vozovka	nová společná stezka pro chodce a cyklisty (C9 alt. C10)	stavební
42	Československé armády	stezka pro chodce a cyklisty	nepropojený chodník, absence opatření pro cyklisty na páteřní komunikaci, absence přechodů	doplnění chodníků, doplnění přechodů, chodník při jedné straně dimenzovat jako stezku pro chodce a cyklisty (C9 alt. C7+E13)	stavební / organizační
43	Československé armády x Želivského	křížení	chybí chodník v nároží, chybí přechod před křižovatkou	nový chodník, doplnění přechodu	stavební / organizační
44	Janovská - sídliště	stezka pro chodce a cyklisty	nepropojený chodník, absence chráněné cykloinfrastruktury	nová stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7+E13)	stavební / organizační
45	Janovská - Janovská Silka	nepropojený chodník	absence pěší infrastruktury, problematický přístup k budovám Aston Group a Muzea korálků	nový chodník obou stranách komunikace (jedna strana dimenzována jako C7+e13), nové přechody	stavební / organizační
46	Pod Vodárnou - ZŠ Pod Vodárnou	veřejná prostranství, předprostory, pláčky	problematický přístup ke škole	zklidnění prostranství před školou	stavební / organizační
47	Zemědělská	opatření v celé oblasti	šířka komunikace neumožňuje řešení odpovídající souč. dopravnímu režimu	změna dopravního režimu na obytná zóna v celé délce ulice	stavební / organizační
48	Pod Vodárnou	opatření v celé oblasti	chybí chodníky - zřízení chodníků je nežádoucí s ohledem na charakter prostředí	změna dopravního režimu na obytná zóna v zastavěných úsecích ulice	stavební / organizační
49	Lukášovská	opatření v celé oblasti	šířka komunikace neumožňuje řešení odpovídající souč. dopravnímu režimu	změna dopravního režimu na obytná zóna v celé délce ulice	stavební / organizační
50	Palackého	nepropojený chodník	chybí úsek chodníku od od busovy HZS po křižovátku s ul. F Čelakovského, chybí přechody	nový chodník, doplnění přechodů	stavební / organizační
51	Široká	nepropojený chodník	ukončení chodníku bez možnosti přechodu na protější	nový přechod pro chodce	nestavební DZ
52	Horní	nepropojený chodník	ukončení chodníku bez možnosti přechodu na protější	nový přechod pro chodce	nestavební DZ
53	Horní	přístup na zastávky VD	zastávka autobusu v sousedství kolonie RD přístupná jen po vozovce	změna dopravního režimu na Z30, nový chodník, nové přechody	stavební / organizační
54	Liberecká - zast. Měnírna a Zelené Údolí	přístup na zastávky VD	zastávky tramvaje přístupné jen po vozovce	nová místa pro přecházení (případně také snížení povolené rychlosti)	nestavební DZ

ozn. č.	název	kategorie	problém	návrhované opatření	typ opatření
55	Liberecká - zast. Mělnírna	přístup na zastávky VD	spustlá krajinná propojka mezi zast. tramvaje a sídlištěm Žižkův Vrch	obnovit lesní pěšinu, zvýšit její komfort a bezpečnost	stavební
56	Prosečská - zast. Nový Svět (směr LI)	nepropojený chodník	zastávka autobusu bez navazujících opatření pro pěší	protažení chodníku na zastávku autobusu od křižení s ul. Za říčkou, doplnění místa pro přecházení	nestavební DZ
57	Prosečská - zast. Nový Svět (směr JN)	přístup na zastávky VD	autobusová zastávka bez navazujících opatření pro chodce - chybí chodník, vzdálený přechod	nový chodník, nový přechod pro chodce	stavební / organizační
58	Prosečská	nepropojený chodník	chodník veden pouze při jedné straně komunikace	nový chodník	stavební
59	U Přehrad	křižení	chybí přechod v místě křižení s důležitou pěší a cyklistickou propojkou	nový přechod pro chodce sdružený s přejezdem pro cyklisty	nestavební DZ
60	V Aleji x Sadová	křižení	stávající přechody delší jak 8 m, chybí přechod v západním rameni křižovatky	rozdělení stávajících přechodů v ul. Sadová a V Aleji dělicími ostrůvky, nový přechod v západním rameni křižovatky	stavební / organizační
61	Čs. Armády - zast. Rýnovice, samobsluha	přístup na zastávky VD	zastávka autobusu bez navazujících opatření pro chodce	nutný projekt celkového řešení křižovatky navazující na úpravy v ulici Čs. Armády	stavební / organizační
62	ZŠ Liberecká	veřejná prostranství, předprostory, plácky	problematický přístup k jednotlivým budovám školy	zajištění rozhledů, zajištění přechodů, zklidňující prvky odpovídajících dopravním režimům v ul. Liberecké, Rýnovické a 28. října	stavební / organizační
63	ZŠ 5. května	veřejná prostranství, předprostory, plácky	problematický přístup ke škole	vzorové řešení předprostoru školy v zóně 30 - zvýšená plocha pro přecházení barevně nebo materiálově odlišená, zajištění rozhledů (umístění PS)	stavební / organizační
64	Mánesova x Smetanova - SŠ Řemesel a služeb	křižení	chybí přechody v křižovatce - přístup ke škole	vzorové řešení křižovatky v zóně 30 - vysazené chodníkové plochy, zvýšená křižovatková plocha barevně a materiálově odlišení	stavební / organizační
65	Jablonec n. N. - Proseč n. N. - Liberec	stezka pro chodce a cyklisty	absence efektivní cyklistické spojnice JN - LI, absence komfortního pěšího propojení JN s Prosečí n. N	nový společná stezka pro chodce a cyklisty vedená paralelně s železniční a tramvajovou tratí (C9 alt. C10)	stavební
66	Jablonec n. N. - Proseč n. N. - Vratislavice n. N. - Liberec	stezka pro chodce a cyklisty	absence opatření pro cyklisty na významné úrbánní ose (šířkové limity)	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	stavební / organizační
67	Horní Proseč	stezka pro chodce a cyklisty	absence opatření pro cyklisty v extravilánovém úseku komunikace (viz také body 51 a 52)	úprava stávajícího chodníku na společnou stezku pro chodce a cyklisty (C9)	stavební / organizační
68	Proseč - Za Plynárnou	stezka pro chodce a cyklisty	chybějící pěší a cyklistická propojka	nová společná stezka pro chodce a cyklisty (C9)	stavební / organizační

ozn. č.	název	kategorie	problém	návrhované opatření	typ opatření
69	Tovární	stezka pro chodce a cyklisty	cybějící opatření pro cyklisty na významné městské komunikaci	úprava stávajícího chodníku na společnou stezku pro chodce a cyklisty (C9 alt. C10)	stavební / organizační
70	Liberecká - Budovatelů	stezka pro chodce a cyklisty	cybějící opatření pro cyklisty na významné městské třídě	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol C7 + E13)	stavební / organizační
71	U Nisy	stezka pro chodce a cyklisty	nenavazující chodník v ul. U Nisy, potřeba vzniku chráněné cyklistické infrastruktury na významné městské trase	propojení stávajícího chodníku a úprava na stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	stavební / organizační
72	Vodní	stezka pro chodce a cyklisty	nenavazující chodník v ul. U Nisy, potřeba vzniku chráněné cyklistické infrastruktury na významné městské trase	propojení stávajícího chodníku a úprava na stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	stavební / organizační
73	U Balvanu	stezka pro chodce a cyklisty	důležitá pěší a cyklistická spojnice - potřeba chráněné cykloinfrastruktury	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	stavební / organizační
74	Tyršovy sady	stezka pro chodce a cyklisty	absence legální možnosti průjezdu parkem na kole	povolení vjezdu jízdních kol (C7 + E13)	organizační
75	Pod Baštou - Smetanova - Mlýnská	stezka pro chodce a cyklisty	nepropojený chodník a potřeba vzniku chráněné cykloinfrastruktury	propojení stávajících chodníků a úprava na stezku pro chodce a cyklisty (C9 alt. C7 + E13)	stavební / organizační
76	Pražská	stezka pro chodce a cyklisty	potřeba vzniku chráněné cykloinfrastruktury v obou směrech	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	stavební / organizační
77	Na Hutích	stezka pro chodce a cyklisty	absence bezpečné cykloinfrastruktury - důležitá cyklistická trasa vedená po silnici III. třídy	nová stezka pro chodce a cyklisty (C9 alt. C10) vedená paralelně s komunikací	stavební
78	Hřebenovka (cyklotrasa 3038)	stezka pro chodce a cyklisty	absence bezpečné cykloinfrastruktury - nadregionální cyklistická trasa vedená po silnici III. třídy	nová stezka pro chodce a cyklisty (C9 alt. C10) vedená paralelně s komunikací	stavební
79	Hřebenovka (cyklotrasa 3038)	stezka pro chodce a cyklisty	absence bezpečné cykloinfrastruktury - nadregionální cyklistická trasa vedená po silnici III. třídy	nová stezka pro chodce a cyklisty (C9 alt. C10) vedená paralelně s komunikací	stavební
80	Propojka: Na Hutích - Hřebenovka	stezka pro chodce a cyklisty	absence bezpečné cykloinfrastruktury - důležitá cyklistická trasa vedená po silnici III. Třídy	nová stezka pro chodce a cyklisty (C9 alt. C10) vedená paralelně s komunikací	stavební
81	Novoveská	stezka pro chodce a cyklisty	absence bezpečné cykloinfrastruktury - důležitá cyklistická trasa vedená po silnici III. Třídy	nová stezka pro chodce a cyklisty (C9 alt. C10) vedená paralelně s komunikací	stavební
82	U Přehrady - Chelčického	stezka pro chodce a cyklisty	chybí chráněná cykloinfrastruktura - důležitá městská cyklotrasa vedená po silnici III. Třídy	úprava stávajícího chodníku na společnou stezku pro chodce a cyklisty (C9 alt. C10)	stavební / organizační

ozn. č.	název	kategorie	problém	návrhované opatření	typ opatření
83	Hráz	stezka pro chodce a cyklisty	potenciálně důležitá cyklistická spojka - vjezd cyklistů na hráz není v současnosti povolen	úprava současného režimu na stezku pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C7+E13)	organizační
84	Propojka: Mozartova - Ladova	stezka pro chodce a cyklisty	důležitá improvizovaná městská propojka	úprava režimu, značení a parametrů na společnou stezku pro chodce a cyklisty (C9), nový přechodopřejezd v ul. Želivského	stavební / organizační
85	U Kostela	stezka pro chodce a cyklisty	potřeba vzniku bezpečné cykloinfrastruktury	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	stavební / organizační
86	Palackého - chodník	stezka pro chodce a cyklisty	možnost vzniku bezpečné cykloinfrastruktury	úprava stávajícího chodníku na společnou stezku pro chodce a cyklisty (C9)	stavební / organizační
87	Přehrada Mšeno II.	stezka pro chodce a cyklisty	důležitá rekreační pěší a cyklistická trasa - nutné vymezení a revize parametrů	úprava stávající cesty na na společnou stezku pro chodce a cyklisty (C9)	stavební / organizační
88	Bílá Nisa (Rýnovická)	stezka pro chodce a cyklisty	chybí krajinná propojka navazující na stávající cyklostezku podél Bíle Nisy	nová společná stezka pro chodce a cyklisty (C9)	stavební
89	Podhorská	stezka pro chodce a cyklisty	chybí cyklistická propojka na zelenou turistickou značku podél Lužické Nisy	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)	stavební / organizační
90	Podhorská	křížení	chybí přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty	nový sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty	nestavební DZ

5.4.5. ZIMNÍ VYUŽITÍ STEZEK A CEST V KRAJINĚ / BĚŽKAŘSKÉ TRASY

Za příznivých sněhových podmínek lze využít vybranou síť stezek pro účely zimního pohybu na běžkách. Komunikace, které jinak neslouží k obsluze pozemků (na kterých je nutné provádět zimní údržbu + odklizení sněhu pro zajištění případného přístupu IZS, svozu odpadů atd.) a nebudou současně sloužit pro každodenní využití pěší a cyklodopravou i v zimních měsících, mohou být naopak určeny pro zimní provoz na běžkách, a tedy upravovány jako běžkařské trasy se stopou (alespoň jednostrannou). Buď se bude jednat o trasy bez možné úpravy trasy, anebo s úpravou – pro ně je pak nutná odpovídající šířka pro průjezd rolby (vozidlo-rolby mají šířku i 2,25 m). Ideální šířka pro bruslení + klasiku se stopou (alespoň jednostrannou) je pak 3,0 m v koruně stezky / cesty.

Systém chráněných cest v podobě stezek pro chodce a cyklisty nabízí značné rozšíření sítě běžkařských tras nikoliv až od hranic města, avšak i již v rámci města a to v závislosti na ne/údržbě.

Takováto síť může odpovídat situaci chráněných stezek pro chodce a cyklisty v kap. **5.4.3.2.** výše.

5.4.5. PARKOVÁNÍ IAD

Pro koncepci (mikro)mobility je velmi významný kontext nejen vlastního provozu motorových vozidel (z hlediska pohybů a event. konfliktů s nimi), avšak i kontext vzájemné konkurenceschopnosti co do dosažitelnosti cílů, a tedy i fungování zón placeného stání (ZPS).

Návrhem se zabývá paralelně zpracovávaná koncepce, s níž dochází ke koordinaci. V zájmu vyšší konkurenceschopnosti bezmotorové dopravy, je nezbytné nejen maximální možné rozšíření ZPS, ale i eliminace bariér v podobě parkujících vozidel v místech, kde překáží bezpečnému přecházení v logických a přímých vazbách. Taková místa bude nutné upravovat individuálně a postupně, např. v rámci zavádění zón dopravního zklidnění, jako jeden z nedílných atributů zajištění funkčnosti těchto oblastí.



Koncepce osadních výborů

Syntézu témat kontextu, zástavby, veřejných prostranství, krajiny a mobility představuje tato kapitola řešící systémové vrstvy v jejich vzájemné provazbě. Popisuje území naopak po jednotlivých funkčních čtvrtích – osadních výborech a zabývá se tak jejich identitou, centralitou, krajinným zasazením i vazbami s okolím. Tato kapitola vzniká na základě poznatků z rozhovorů z místními obyvateli v rámci úvodních setkání a z vlastního terénního průzkumu. Jejím cílem je odhalit a popsat potenciál jednotlivých území s ohledem na možné konkrétní zásahy a jeho celkový budoucí koncepční rozvoj.

6.1/ PROSEČ NAD NISOU

Krajinné zázemí sídla

Proseč, stejně jako jiné okrajové části města Jablonec nad Nisou, je charakteristická svým těsným propojením sídla s okolní přírodou, díky čemuž si zachovává výrazný venkovský ráz. Louky, pastviny a drobné přírodní porosty, které přímo navazují na obytné oblasti, tvoří přirozené rozhraní mezi městskou zástavbou a okolními lesy. Tato rozhraní jsou často obohacena o neformální komunitní plochy a plácky (tzv. vstupy do lesa), přístupové cesty do lesů a drobná místa k zastavení, která podporují rekreační využití i sousedské setkávání. Tyto prvky je vhodné dále rozvíjet jako klíčové součásti systému veřejných prostranství.

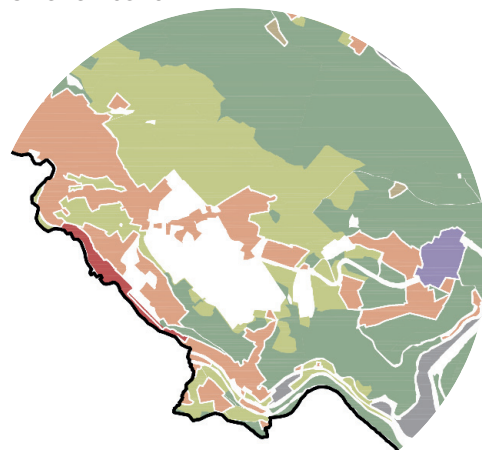
Rekreační cíle v území

Blízkost Jizerských hor umožňuje obyvatelům snadný přístup k přírodním rekreačním cílům. Mezi oblíbená místa patří Prosečský hřeben s rozhlednou, která je dobře dosažitelná na kole či pěšky. Prosečský hřeben je ale významným rekreačním cílem také pro širší okolí, proto místní využívají s oblibou paralelní vycházkovou trasu při hranici lesa, která nabízí méně vytiženou alternativu pro delší procházky.

Potenciál proměny

Zástavba Proseče je tvořena převážně rozvolněnou zástavbou rodinných domů s velkými zahradami. Převládá zde původní podhorská architektura, doplněná o enklávy novějších domů. Specifickou lokalitou je ulice Široká se středně podlažní zástavbou tvořenou bytovými domy.

Mapa charakteru



- centrální město širší
- domky venkovské
- modernistická sídliště
- areály velkého měřítka
- luční krajina
- lesní krajina



Prostor kolem zastávky TT Vratislavicecká Kyselka



Pohled do údolí Lužické Nisy



Prosečské louky s výhledem na Ještěd



Proseč je osadním výborem s velkým rozvojovým potenciálem. Nachází se zde mnoho zastavitelných ploch a některé i o značné rozloze. Tento rozvoj však vyžaduje pečlivou koordinaci prostřednictvím zpracovaných územních studií a regulačního plánu a navazujících povolovacích procesů, aby bylo zajištěno citlivé začlenění nové zástavby do stávající struktury města i krajiny.

Očekávaný přírůstek obyvatel bude klást zvýšené nároky na veřejnou infrastrukturu. Zejména bude třeba zajistit dostatečné kapacity základních škol, kvalitní dopravní dostupnost do centra města, včetně zlepšení frekvence městské hromadné dopravy, a další služby nezbytné pro nové obyvatele.

Drobné měřítko krajiny

Zvláštní pozornost by měla být věnována ochraně pramenišť, která tvoří významnou součást modrozelené infrastruktury. Tato území nejen přispívají k ekologické stabilitě krajiny, ale mají i klíčový význam pro správné hospodaření s vodou a zachování přírodních hodnot oblasti. Opatrná integrace těchto přírodních prvků do plánování nové zástavby bude zásadní pro udržitelnost rozvoje celé oblasti.

Posílení stávajících center a tvorba nových

Historickým centrem území byla Prosečská ulice, procházející údolím Lužické Nisy. Teprve později se zástavba začala více rozvíjet i po okolních stránkách. V důsledku roztroušení zástavby a zvýšené dopravy ztratila ulice Prosečská svůj původní význam. Je proto nezbytné posílit Prosečskou ulici jako lineární centrum území. Současně je třeba v nově plánované zástavbě definovat nová veřejná prostranství, tzv. „pláčky“, které by sloužily jako ohniska sousedských aktivit a posílit i vazby mezi nimi. Tyto prostory mohou významně přispět k posílení vztahu obyvatel ke svému místu a vytvořit příležitosti pro přirozené setkávání v rámci místní komunity. O systému veřejných prostranství podrobněji viz [ČÁST B; 5.3/ Typologie veřejných prostranství].



Rekreační prostupnost

6.2/ RÝNOVICE A LUKÁŠOV

Krajinné zázemí sídla

Rýnovice se rozkládají v sevření Prosečského hřebene, Jizerských hor a řečiště Bílé Nisy, zástavba k těmto přírodním celkům dolehá tak těsně, že zde chybí tradiční zemědělsky využívané rozhraní sídla. O to větší významu nabývají pobytová místa na okrajích lesa anebo drobná místa k zastavení , která podporují rekreační využití obyvatel i jejich sousedské setkávání.

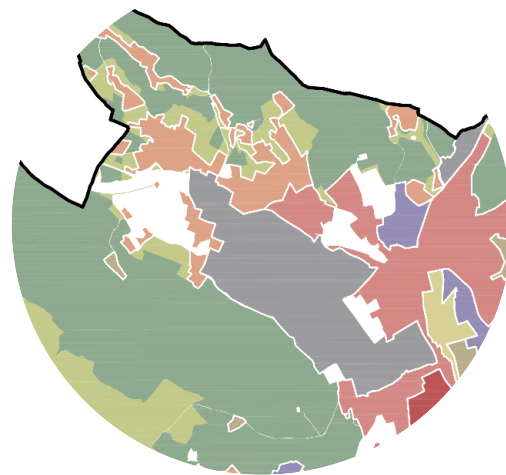
Rekreační cíle v území

Blízkost Jizerských hor zajišťuje obyvatelům Rýnovic optimální dostupnost k přírodním rekreačním cílům – nejhojněji využívané trasy  by měly umožnit bezpečný přístup pěšky i na kole. Mezi další oblíbená, ale hůře dostupná, místa patří Prosečský hřeben  s rozhlednou  nebo prostor řečiště Bílé Nisy. Řeka a její zpřístupnění a rekreační využití prostoru kolem ní nejen pro cílovou rekreaci v místě, ale také pro bezpečnou cestu do centra města či k Mšenské přehradě pěšky nebo kole, představuje skrytý rekreační potenciál v území.

Potenciál proměny

V Rýnovicích dochází ke kombinaci několika typů zástavby. Dominantní je zde zástavba rodinných domů z různých období 20. století. V lokalitě se také nachází průmyslové a výrobní areály a malé sídliště při ulici Na Úbočí. Celkově je zde struktura zástavby více roztroušená, a to i díky nekoordinovanému prorůstání těchto různých forem zástavby do sebe.

Mapa charakteru



- centrální město širší
- modernistická sídliště
- domky předměstské
- domky venkovské
- areály velkého měřítka
- sportovní a rekreační areály přírodní
- luční krajina
- lesní krajina



Potenciální centrum kolem Domu česko-německého porozumění



Komunitní plácek v lokalitě Stará osada



Sídliště Janovská



Větší rozvojový potenciál představují zastavitelné plochy v Lukášově, u Staré osady nebo nad sídlištěm Na Úbočí. Většina těchto území je dnes loukami, které okolní obyvatelé využívají jako místa pro svou krátkodobou rekreaci, v rámci nové zástavby by měl být rekreační potenciál těchto míst alespoň z části zachován.

Posílení stávajících center

V rámci stávající zástavby je třeba posílit drobná veřejná prostranství, tzv. „pláčky“ (*), a stejně tak v rámci nové zástavby vytvářet takováto nová ohniska sousedských aktivit. Tyto prostory mohou významně přispět k posílení vztahu obyvatel ke svému místu a vytvořit příležitosti pro přirozené setkávání v rámci místní komunity. O systému veřejných prostranství podrobněji viz [ČÁST B; 5.3/ Typologie veřejných prostranství].

Prostupnost území

Specifickým samostatným tématem je prostupnost území. Velké výrobní areály pod Prosečským hřebenem představují velkou bariéru v území. Situaci nezlepšuje ani ulice Ladova/Belgická/Československé armády, která jakoby s pohybem pěších a cyklistů nepočítala v příčném ani podélném směru. Podrobněji viz kapitola [5.1.6/ Automobilová doprava] tohoto dokumentu.

Revitalizace sídlišť

Sídliště často postrádají hierarchickou strukturu veřejných prostranství a čitelnou uliční síť, čímž jako specifická forma struktury zástavby zesložitují orientaci či pobyt různých uživatelů v území a bezbřehý veřejný prostor kolem domů komplikuje správu a údržbu území. Úspěšná transformace/revitalizace sídlišť vyžaduje koordinované kroky samosprávy, participaci veřejnosti a postupné revitalizační zásahy s důrazem na jejich vzájemnou synergii. Cílem by vždy mělo být vytvořit plnohodnotné městské lokality s rozmanitými veřejnými prostranstvími, kvalitní vybaveností a přiměřenou integrací do městského i přírodního prostředí.



6.3/ MŠENO NAD NISOU

Sídliště v sepětí s přírodou

Území osadního výboru Mšeno na západě těsně přiléhá k úpatí Jizerských hor a vodní nádrži Mšeno, na východě je vymezeno řekou Bílá Nisa a na jihu sousedí s širším centrem města. Vodní nádrž Mšeno ★ představuje celoměstsky významný rekreační cíl a zároveň saturuje potřebu místních obyvatel po místě pro každodenní rekreaci.

Rekreační cíle v území

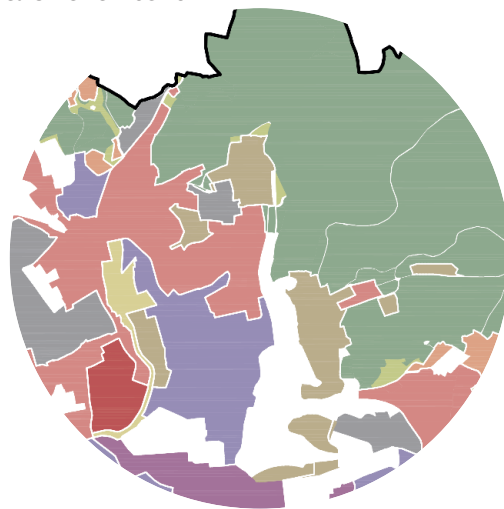
Důležitým rekreačním cílem delších vycházkových tras nebo cyklovýletů jsou svahy východně od přehrady. Hustá cestní síť zajišťuje obyvatelům Mšena optimální přístup do lesů Jizerských hor – nejhojněji využívané trasy ■■■ / ■■■ by měly umožnit bezpečný přístup pěšky i na kole.

Současná podoba prostoru kolem řečiště Bílé Nisy ★ představuje nevyužitý rekreační potenciál. Zpřístupnění a rekreační využití prostoru kolem řeky přinese nejen cílovou rekreaci v místě, ale také vytvoří bezpečnou alternativu pro cesty do centra a zpět pěšky nebo kole, a to jak pro obyvatele Mšenského osadního výboru, tak i obyvatele z jeho okolí.

Vazba na centrum města

Sídliště Mšeno je osadním výborem s největším počtem obyvatel a rezidenční hustotou v celém Jablonci nad Nisou, ale nenabízí dostatek vyšší vybavenosti pro své obyvatele – tyto deficity plně nahrazuje centrum města v docházkové vzdálenosti. Ačkoliv je do centra města možné dojet během několika minut městskou hromadnou dopravou či autem, bezpečné cyklo a přívětivé pěší spojení zcela nefunguje (.....). Mezi sídlištěm a centrem města se rozkládá neprostupný areál ZF ■■■ a budoucí bariéru v území představuje dokončení severního obchvatu centra. Přívětivý uliční profil ulic Palackého a U Přehrady a preference pěších a cyklistů by měly být součástí zadání dopravního obchvatu, aby se odříznutí Mšenských sídlišť od centra ještě více neprohloubilo. Podrobněji viz kapitola [5.1.6/ Automobilová doprava] tohoto dokumentu.

Mapa charakteru



● centrální město širší ● vily městské ● modernistická sídliště,
● domky předměstské ● domky venkovské ● areály velkého mě-
řítka ● sportovní a rekreační areály městské ● sportovní a rekreační
areály přírodní ● luční krajina ● lesní krajina



Přehrada Mšeno



Mšenské sídliště



Posílení stávajících center

V rámci stávající zástavby je třeba posílit drobná veřejná prostranství, tzv. „pláčky“ (*), a stejně tak v rámci nové zástavby vytvářet takováto nová ohniska sousedských aktivit. Tyto prostory mohou významně přispět k posílení vztahu obyvatel ke svému místu a vytvořit příležitosti pro přirozené setkávání v rámci místní komunity. O systému veřejných prostranství podrobněji viz [ČÁST B; 5.3/ Typologie veřejných prostranství].

Revitalizace sídlíšť

Sídlíště často postrádají hierarchickou strukturu veřejných prostranství a čitelnou uliční síť, čímž jako specifická forma struktury zástavby zesložitují orientaci či pobyt různých uživatelů v území. Bezbřehý veřejný prostor kolem domů komplikuje správu a údržbu území.

Úspěšná transformace/revitalizace sídlíšť vyžaduje koordinované kroky samosprávy, participaci veřejnosti a postupné revitalizační zásahy s důrazem na jejich vzájemnou synergii. Cílem by vždy mělo být vytvořit plnohodnotné městské lokality s rozmanitými veřejnými prostranstvími, kvalitní vybaveností a přiměřenou integrací do městského i přírodního prostředí.

Základní principy proměny území s modernistickou strukturou lze shrnout do těchto šesti kroků:

- vymezení základní struktury území (bloků a uličních prostranství),
- vytvoření náplně pro prostranství s pobytovým potenciálem (*),
- nastavení pravidel pro soukromé a sdílené prostory,
- organizace dopravy v klidu a optimalizace uličních profilů společně s optimalizací tras technické infrastruktury
- doplnění zeleno-modré infrastruktury,
- a pokud to stávající struktura zástavby umožňuje, je možné ji doplnit o dostavby jiných forem bydlení či vybavenosti a stávající objekty vybavenosti (často nevyhovující svou formou a náplní) transformovat na polyfunkční zástavbu.



Rekreační prostupnost

6.4/ ŽIŽKŮV VRCH

Krajinné zázemí sídla

Oblast Žižkova Vrchu se nachází v jihozápadní části města v těsné návaznosti na jeho centrum, ale i zalesněnou kopcovitou krajinu v okolí Jablonce nad Nisou. Právě relativní blízkost centra města a výborná dostupnost přírodních ploch je kvalitou, kterou si obyvatelé oblasti nejvíce váží. Hlavním spádovým místem pro delší výlety je Srnčí důl , který nabízí dostatek tras pro pěší i cyklo výlety. Na rozhraní sídla a okolních lesních porostů je vhodné vytvořit nová prostranství s vyšším pobytovým významem (tzv. vstupy do lesa ) a vhodně upravit přístupové cesty do lesů a drobná místa k zastavení , která ještě více zvýší pobytový potenciál krajinného zázemí Žižkova Vrchu. Tyto prvky je vhodné dále rozvíjet jako klíčové součásti systému veřejných prostranství.

Rekreační cíle v území

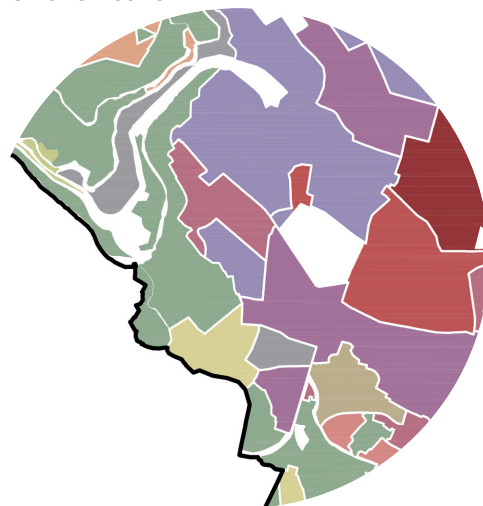
Žižkův Vrch nabízí svým obyvatelům dostatek možností pro aktivní odpočinek. Pro rodiny s dětmi je důležitým lokálním cílem přilehlý lesopark a parky Nová Pasiřská a Tyršovy sady , nicméně poslední dva zmíněné parky jsou kvůli nevhodně dopravně řešeným místům překonání železniční trati pro návštěvníky ze Žižkova vrchu jen komplikovaně dosažitelné pěšky nebo na kole.

V historické vilové zástavbě je několik menších zelených ploch a parků (pracovně nazývaných jako tzv. mechové parky ) , které mají jedinečný přírodnější charakter a jsou významné také jako ohniska biodiverzity. Pro zachování jejich nezaměnitelné podoby bude nutné stanovit specifický program jejich obnovy a údržby.



Park Nová Pasiřská

Mapa charakteru



centrum města ● centrální město širší ● modernistická sídliště
vily městské ● vily předměstské ● domky venkovské ● areály
velkého měřítka ● sportovní a rekreační areály městské ● sportovní
a rekreační areály přírodní ● lesní krajina



Výhledy ve vilové zástavbě



Typický příklad zelené ulice (ulice Vilová)



Samostatným tématem je vycházková trasa procházející územím, která svým uživatelům nabízí díky vyvýšené poloze oblasti jedinečné výhledy na město a jeho okolí. Ve schématu je značena jako panoramatická cesta pro dokonalé využití jejího potenciálu je vhodné o ní uvažovat jako o klíčové součásti systému veřejných prostranství a doplnit ji vhodným mobiliářem nebo informačním systémem a podpořit v jejím profilu bezpečný pohyb pěších a cyklistů.

Potenciál proměny

Zástavba na Žižkově Vrchu je různorodá. Většina obyvatel žije v bytových domech tzv. panelové výstavby z druhé poloviny 20. století, ale v okolí se nachází i starší činžovní domy a vilová zástavba z meziválečného období. Typickým rysem je hustší zástavba a převládající rezidenční charakter.

Největší potenciál proměny této oblasti má území kolem hlavního vlakového nádraží [.....], nicméně aby byl dokonale využit, bude nutné nejprve možnosti transformace území prověřit, nejen z hlediska uspořádání zástavby a veřejných prostranství, ale i z hlediska majetkoprávních vztahů (ideálně formou urbanistické soutěže či územní studie). Zpřístupnění této lokality [.....] a vytvoření lokálního centra při nádraží [.....] bude klíčové i pro posílení vazby Žižkova Vrchu na centrum města.

Zelené ulice

V původní vilové zástavbě se kromě mechových parků nachází také ulice se specifickým uličním profilem s měkkým „zeleným“ rozhraním mezi vozovkou a oplocením zahrad, často doplněné výsadbou původních stromů – tzv. zelené ulice [.....]. Tyto ulice jsou nejen jedním z nositelů charakteru území, ale jsou důležitým cílem i pro každodenní procházky obyvatel oblasti. Dle průzkumu území dochází v posledních dekádách k jejich postupné rekonstrukci, které však k těmto profilům nepřistupují příliš citlivě (nejen nevhodným dopravním řešením, ale i použitými materiály). ÚS v [ČÁSTI B; 5.3/ Typologie veřejných prostranství], přináší možnou inspiraci, jak s tímto místním fenoménem zacházet.



Rekreační prostupnost

6.5/ CENTRUM

Rekreační cíle v území

Mezi hlavní rekreační cíle v území patří parky Nová Pasiřská a Tyršovy sady a Mšenská přehrada . Obě území slouží pro každodenní rekreaci nejen obyvatelům ze sousedních lokalit, ale i návštěvníkům z mnohem širšího spádové území, z toho důvodu je nutné vhodným programem, vybavením a mobiliářem podporovat širokou škálu aktivit a uživatelů různých věkových skupin, které tato místa musí obsáhnout.

Mimo to je však vhodné posílit dostupnost rekreačních cílů i mnohem vzdálenějších území (Jizerské hory, Prosečský hřeben apod.), a to především pro cyklo a pěší uživatele území. Za tímto účelem je navržena síť významnějších  i lokálních  linií zelené propustnosti nebo tematizovaná trasa vilovou zástavbou  podél Opletalovy ulice. Pro dokonalé využití jejich potenciálu je vhodné o nich uvažovat jako o klíčových součástech systému veřejných prostranství a doplnit je vhodným mobiliářem nebo informačním systémem a podpořit v profilu dotčených ulic bezpečný pohyb pěších a cyklistů.

V historické vilové zástavbě je několik menších zelených ploch a parků (pracovně nazývaných jako tzv. mechové parky ), které mají jedinečný přírodnější charakter a jsou významné také jako ohniska biodiverzity. Pro zachování jejich nezaměnitelné podoby bude nutné stanovit specifický program jejich obnovy a údržby.

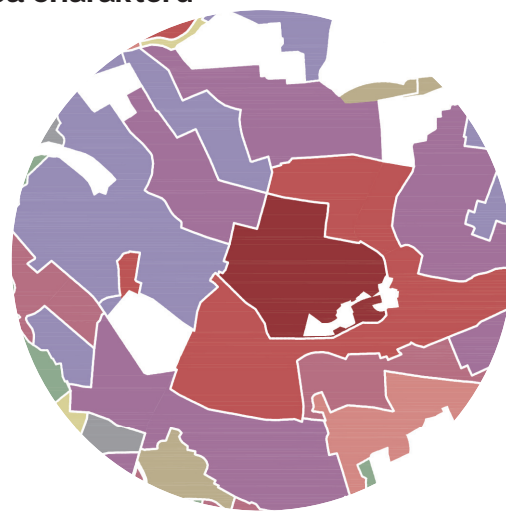
Potenciál proměny

Centrum Jablonce nad Nisou je tradičním městským jádrem s historickou zástavbou, tvořenou především



Smetanova ulice jako potenciální významná rekreační osa mezi centrem města a Mšenskou přehradou

Mapa charakteru



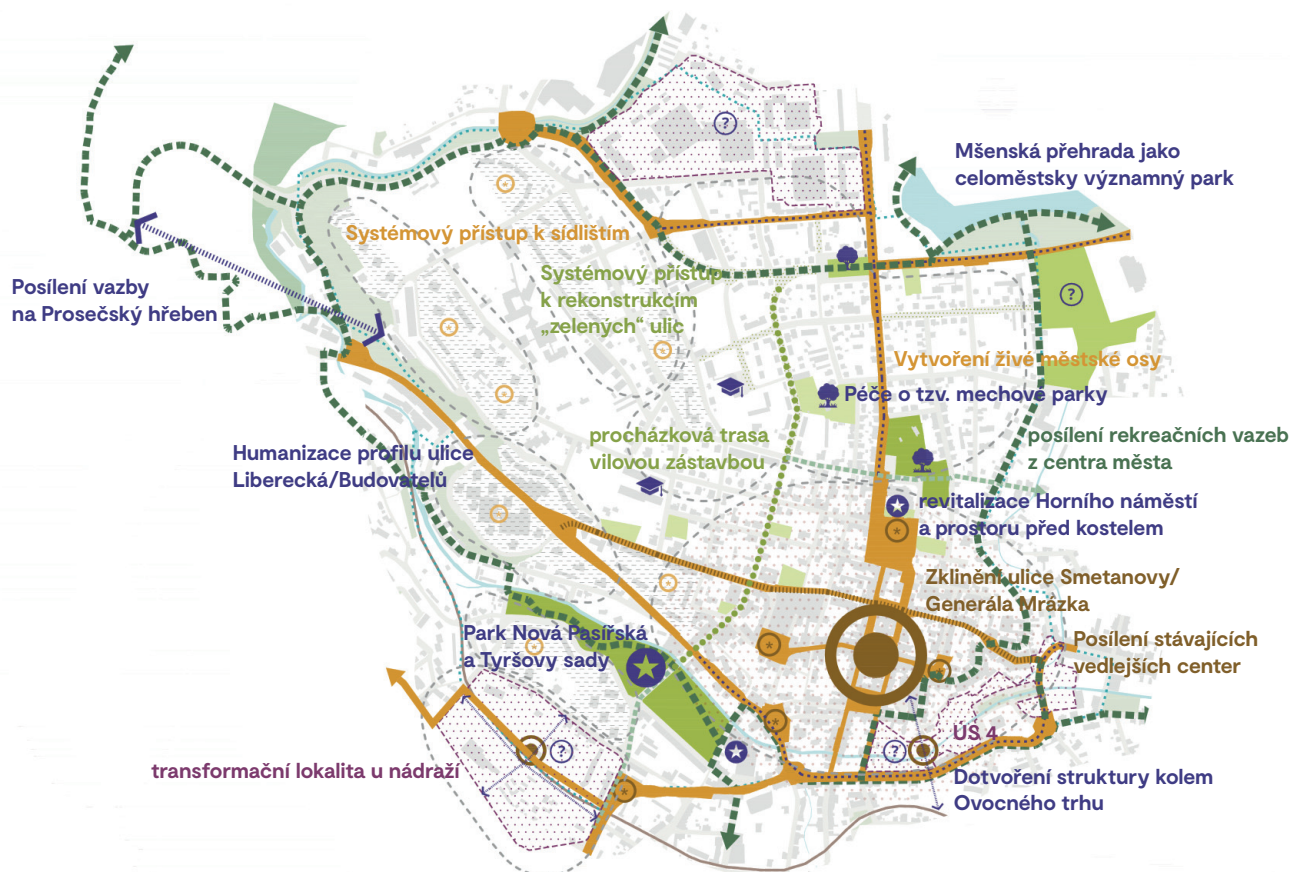
 centrum města  centrální město širší  modernistická sídliště
 vily městské  sportovní a rekreační areály městské  sportovní a rekreační areály přírodní



Nevhodný profil Smetanovy ulice v centru



Máchův park, představitel tzv. mechových parků



honosnými měšťanskými domy z konce 19. a začátku 20. století. Místní architektura je ovlivněna secesí a funkcionalismem, s dominantami jako je radnice, divadlo a významné kostely. Přimo v centru se nachází pestrá směs komerčních budov, veřejných institucí, restaurací, obchodů a služeb.

Širší centrum města je tvořeno poměrně kompaktní vilovou zástavbou z počátku 20. století, která je místy doplněna výraznějšími objekty činčovních domů ze stejného období.

Nejzápadnější a nejjižnější část této oblasti je tvořena modernistickou zástavbou – po Mšenských sídlištích se jedná o nejvýraznější oblast s panelovou výstavbou na území města.

Největší potenciál proměny této oblasti má lokalita kolem autobusového nádraží („Terminál u dolního centra“) – po vyhlášení urb. soutěže a zpracování územní studie aktuálně probíhá předprojektová příprava vlastního Terminálu veřejné dopravy. Dalšími potenciálními územími určenými ke komplexní transformaci studie vymezuje prostor kolem hlavního vlakového nádraží a areál firmy ZF , jedná se o území s velkým potenciálem rozvoje v dosahu širšího centra, jehož proměna bude mít vliv i na fungování přilehlých oblastí Mšena a Žižkova Vrchu.

Postupné zklidňování významných městských tříd

Páteří síť významných komunikací má doznat změn díky západnímu obchvatu a úpravě polohy I/14 směrem od Liberce, takže s postupnou výstavbou se bude měnit i správa jednotlivých úseků komunikací (zejména ŘSD vs. kraj). To představuje příležitost pro budoucí proměnu charakteru stávajících městských tříd, jako jsou ulice 5.května, Podhorská, U Přehrady, Budovatelů nebo Palackého. V rámci zastavěné oblasti města se vždy bude jednat o sběrné komunikace intravilánu, musí tedy i výhledová řešení počítat s tím, že se jejich místy až dálniční charakter v budoucnosti musí proměnit v humanizované městské třídy, zajišťující komfortní pohyb pěších a cyklistů, prvky MZI a vyšší kvalitu architektonického zpracování (např. použité materiály, mobiliár atp.). Podrobněji viz samostatná kapitola tohoto dokumentu: **5.4.2/ Význam a režim komunikací.**

Rekreační prostupnost

6.6/ ŠUMAVA A PASEKY

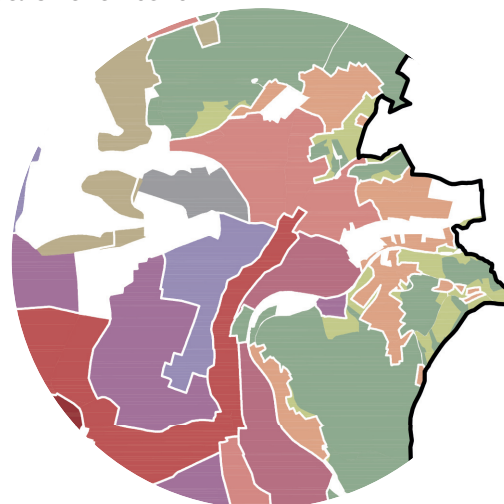
Krajinné zázemí sídla

Oblast Pasek a sídliště Šumava se nachází v severo-východní části Jablonce nad Nisou. Tato lokalita je obklopena členitou krajinou, která přechází do předhůří Jizerských hor. Louky, které přímo navazují na obytné oblasti, tvoří přirozené rozhraní mezi městskou zástavbou a okolními lesy. Tato rozhraní jsou často obohacena o neformální komunitní plochy a plácky (tzv. vstupy do lesa), přístupové cesty do lesů a drobná místa k zastavení, která podporují rekreační využití i sousedské setkávání. Tyto prvky je vhodné dále rozvíjet jako klíčové součásti systému veřejných prostranství. Specifickým místem, které by si zasloužilo proměnu, je zaniklý lesopark pod Kynas-tem, který by pomohl saturovat potřebu po každodenní rekreaci obyvatel lokality kolem Erbenovy ulice.

Rekreační cíle v území

V dobré dostupnosti části obyvatel Pasek se nachází také vodní nádrž Mšeno. Všechny výše zmíněné rekreační cíle jsou však jen obtížně dostupné pro obyvatele sídliště Šumava a vilové zástavby v jeho nejbližším okolí (bariérový uliční profil ulice U Přehrad, snížená propustnost skrze území mezi sídlištěm a ulicí U Přehrad). Proto bude nutné posilovat rekreační potenciál i v oblastech od těchto cílů více vzdálených, a to vytvořením pro pěší a cyklisty přívětivých linií propustnosti, tak i proměnou již stávajících parkových ploch (u Mšenského potoka) a u Schneide-rových vil nebo zvýšením pobytového potenciálu popsanych lokálních a místních center.

Mapa charakteru



- centrální město širší
- modernistická sídliště
- vily městské
- vily předměstské
- domky předměstské
- domky venkovské
- areály velkého měřítka
- sportovní a rekreační areály městské
- luční krajina
- lesní krajina



Sídliště Šumava



Tradiční zástavba v lokalitě Paseky



Lokalita kombinující věžové bytové domy a historickou vilovou zástavbu kolem Erbenovy ulice



Potenciál proměny

Sídliště Šumava je typickým příkladem panelové výstavby z druhé poloviny 20. století, která byla plánována jako rezidenční zóna s vyšší hustotou obyvatelstva. Panelové domy jsou rozmístěny v otevřené struktuře a velmi těsně „prorůstají“ do okolní, poměrně kompaktní, vilové zástavby z počátku 20. století. V Pasekách se naopak nachází více rozvolněné formy zástavby tvořené rodinnými domy různorodého stáří.

V Pasekách jsou v ÚP vymezeny zastavitelné plochy pro novou zástavbu (např. území územních studií ÚS 33 a ÚS 18). Tato území jsou dnes loukami, které okolní obyvatelé využívají jako místa pro svou krátkodobou rekreaci. V rámci nové zástavby by měl být rekreační potenciál těchto míst alespoň z části zachován a stejně tak by měl být respektován ekologický potenciál stávajících řečišť potoků a jejich pramenišť.

Největší potenciál proměny této oblasti má území při ulici U Přehrady, nicméně aby byl dokonale využit, bude nutné nejprve možnosti transformace území prověřit, nejen z hlediska uspořádání zástavby a veřejných prostranství, ale i z hlediska majetkových vztahů (ideálně formou urbanistické soutěže či územní studie) a vzniklou dohodu v území zanést prostřednictvím změny do územního plánu města.

Revitalizace sídlišť

Sídliště často postrádají hierarchickou strukturu veřejných prostranství a čitelnou uliční síť, čímž jako specifická forma struktury zástavby zesložitují orientaci či pobyt různých uživatelů v území a bezbřehý veřejný prostor kolem domů komplikuje správu a údržbu území. Úspěšná transformace/revitalizace sídlišť vyžaduje koordinované kroky samosprávy, participaci veřejnosti a postupné revitalizační zásahy s důrazem na jejich vzájemnou synergii. Cílem by vždy mělo být vytvořit plnohodnotné městské lokality s rozmanitými veřejnými prostranstvími, kvalitní vybaveností a přiměřenou integrací do městského i přírodního prostředí.



Rekreační prostupnost

6.7/ DOLINA

Krajinné zázemí sídla

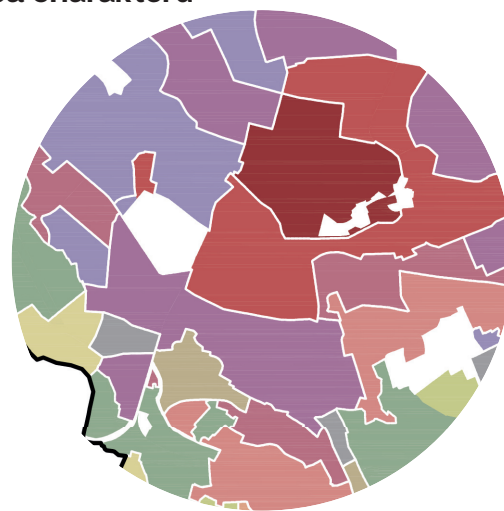
Dolina se nachází v jižním sousedství centra města, směrem od ulice 5. května se svahy Doliny pozvolně (někdy i trochu dramatičtěji) zdvihují a nabízí tak mnoho výhledů na centrum města s dominantou budovy magistrátu a věže kostela Nejsvětějšího srdce Ježísova. Jižní okraj oblasti těsně přimyká k zalesněnému hřebenu kolem Bártlova vrchu. Právě relativní blízkost centra města a výborná dostupnost přírodních ploch je kvalitou, kterou si obyvatelé oblasti nejvíce váží. Hlavním spádovým místem pro delší výlety je Bártlův vrch , který nabízí dostatek tras pro pěší i cyklo výlety. Jako cíle každodenní rekreace slouží ale také plochy drobnějšího měřítka – tzv. vstupy do lesa  a drobná místa k zastavení , která ještě více zvyšují pobytový potenciál krajinného zázemí Doliny. Tyto prvky je vhodné dále rozvíjet jako klíčové součásti systému veřejných prostranství.

Rekreační cíle v území

Zatímco přírodních rekreačních cílů má Dolina ve svém okolí dostatek, míst pro každodenní rekreaci obyvatel uvnitř města je zde minimum.

Za zmínku stojí drobné parkové plochy založené v historické vilové zástavbě, např. při ulici Kokonínská a V Aleji, pracovně nazývaných jako tzv. mechové parky , které mají jedinečný přírodnější charakter a jsou významné také jako ohniska biodiverzity. Pro zachování jejich nezaměnitelné podoby bude nutné stanovit specifický program jejich obnovy a údržby.

Mapa charakteru



centrální město širší vily městské vily předměstské domky předměstské areály velkého měřítka sportovní a rekreační areály městské luční krajina lesní krajina



Předměstské vily v Taboritské ulici a výhledy na centrum



Louka s prameništěm na Dolině



Park s dětským hřištěm v Kokonínské ulici, představitel tzv. mechových parků



Samostatným tématem je vycházková trasa procházející územím, která svým uživatelům nabízí, díky vyvýšené poloze oblasti, jedinečné výhledy na město a jeho okolí. Ve schématu je značena jako panoramatická cesta ●●●● – pro dokonalé využití jejího potenciálu je vhodné o ní uvažovat jako o klíčové součásti systému veřejných prostranství a doplnit ji vhodným mobiliářem nebo informačním systémem a podpořit v jejím profilu bezpečný pohyb pěších a cyklistů.

Potenciál proměny

Struktura zástavby v Dolině je poměrně ustálená. Většina je tvořena tradiční vilovou zástavbou z počátku minulého století a z meziválečného období s relativně malými zahradami.

I v Dolině jsou v ÚP vymezeny zastavitelné plochy pro novou zástavbu (RP 1 a ÚS 3). Tato louka je však dnes významným rekreačním zázemím obyvatel celé Doliny, v rámci nové zástavby by měl být rekreační potenciál území co nejvíce zachován 🌲, a stejně tak by měl být respektován ekologický potenciál stávajících řečišť potoků a jejich pramenišť 💧.

Zelené ulice

V původní vilové zástavbě se kromě mechových parků nachází také ulice se specifickým uličním profilem s měkkým „zeleným“ rozhraním mezi vozovkou a oplocením zahrad, často doplněné výsadbou původních stromů – tzv. zelené ulice 🌳. Tyto ulice jsou nejen jedním z nositelů charakteru území, ale jsou důležitým cílem i pro každodenní procházky obyvatel oblasti. Dle průzkumu území dochází v posledních dekádách k jejich postupné rekonstrukci, které však k těmto profilům nepřistupují příliš citlivě (nejen nevhodným dopravním řešením, ale i použitými materiály). ÚS v [ČÁSTI B; 5.3/ Typologie veřejných prostranství], přináší možnou inspiraci, jak s tímto místním fenoménem zacházet.



Rekreační prostupnost

6.8/ VRKOSLAVICE

Krajinné zázemí sídla

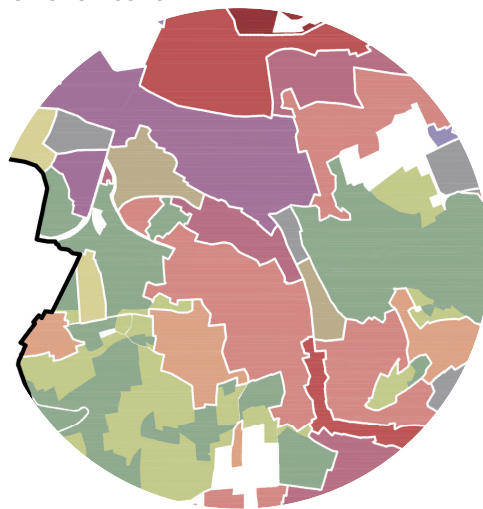
Vrkoslavice leží v jihovýchodní části Jablonce nad Nisou a vyznačují se malebnou polohou na rozhraní městské zástavby a přírody. Oblast je situována v mírně kopcovitém terénu s četnými zelenými plochami, které přispívají k venkovskému rázu území. Rozhraní zástavby a okolní krajiny má ale i velmi proměnlivý charakter – najdou se zde lokality, kde se zástavba těsně přimyká k okolním lesům, ale i místa, kde zástavba pozvolna přechází v louky a pastviny ; tato místa obyvatelé Vrkoslavic využívají jako své nejbližší rekreační zázemí – vzhledem k vyvýšené poloze oblasti se jim při pěších výletech po okolí nabízí i mnoho dálkových pohledů .

Rekreační cíle v území

Za zmínku stojí drobné parkové plochy založené v historické vilové zástavbě, např. při ulici Sokolovská anebo arboretum pod rozhlednou Petřín, pracovně nazývané jako tzv. mechové parky , které mají jedinečný přírodnější charakter a jsou významné také jako ohniska biodiverzity. Pro zachování jejich nezaměnitelné podoby bude nutné stanovit specifický program jejich obnovy a údržby.

Jak bylo zmíněno v úvodu, obyvatelé Vrkoslavic pravidelně využívají okolní louky pro své procházky, ve schématu vyznačená „vyhlídková trasa“  patří mezi nejfrekventovaněji užívané cesty – díky vyvýšené poloze oblasti se zde nabízí jedinečné výhledy na město a jeho okolí. Pro dokonalé využití jejího potenciálu je vhodné o ní uvažovat jako o klíčové součásti systému veřejných prostranství a vytvořit na její trase

Mapa charakteru



- centrální město širší 
- modernistická sídliště 
- vily městské 
- vily předměstské 
- domky předměstské 
- domky venkovské 
- areály velkého měřítka 
- sportovní a rekreační areály městské 
- sportovní a rekreační areály přírodní 
- luční krajina 
- lesní krajina 



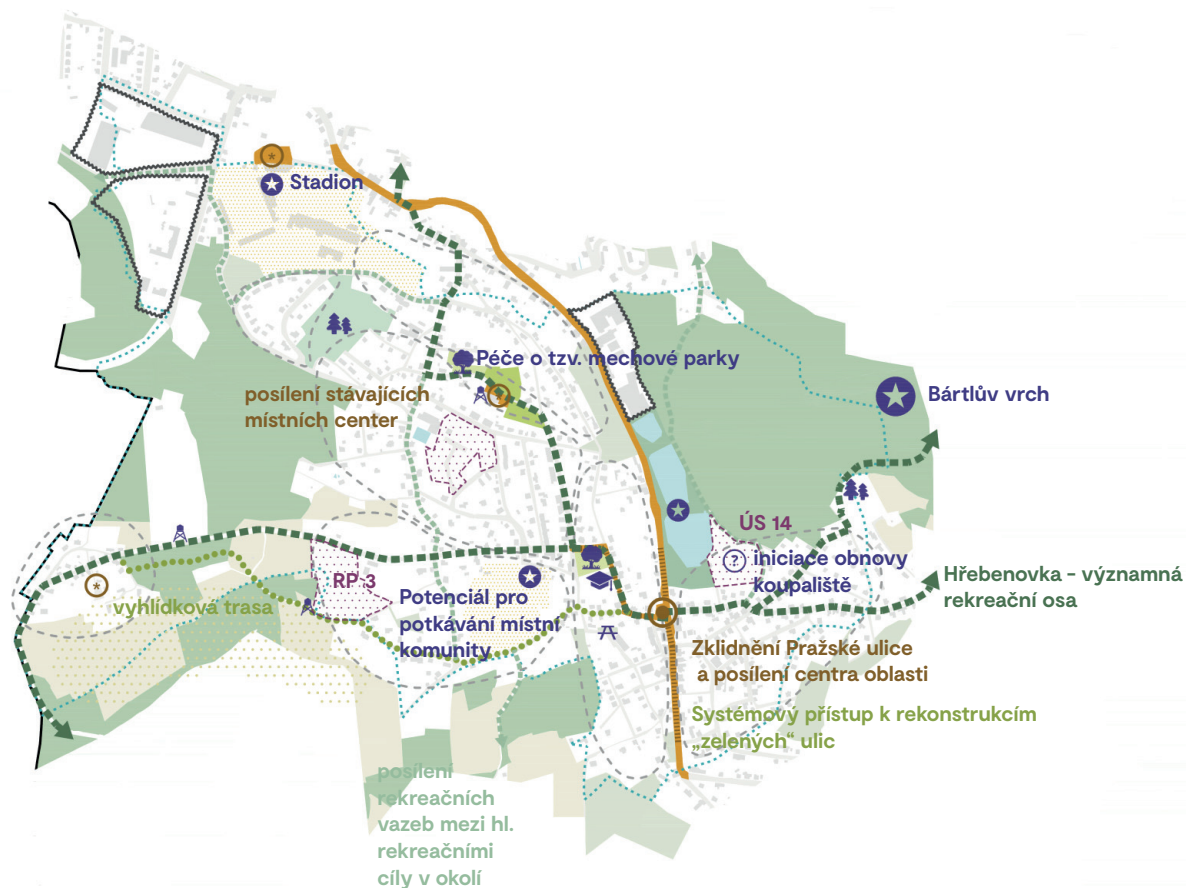
Průhledy na centrum města ve vilové zástavbě



Bývalé koupaliště



Arboretum pod rozhlednou Petřín, jako představitel tzv. mechových parků



zajímavá místa zastavení (🚶/🚲) a doplnit je vhodným drobným mobiliářem.

Potenciál proměny

Zástavba ve Vrkošlavičích je tvořena především ve své centrální části vilovou zástavbou z první poloviny 20. století. Nachází se zde i enklávy různých typů řadových rodinných domů. Uliční síť je nepravidelná, přizpůsobená členitému terénu, což se odráží i v uspořádání domů na pozemcích.

Vrkošlavič jsou osadním výborem s téměř naplněným rozvojovým potenciálem, k postupnému zahušťování původní zástavby docházelo poměrně pravidelně již od 70. let minulého století. Vyjma několika větších zastavitelných ploch se jedná spíše o jednotlivé nezastavěné proluky, nicméně u všech zastavitelných ploch, pokud sousedí s otevřenou krajinou, je třeba respektovat křehké rozhraní sídla a krajiny.

Vrkošlavič nabízejí klidné bydlení s výbornou dostupností přírody a příjemným komunitním charakterem. Výzvou pro tuto oblast je citlivý rozvoj, který by zachoval její příměstský ráz a současně podpořil kvalitní veřejná prostranství a bezpečnou dopravu. Velký potenciál spočívá v dalším rozvoji rekreační infrastruktury (např. obnova koupaliště a vytvoření zázemí) a lepším napojení na cyklistické a pěší trasy, které by posílily spojení s okolními čtvrtěmi a přírodními cíli v okolí.

Posílení stávajících center

Přirozeným těžištěm území je Pražská ulice, avšak v důsledku zvýšené dopravy není její pobytový potenciál v současnosti naplněn. Je proto nezbytné uvažovat o jejím co největším zklidnění a podpořit tak ulici jako lineární centrum území s ohniskem při křížení s ulicemi Krkonošskou a Ke Starému buku. Současně je třeba ve stávající zástavbě podpořit i tzv. „místní plácky“, které by mohly sloužit jako ohniska sousedských aktivit. Tyto prostory mohou významně přispět k posílení vztahu obyvatel ke svému místu a vytvořit příležitosti pro přirozené setkávání v rámci místní komunity. O systému veřejných prostranství podrobněji viz [ČÁST B; 5.3/ Typologie veřejných prostranství].



Rekreační prostupnost

6.9/ NOVOVESKÁ

Krajinné zázemí sídla

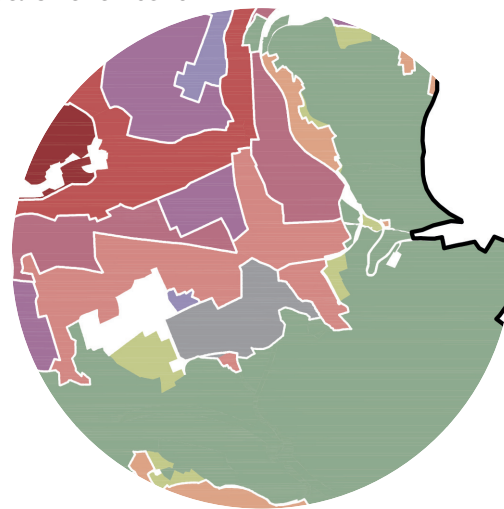
Novoveská se nachází jihovýchodně od centra města, se kterým jej spojuje ulice Podhorská. Její jižní okraj těsně přimyká k zalesněnému hřebenu kolem Bártlova vrchu. Právě relativní blízkost centra města a výborná dostupnost přírodních ploch je kvalitou, kterou si obyvatelé oblasti nejvíce váží. Hlavními spádovými místy pro delší výlety je Bártlův vrch, Kynast nebo vzdálenější Černá Studnice , které nabízejí dostatek tras pro pěší i cyklo výlety. Jako cíle každodenní rekreace slouží ale také plochy drobnějšího měřítka – tzv. vstupy do lesa  a drobná místa k zastavení , která ještě více zvyšují pobytový potenciál krajinného zázemí Novoveské. Tyto prvky je vhodné dále rozvíjet jako klíčové součásti systému veřejných prostranství.

Rekreační cíle v území

Jako hlavní rekreační cíl v místě je možné považovat zelenou plochu v okolí bývalého koupaliště. Nicméně proto, aby mohl být jeho pobytový potenciál plně využit, bude nutné s tímto prostranstvím dále pracovat. Hlavními tématy jeho proměny by měly být:

- Ochrana přírodního charakteru: Jakékoliv úpravy by měly respektovat stávající přírodní prostředí a zachovat klidovou funkci místa.
- Zapojení místní komunity: Návrh revitalizace by mohl zahrnovat participativní proces, kde by místní obyvatelé mohli sdílet své potřeby a nápady.
- Postupná revitalizace: Změny mohou být realizovány postupně, přičemž prioritou by měly být jednoduché a nenákladné kroky, které přinesou okamžité zlepšení využitelnosti prostoru.

Mapa charakteru



centrální město širší vily městské vily předměstské
domky předměstské domky venkovské areály velkého měřítka
luční krajina lesní krajina



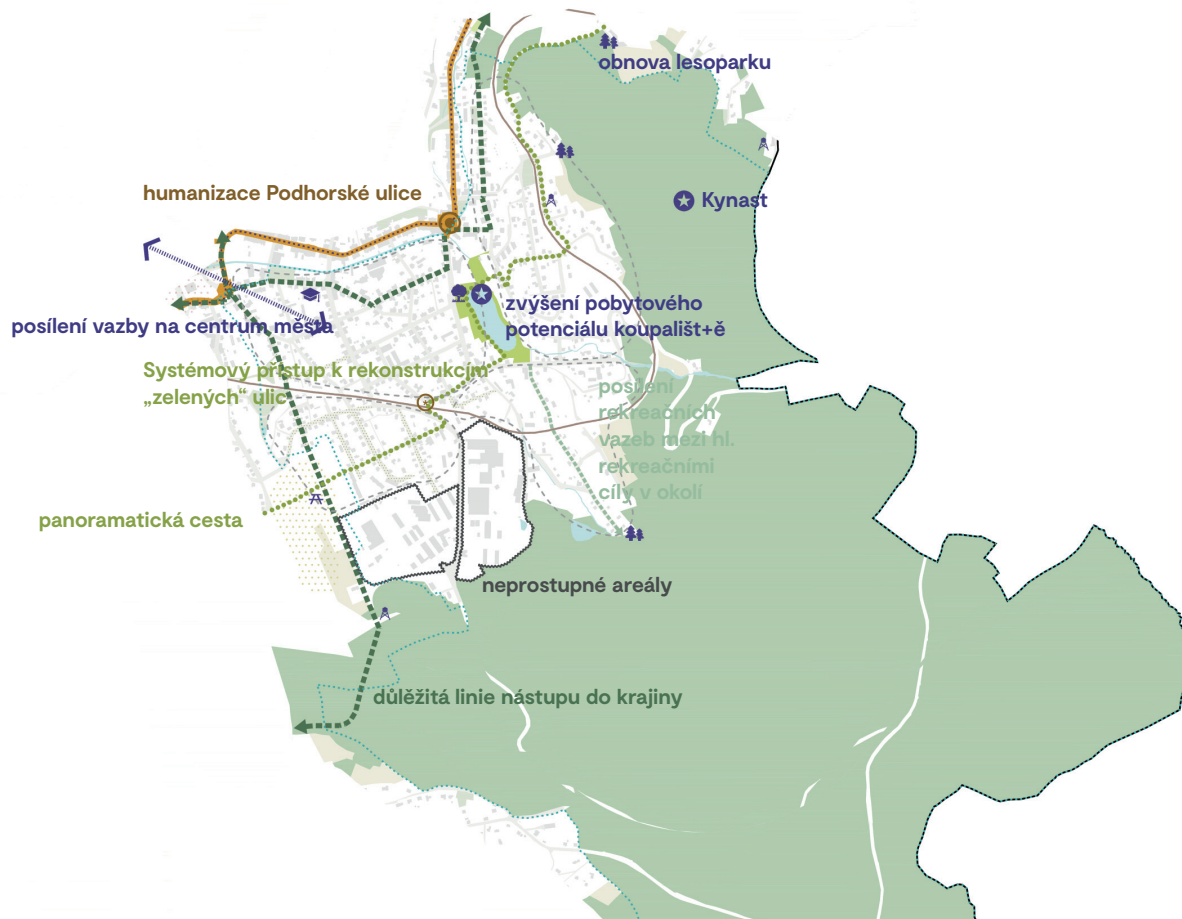
Bývalé koupaliště



Tradiční vilová zástavba



Výhledy z panoramatické cesty



Revitalizace areálu bývalého koupaliště by tak mohla vytvořit příjemné místo pro každodenní i příležitostnou rekreaci, posilující vazbu obyvatel k místu a zvyšující kvalitu života v této lokalitě.

Dalším tématem je vycházková trasa procházející územím, která svým uživatelům nabízí, díky vyvýšené poloze oblasti, jedinečné výhledy na město a jeho okolí. Ve schématu je značena jako panoramatická cesta ●●●● – pro dokonalé využití jejího potenciálu je vhodné o ní uvažovat jako o klíčové součásti systému veřejných prostranství a doplnit ji vhodným mobiliářem nebo informačním systémem a podpořit v jejím profilu bezpečný pohyb pěších a cyklistů.

Potenciál proměny

Struktura zástavby v Novoveské je poměrně ustálená. Většina je tvořena tradiční vilovou zástavbou z počátku minulého století a z meziválečného období s relativně malými zahradami. V jihovýchodní části území se nachází malý okrsek panelových domů a areály výroby s drobnějším měřítkem stavebních objektů.

Výzvou zůstává zlepšení propojení s centrem města pro pěší a cyklisty a rozšíření veřejných prostranství, která by mohla sloužit jako místa setkávání a komunitního života. Další rozvoj by měl být plánován s ohledem na přírodní charakter okolní krajiny a zachování její atraktivity pro rekreaci.

Zelené ulice

V původní vilové zástavbě se kromě mechových parků nachází také ulice se specifickým uličním profilem s měkkým „zeleným“ rozhraním mezi vozovkou a oplocením zahrad, často doplněné výsadbou původních stromů – tzv. zelené ulice ●●●●. Tyto ulice jsou nejen jedním z nositelů charakteru území, ale jsou důležitým cílem i pro každodenní procházky obyvatel oblasti. Dle průzkumu území dochází v posledních dekadách k jejich postupné rekonstrukci, které však k těmto profilům nepřistupují příliš citlivě (nejen nevhodným dopravním řešením, ale i použitými materiály). ÚS v [ČÁSTI B; 5.3/ Typologie veřejných prostranství], přináší možnou inspiraci, jak s tímto místním fenoménem zacházet.



Rekreační prostupnost

6.10/ KOKONÍN

Krajinné zázemí sídla

Oblast Kokonína je charakteristická členitým terénem a stejně jako jiné okrajové části města Jablonec nad Nisou je charakteristická svým těsným propojením sídla s okolní přírodou, díky čemuž si zachovává výrazný venkovský ráz. Řeka Mohelka protékající kokonínským údolím dodává svému okolí přírodní hodnotu a specifický charakter. Na okolních svazích jsou rozestý lesy, louky a pastviny, které jsou ideální pro rekreační aktivity a propojují Kokonín s přírodou.

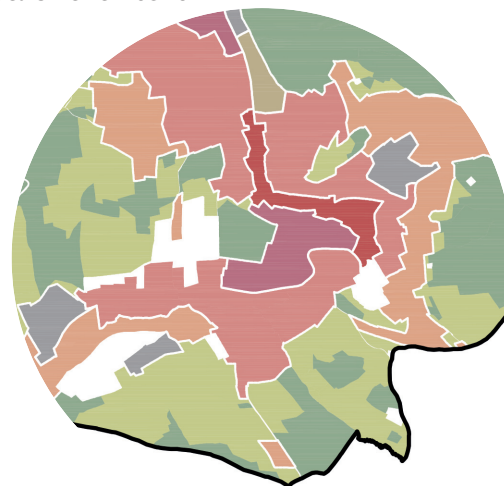
Právě louky, pastviny a drobné přírodní porosty, které přímo navazují na obytné oblasti, tvoří přirozené rozhraní mezi městskou zástavbou a okolními lesy. Tato rozhraní jsou často obohacena o neformální komunitní plochy a plácky (tzv. vstupy do lesa), přístupové cesty do lesů a drobná místa k zastavení, která podporují rekreační využití i sousedské setkávání. Tyto prvky je vhodné dále rozvíjet jako klíčové součásti systému veřejných prostranství.

Rekreační cíle v území

Významným rekreačním cílem v území je Kokonínský lesopark, vymezený vilovou zástavbou v ulicích Na svahu a Jasanová, který místní využívají jako cíl svých každodenních procházek, jedná se o kultivovaný a udržovaný lesní porost, nicméně pro posílení jeho pobytového potenciálu je vhodné, např. v místech vstupů, uvažovat o doplnění pobytového mobiliáře a informačního systému o síti cest v území.

Zajímavou alternativou pro možnosti pěších a cyklo výletů přímo v místě může být Tyršova stezka, která

Mapa charakteru



- centrální město širší
- vily předměstské
- domky předměstské
- domky venkovské
- areály velkého měřítka
- luční krajina
- lesní krajina



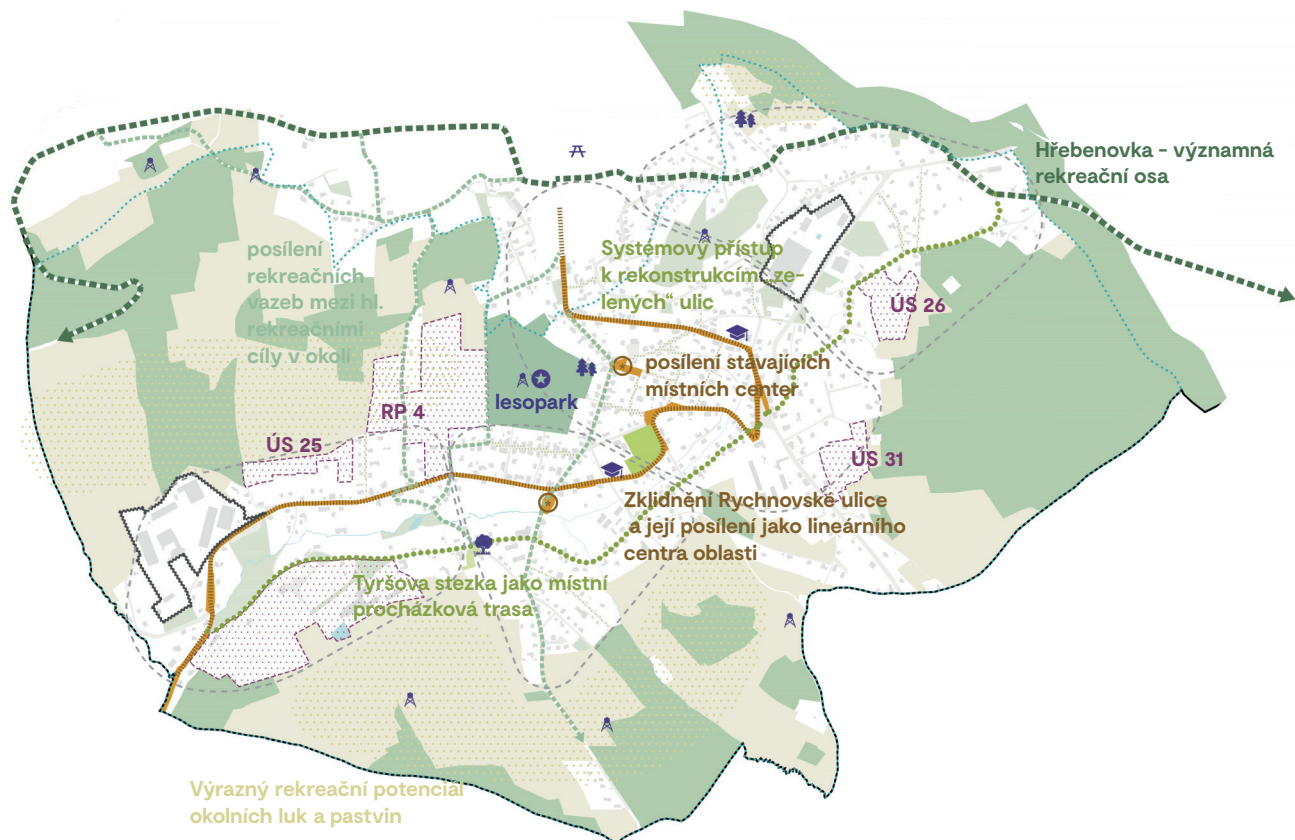
Historické vily v ulici Na svahu



Pohled na charakteristické uspořádání sídla v krajině



Místní „lesopark“



v jejímž průběhu se nachází mnoho potenciálních zajímavých míst zastavení (studánky, výhledy, hřbitov s kaplí, dětské centrum) a i její pozvolný profil se k jejímu tematizování (např. formou naučné stezky) a doplnění místy zastavení přímo nabízí.

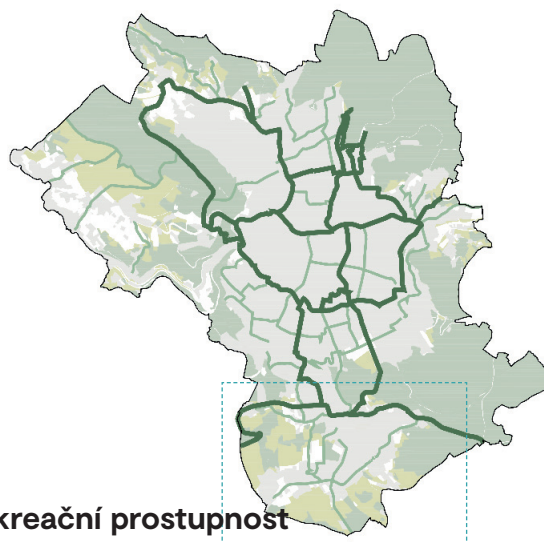
Potenciál proměny

Zástavba Kokonína je tvořena převážně zástavbou rodinných domů, z nichž mnohé pocházejí z první poloviny 20. století. Za zmínku stojí honosné historické vily v ulici Ve svahu, které se z běžného charakteru zástavby Kokonína vymykají svou architektonickou hodnotou. Vedle těchto historických budov se zde nachází i novější rodinné domy z druhé poloviny 20. století, což činí zástavbu pestrou. Centrum při ulici Rychnovská je kompaktnější, s menšími obchodními provozy a veřejnými budovami, zatímco okrajové části jsou spíše venkovské, s volnější zástavbou.

I v Kokoníně jsou v ÚP vymezeny poměrně rozsáhlé zastavitelné plochy pro novou zástavbu (ÚS 25 a RP 4). Tato území jsou dnes loukami, které okolní obyvatelé využívají jako místa pro svou krátkodobou rekreaci. V rámci nové zástavby by měl být rekreační potenciál těchto míst alespoň z části zachován.

Posílení stávajících center a tvorba nových

Přirozeným těžištěm území je Rychnovská ulice, avšak v důsledku zvýšené dopravy není její pobytový potenciál v současnosti naplněn. Je proto nezbytné uvažovat o jejím co největším zklidnění a podpořit tak ulici jako lineární centrum území. Současně je třeba ve stávající zástavbě podpořit i tzv. „místní plácky“, které by mohly sloužit jako ohniska sousedských aktivit. Tyto prostory mohou významně přispět k posílení vztahu obyvatel ke svému místu a vytvořit příležitosti pro přirozené setkávání v rámci místní komunity. O systému veřejných prostranství podrobněji viz **[ČÁST B; 5.3/ Typologie veřejných prostranství]**.



Rekreační prostupnost

unit

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 166 34 Praha 6
IČ : 63987309 DIČ: CZ63987309
+420 224 356 470
info@unitarch.eu



www.unitarch.eu

A detailed, light blue line-art map of a city area, likely Prague 6, showing streets, buildings, and green spaces. The map is oriented with North at the top. A white rectangular box is overlaid on the left side of the map, containing contact information.

UNIT architekti, s.r.o.

Thákurova 9, 166 34 Praha 6

IČ: 63987309 DIČ: CZ63987309

+420 224 356 470

info@unitarch.eu

www.unitarch.eu