Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory

Návrh 04/2013

Zpracoval:

Krajský úřad Libereckého kraje

odbor územního plánování a stavebního řádu

Autor textu:

Mgr. Jindřich Felcman

Tvorba map:

Ing. Věra Sedláčková, Ing. Dipl.-Ing. Bc. Jana Lufinková

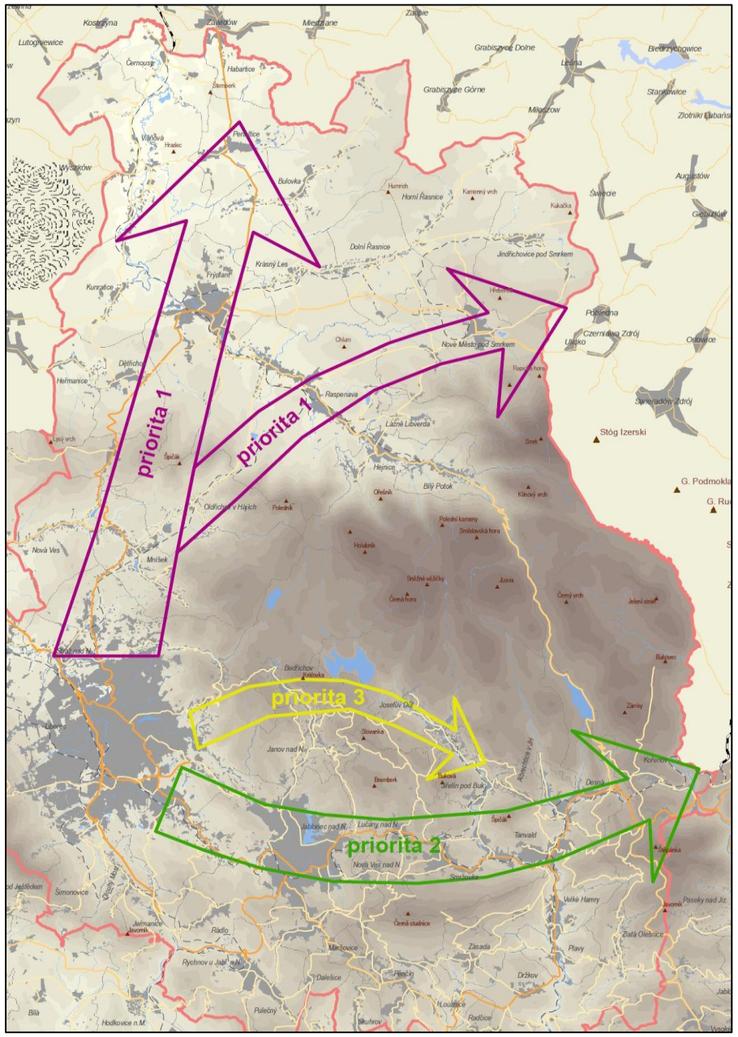
Obsah

1 Charakteristika, obsah a cíle Studie, metoda zpracování 4
1.1 Základní východiska a cíle Studie 4
1.2 Institucionální zakotvení Studie 4
1.3 Metoda zpracování 5
SEZNAM OPATŘENÍ 1 5
2 Základní charakteristika turistického regionu Jizerské hory 6
2.1 Vymezení řešeného území 6
2.2 Širší územní vazby turistického regionu Jizerské hory 6
2.3 Územní vazby v rámci řešeného regionu 7
2.3.1 Sídelní struktura regionu 7
2.3.2 Uspořádání území regionu 8
2.4 Koncepce dopravy v regionu 9
2.4.1 Osa Liberec – Frýdlantsko 9
2.4.1.1 Základní silniční síť 9
2.4.1.2 Otázka celoročního otevření či uzavření úseku silnice II/290 Smědava – Souš 10
2.4.1.3 Dopravní obslužnost Frýdlantska 11
2.4.2 Osa Liberec – Tanvald 11
2.4.2.1 Základní silniční síť 11
2.4.2.2 Dopravní obslužnost centrálních nástupních míst 12
2.4.2.3 Dopravní obslužnost Tanvaldska 12
2.4.2.4 Rozptyl turistů přijíždějících ze středočeského regionu 13
2.5 Základní turistická infrastruktura 14
2.5.1 Rozmístění ubytovacích zařízení 14
2.5.2 Hlavní nástupní místa do Jizerských hor 14
2.5.3 Rozvoj nástupního místa v Novém Městě pod Smrkem 16
SEZNAM OPATŘENÍ 2 18
3 Analýza institucionálního prostředí 19
3.1 Liberecký kraj 19
3.1.1 Strategické plánování a koordinace dotační politiky 19
3.1.2 Územní plánování 19
3.1.3 Koordinace cestovního ruchu 20
3.1.4 Kompetence Libereckého kraje na úseku ochrany životního prostředí 21
3.1.5 Kompetence Libereckého kraje na úseku dopravy 21
3.2 Obce a svazky obcí 22
3.2.1 Přenesená působnost obcí 22
3.2.2 Samostatná působnost obcí 22
3.2.3 Svazky obcí 22
3.3 Výkon státní správy na území CHKO Jizerské hory 24
3.4 Správa lesů 24
3.5 Neziskové organizace 25
SEZNAM OPATŘENÍ 3 25
4 Pěší turistika 26
4.1 Základní koncepční východiska 26
4.2 Průchodnost krajiny a legislativa 26
SEZNAM OPATŘENÍ 4.2 27
4.3 Konkrétní záměry na úpravu sítě tras 27
4.3.1 Priorita 1: Rozptyl do Frýdlantského výběžku 27
4.3.1.1 Frýdlantská Klínovka 27
4.3.1.2 Další opatření ve Frýdlantském výběžku 28
SEZNAM OPATŘENÍ 4.3.1 28
4.3.2 Priorita 2: Rozptyl v západo-východním směru 28
SEZNAM OPATŘENÍ 4.3.2 29
4.3.3 Priorita 3: Zkvalitnění centrálních nástupních míst 29
SEZNAM OPATŘENÍ 4.3.3 29
4.3.4 Střety pěších a cyklistických tras 30
SEZNAM OPATŘENÍ 4.3.4 31
5 Cykloturistika 33
5.1 Základní koncepční východiska 33
SEZNAM OPATŘENÍ 5.1 34
5.2 Konkrétní záměry na úpravu sítě tras 34
5.2.1 Priorita 1: Rozptyl do Frýdlantského výběžku 34
5.2.1.1 Základní síť tras 34
5.2.1.2 Rozvoj terénní cyklistiky u Nového Města pod Smrkem 35
SEZNAM OPATŘENÍ 5.2.1 37
Priorita 2: Rozptyl západo-východním směrem 37
SEZNAM OPATŘENÍ 5.2.2 38
5.2.2 Priorita 3: Řešení přetížení centrálních nástupních míst 38
SEZNAM OPATŘENÍ 5.2.3 38

5.3 Vymezení vhodných míst k rozvoji terénní cyklistiky 39
SEZNAM OPATŘENÍ 5.3 40
6 Sjezdové lyžování 42
6.1 Základní koncepce rozvoje sjezdového lyžování v regionu 42
6.1.1 Respektování současného stavu – rozvoj u existujících areálů 42
6.1.2 Monitoring využití aktuální infrastruktury 42
6.1.3 Koncentrace případného rozvoje 42
6.1.3.1 Komplexní zhodnocení rozvojového potenciálu vybraných sjezdařských areálů 42
6.2 Lokální záměry v řešeném území 43
SEZNAM OPATŘENÍ 6 43
7 Běžecké lyžování 45
7.1 Rozptyl běžkařů směrem do Frýdlantského výběžku 46
7.1.1 Nástup od Nového Města pod Smrkem 46
7.1.2 Dopravní obslužnost Smědavy 47
7.1.3 Rozvoj příměstského lyžování na Frýdlantsku 47
7.2 Rozptyl běžkařů východním směrem 48
7.2.1 Nástupní místa napojená na linky hromadné dopravy 48
7.2.2 Nástupní místa dostupná osobními automobily 48
7.2.3 Rozvoj příměstského lyžování v západo-východním směru 49
7.3 Řešení přetížení centrálních nástupních míst – běžky 49
7.3.1 Úprava tras v Bedřichově 49
7.3.2 Opatření k rozptylu na ose Bedřichov – Josefův Důl 50
7.3.3 Nástup do hor přímo od Jablonce nad Nisou a Liberce 50
SEZNAM OPATŘENÍ 7 51
8 Hipoturistika 53
SEZNAM OPATŘENÍ 8 53
Seznam příloh 54

1 Charakteristika, obsah a cíle Studie, metoda zpracování

1.1 Základní východiska a cíle Studie



Obr. 1: Základní koncepce řešení Studie vymezující hlavní směry rozptylu turistických aktivit z nejvytíženějších oblastí.

Krajský úřad Libereckého kraje přistoupil ke zpracování Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory na základě reflexe dlouhodobých problémů v území Chráněné krajinné oblasti Jizerské hory a jejího okolí. Tyto problémy spočívají především v intenzivním střetu rozvojových aktivit zaměřených na rekreační využívání území a ochranou přírodních a krajinářských hodnot, kvůli kterým byla CHKO Jizerské hory vyhlášena. Potřeba koncepčního řešení předmětného problému na úrovni kraje je pravidelně zmiňována ve strategických dokumentech řešících jak rozvoj cestovního ruchu, tak ochranu přírody a krajiny. (Podrobně bude o již zpracovaných koncepčních materiálech pojednáno v kapitole 3 – Analýza institucionálního prostředí.)

Studie vychází z předpokladu silného civilizačního tlaku generovaného především aglomerací Liberec – Jablonec nad Nisou (cca 150 000 obyvatel) na přírodně hodnotné a turisticky atraktivní prostředí Jizerských hor. Tento územní střet se projevuje problémy v udržitelnosti rozvoje cestovního ruchu v řešené oblasti. Základním cílem Studie je vyhledat opatření, která povedou k usměrnění turistických aktivit v oblasti, tak aby byl předmětný územní střet minimalizován.

Koncepčním východiskem je rozptyl turistů od nejvytíženějších středisek směrem k ostatním atraktivním oblastem v okolí. Nabídnutím širší palety alternativ turistického vyžití dojde jak k ochraně nejvytíženějších oblastí centrální části Jizerských hor, tak i zároveň k posílení hospodářsky slabších oblastí, především Frýdlantska. Prioritní strategií Studie je tudíž rozptyl turistických aktivit severním směrem, kde je nalézán potenciál především pro pěší a cyklistickou turistiku. Vzhledem ke své blízké poloze vůči liberecko-jablonecké aglomeraci a kvalitnímu dálničnímu napojení od Prahy je atraktivita centrální části Jizerských hor nezpochybnitelná, z toho důvodu jsou vedle rozptylu do Frýdlantska stanoveny další strategie rozptylu i podél jižních svahů Jizerských hor. (Obr. 1)

Prioritní severní směr zajišťuje rozptyl do oblasti Frýdlantského výběžku, atraktivního především pro pěší a cykloturisty, popř. in-line bruslaře, hipoturisty aj. Rozptyl do Frýdlantska by nejvýznamněji ulevil přímému zatížení Jizerských hor turistikou a navíc by měl význam i pro podporu ekonomického rozvoje dané oblasti. Doplňující směr na Nové Město pod Smrkem podél západních a severních svahů Jizerských hor je přímo navázán na atraktivitu hor a v rámci něj je především řešeno zkvalitňování možnosti nástupu do hor ze západního a severního směru. Tím je sledováno odlehčení centrálních nástupních míst na jižních svazích hor, přičemž je zde opět zvažován i ekonomický přínos pro dotčené obce na Frýdlantsku.

Směr rozptylu označený jako priorita 2 vede podél železniční trati Liberec – Harrachov. Řešení rozptylu turistů podél této osy by mělo opět odlehčit nejvytíženějším střediskům v Bedřichově a Janově nad Nisou. Tento rozptyl západo-východním směrem by měl doplnit ještě komplex opatření označený žlutou šipkou jako priorita 3. Ten se zaměřuje na koordinaci turistického zatížení v centrální nástupní oblasti do hor na ose Bedřichov – Hrabětice – Josefův Důl. Opatření se týkají především rozšíření nabídky nástupních míst a řešení dostupnosti těchto míst prostředky hromadné dopravy.

Zařazení jednotlivých opatření do daných priorit určuje dopad opatření na naplňování základních principů udržitelného rozvoje cestovního ruchu v regionu. Sledování opatření zařazených do priority 1 povede v dlouhodobém měřítku k žádoucímu a udržitelnějšímu rozvoji cestovního ruchu v regionu. Nicméně význam opatření i v dalších dvou prioritách je vzhledem k danému územnímu kontextu nezpochybnitelný a pro řešení aktuálnějších problémů budou mít opatření v prioritě 2 a 3 často výrazněji pozitivní dopady. Vyvážení daných priorit je tedy třeba průběžně přizpůsobovat aktuálním potřebám v území.

1.2 Institucionální zakotvení Studie

Studie pořizovaná Krajským úřadem Libereckého kraje vychází ze zákonných kompetencí výkonu státní správy i možností samosprávného působení krajského úřadu. Bude základním podkladem pro zpracování územní studie, tedy územně plánovacího podkladu ve smyslu § 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu.[1] Dle stavebního zákona zpracovává územní studii ve smyslu pojmů stavebního zákona pouze autorizovaný architekt. Její zpracování je tudíž uloženo

[1] § 30 odst. 1 stavebního zákona: „Územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.“

v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK)[2], o jejichž vydání rozhodlo Zastupitelstvo Libereckého kraje 13. 12. 2011. Autorizovaným architektem zpracovaná územní studie bude konkretizovat řešení v ZÚR LK a bude představovat podklad pro územní plány obcí. Jak bylo řečeno výše, tato územní studie bude úzce navazovat na řešení koncipované v této Studii rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory zpracovávané přímo zaměstnanci Krajského úřadu Libereckého kraje.

Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory nejenže slouží jako základní zadání pro tvorbu územní studie dle stavebního zákona, dále představuje podklad pro aktivity krajského úřadu na úseku podpory cestovního ruchu v regionu. Svých cílů tak bude dosahovat i pomocí marketingových opatření Krajského úřadu Libereckého kraje jakožto hlavního koordinátora cestovního ruchu v regionu. Dále bude Studie usměrňovat dotační politiku a v širším pohledu i celkové strategické plánování Libereckého kraje.

1.3 Metoda zpracování

Studie byla zpracována zaměstnanci Krajského úřadu Libereckého kraje, Odboru územního plánování a stavebního řádu – Oddělení územního plánování, v úzké součinnosti s Oddělením cestovního ruchu a ve spolupráci s dalšími odbory krajského úřadu. V září 2011 byla spuštěna kontaktní webová stránka http://jizerky.kraj-lbc.cz/, kde byly průběžně umísťovány jednotlivé pracovní materiály a mapové podklady. V listopadu 2011 byli oficiálním dopisem osloveni zástupci obcí v daném regionu, stejně tak byli osloveni další klíčoví aktéři v regionu, tedy neziskové organizace, provozovatelé různých turistických středisek, Lesy ČR, Správa CHKO JH apod. V průběhu první poloviny roku 2012 byly zapracovány veškeré zaslané podněty a výstupy z již zpracovaných koncepčních materiálů. Na základě toho byla zpracována první verze dokumentace, která byla všem relevantním subjektům předána na začátku roku 2013 k připomínkování.

SEZNAM OPATŘENÍ 1

- Ze Studie rozvoje cestovního ruchu vycházet při zpracování územní studie, jejíž pořízení jakožto územně plánovacího podkladu je uloženo Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje.
- Výstupy ze Studie aplikovat i při koncepční a koordinační činnosti Libereckého kraje v oblasti podpory cestovního ruchu.
- Výstupy Studie aplikovat i v rámci strategického plánování Libereckého kraje a jeho dotační politiky.

[2] Zásady územního rozvoje jsou územně plánovací dokumentací vydávanou dle § 36 a násl. zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Dle § 36 odst. 5 tohoto zákona jsou zásady územního rozvoje závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

2 Základní charakteristika turistického regionu Jizerské hory

2.1 Vymezení řešeného území

Územní vymezení turistického regionu Jizerské hory (dále jen TR JH) vychází ze ZÚR LK a stejně tak z koncepčních materiálů Oddělení cestovního ruchu. Součástí návrhové části ZÚR LK je i schéma „Cestovní ruch, kategorizace středisek a center cestovního ruchu“, které určuje jednotlivé oblasti a podoblasti cestovního ruchu Libereckého kraje, dále také kategorizaci středisek a center cestovního ruchu v kraji. TR JH se skládá ze dvou úzce provázaných oblastí cestovního ruchu Jizerské hory a Frýdlantsko. (Obr. 2) Koncepční materiály Oddělení cestovního ruchu používají mírně odlišné rozdělení regionu na čtyři podoblasti Liberecko, Jablonecko, Tanvaldsko a Frýdlantsko.



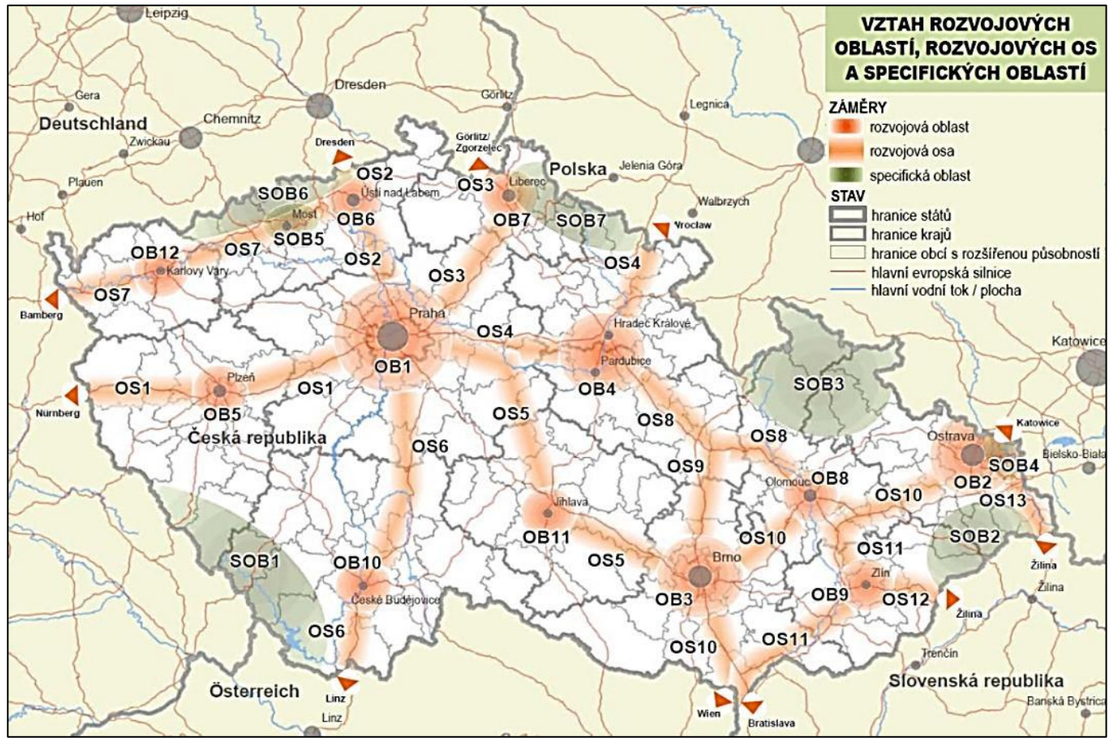
Obr. 2: Výřez ze schématu ZÚR LK „Cestovní ruch, kategorizace středisek a center cestovního ruchu“. Řešené území se skládá z oblastí Frýdlantsko a Jizerské hory.

Důvody pro spojení těchto dvou oblastí jsou nasnadě. Obě oblasti svou velkou částí zasahují do Chráněné krajinné oblasti Jizerských hor (dále jen CHKO JH). Oblast CHKO JH výrazně určuje potenciál cestovního ruchu obou oblastí a stejně tak i vyžaduje zvláštní nároky na jeho udržitelný rozvoj. Vymezení TR JH pro účely této Studie s výhradou výše zmíněného detailu ve vymezení podoblastí odpovídá i vymezení jednotlivých turistických regionů, z kterého vychází i činnost Oddělení cestovního ruchu KÚ LK.



2.2 Širší územní vazby turistického regionu Jizerské hory

Řešené území se vyznačuje jedinečným specifikem, které je unikátní v celorepublikovém měřítku. Spočívá v mimořádně těsném sousedství oblasti rozvojové s oblastí vyznačující se významnými přírodními hodnotami. Na schématu Politiky územního rozvoje ČR lze daný vztah obou oblastí OB7 Liberec a SOB7 Krkonoše – Jizerské hory v řešeném regionu jednoznačně identifikovat. (Obr. 3)[3]



Obr. 3: Schéma PÚR ČR „Vztah rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí“. Na schématu lze identifikovat silnou územní vazbu mezi rozvojovou oblastí OB7 Liberec a specifickou oblastí SOB7 Krkonoše – Jizerské hory.

[3] Politika územního rozvoje ČR je koncepčním materiálem určujícím požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech. Dle § 31 odst. 3 stavebního zákona ji schvaluje vláda, dle § 31 odst. 4 je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

U obou oblastí jsou v PÚR ČR specifikovány kvalitativně výrazně odlišné vlastnosti. (Tab. 1) Vzájemný střet těchto vlastností a z nich vyplývajících požadavků nemá nikde jinde na území ČR srovnatelná měřítka.[4]

Rozvojová oblast OB7 Liberec	Specifická oblast SOB7 Krkonoše – Jizerské hory
Území ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Liberce při spolupůsobení vedlejšího centra Jablonec nad Nisou. Jedná se o silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností; převážná část ekonomických aktivit má republikový význam.	…Jde o celistvé území s kvalitním životním prostředím, vysokými přírodními a krajinnými hodnotami a s významným rekreačním potenciálem. (…) Potřeba řešit střety aktivit rekreace a cestovního ruchu s přírodními a krajinnými hodnotami. (…) Potřeba snížení vysokého a stále rostoucího zatížení až přetížení území a dopravní a technické infrastruktury uživateli, zejména v místech, kde tento vliv zasahuje až do chráněných území přírody.

Tab. 1: Výtah z PÚR ČR, srovnání důvodů vymezení rozvojové oblasti OB7 Liberec a specifické oblasti SOB7 Krkonoše – Jizerské hory.

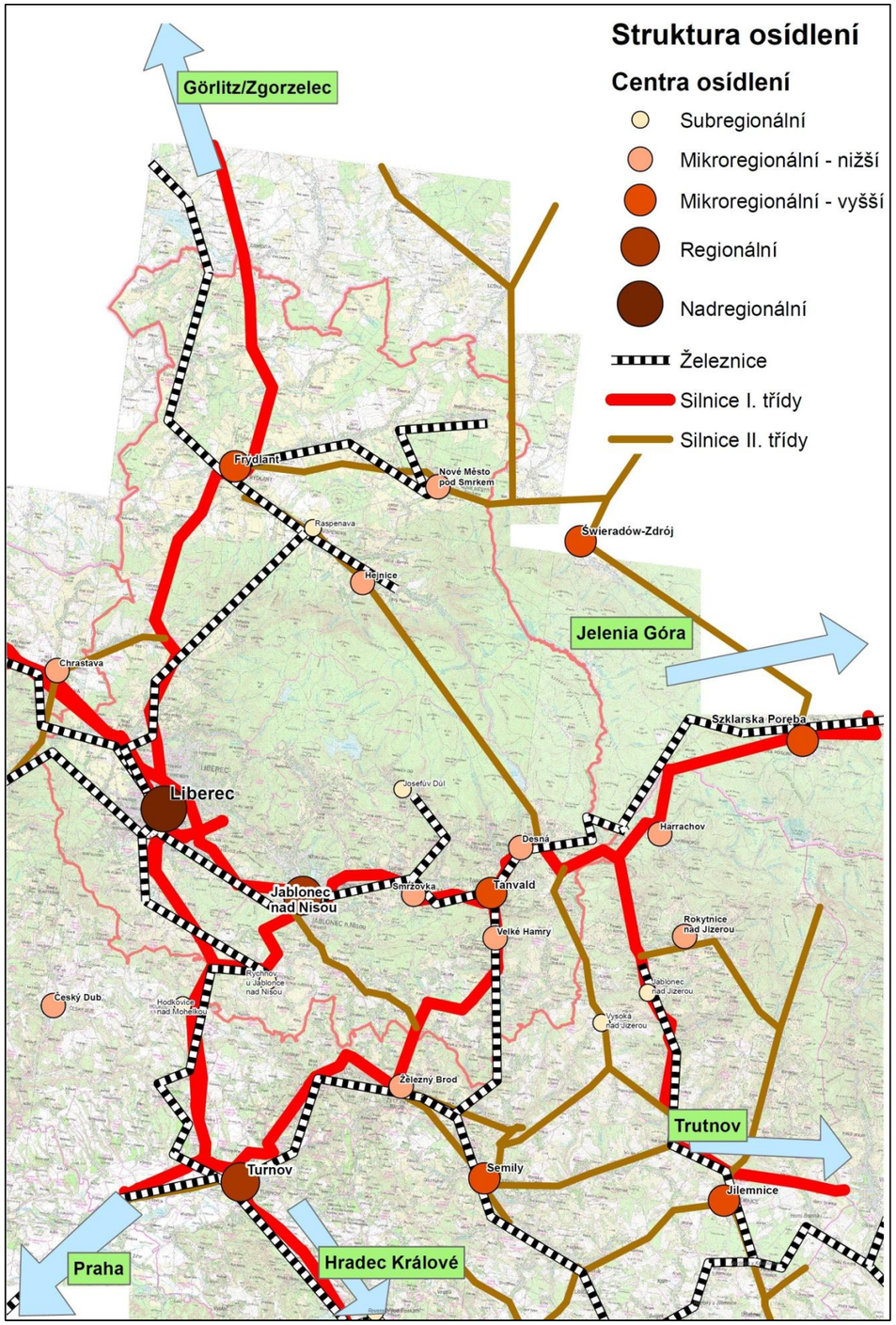
Zatímco je tedy rozvojová oblast charakterizována výraznou rozvojovou dynamikou a přirozeným tlakem na investiční aktivitu v území, specifickou oblast přednostně charakterizují veřejné zájmy na ochranu výjimečných přírodních hodnot. Úkoly pro územní plánování navázané na vymezení Specifické oblasti Krkonoše – Jizerské hory tuto skutečnost reflektují, především lze vypíchnout body:

- Vytvářet územní podmínky pro rozvoj takových odvětví a aktivit, které budou diferencovaně harmonicky a v souladu s požadavky ochrany přírody a krajiny využívat lidský, přírodní i ekonomický potenciál celého území a zvláštnosti jeho různých částí a které budou zmírňovat střety nadměrného zatížení území cestovním ruchem se zájmy ochrany přírody.
- Vytvářet územní podmínky pro zajišťování udržitelnosti využívání rekreačního potenciálu oblasti, zejména s ohledem na regulaci zatížení cestovním ruchem, především pro rozvoj měkkých forem rekreace s ohledem na možnost celoročního využití.

2.3 Územní vazby v rámci řešeného regionu

2.3.1 Sídelní struktura regionu

Sídelní struktura řešeného regionu je definována především dvěma osami osídlení těsně se přimykajících na území CHKO Jizerské hory. Osa severo-jižní vede od Liberce směrem do Frýdlantského výběžku. Územní vazby této osy lze dále protáhnout do sousedního Německa a Polska, směrem k městům Görlitz a Zgorzelec (dohromady cca 90 000 obyv., 17 km od hranic). Osídlení ve Frýdlantském výběžku rozložené na dvou silnicích, jedné směrem do Hejnic a jedné směrem do Nového Města pod Smrkem a dále s vazbou na polské sídlo Świeradów-Zdrój dotváří prstenec osídlení obklopující Jizerské hory.



Obr. 4: Sídelní struktura řešeného regionu s vyznačením klíčových územních vazeb do širšího okolí.

[4] Střet SOB4 a OB2 na Ostravsku je jiného druhu, specifická oblast SOB4 Karvinsko je vymezena nikoli kvůli významným přírodním hodnotám, ale kvůli ekologickému zatížení oblasti po těžbě uhlí. To samé platí i střetu SOB5 a rozvojové osy OS7 na Mostecku. Specifická oblast SOB6 Krušnohorsko je na schématu od rozvojových oblastí a os znatelně oddělena.

Osa západo-východní se táhne od Liberce podél jižní strany Jizerských hor hustým pásem osídlení až k Tanvaldu a dále směrem na polské město Jelenia Góra (cca 87 000 obyv., 30 km od hranic). Směrem na jih je region přes Turnov velmi kvalitně napojen na českou metropoli Prahu (vzdálenost do Liberce po rychlostní silnici 110 km) a méně kvalitně na sousední krajské město Hradec Králové (vzdálenost do Liberce po silnici I. třídy 100 km).

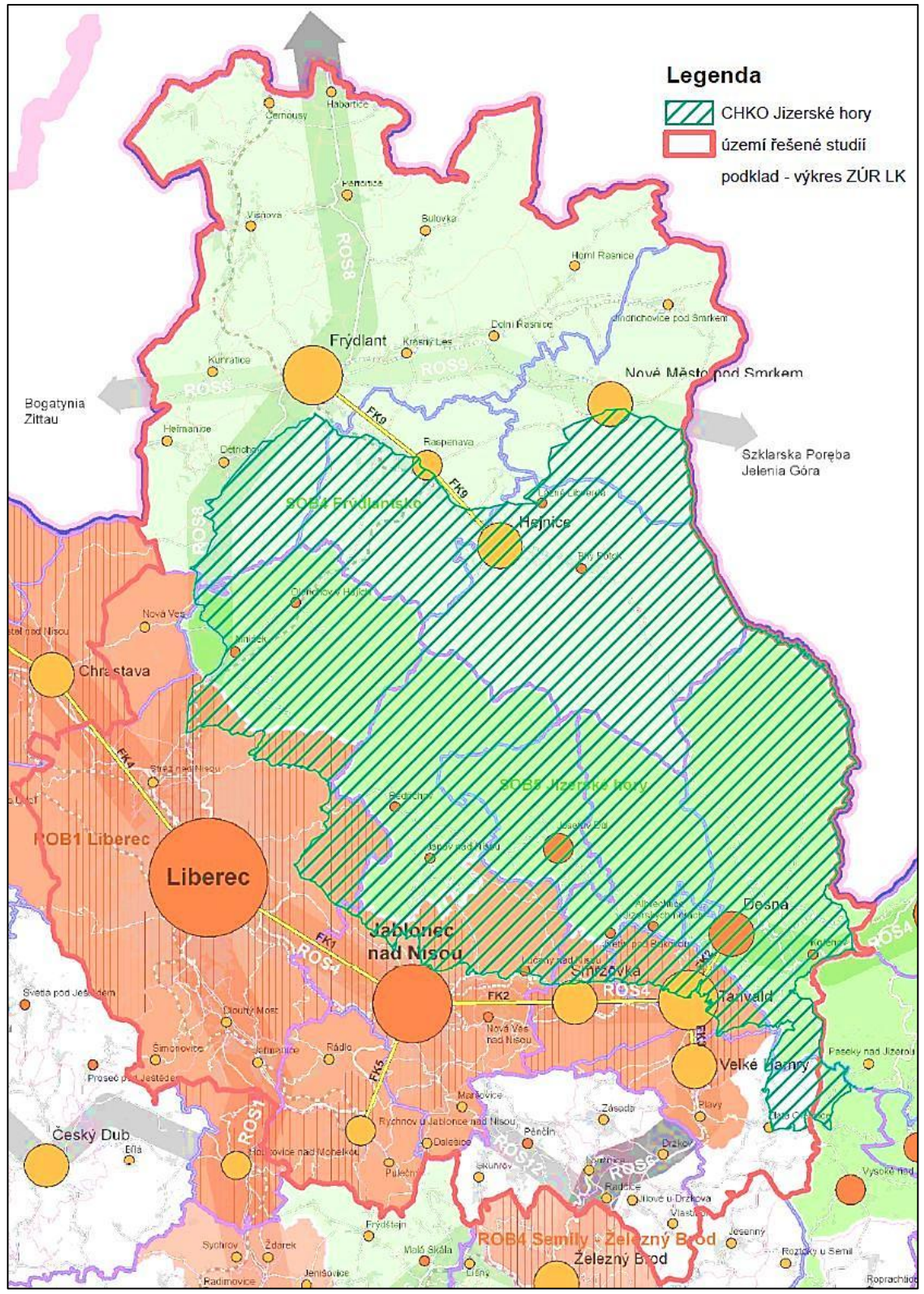
2.3.2 Uspořádání území regionu

V návaznosti na celorepublikový koncepční dokument PÚR ČR jsou jednotlivými kraji vydávány zásady územního rozvoje. ZÚR LK vztah specifické a rozvojové oblasti v daném regionu dále detailně rozpracovaly (obr. 5). Ostrá hranice mezi rozvojovou oblastí Liberec a specifickou oblastí Jizerské hory je samozřejmě schématem, které v reálném území nabývá mnoha podob. Oficiální metodika zpracování zásad územního rozvoje vedla k vymezení specifické i rozvojové oblasti přesně po hranicích obcí. Mnoho hraničních obcí jsou tak na základě expertního vyhodnocení zařazeny do jedné či druhé oblasti, i když jsou jejich vlastnosti v mnohém podobné (např. „červené“ Lučany nad Nisou vs. „zelený“ Mníšek). V mnohém určujícím pro vymezení přechodu mezi jednotlivými oblastmi tak může být doplněná hranice CHKO Jizerské hory, jejíž ochrana je významným limitem pro rozvojové aktivity v dané oblasti.

Velmi důležitým prvkem, který se v ZÚR LK oproti Politice územního rozvoje ČR objevuje, je vymezení specifické oblasti Frýdlantsko. Tato oblast je vymezena jako specifická nikoliv kvůli přírodním hodnotám, ale především kvůli dlouhodobým strukturálním hospodářským problémům. Konkrétně je v ZÚR LK charakterizována jako rozlohou a počtem trvale bydlících obyvatel největší specifická oblast s nejhoršími rozvojovými předpoklady (spádové obvody Raspenava a Nové Město pod Smrkem), s nejvyšší mírou nezaměstnanosti v kraji, s rostoucím počtem trvale bydlících obyvatel a sociálně problémových skupin. Mezi přímé úkoly pro územní plánování v dané oblasti je v ZÚR LK zařazeno hned několik opatření cílících na rozvoj cestovního ruchu. Potenciál Frýdlantska pro rozvoj tohoto odvětví je v území dlouhodobě sledován jako dobrá příležitost k jeho hospodářskému oživení.

Na základě zhodnocení základních územních vztahů lze uzavřít, že Jizerské hory se ocitají pod vysokým civilizačním tlakem ze strany oblasti intenzivního osídlení Liberecka. Jizerské hory představují pro Liberecko klíčovou oblast rekreace, jejíž význam nelze vzhledem k těsným územním vazbám zpochybnit. Zatížení Jizerských hor tak lze v rámci řešeného území pouze zmírňovat, a to podporou rozptylu turistů do blízké oblasti Frýdlantska. Rozvoj v centrální části Jizerských hor je třeba usměrňovat a potenciál hor využívat hospodárně, s ohledem na jejich regionální význam. Z toho důvodu je třeba chránit centrální část Jizerských hor pro celospolečenské využití a nezatěžovat jejich území investicemi ryze soukromého charakteru, neurčenými pro veřejné využití. Tím bude dosažena i maximální možná ochrana přírodních hodnot Jizerských hor s ohledem na jejich exponovanost vůči blízkým centrům osídlení Liberecka.

Stejně tak je třeba vnímat zvyšující se zatížení i z polské strany, směrem od města Jelenia Góra, které má bezmála stejný počet obyvatel jako Liberec. Narůstající zájem o Jizerské hory ze strany polských turistů se projevuje ve zvýšené investiční aktivitě na polské straně hranic (především lanovka na Stóg Izerski, běžkařský areál u Jakuszyc apod.). Rozvoj infrastruktury na obou stranách hranic, především na styčných osách Nové Město pod Smrkem – Świeradów-Zdrój a Kořenov – Jakuszyce, je třeba koordinovat a dosáhnout tak optimalizace investic v oblasti.



Obr. 5: Výřez ze ZÚR LK, výkres uspořádání kraje. Červeně vyznačena je rozvojová oblast Liberec, tmavě zeleně specifická oblast Jizerské hory a světle zeleně specifická oblast Frýdlantsko.

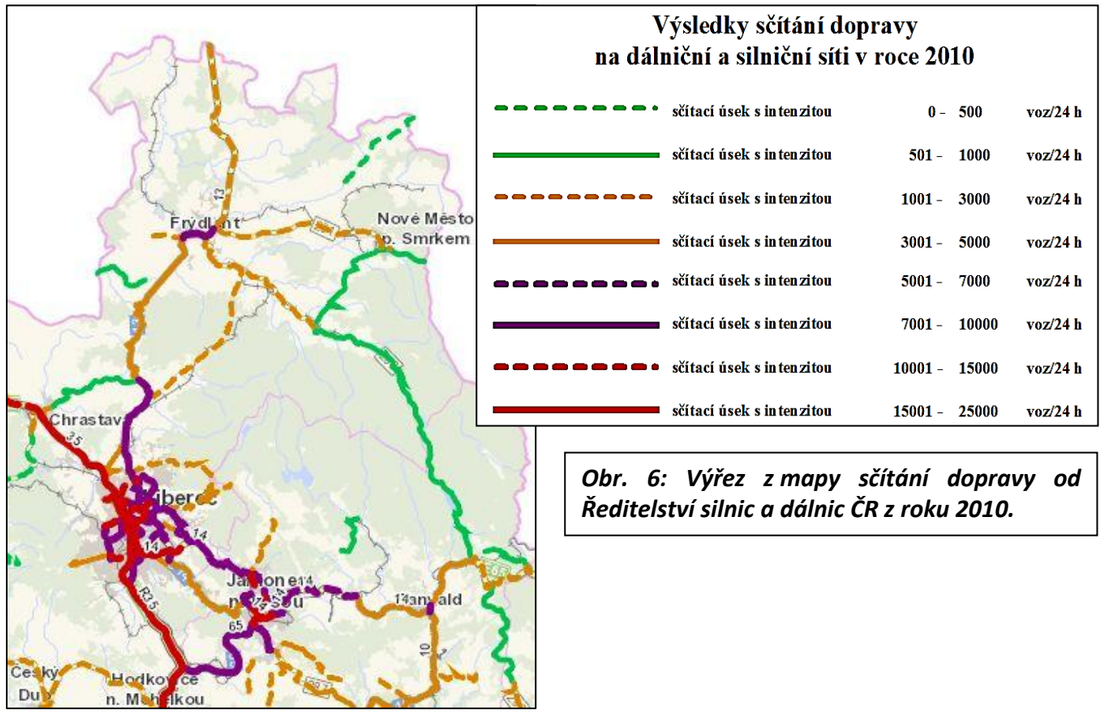
2.4 Koncepce dopravy v regionu

Struktura osídlení řešeného regionu je určena především polohou krajského města Liberec a sousedícího, nyní již také statutárního města Jablonec nad Nisou[5], které mají dohromady cca 150 000 obyvatel. Od tohoto centra osídlení vedou dvě klíčové rozvojové osy: východo-západní směřující na Tanvald a dále na Harrachov a severo-jižní vedoucí ve dvou větvích na Frýdlant a na Raspenavu. Podél těchto os by se měla dle základní koncepce této Studie odehrávat klíčová opatření pro rozptýlení návštěvníků centrální části Jizerských hor.

2.4.1 Osa Liberec – Frýdlantsko

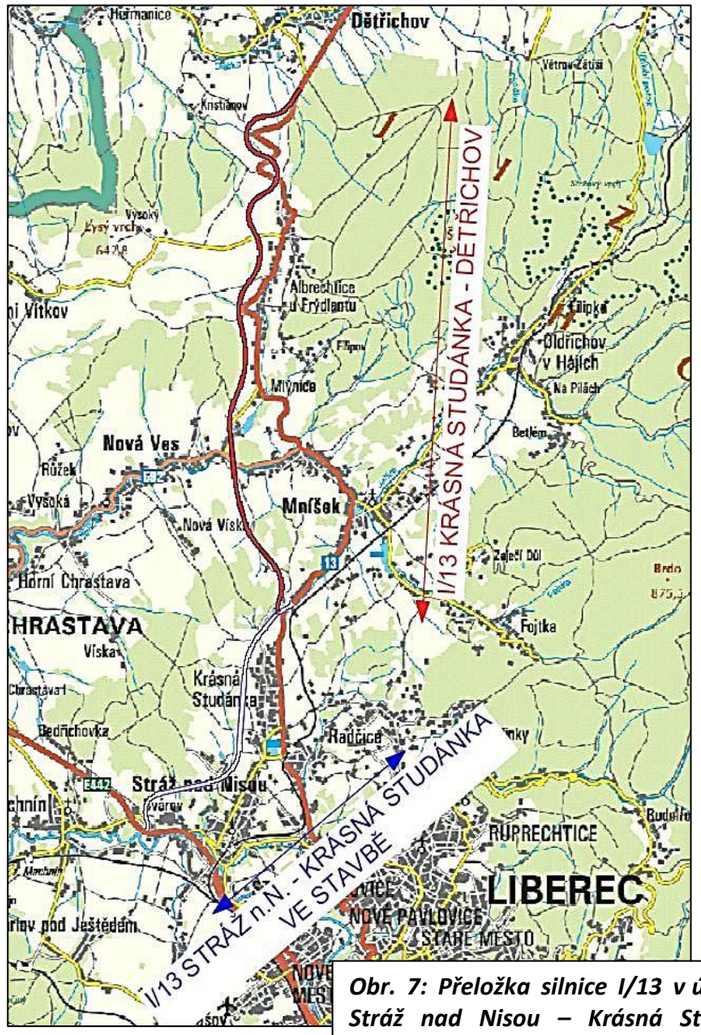
2.4.1.1 Základní silniční síť

Rozvojová osa Liberec – Frýdlantsko je určena především silnicí I. třídy I/13 vedoucí z Liberce přes Mníšek a Frýdlant do Polska. Počet vozidel projíždějících po této silnici za den je v úseku Liberec – Mníšek bezmála 10 000, na úseku Mníšek – Frýdlant intenzita klesá na zhruba 4 000 vozidel. Dále od Frýdlantu směrem do Polska se intenzita pohybuje kolem 2 000 vozidel za den.[6] (Obr. 6) Na silnici I/13 je aktuálně naplánováno několik úprav, již těsně před dokončením je první úsek přeložky kolem Stráže nad Nisou. Dále se počítá s navazující přeložkou na západ od Mníšku a Albrechtic u Frýdlantu s optimalizací trasy stoupání na Albrechtický vrch. (Obr. 7) Do budoucna se počítá i s obchvatem Frýdlantu a Pertoltic.



Obr. 6: Výřez z mapy sčítání dopravy od Ředitelství silnic a dálnic ČR z roku 2010.

V Mníšku se od silnice I/13 odděluje silnice III. třídy II/2904 směrem do Raspenavy s intenzitou 2 500 vozidel za den. V Raspenavě se kříží s hlavní osou osídlení v oblasti Frýdlant – Raspenava – Hejnice – Bílý Potok rozkládající se podél silnice II. třídy II/290. Tato silnice se za Bílým Potokem stáčí na jih směrem do centrální oblasti Jizerských hor a v Desné se napojuje na silnici I. třídy I/10. Jde o velice diskutovaný úsek silnice, neboť se během zimních měsíců kvůli ochraně vody ve vodní nádrži Souš uzavírá. Pro její celoroční otevření zaznívají argumenty, které v ní vidí alternativní napojení Frýdlantska a možnost snazší dojížďky za prací obyvatel Frýdlantska na Tanvaldsko. Z pohledu přírodních hodnot Jizerských hor a atraktivity území pro cestovní ruch je její využití pro celoroční automobilovou dopravu diskutabilní.



Obr. 7: Přeložka silnice I/13 v úseku Liberec – Dětřichov. Úsek Stráž nad Nisou – Krásná Studánka je již v pokročilé fázi výstavby, úsek Mníšek – Dětřichov je momentálně detailně projekčně zpracováván Ředitelstvím silnic a dálnic. Na obrázku situace širších vztahů – pracovní materiál z roku 2011 zpracovaný spol. Valbek, s. r. o.

[5] Novela zákona o obcích č. 72/2012 Sb. zařadila mezi statutární města nově i Jablonec nad Nisou a Prostějov.

[6] Ředitelství silnic a dálnic ČR. Celostátní sčítání dopravy 2010. Publikováno 2011. [cit. 5.3.2012]. Dostupné z: http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx

2.4.1.2 Otázka celoročního otevření či uzavření úseku silnice II/290 Smědava – Souš

Tento úsek silnice je v zimních měsících uzavřen z důvodu ochrany zdroje pitné vody, vodní nádrže Souš. Provoz dané silnice v zimních měsících by dle vodohospodářů byl v konfliktu s režimem v ochranném pásmu vodního zdroje.[7] Režim silnice byl aktuálně rozhodnutím z roku 2011 upraven tak, aby byla silnice uzavřena jen v nezbytně nutné době. Této úpravy režimu silnice dosáhl Liberecký kraj po jednání se zástupci dotčených obcí.

V rámci vytváření koncepce rozvoje cestovního ruchu je vhodné zvážit význam této silnice, a to nejen pro její dopravní funkci, ale i pro potenciál v jejím využití turisty. Dle sčítání dopravy v roce 2010 na ní dochází k průjezdu cca 550 vozidel za den.[8] Při předpokladu rovnoměrného rozložení během 12 denních hodin jde o průměr cca jedno vozidlo za minutu a půl. Silnice je v letních měsících ovšem využívána i cyklisty, pěšími turisty, vzhledem ke kvalitnímu povrchu a mírnému sklonu také in-line bruslaři. V zimě je po ní upravována lyžařská trasa.

V zásadě se pro řešení problematické situace kolem tohoto úseku silnice nabízejí dvě varianty. První varianta by respektovala současný stav a mimo zimní měsíce by připustila na silnici normální režim. Tato varianta implikuje potřebu koncepčně řešit střety na komunikaci, a to především odklonem turistů a cyklistů z komunikace. Druhá varianta by autoprovoz na silnici v úseku Souš – Smědava omezovala v zájmu rozvoje jejího využití pro cestovní ruch. O konkrétním režimu omezeného provozu lze dále jednat – mohlo by jít o víkendové uzavření silnice, kdy je turistické využití silnice zdaleka nejsilnější, popř. uzavření pro všechny automobilisty mimo držitele výjimek odůvodněných vlastnictvím nemovitostí navázaných na danou komunikaci aj. Výběr varianty, které se koncepce rozvoje cestovního ruchu v Jizerských horách bude muset přizpůsobit, bude předmětem odborného prověření autorizovanou osobou při zpracování územní studie a následně politického rozhodnutí vedení kraje po projednání s obcemi a dalšími významnými aktéry v území.

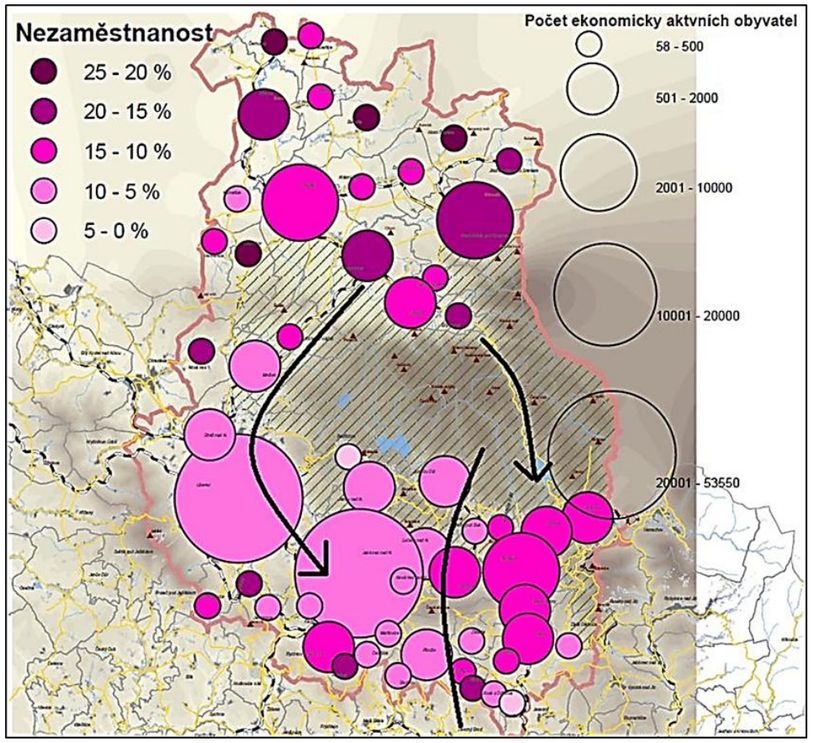
Varianta 1: Zachování současného stavu

Zachování současného stavu zlepšuje napojení Frýdlantského výběžku na Tanvaldsko. Z analýzy kilometrových vzdáleností je zřejmé, že do Liberce ani Jablonce nad Nisou, jakožto hlavních hospodářských center regionu, není z žádného místa Frýdlantského výběžku výhodnější dojíždět přes Smědavu (viz tab. 2)

Při zvážení ekonomického potenciálu sídel na Tanvaldsku je hospodářský význam daného silničního napojení pro pravidelnou dojížďku za prací spíše velmi malý (viz obr. 8). Na Tanvaldsku není míra nezaměstnanosti výrazně odlišná od Frýdlantska. V květnu 2011 byla nezaměstnanost v Tanvaldu 12,4 %, ve Smržovce 12,6 %, zatímco v Hejnicích 11,5 %, v Raspenavě 16,2 % a v Novém Městě pod Smrkem 15,8 %.

	Hejnice	Nové Město pod Smrkem	Raspenava	Frýdlant
Jablonec nad Nisou	**36/40**	**39/48**	**30/46**	**33/49**
Tanvald	**48/27**	**51/35**	**42/33**	**45/37**

Tab. 2: Dojezdová vzdálenost mezi vybranými sídly. První hodnota udává vzdálenost cesty přes Liberec, druhá přes úsek silnice II/29 Smědava – Souš.



Obr. 8: Na schématu je znázorněna velikost pracovního trhu (počet ekonomicky aktivních obyvatel) a míra nezaměstnanosti. Dva směry dojíždění za prací naznačují šipky, přičemž čára mezi nimi odděluje oblasti, do kterých je výhodné dojíždět východní či západní cestou. Údaje jsou z května 2011, ČSÚ.

Provoz na daném úseku komunikace tak spíše obecně zlepšuje dopravní zasíťování dané oblasti, silnice může sloužit jako tranzit pro zahraniční turisty směřující z německé dálnice A4 do Krkonoš. Je třeba ovšem zdůraznit, že z postupující i plánovanou realizací úprav na silnici I/13 mezi Frýdlantem a Libercem, I/35 mezi Hrádkem nad Nisou a Libercem a I/14 mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou bude výhodnost propojení přes Smědavu nadále klesat. Zimní uzavírání silnice také pro projíždějící turisty, které neznají poměry v regionu, velmi často přináší nepříjemné překvapení. Silnice, která je standardně zanesená do map, je v zimě uzavřena a otáčení německých turistů na Smědavě je častým jevem. Navíc je třeba se ptát, zda je podpora tranzitu turistů přes území kraje natolik výhodným opatřením pro udržitelný rozvoj regionu.

[7] Konkrétně je režim této silnice upraven v rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje jakožto vodoprávního úřadu, č.j. KÚLK 42450/2011 ze dne 30.12.2011 následovně: „Silnice bude každoročně uzavřena, když 2 dny po sobě klesne teplota na hodnotu 0˚C dle údajů HMÚ – stanice Souš nebo při prvních sněhových srážkách a s přihlédnutím k aktuálnímu trendu vývoje počasí (…) Silnice bude otevřena tehdy, když úsek silnice v OP I. stupně bude bez sněhu a ledu a zároveň budou fungovat lapoly. …“

[8] Ředitelství silnic a dálnic ČR. Celostátní sčítání dopravy 2010. Publikováno 2011. [cit. 5.3.2012]. Dostupné z: http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx

Varianta 2: Další omezení autoprovozu na komunikaci a její využití pro cestovní ruch

V případě omezení autoprovozu na dané komunikaci je možné uvažovat o jejím intenzivním využití pro cestovní ruch. Především pro in-line bruslaře se jedná o jedinečnou lokalitu. Přeložka cyklotrasy 3018 na tuto silnici by uvolnila cestu od Václavíkovy studánky na Smědavu pro pěší turisty. Detailně je řešení střetu řešeno v kap. 4.3.4. Zjednodušeně lze shrnout, že uvolnění silnice II/290 od automobilové dopravy by otevřelo cestu k jejímu intenzivnímu využití pro cestovní ruch, přičemž by přispělo i k žádoucí koordinaci jednotlivých forem cestovního ruchu v území.

Na druhou stranu by bylo omezení automobilového provozu na dané silnici překážkou pro rozptyl turistů od nástupních míst na jižní straně Jizerských hor směrem na Smědavu. Tento směr rozptylu není v koncepci této Studie nicméně podporován. Vyvolaná dopravní zátěž přímo v centrálních částech Jizerských hor není v jeho případě vyvážena pozitivním hospodářským efektem pro sídla na Frýdlantsku. Právě dostupnost Smědavy pouze z Frýdlantska je jedním z podpůrných faktorů pro využívání ubytovacích služeb právě v této oblasti.

2.4.1.3 Dopravní obslužnost Frýdlantska

Dopravní obslužnost Frýdlantska sestává jak z železniční, tak autobusové dopravy. Železniční trať do Frýdlantu je vedena přes Raspenavu. V ní se na trasu napojuje linka do Hejnic a Bílého Potoka. Ve Frýdlantu se napojují dvě linky – na Černousy a na Nové Město pod Smrkem až do Jindřichovic pod Smrkem. Doba cesty do Frýdlantu je solidní, vlak překonává vzdálenost 27 km zhruba za 30 min. Ve všední den jezdí na trati celkem 26 přímých spojů, v nejvytíženější časy jezdí vlaky každou půlhodinu. O víkendu dochází k redukci na 18 linek. V tabulce 3 vidíme celkový seznam počtu a délky železničního spojení na vybrané potenciální nástupní body pro návštěvníky Frýdlantska.

	Počet spojů – všední den	Počet spojů – víkend	Doba jízdy
Frýdlant	26 (26)	18 (18)	27 až 34 min.
Bílý Potok	14 (11)	14 (12)	47 min.
Černousy	14 (14)	9 (9)	47 až 57 min.
Nové Město pod Smrkem	10 (10)	6 (6)	54 min. až 1 hod. 14 min.

Tab. 3: Základní údaje o železničním spojení z Liberce na Frýdlantsko. V závorce je udán počet přímých spojů bez přestupu.

Autobusová doprava je pro napojení Frýdlantska k Liberecku spíše doplňkovou, přímým autobusům trvá cesta z Liberce do Frýdlantu často okolo jedné hodiny, do ostatních měst ve výběžku je zpravidla nutné přestupovat. Standardní linková autobusová doprava je v regionu doplněna speciálními autobusy vozícími pracovníky do libereckých průmyslových zón.

Pro dopravu turistů má v dané oblasti výjimečný význam víkendový autobus jezdící z Frýdlantu na Smědavu. Celou trasu urazí za 47 min. a jezdí v sobotu i v neděli třikrát do dne. V létě umožňuje přepravu kol. Tato linka má momentálně význam spíše pro místní, popř. chataře. Její využívání turisty přijíždějícími od Liberce by bylo z pohledu základních cílů Studie žádoucí. Organizačními opatřeními (řešení snadného přestupu v Bílém Potoce pod Smrkem) a navazujícími informačními opatřeními lze možnost nástupu do Jizerských hor přes Smědavu zatraktivnit. Nevýhoda delšího cestování bude vyvážena vyhnutím se přetíženým místům v okolí Bedřichova, což může být především v běžkařské sezóně silným argumentem.

Je vhodné prověřit komplexní zefektivnění dopravy na Smědavu, a to využitím železničních spojů a navázáním autobusu pendlujícího mezi železniční stanicí Bílý Potok pod Smrkem a Smědavou. Tento model by flexibilněji reagoval na výkyvy v poptávce. Celkem 14 železničních spojů z Liberce do Bílého Potoka pod Smrkem by bylo doplněno skibusem/cyklobusem pendlujícím mezi železniční stanicí a Smědavou. Spojení Frýdlantu a Smědavy by tímto kvalitativně neutrpělo. Vytíženost linky je vhodné monitorovat a ve spolupráci s obcemi (eventuálně místními ubytovateli) lze uvažovat o provozu skibusů/cyklobusů i ve všední dny. Stejně tak lze – v závislosti na řešení nástupu do hor od Nového Města pod Smrkem – uvažovat o protažení autobusové linky právě přes Nové Město pod Smrkem a Lázně Libverdu.

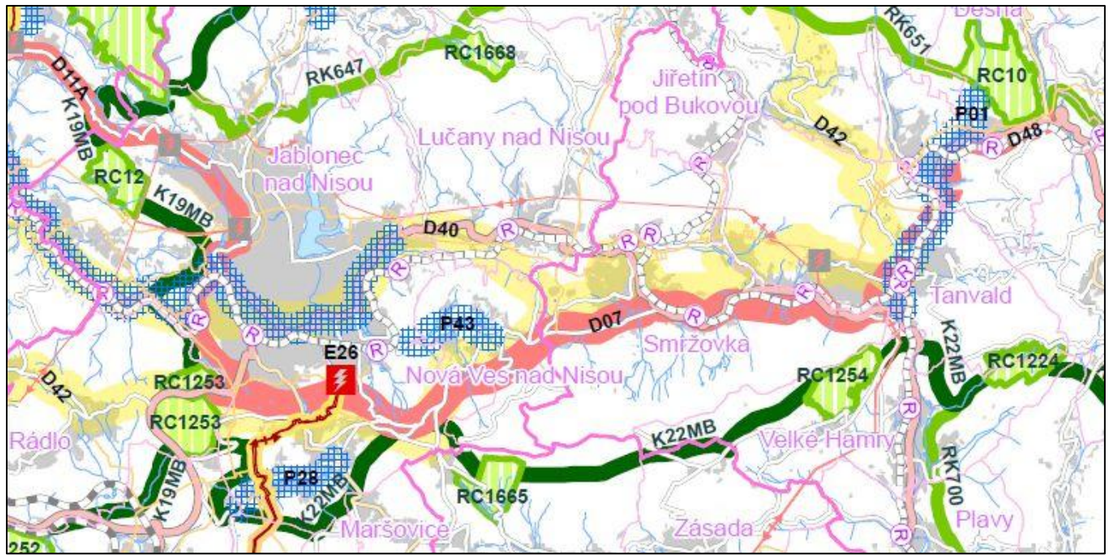
Řešení propojení Bílého Potoku pod Smrkem a Smědavy obsahuje studie zpracovaná pro Liberecký kraj v roce 2008 Agenturou regionálního rozvoje.[9] Ta řeší i záchytné parkoviště ve spodních částech obce, z kterého by právě propojovací autobus vyvážel turisty ke Smědavě. Ve studii jsou detailně řešeny i územní možnosti pro budování toček autobusů a parkovišť.

2.4.2 Osa Liberec – Tanvald

2.4.2.1 Základní silniční síť

Dopravní vztahy na této ose jsou určeny především silnicí první třídy I/14 a dále železniční tratí 036 Liberec – Tanvald – Szklarska Poręba. Státní silnice I/14 vede momentálně především skrze zastavěné území obcí v hustém pásu osídlení podél jižní a východní strany Jizerských hor. Dle výsledků sčítání dopravy roku 2010 projede za den mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou cca 10 000 vozidel, mezi Jabloncem nad Nisou a Desnou cca 5 000 vozidel za den.[10] Trochu překvapivě je tak provoz na předmětné silnici prakticky stejně intenzivní, jaký je na silnici na Frýdlant. V dlouhodobém horizontu je naplánována úprava této silnice jejím napojením na jihu území města Jablonec nad Nisou přes silnici I/65 přímo na rychlostní komunikaci R35 a R10 směrem na Prahu, přičemž směrem do Smržovky bude přeložena směrem na jih. Vydané ZÚR LK tento záměr sledují (viz obr. 9). Záměr úpravy propojení mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou je naplánován v horizontu bližším.

[9] Agentura regionálního rozvoje. Studie řešení sezónní dopravy v úseku Bílý Potok pod Smrkem – Smědava. 2008. Liberec.
[10] Ředitelství silnic a dálnic ČR. Celostátní sčítání dopravy 2010. Publikováno 2011. [cit. 5.3.2012]. Dostupné z: http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx.



Obr. 9: Výřez ze ZÚR LK, výkresu koridorů nadmístního významu. Záměr D11A označuje úpravu propojení Liberec – Jablonec nad Nisou, záměr D07 přeložku silnice I/14, územní rezerva D48 představuje dlouhodobý výhled na úpravu silnice mezi Tanvaldem a Desnou.

2.4.2.2 Dopravní obslužnost centrálních nástupních míst

Jednoznačně nejvytíženějším výsekem dané osy pro transport turistů do centrální části Jizerských hor jsou koridory Liberec – Bedřichov a Jablonec nad Nisou – Bedřichov. Z Liberce jezdí do Bedřichova ve všední den 8 přímých autobusových spojů, z Jablonce nad Nisou spojů 13. O víkendu jsou pro potřebu turistů autobusy ještě posíleny na 11 přímých spojů z Liberce a 16 z Jablonce nad Nisou. Cesta autobusem trvá z obou měst cca 30 min. Výrazně se na daných trasách uplatňuje i individuální automobilová doprava. Konečná autobusová stanice i centrální Bedřichovské parkoviště je umístěno v nadmořské výšce přes 750 m n. m., v blízkosti mnoha turistických i cyklistických tras. To vše způsobuje mimořádné vytížení tohoto nástupního místa, jehož intenzita se dostává do konfliktu s principy udržitelného rozvoje cestovního ruchu v dané oblasti.

Přetížení Bedřichova jako nástupního místa do Jizerských hor lze řešit rozptýlením do dvou základních směrů, jak bylo již řečeno v popisu základní koncepce v úvodní kapitole Studie (viz obr. 1). Severní linie (priorita 3) představuje protažení dopravních vazeb po silnici třetí třídy III/29022 směrem na Hrabětice, Karlov a Josefův Důl. Již nyní zajíždí 4 autobusové spoje do Bedřichova přes Hrabětice. Dále se v zimní sezóně v oblasti pohybuje skibus, především pro účely propojení sjezdařských areálů. Ten v období od 25.12.2012 do 17.3.2013 propojuje skiareály Špičák v Albrechticích v Jizerských horách, Severák v Janově nad Nisou a skiareál v Bedřichově po trase zakreslené na obr. 10. Tuto trasu během víkendů i všedních dnů objede celkem třikrát dokola.

Pro podporu rozptylu návštěvníků Bedřichova je vhodné prověřit možnost protažení autobusových linek směrem od Liberce přes Bedřichov do Josefova Dolu. Využití nástupních míst v Hraběticích, Karlově a Josefovu Dolu, jak v zimě pro běžkaře, tak v létě pro pěší turisty, by se tak stalo atraktivnější i pro návštěvníky z Liberce. Na ose Bedřichov – Josefův Důl bude na místě detailně prověřit parkovací kapacitu a pomocí informačních zařízení koordinovat pohyb automobilistů tak, aby se po území pohybovali racionálně. Bude-li vyhodnoceno opakované špičkové přetížení parkovacích kapacit, bude třeba vyhledat na této ose potenciální plochy pro umístění dočasných parkovišť (parkování na nezpevněných plochách při dostatečné sněhové pokrývce). Klíčovým nástrojem pro řešení zatížení centrálních nástupních míst osobními automobily ovšem bude i nadále optimalizace spojů hromadné dopravy.



Obr. 10: Trasa skibusu provozovaného v rámci Skiarény Jizerky (areály Bedřichov, Janov nad Nisou – Severák, Albrechtice v Jizerských horách – Špičák).
Zdroj: http://www.skijizerky.cz/cz/zima/skiarena/skibusy-a-vlaky-628.htm.

2.4.2.3 Dopravní obslužnost Tanvaldska

Výraznější efekt pro rozptyl turistů by přinesla varianta v linii jižní, Liberec – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald – Desná – Kořenov – Harrachov. Dopravní obslužnost hromadnou dopravou na této linii sestává jak z intenzivní autobusové, tak železniční dopravy. Na trase Liberec – Tanvald jede ve všední den vlak 25krát v obou směrech, přibližně ve 40min. intervalech. 14 z nich jede až do Kořenova, 8 ještě dále do Harrachova. Určitým limitem je rychlost vlakového spojení. Přestože je vzdálenost mezi Libercem a Tanvaldem 27 km, vlak tuto trasu jede bezmála hodinu. Na vině je, že ve velké části trasy projíždí zastavěným územím, ovšem opatření na zrychlení této linky jsou technicky i ekonomicky reálná. V současné době je dle informací od Správy železniční dopravní cesty připraven k realizaci projekt na zrychlení provozu vlaku, kdy klesne doba trasy Liberec – Tanvald o 10 min. Dokončen by měl být do roku 2015. Velkou výhodou vlakového spojení z pohledu distribuce turistů v oblasti je, že počet linek je o víkendu prakticky stejný jako ve všední den. Na tuto linku navazuje

přeshraniční spojení až do polského sídla Szklarska Poręba, u zastávky Jakuszyce se nachází běžecký areál Bieg Piastów.

Síť železničních linek na dané ose doplňuje trasa Smržovka – Josefův Důl. Její potenciál pro turistické využití není příliš významný, neboť je konečná stanice umístěná v poměrně nízké nadmořské výšce cca 550 m n. m. Doba cesty z Liberce se pohybuje kolem hodiny, navíc s přestupem ve Smržovce. Stanice se sice nachází na křižovatce turistických tras a cyklotras, konkurovat Bedřichovu jako nástupní místo může ovšem vzhledem ke své nadmořské výšce a dostupnosti jen stěží. Nicméně jako o místě „výstupním“, tedy místě, kde budou turisté končit výlety a budou se z hor vracet, lze o této zastávce uvažovat. Stimulace k rozlišení nástupních a „výstupních“ míst vede k logickému omezení využití individuální osobní dopravy. V jejím případě je totiž nutné vracet se na stejné místo, kde je zaparkovaný vůz.

Autobusové linky síť hromadné dopravy na dané trasy doplňují spíše na kratších úsecích. Z Liberce do Tanvaldu jezdí přímých autobusových linek minimum, většinou je třeba přestupovat v Jablonci nad Nisou a cesta trvá více než hodinu. Z Jablonce nad Nisou je ovšem autobus na Tanvald pro železniční dopravu konkurenceschopný, ve všední den jezdí cca 30 přímých linek, délka cesty se pohybuje okolo 30 min., což je srovnatelné s délkou železničního spojení. Pro cestovní ruch klíčové víkendové spojení je u autobusů ovšem výrazně zredukované, zhruba na třetinu spojů. Na druhou stranu všechny víkendové autobusy pokračují přes Tanvald dále do Desné, Kořenova, Harrachova a Rokytnice nad Jizerou, tedy do významných turistických středisek. Dle počtu zastávek zvládají autobusy trasu Jablonec nad Nisou – Rokytnice nad Jizerou mezi hodinou a hodinou a půl.

Na základě analýzy dopravních vztahů na dané ose lze vyvodit, že pro distribuci turistů podél jižní strany Jizerských hor lze významný potenciál vidět v železničním spojení. To je pohodlné pro cestování i s lyžemi či koly, klíčové je dobré napojení železničních zastávek na síť turistických, cyklistických či běžkařských tras. S tím úzce souvisí i nadmořská výška těchto stanic. Až do Tanvaldu jsou železniční stanice ještě daleko a nízko od atraktivního prostředí náhorní plošiny Jizerských hor. V Desné jsou stanice umístěné zhruba 500 m n. m., což je sice stále dost nízko, nicméně v blízkosti stanic Desná – Riedlova vila a Desná – Dolní Polubný vede červená turistická trasa, která směřuje do Jizerských hor atraktivní trasou podél Černé Desné a jejich vodopádů, směrem k vodní nádrži Souš. Zastávka Kořenov je umístěná v nadmořské výšce zhruba 700 m n. m. a zastávka Harrachov v nadmořské výšce 750 m n. m.

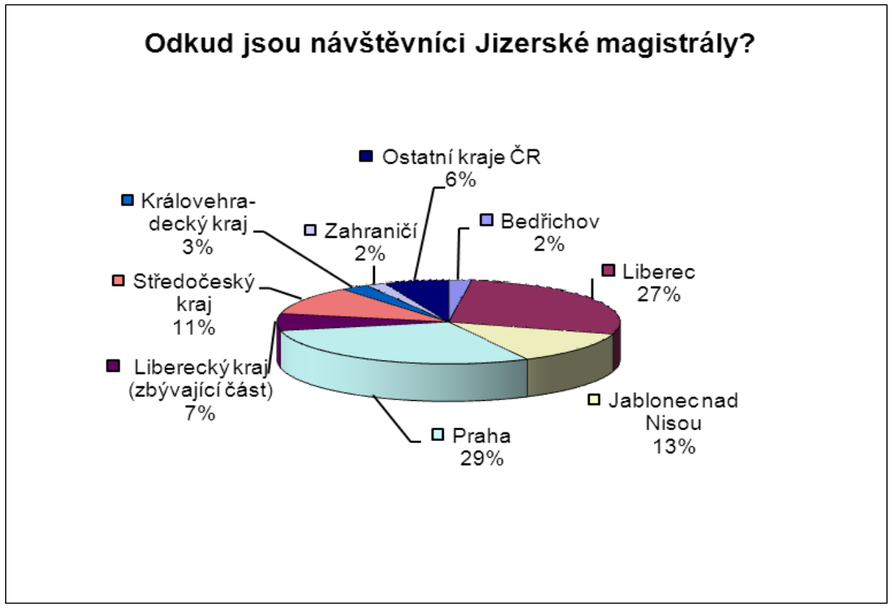
Faktorem, který by mohl využívání této dráhy a s tím související rovnoměrnější zatížení Jizerských hor turisty významně ovlivnit, je doba spojení. Vedle technických úprav trati lze uvažovat o zřízení zrychlených víkendových spojů, které budou zaměřeny na transport zvýšeného počtu turistů z Liberce a Jablonce nad Nisou jakožto významných center osídlení rovnou do stanic kvalitně napojených na turistickou infrastrukturu. Stejně tak je třeba v území prověřit možnosti napojení jednotlivých železničních stanic na sítě turistických, cyklistických a běžkařských tras. To bude provedeno v rámci kapitol věnujících se jednotlivě těmto turistickým aktivitám.

2.4.2.4 Rozptyl turistů přijíždějících ze středočeského regionu

Velmi výraznou souvislost s rozptylem turistů v západo-východním směru má skladba návštěvníků Jizerských hor vzhledem k jejich výchozímu bodu. Podle výsledků dotazníkového šetření provedeného Jizerskou, o.p.s. ve dne 4.3.2012 byla skladba návštěvníků na Jizerské lyžařské magistrále následující:

Z nejbližšího centra osídlení Liberec – Jablonec nad Nisou nastupovalo v Bedřichově do stop 40 % lyžařů. Stejných 40 % návštěvníků však přijíždělo ze středočeského regionu. Dálniční spojení Praha – Liberec je silným atraktorem Jizerských hor i pro turisty ze vzdálenějších míst. Nicméně u těchto turistů lze čekat využití hromadné dopravy jen v minimální míře. Menší podíl středočeských turistů přijíždí sice zájezdovými autobusy a volbu jejich cílových destinací jde prostřednictvím turistických informačních center koordinovat. Většina turistů ze středočeského regionu bude ale vždy přijíždět osobními automobily a jejich rozptyl mimo centrální nástupní místa v okolí Bedřichova je tudíž nutné zajistit po silničních komunikacích, vč. řešení parkování osobních vozidel. Především v zimě nelze čekat, že by šlo tyto turisty odklonit jinam, než do Jizerských hor. Z toho důvodu je třeba řešit koordinaci pohybu návštěvníků a jejich rozptyl v návaznosti na hlavní silniční tahy, kterými do Jizerských hor přijíždějí.

Nabízí se umístění informačního zařízení na silnici I/65, kde budou automobilisté ještě před příjezdem do Jablonce nad Nisou informováni o dalších nástupních místech, mimo ty v centrální části hor. Jak bylo zmíněno již v kapitole 2.4.2.2, na centrální nástupní ose Bedřichov – Janov nad Nisou – Josefův Důl je vhodné umístit integrované informační zařízení směrující automobilisty na volná parkoviště. Spolu s odpovídajícími marketingovými opatřeními (propojení aktuálních dat na web Libereckého kraje apod.) lze tak část ze 40 % návštěvníků Bedřichova rozptýlit dále na východ.

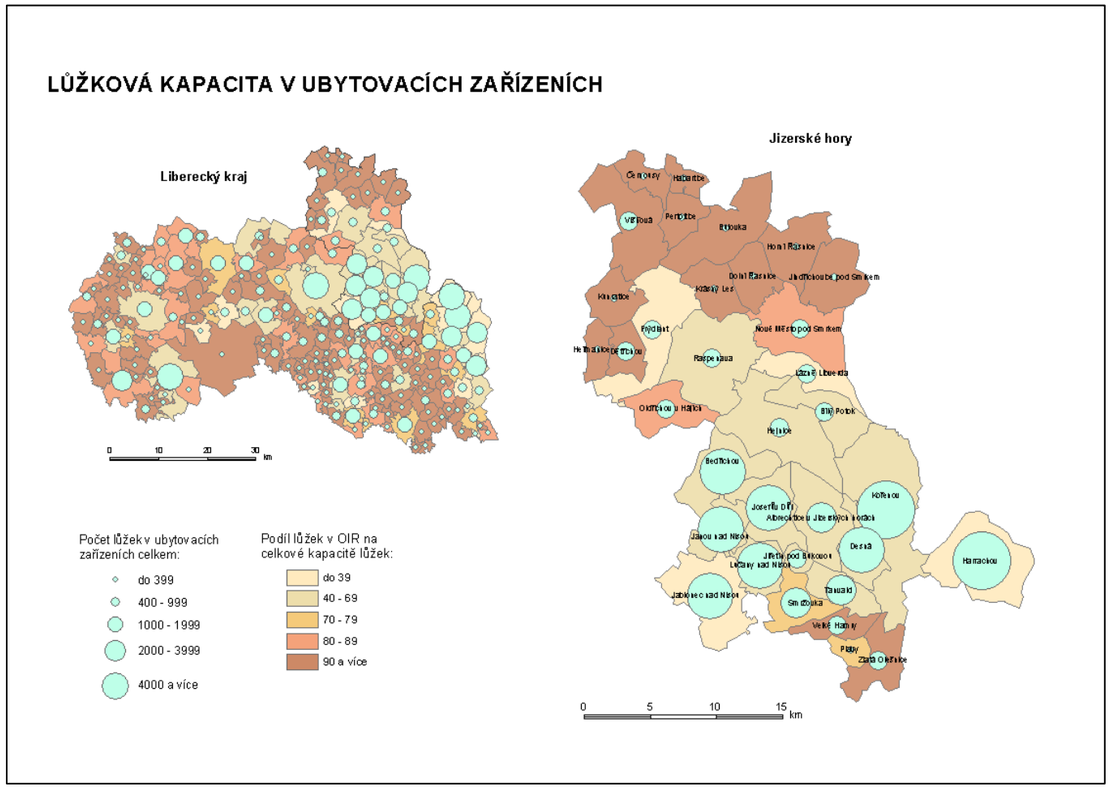


Obr. 11: Složení návštěvníků Jizerské běžkařské magistrály o víkendu v zimní sezóně. Sčítání provedla Jizerská, o.p.s. ve dne 4.3.2012.

2.5 Základní turistická infrastruktura

2.5.1 Rozmístění ubytovacích zařízení

Jak již bylo zmíněno výše, zatížení regionu cestovním ruchem je již nyní výrazné. Především sídla, která jsou zároveň kvalitními nástupními místy do hor, se již nyní výrazně orientují na cestovní ruch, který významně určuje jejich celkový charakter. Na obr. 12 je možné vidět rozmístění lůžkové kapacity v části regionu vč. znázornění podílu objektů individuální rekreace. Můžeme vidět, že v nejvytíženější oblasti hor se podíl lůžek v objektech individuální rekreace pohybuje mezi 40 a 70 %. Pro udržitelný rozvoj regionu je rozhodně žádoucí, bude-li se tento podíl zmenšovat. Objekty individuální rekreace negenerují pro obce žádný zisk, naopak představují pro dopravní a technickou infrastrukturu zátěž. Jejich výstavba rozšiřuje zastavěné území sídel na úkor přírodně hodnotného okolí, aniž by to mělo pro obec dostatečný hospodářský přínos. Významným mementem špatné regulace z poslední doby je výstavba apartmánových bytových domů ve Špindlerově Mlýně či v Harrachově. Prostředky regulace dle stavebního zákona je třeba usměrňovat výstavbu v sídlech v centrální části hor, tak aby se poměr objektů individuální rekreace nezvyšoval. Jejich výstavbu bude vhodné připouštět v méně exponovaných oblastech, které nepředstavují klíčová nástupní místa do hor a jejichž zátěž tak není agregátem nejen vlastníků chalup a chat, ale také velkého množství jednodenních a vícedenních návštěvníků.



Obr. 12: Lůžková kapacita v ubytovacích zařízeních v regionu. Data jsou z roku 2002. Zdroj: GaREP, spol. s r. o. Strategie rozvoje cestovního ruchu turistického regionu Jizerské hory. 2007.

2.5.2 Hlavní nástupní místa do Jizerských hor

Atraktivita jednotlivých sídel je dána především tím, jaká se na jejich území nacházejí nástupní místa do centrálních částí hor. Ať už jde o nástup na trasy turistické, cyklistické nebo v zimě běžkařské. Základní strategií této Studie je rozptyl turistů z nejvytíženějších nástupních míst, k tomu je třeba analyzovat potenciál dosud ne tolik využívaných nástupních míst a vázat rozvoj infrastruktury právě na tato místa. Na obr. 13 jsou vyznačena klíčová nástupní místa, přičemž v tabulce č. 4 je provedeno jejich základní zhodnocení (výčet nástupních míst v tabulce postupuje od Liberce kolem Jizerských hor proti směru hodinových ručiček). Ve speciální podkapitole je řešena problematika nového klíčového nástupního bodu, a to Nového Města pod Smrkem.

Tab. 4: Vyhodnocení základních nástupních míst do Jizerských hor

Název	Komentář
Rudolfov – elektrárna	Okrajové nástupiště do hor pro pěší, cyklo i běžky od Liberce; 640 m n. m.; zastávka MHD, omezené parkování; bez občanského vybavení. Řešení rozptylu v prioritě 3 – vhodné prověřit mírné zvýšení parkovací kapacity, propagační a informační opatření.
Rudolfov – Česká chalupa	Jedno ze základních nástupních míst pro návštěvníky z Liberce pro pěší, cyklo i běžky; 660 m n. m.; zastávka MHD, parkovací kapacita pro cca 30 vozidel; jedna restaurace. Řešení rozptylu v prioritě 3 – vhodné prověřit citlivé zvýšení parkovací kapacity, propagační a informační opatření.
Liberec – Lidové sady	Nástupní místa přímo na okraji Liberce, křižovatka turistických tras, pro cyklo spíše nevhodné kvůli prudkým svahům; 410 m n. m.; zastávka MHD, parkování pro cca 50 vozidel; kompletní občanská vybavenost. Řešení rozptylu v prioritě 3 – rozvoj řešit komplexně s opatřeními na podporu příměstské rekreace v Harcovském lese, přednostně podporovat dostupnost veřejnou dopravou, v návaznosti na úpravu sítě tras především řešit propagační a informační opatření.
Harcov – kostel	Nástupní místa přímo na okraji Liberce, turistická trasa do hor, pro cyklo náročnější, běžky při dostatečné sněhové pokrývce představitelné spíš jako příjezd z hor, předmětem Studie je komplexní řešení infrastruktury Harcovského lesa; 400 m n. m.; zastávka MHD, bez parkoviště; kompletní občanská vybavenost. Rozvoj: viz Liberec – Lidové sady.
Starý Harcov – Myslivna	Vedlejší až okrajový nástup do hor pro pěší a cyklo, nástup na naučnou stezku, řešení Harcovského lesa viz Harcov – kostel; 400 m n. m.; zastávka MHD, bez parkoviště; bez vybavení. Rozvoj: viz Liberec – Lidové sady.
Bedřichov – stadion	Hlavní nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky od Liberce a Jablonce a souvisejících dálkových směrů; 740 m n. m.; dostupnost MHD i individuální automobilovou dopravou (kapacitní parkoviště s možností stavebního rozšíření kapacity); kompletní občanská vybavenost. Plně rozvinuté nástupní místo, kapacita na hraně udržitelného rozvoje sídla, další rozvojová opatření jsou vhodná pouze na úrovni kvalitativního (nikoliv kvantitativního) rozvoje.
Bedřichov – Maliník	Významný nástup do hor od Liberce pro pěší, cyklo i běžky; 780 m n. m.;

	dostupnost MHD i individuální automobilovou dopravou (kapacitní parkoviště); zatím bez vybavení, v novém územním plánu navržen rozvoj vybavenosti. Místo, které by mělo bezprostředně ulehčit centrálnímu nástupu v Bedřichově, vhodné bude doplnit lehkou občanskou vybaveností (pohostinství, servis).
Hrabětice – kaplička	Jeden z hlavních nástupů do hor pro pěší, cyklo i běžky; 770 m n. m.; dostupnost individuální automobilovou dopravou (kapacitní parkoviště), optimalizace napojení MHD je předmětem Studie v kap. 2.4.2.2; zatím bez vybavení, v územním plánu návrh na dovybavení. Důležité místo pro rozptyl v prioritě 3, optimalizovat dostupnost veřejnou dopravou, plošné rozšiřování parkoviště nežádoucí, vhodné je citlivé doplnění lehké občanské vybavenosti (pohostinství, servis), propagační a informační opatření.
Severák – Arnika	Hlavní parkoviště pro sjezdařský areál s možností využití i k nástupnímu místu Hrabětice – kaplička, využití i pro pěší, cyklo, běžky; 750 m n. m.; dostupnost individuální automobilovou dopravou (kapacitní parkoviště), režim MHD viz výše; plně vybaveno. Doporučení pro rozvoj odpovídá místu Hrabětice – kaplička, přípustné mírné zvýšení parkovací kapacity a intenzivnější rozvoj vybavenosti.
Janov – Vyšehrad	Vedlejší nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky od Jablonce po dobudování tras směrem na Bedřichov – Maliník a celkovém řešení infrastruktury Harcovského lesa, viz Harcov – kostel; 550 m n. m.; dostupnost veřejnou dopravou (omezeně individuální automobilovou dopravou); bez vybavení. Rozvoj: viz Liberec – Lidové sady.
Jablonec – Lukášov	Platí to samé jako u místa Janov – Vyšehrad.
Jablonec – Břízky	Vedlejší nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky přímo od Jablonce; výška 610 m n. m.; dostupnost veřejnou (MHD) a velmi omezeně individuální automobilovou dopravou (Mšeno); kompletní vybavení v rámci sportovního areálu Břízky. Rozvoj nástupního místa podporovat především informačními a propagačními opatřeními, monitorovat vytíženost, v případě přetížení připustit rozvoj parkovací kapacity.
Horní Maxov – kostel	Vedlejší, ale perspektivní nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky od Jablonce; 740 m n. m.; dostupnost veřejnou (MHD) a individuální automobilovou dopravou (omezené parkování max. 50 vozidel); vybavení v rámci místní restaurace. Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 3, případný extenzivní rozvoj řešit citlivě v rámci sídla, optimalizovat dostupnost veřejnou dopravou, propagační a informační opatření.
Josefův Důl – Lucifer	Vedlejší nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky; 770 m n. m.; dostupnost individuální automobilovou dopravou (parkoviště společné pro sjezdovku), bez veřejné dopravy; drobné vybavení s možností rozšíření (společně pro sjezdovku). Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 3, případný extenzivní rozvoj řešit v těsné vazbě na obec, optimalizovat dostupnost veřejnou dopravou, propagační a informační opatření.
Josefův Důl – Peklo	Vedlejší nebo spíše okrajový nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky; 810 m n. m.; omezená dostupnost pouze individuální automobilovou dopravou (úzká málo kapacitní místní komunikace, malé parkoviště bez možnosti rozšíření společné i pro penzion); vybavení pouze penzion. Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 3, optimalizovat dostupnost veřejnou dopravou (alespoň přiblížení), propagační a informační opatření.
Josefův Důl – Lesní brána	Vedlejší, ale perspektivní nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky; 630 m n. m.; dostupnost pouze individuální automobilovou dopravou (velmi malé parkoviště), veřejná doprava – železniční stanice ve vzdálenosti 800 m; bez vybavení. Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 3, propagační a informační opatření.
Albrechtice v JH – sedlo	Vedlejší nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky, v územním plánu se řeší napojení běžkařů od parkoviště lanovkou rovnou na magistrálu; 640 m n. m.; dostupnost pouze individuální automobilovou dopravou, výjimečně MHD, v územních plánech se předpokládá možnost dopravy lanovkou z údolí Bílé Desné (dostupnost od stanice ČD k lanovce 800 m); menší parkoviště, vybavení v rámci obce. Důležité místo pro rozptyl v prioritě 2, monitorovat využití parkovacích ploch, řešit hlavně prostupnost územím obce, propagační a informační opatření.
Úpravna vody Bílá Desná	Možný vedlejší nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky; 650 m n. m.; dostupnost pouze individuální automobilovou dopravou; plán obce na využití objektu na informační centrum a penzion včetně parkování. Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 2, propagační a informační opatření.
Desná – Souš	Vedlejší nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky; 760 m n. m.; dostupnost pouze individuální automobilovou dopravou (menší parkoviště), omezeně veřejnou dopravou (MHD – zatím víkendy); vybavení pouze v rámci stávajících penzionů. Důležité místo pro rozptyl v prioritě 2, vhodný rozvoj parkovacích ploch i doplňkové občanské vybavenosti, propagační a informační opatření.
Kořenov – Polubný	Hlavní nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky; 760 - 800 m n. m.; dostupnost individuální automobilovou dopravou (několik parkovišť); vybavení pouze v rámci stávajících penzionů. Důležité místo pro rozptyl v prioritě 2, vhodný rozvoj parkovacích ploch i doplňkové občanské vybavenosti, propagační a informační opatření, zajištění prostupnosti obcí.
Kořenov – nádraží	Vedlejší nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky; 660 m n. m.; dostupnost individuální automobilovou i veřejnou (zejména železnice) dopravou; menší parkoviště, vybavení pouze v rámci stávajících penzionů. Důležité místo pro rozptyl v prioritě 2 napojené na veřejnou dopravu, vhodný rozvoj doplňkové občanské vybavenosti, propagační a informační opatření, zajištění prostupnosti obcí.
Kořenov – Jizerka	Velmi oblíbený nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky se stabilizovanou kapacitou bez možnosti rozvoje; 900 m n. m.; dostupnost pouze individuální automobilovou dopravou (parkoviště); vybavení pouze v rámci stávajících penzionů bez možnosti rozvoje (pouze malé infocentrum). Kapacitní rozvoj není vhodný.
Kořenov – Tesařov	Vedlejší nástupní místo pro cyklo, pěší i běžky; 770 m n. m.; dostupnost individuální dopravou (v ÚP stabilizováno menší parkoviště), také

	autobusy z Prahy mířící na Harrachov; částečná vybavenost. Doplňkové nástupní místo pro rozptyl v prioritě 2, propagační a informační opatření, v případě potřeby je představitelný mírný rozvoj parkovacích ploch v návaznosti na zástavbu.
Kořenov – Hvězda	Nástup na tratě v okolí Štěpánky především pro pěší, běžky i cyklo; 920 m n. m.; dostupnost individuální dopravou (menší parkoviště); částečná vybavenost. Doplňkové nástupní místo pro rozptyl v prioritě 2, propagační a informační opatření.
Harrachov – nádraží	Jeden z hlavních nástupů do hor pro pěší, cyklo i běžky směrem do Polska; 720 m n. m.; dostupnost pouze veřejnou dopravou (železnice), bez možnosti parkování, vybavení omezené. Důležité místo pro rozptyl v prioritě 2 napojené na veřejnou dopravu, vhodný rozvoj doplňkové občanské vybavenosti, propagační a informační opatření, zajištění prostupnosti obcí.
Jakuszyce	Polské sídlo s především výrazně se rozvíjejícím běžkařským areálem Bieg Piastów, vhodné i pro pěší či cyklo; 885 m n. m.; dostupnost z ČR i vlakem, popř. individuální automobilovou dopravou; vybavenost kompletní. Důležité místo pro rozptyl v prioritě 2 napojené na veřejnou dopravu, propagační a informační opatření.
Świeradów-Zdrój – lanovka	Polské sídlo, kde se výrazně investovalo do vybudování nového sjezdového areálu, lanovku je možné využít i běžkaři, v létě pěšími a cyklisty; 617 – 1060 m n. m.; dostupnost z ČR pouze individuální automobilovou dopravou; vybavenost kompletní. Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 1, smysl má především rozvíjet funkční kooperaci s Novým Městem pod Smrkem.
Nové Město pod Smrkem – Kyselka	Nástup do hor pro pěší, cyklo i běžky a zároveň nástupní bod na trasy singltreků; 530 m n. m.; dostupnost pouze individuální dopravou (menší parkoviště), veřejná doprava (železnice) je vzdálena 1600 m; bez vybavení. Důležité místo pro rozptyl v prioritě 1, rozvoj parkovacích ploch a občanské vybavenosti směřovat spíše do oblasti kempu a koupaliště, propagační a informační opatření, zajištění prostupnosti obcí.
Smědava	Hlavní nástup do hor od Frýdlantska pro pěší, cyklo i běžky; 850 m n. m.; dostupnost individuální dopravou (parkoviště bez velkých možností zkapacitnění) a veřejnou dopravou (víkendový autobus); vybavení v rámci penzionu. Důležité místo pro rozptyl v prioritě 1, řešit režim napojení na veřejnou dopravu, rozvoj doplňkové občanské vybavenosti omezeně v rámci stávajících objektů + objekt bývalého zámečku, možnost rozvoje vybavenosti a odstavného parkoviště v Bílém Potoce (bývalý manipulační sklad dřeva), propagační a informační opatření.
Hejnice – Ferdinandov	Vedlejší nástup do hor pro pěší, omezeně pro cyklisty (z důvodu prudkého stoupání); 430 m n. m.; dostupnost pouze individuální dopravou (menší parkoviště), veřejná doprava (železnice) je ve vzdálenosti 1300 m; vybavení v rámci sídla (restaurace, penziony). Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 1, vybavenost i možnost parkování dostatečná, propagační a informační opatření.
Oldřichovské sedlo	Vedlejší nástup do hor pro pěší, cyklo (běžky zcela výjimečně při dostatku sněhu bez nástupu do centrální části hor); 480 m n. m.; dostupnost individuální dopravou (parkoviště bez možnosti zkapacitnění), veřejná doprava (železnice) je vzdálena 1300 m; vybavení pouze restaurace bez možnosti rozvoje. Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 1, podporovat vazbu na veřejnou dopravu, propagační a informační opatření.
Oldřichov v Hájích	Nástup pro pěší, přes rozcestník Na Pilách je vedena i páteřní cyklostezka, do hor prudké stoupání; 400 m n. m.; dostupné vlakem, popř. individuálně; vybavenost v rámci obce. Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 1, podporovat vazbu na veřejnou dopravu, propagační a informační opatření.
Albrechtice u Frýdlantu	Nástup především na pěší a cyklo trasy; 530 m n. m.; dostupnost individuální dopravou (velké parkoviště) i veřejnou dopravou (autobus); vybavení částečné (restaurace). Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 1, propagační a informační opatření, řešit doplnění tras a prostupnost územím sídla.
Fojtka	Křižovatka pěších i cyklotras; 410 m n. m.; parkoviště neřešené, dostupnost od zastávky vlaku a busu cca 2 km; vybavenost v rámci obce a přehrady. Doplňkové místo pro rozptyl v prioritě 1, rozvoj parkovacích kapacit i doplňkové vybavenosti ve vazbě na přehradu je vhodný, propagační a informační opatření.

2.5.3 Rozvoj nástupního místa v Novém Městě pod Smrkem

Výrazný záměr směřující k podpoře rozptylu turistů do Frýdlantského výběžku je rozvoj nástupních míst od Nového Města pod Smrkem. V dotčené oblasti byl v minulosti plánován rozsáhlý projekt na vybudování zimního lyžařského areálu navázaného na lanovky na Smrk směrem od Lázní Libverda a Nového Města pod Smrkem. Ten narazil na tvrdý odpor Správy CHKO Jizerských hor a dalších subjektů ochrany přírody. Především argumenty zdůrazňující rozsah projektu v kontrastu se současným stavem doprovodné turistické infrastruktury v obou sídlech a obdobně velice nejisté ekonomické přínosy v kontrastu se zásadním narušením přírodního prostředí nebyly přesvědčivě vyvráceny. Na druhou stranu je nutné uznat racionalitu projektu v tom, že rozvoj cestovního ruchu je vzhledem k příkrosti severních jizerských svahů v těchto sídlech značně limitován. Přičemž pro ekonomicky strádající oblast Novoměstska je každý ekonomický impuls k rozvoji zvláště cenný.

Svazek obcí Smrk (členové jsou město Nové Město pod Smrkem, obec Lázně Libverda a město Frýdlant), který se o prosazení projektu skiareálu zasazoval, se v současné době přeorientoval především na rozvoj specifických lesních tras pro terénní cyklistiku – singltreků (podrobně v kap. 5.2.1.2). Projekt se dosud rozvíjí úspěšně a oblast Novoměstska se tak pomalu stává významným centrem terénní cyklistiky a v návaznosti na to dochází i k pozvolnému rozvoji doplňkové vybavenosti (např. vybudování zázemí na novoměstském koupališti). Vzhledem ke strukturálním hospodářským a sociálním problémům, kterými je oblast Novoměstska zasažena, je další podpora rozvoje cestovního ruchu v oblasti významnou prioritou celého regionu. Z toho důvodu jsou v této Studii navrženy k dalšímu odbornému prověření tři alternativní varianty rozvoje Nového Města pod Smrkem jako významného nástupního místa do Jizerských hor a důležitého střediska cestovního ruchu obecně. Tyto varianty by měly být

vyhodnoceny v navazující územní studii, která bude po projednání zaevidována jako regionální územně plánovací podklad.

1) Lanovka na Smrk

Návrh na intenzivní rozvojové opatření, které by výrazně zvýšilo atraktivitu Nového Města pod Smrkem jako nástupního místa, neboť by překonávalo strmé severní svahy. Lanovka by sloužila pěším turistům, cyklistům a v zimě běžkařům. Podpořila by tak další rozvoj areálu terénní cyklistiky v oblasti, který by mohl svou nabídku rozšířit i o sjezdové (downhillové tratě), umožnila by cyklistům pohodlně se přiblížit i k náhorní plošině Jizerských hor. Lanovka by sloužila i turistům ubytovaným na Novoměstsku, v Lázních Libverda nebo jinde na Frýdlantsku, představovala by výraznou turistickou atrakci a ulehčovala by výstup do hor. V zimě by sloužila běžkařům k nástupu na Jizerskou magistrálu. Hodnota takto vzniklého střediska cestovního ruchu by byla neporušenost přírodního prostředí, alternativní formy rekreace a nízké ceny doplňkových služeb. To by představovalo alternativu vůči klasickým intenzivně zatíženým horským střediskům. S navazujícím budováním sjezdových tratí by se proto v oblasti nepočítalo.

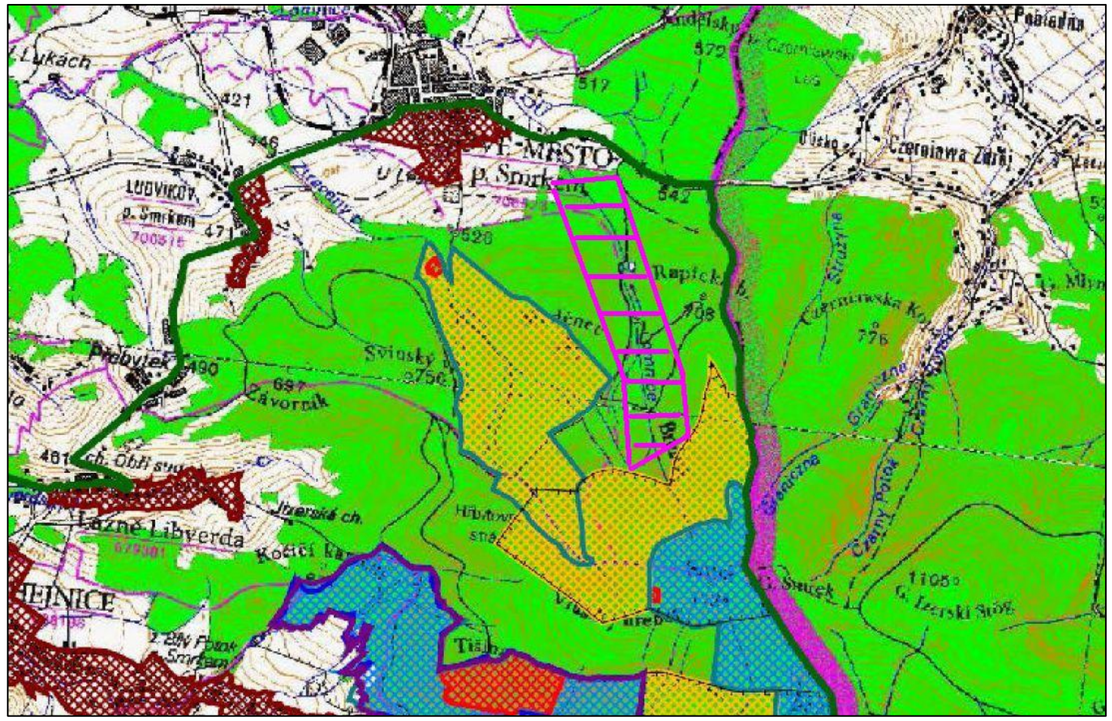
Ekonomika takového záměru by nestála na jeho finanční návratnosti, nicméně by spočívala v komplexním a dlouhodobém oživení oblasti, které by muselo být podpořeno z veřejných dotačních fondů. Vzhledem k výše zmíněným strukturálním problémům je nicméně veřejná podpora takových oblastí standardním nástrojem regionální politiky.

Umístění lanovky by maximálně respektovalo přírodní hodnoty v oblasti, tzn. vyhýbalo by se nejcennějším zónám Jizerských hor. Na obr. 13 je vidět výřez z odborného materiálu „Zóny rekreačního využívání CHKO Jizerské hory“ zpracovaný Správou CHKO Jizerské hory (mapa č. 1 v příloze). Ty nejcennější zóny jsou vyznačeny červeně (zóna A), modře (zóna B) a žlutě (zóna C). Na obr. 13 lze vidět, že umístěním lanovky podél potoka Lomnice je možné se vyhnout zónám A, B i C, pokud by byla horní stanice lanovky umístěna přibližně v nadm. výšce 900 – 950 m n. m. V zóně D je dle regulativů příslušných zón umožněno mimo jiné budování nových cyklotras, singltreků, popř. zahušťovat síť strojně upravovaných běžeckých tras. Právě napojení sítě těchto tras na horní stanici lanovky by muselo investici do lanovky přirozeně doplnit. Doplnění tras v této oblasti, vč. napojení na trasy v Polsku je předmětem kapitol řešících jednotlivé druhy turistických aktivit. Umístění lanovky v naznačeném koridoru by mělo solidní návaznost na budované turistické zázemí na novoměstském koupališti.

2) Posílení propojení s městem Świeradów-Zdrój

V sousedním polském městě Świeradów-Zdrój je již vybudovaná lanovka na Stóg Izerski. Nové Město pod Smrkem by při této variantě nabízelo při rozvoji své turistické infrastruktury využívání této lanovky. Z Nového Města pod Smrkem je to k dolní stanici lanovky necelých 8 km individuální dopravou. Propojení sídel veřejnou dopravou momentálně řešeno není. Dle informací Správy CHKO Jizerské hory je v plánu realizace další lanovky z polského sídla Ćierniawy Zdrój směřující na polskou část vrcholu Smrku. Tato lanovka by měla horní stanici jen pár stovek metrů od vrcholu českého Smrku. Dolní stanice této lanovky by byla vzdálená z Nového Města pod Smrkem cca 5 min. jízdy autem. Bude třeba prověřit reálnost plánů polské strany, které významně spoluurčují smysl záměru další lanovky na straně české.

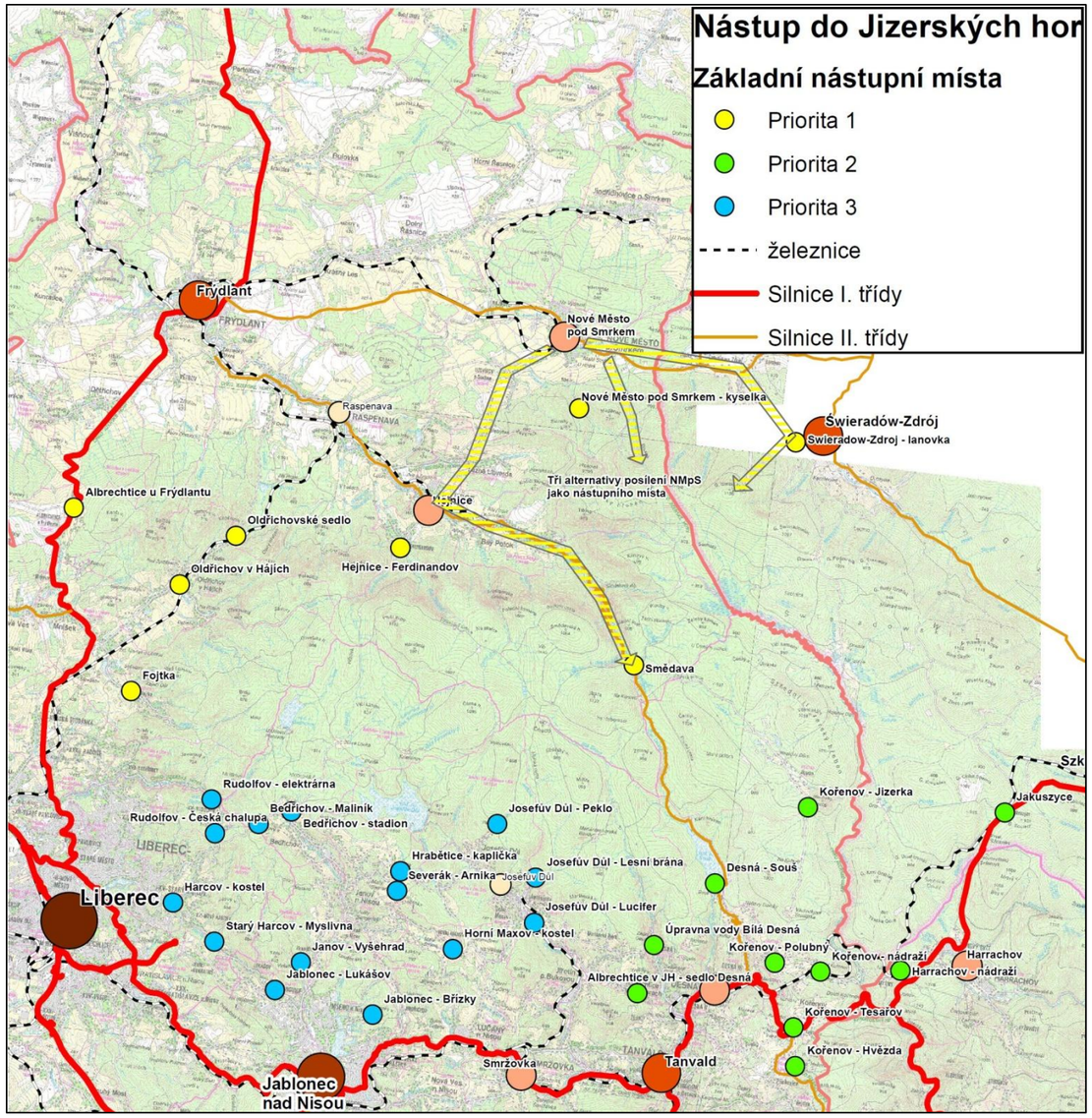
Stejně jako v předchozím případě by muselo být řešeno doplnění tras v okolí Smrku a Stógu Izerského. Další opatření této varianty by spočívala především v organizačních, propagačních a informačních akcích.



Obr. 13: Koridor pro umístění lanovky na Smrk, při umístění lanovky podél potoka Lomnice se lze vyhnout nejcennějším zónám A, B i C, které byly vymezeny v odborném materiálu Správy CHKO Jizerské hory „Zóny rekreačního využívání CHKO Jizerské hory“.

3) Posílení propojení se Smědavou

Jak již bylo zmíněno v kap. 2.4.1.3, dostupnost nástupního místa na Smědavě by bylo možné racionalizovat využíváním železniční dopravy na trasách Liberec/Frýdlant – Bílý Potok pod Smrkem s navazujícím skibusem/cyklobusem pendlujícím mezi železniční stanicí v Bílém Potoce pod Smrkem a Smědavou. Tento propojovací autobus by mohl být prodloužen přes Lázně Libverda a Ludvíkov pod Smrkem až do Nového Města pod Smrkem. Vzdálenost trasy Nové Město pod Smrkem – Smědava je ovšem cca 20 km. Na druhou stranu je síť tras napojujících Smědavu již dostatečná a jednalo by se tak o ekonomicky nejjednodušší řešení.



Obr. 14: Klíčová nástupní místa rozlišená dle jejich zařazení do jednotlivých priorit rozptylu turistů v regionu. Šipkami jsou vyznačeny tři varianty posílení Nového Města pod Smrkem jako nástupního místa do hor od severu.

SEZNAM OPATŘENÍ 2

- Územním vztahům mezi rozvojovou oblastí Liberecka a specifickou oblastí Jizerských hor věnovat zvýšenou pozornost. Vznikající střety řešit koncepčně a s ohledem na nadmístní význam obou oblastí pro Liberecký kraj.
- Územní rozvoj na okraji Jizerských hor usměrňovat tak, aby byl střet rozvojové a specifické oblasti zmírňován. Tlumit rozvojovou aktivitu směrem ke specifické oblasti Jizerské hory, na jejím území chránit přírodní hodnoty a její potenciál pro veřejné rekreační využití. Tím chránit centrální oblast Jizerských hor jakožto klíčovou oblast rekreace pro blízká centra osídlení Liberce a Jablonce nad Nisou. Bydlení a výrobní aktivity směřovat k rozvojové oblasti Liberec. U hraničních obcí postupovat diferencovaně, dle povahy území: Jako území, kde je přípustná zvýšená rozvojová aktivita vymezovat západní část Mníšku, centrální část Oldřichova v Hájích a Desné a jižní část Lučan nad Nisou. V ostatních částech těchto obcí prioritně chránit přírodní hodnoty území.
- Prostředky regulace dle stavebního zákona zamezit dalšímu nárůstu objektů individuální rekreace v centrální části Jizerských hor, tuto oblast chránit pro rozvoj veřejné občanské vybavenosti při maximálním zachování přírodních hodnot oblasti.
- Zachovat intenzitu železničních spojů Liberec – Frýdlantský výběžek a Liberec – Harrachov. Soustavně monitorovat obsazenost spojů a přizpůsobovat jízdní řády potřebám turistů.
- Monitorovat vytíženost víkendové autobusové linky na Smědavu, hledat řešení flexibilnějšího modelu této turistické linky (pendlování mezi Smědavou a železniční stanicí v Bílém Potoce p. S.). Organizačními a informačními opatřeními zvýšit atraktivitu linky i pro turisty přijíždějící od Liberce. Ve spolupráci s obcemi (eventuálně místními ubytovateli) prověřit provoz linky i ve všední dny.
- Prověřit technické možnosti zrychlení provozu na trati Liberec – Harrachov. Prověřit možnost nasazení zrychlených spojů pro přímý transport turistů z hlavních center osídlení do klíčových nástupních míst na Tanvaldsku.
- Prověřit možnosti protažení autobusových spojů z Liberce přes Bedřichov až do Josefova Dolu. Na předmětném prodlouženém nástupním koridoru Bedřichov – Josefův Důl vyhledat vhodná nástupní místa a vybavit je přiměřenými parkovacími kapacitami.
- Podpořit vazby mezi nástupními místy a stanicemi hromadné dopravy vhodnými propagačními a informačními opatřeními. (Především Josefův Důl, Desná, Kořenov.)
- Realizovat centrální informační zařízení umístěné na silnici I/65 vedoucí z rychlostní silnice od Prahy na Jablonec nad Nisou. Účelem zařízení bude informovat návštěvníky z Prahy a okolí o dalších nástupních místech ve východní části Jizerských hor, vč. parkovací kapacity, vzdálenostech apod.
- Realizovat integrovaná informační opatření u centrálních nástupních míst sloužící automobilistům k racionalizaci jejich pohybu v oblasti a informující o volných parkovacích kapacitách.
- Prověřit alternativní využití úseku silnice II/290 v. d. Souš – Smědava pro účely cestovního ruchu, porovnat přínosy této alternativy vůči negativním dopadům omezení využití silnice pro dopravní funkci.
- V navazující územní studii vyhodnotit tři varianty posílení Nového Města pod Smrkem jako nástupního místa do hor od severu a následně podporovat opatření vybrané varianty.

3 Analýza institucionálního prostředí

V této kapitole provedeme stručnou analýzu jednotlivých aktérů, které vstupují do strategických a územně plánovacích procesů v daném regionu. Vymezení jejich kompetencí je určující pro vyhodnocení jejich role při koordinaci rozvoje aktivit cestovního ruchu v regionu.

3.1 Liberecký kraj

Jakožto územně samosprávný celek působí Liberecký kraj v regionu jak v linii samostatné působnosti, tak prostřednictvím jednoho z jeho orgánů – krajského úřadu – také v linii působnosti přenesené. Strategická a koncepční činnost je standardně řazena do působnosti samostatné, ač je v případě této Studie nutné mít na paměti i určitý díl výkonu přenesené státní správy, kdy je krajský úřad jakožto pořizovatel krajské územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů zodpovědný za zákonnost obsahu těchto dokumentací.[11]

Pro řešenou problematiku jsou klíčové tyto okruhy kompetencí Libereckého kraje:

3.1.1 Strategické plánování a koordinace dotační politiky

Liberecký kraj pořizuje základní strategické dokumenty na krajské úrovni, především jde o Strategii rozvoje Libereckého kraje a Program rozvoje Libereckého kraje.[12] Tyto dokumenty jsou určující pro usměrňování dotačních titulů v kompetenci kraje – ať už jde o dotace z EU od státu či z vlastních zdrojů kraje. Liberecký kraj nominuje své kandidáty do hodnotících komisí a do Rady soudržnosti územního celku NUTS2 Severovýchod. Tyto orgány rozhodují o výběru úspěšných projektů v rámci regionálního operačního programu. Své hodnocení projektů opírají mimo jiné i o soulad se strategickými dokumenty kraje. Vzhledem ke končícímu operačnímu období 2006 – 2013 se momentálně projednává podoba nového operačního období 2014 – 2020. V době zpracování Studie nebylo zatím dohodnuto, na jaké oblasti a v jakém množství budou finance přiděleny.

Co se týče vlastní dotační politiky, Liberecký kraj zřizuje grantový fond, z kterého lze vybrat následující grantové programy relevantní k rozvoji a usměrňování turistických aktivit v regionu:

Číslo programu	Název programu	Obsahové zaměření
7	Program podpory ochrany přírody a krajiny	Zakládání a ošetřování krajinářsky významné zeleně. Údržba a obnova drobných památek v krajině. Praktická opatření k ochraně živočichů a rostlin, péče o biotopy.
11	Podpora kultury v Libereckém kraji	Kulturní akce v obcích, místní kultura. Aktivní kulturní tvorba, zájmové aktivity. Národopis, tradiční řemesla, zachování místních tradic.
13	Podpora cestovního ruchu v Libereckém kraji	Podpora marketingových aktivit turistických regionů
17	Program obnovy venkova	Program zásadně předpokládá participaci obyvatel venkova, občanských spolků a sdružení při obnově jejich obce v souladu s místními tradicemi a je zaměřen na hospodářský rozvoj obcí, regionů, svazků nebo sdružení obcí, stavební obnovu obytných a hospodářských objektů, obnovu a výstavu občanské vybavenosti, technické infrastruktury a péči o krajinu.
18	Program podpory hospodářsky slabých oblastí Libereckého kraje	Podpora vybraných oblastí Libereckého kraje, do kterých je mimo jiné zahrnuto i celé Frýdlantsko.
26	Program rozvoje cyklo-dopravy Libereckého kraje	Podpora výstavby a údržby cyklistických stezek a staveb, cykloturistických a terénních tras.

Tab. 5: Seznam grantových programů Libereckého kraje s obsahovým zaměřením souvisejícím s rozvojem udržitelného cestovního ruchu v regionu Jizerské hory.

V průběhu roku 2013 je Grantový fond Libereckého kraje celkově reformován, výsledkem by měl být sjednocený systém podpory subjektů v kraji.

3.1.2 Územní plánování

Liberecký kraj vydává vlastní územně plánovací dokumentaci a územně plánovací podklady. Jak bylo zmíněno již v kapitole 1.2, zpracování této studie a následné územní studie dle stavebního zákona je zakotveno v Zásadách územního rozvoje kraje.

Vedle zadání úkolu na zpracování územní studie stanovují ZÚR LK soubor opatření, které lze pro přehlednost rozdělit na následující tři obsahové celky:

1) Opatření na usměrnění rozvoje ve vazbě na specifickou oblast Jizerské hory.

- V rozvojové oblasti Liberec cílevědomým rozvojem sportovně rekreační vybavenosti posilovat význam denní rekreace obyvatel pro reprodukci pracovní síly, sportovního vyžití na úrovni místního i nadmístního významu, nástupních center cestovního ruchu a vazeb na blízká střediska cestovního ruchu.
- V územním rozvoji koordinovat a regulovat rekreační využívání území s ohledem na přírodní a krajinné hodnoty CHKO Jizerské hory. Přijmout mimořádná rozvojová a územně plánovací opatření z hlediska udržitelného rozvoje území pro regulaci rostoucího tlaku na zvyšování zatížení území cestovním ruchem, novými sportovně rekreačními a ubytovacími kapacitami.
- Odpovědně prověřovat další záměry rozvoje sportovně rekreační vybavenosti s ohledem na limity ochrany přírody a krajiny a výsledky územní studie ÚS1 „Prověření rozvoje potenciálu cestovního ruchu oblastí cestovního ruchu Frýdlantsko a Jizerské hory“ (Z72). Vytvářet územní podmínky zejména pro rozvoj šetrných forem rekreace a cestovního ruchu a možnosti celoročního využití. Preferovat kvalitativní rozvoj služeb cestovnímu ruchu před zvyšováním kvantity. Zamezit expanzi nevhodných forem cestovního ruchu významně ohrožujících přírodní hodnoty území.

[11] § 7 odst. 1 stavebního zákona: Krajský úřad v přenesené působnosti a) pořizuje zásady územního rozvoje (…), b) pořizuje územně plánovací podklady,

[12] GaREP, spol. s r. o., Krajský úřad Libereckého kraje. Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006 – 2020. 2007; Krajský úřad Libereckého kraje. Program rozvoje Libereckého kraje 2007 – 2013. 2007. Oboje dostupné z http://regionalni-rozvoj.kraj-lbc.cz/page1874/Rozvojove-dokumenty-Strategie-rozvoje-LK-a-Program-rozvoje-LK.

- Regulačními nástroji územního plánování zajistit koncepční a koordinovaný rozvoj obcí v sídelní struktuře. Nepřipouštět spontánní přístupy k urbanizaci území, chránit přírodní a kulturní hodnoty území před nevratnými urbanizačními zásahy.
- Vytvářet územní podmínky pro zlepšení dopravní infrastruktury. Zlepšovat dopravní dostupnost základen a středisek cestovního ruchu, jejich účelné provázanosti a vazby na obslužná a nástupní centra s vyšší vybaveností (funkční kooperace obcí a přilehlých center rozvojové oblasti Liberec). Preferovat ekologické formy dopravy a řešit problematiku dopravy v klidu.

2) Opatření na podporu rozvoje specifické oblasti Frýdlantska.

- Navrhovat rozvojová opatření směřující ke zvyšování atraktivity území pro investory, zlepšování stavu veřejné vybavenosti a zajištění podmínek pro zvyšování vzdělanosti a tím k socioekonomickému povzbuzení celé oblasti.
- Zohledňovat (…) potenciál výhodných vazeb na rozvojovou oblast ROB1 Liberec a specifickou oblast SOB5 Jizerské hory.
- Využívat kulturních a přírodních hodnot území pro rozvoj cestovního ruchu a s ním spojenou nabídkou nových pracovních míst. Odpovědně prověřovat záměry rozvoje sportovně rekreační vybavenosti a zvyšování návštěvnosti centrální části Jizerských hor. Zajistit ochranu přírodních a kulturních hodnot území preferencí šetrných forem cestovního ruchu a zamezit expanzi nevhodných forem cestovního ruchu významně ohrožujících hodnoty území. Podporovat aktivity směřující k posílení významu lázeňského střediska Lázně Libverda.

3) Obecná opatření pro podporu rozvoje cestovního ruchu v Libereckém kraji.

- Vytvářet územní podmínky pro rozvoj šetrného cestovního ruchu a v maximální možné míře využívat místní potenciál a zdroje, postupně a přirozeně rozvíjet území při zachování jeho přírodních a kulturních hodnot.
- Koordinovat a regulovat rozvoj cestovního ruchu v souladu s udržitelným rozvojem území, hledat způsoby omezení kvantitativního rozvoje aktivit cestovního ruchu zejména ve specifických oblastech SOB5 Jizerské hory, SOB6 Západní Krkonoše a SOB7 Český ráj jih, které jsou nejvíce ohroženy přetížením.
- Cílevědomě identifikovat dosud nedoceněný potenciál specifických oblastí SOB1 Jihozápadní Českolipsko, SOB2 Lužické hory, SOB3 Mimoňsko a SOB4 Frýdlantsko a vytvářet územní předpoklady pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu. Sledovat zajištění ekonomické návratnosti investic vkládaných do údržby a obnovy kulturních a památkových hodnot území. Při výběru vhodných území pro rozvoj cestovního ruchu respektovat ochranu Evropsky významných lokalit, Ptačích oblastí, zvláště chráněných území a ÚSES.
- Podporovat rozvoj využívání vhodných území kraje pro lázeňské, léčebné a rehabilitační účely, řešit případné střety se zájmy ohrožujícími formy využívání těchto území.
- Požadavek v zásadě Z24 na upřesňování multifunkčních turistických koridorů Nová Hřebenovka, Odra-Nisa, Jizera a Ploučnice, systém pěších a cyklistických tras a cílových objektů včetně přeshraničních návazností. Multifunkční turistické koridory jsou v ZÚR LK vymezeny jako veřejně prospěšná opatření s možností vyvlastnění.

V rámci výkonu přenesené státní správy Krajský úřad Libereckého kraje (dále jen KÚ LK) dohlíží na respektování krajských ZÚR LK v územně plánovací dokumentaci obcí. Otázka hranice, kdy je ještě kompetentní k územní regulaci kraj a kdy spadá daná problematika již do kompetence obcí, je soustavně předmětem odborných debat i rozsudků správních soudů. Na obecné rovině je třeba vyjít z ustanovení § 5 odst. 4 stavebního zákona, dle kterého orgány kraje zajišťují ochranu a rozvoj hodnot území kraje, přitom mohou zasahovat do činnosti orgánů obcí jen v zákonem stanovených případech, a to pouze v záležitostech nadmístního významu; postupují přitom v součinnosti s orgány obcí. Rozsudky Nejvyššího správního soudu blíže definují „nadmístnost“. Jako záležitost nadmístního charakteru je tak vymezen rozvoj obce takového rozsahu, kdy z něho plynou důsledky pro sousední obce, např. regulace výstavby větrných elektráren.[13] Otázka nadmístnosti regulace rozvoje infrastruktury cestovního ruchu ještě konkrétně soudy řešena nebyla, KÚ LK vychází z této základní úvahy:

- Aktivity cestovního ruchu v řešené oblasti se výrazně koncentrují na oblast CHKO Jizerské hory.
- Oblast CHKO Jizerské hory zahrnuje území více než 20 obcí.
- Intenzivní rozvoj turistické infrastruktury je v přirozeném střetu s ochranou hodnot, kvůli kterým byla zřízena CHKO Jizerské hory.
- Řešení tohoto střetu spočívá v koordinaci rozvoje aktivit cestovního ruchu nejen na území samotné CHKO Jizerské hory, ale i na území obcí územně sousedících a funkčně provázaných. Celý turistický region čítá celkem 54 obcí.
- Koordinace aktivit cestovního ruchu povede nejen k řešení předmětného střetu, ale i k zvýšení celkového rekreačního potenciálu a s tím souvisejícím pozitivním ekonomickým efektům v celém regionu.
- Z těchto důvodů je vymezení základní koncepce rozvoje cestovního ruchu vč. sítě turistické infrastruktury v daném regionu záležitostí nadmístního významu, kterou je třeba řešit v krajské územně plánovací dokumentaci či krajských územně plánovacích podkladech. Tato řešení je poté krajský úřad v rámci svých kompetencí v agendě územního plánování oprávněn v území uplatňovat.

V rámci zpracování této Studie i navazující územní studie dle stavebního zákona se bude v území vymezovat základní síť veřejných komunikací sloužících pro pohyb turistů. Stejně tak se budou v území vymezovat významné sportovní či turistické areály, jejichž provoz má nadmístní dopady. Možnost obcí plánovat a realizovat na svém území záměry, které nebudou mít zásadní dopady na území sousedních obcí a na území CHKO Jizerské hory, není činností KÚ LK nijak omezena.

3.1.3 Koordinace cestovního ruchu

Intenzivní činnost vykazuje Liberecký kraj ve spolupráci s obcemi a jejich svazky při rozvoji tzv. destinačního managementu. Tyto aktivity jsou financovány společným projektem spolufinancovaným z prostředků EU. Zahrnují propagaci kraje a jeho turistických cílů na veletrzích cestovního ruchu, vydávání propagačních materiálů a provoz turistického serveru http://www.liberecky-kraj.cz/.

Liberecký kraj dále usměrňuje dotace z regionálního operačního programu pro plánovací období 2007 – 2013, konkrétně prioritní osy č. 3 určené na podporu cestovního ruchu. Pro tuto prioritní osu je určeno 20 % z celkové alokace regionálního operačního programu (133,4 mil. EUR) a tvoří ji dvě oblasti podpory: Rozvoj základní infrastruktury a doprovodných aktivit v oblasti cestovního ruchu, v rámci kterého jsou realizovány především projekty modernizace infrastruktury cestovního ruchu, revitalizace památek a podpora jejich dostupnosti. Oblast Marketingové a koordinační aktivity v oblasti cestovního

[13] Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23.9.2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 185 a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3.7.2009, č. j. 5 Ao 1/2009 – 186.

ruchu pomáhá projektům zaměřeným na marketingovou podporu cestovního ruchu a propagaci regionů.[14] V současnosti jsou ovšem veškeré prostředky z dané prioritní osy již vyčerpány a je jisté, že v dalším operačním programu tolik prostředků pro rozvoj dané oblasti nebude ani zdaleka k dispozici.

Za účelem usměrnění dotační politiky kraje pořídilo Oddělení cestovního ruchu KÚ LK koncepční dokument Program rozvoje cestovního ruchu Libereckého kraje[15]. Řešení v návrhové části tohoto dokumentu jsou spíše obecného charakteru a dokument lze tak využít spíše jako poměrně rozsáhlý zdroj dat, byť již poněkud starších.

3.1.4 Kompetence Libereckého kraje na úseku ochrany životního prostředí

Kompetence KÚ LK v přenesené působnosti na úseku zákonů na ochranu životního prostředí spočívají v provádění hned několika složkových zákonů (především zákon o posuzování vlivů na životní prostředí, zákon o ochraně přírody a krajiny – mimo území CHKO, lesní a vodní zákon, zákon o ochraně zemědělského půdního fondu). Na základě vyjmenovaných zákonů uplatňuje KÚ LK stanoviska k územně plánovací dokumentaci obcí.

Pro řešenou problematiku je třeba vyzdvihnout kompetence KÚ LK zřizovat dle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny přírodní parky. Na celém území LK jsou vymezeny celkem tři přírodní parky, z toho všechny zasahují na území turistického regionu Jizerské hory – v řešeném území se nalézá celý přírodní park Peklo a z jihu do něj zasahuje přírodní park Ještěd a těsně přiléhá přírodní park Maloskalsko. Liberecký kraj zajišťuje management předmětných přírodních parků a disponuje silnějšími kompetencemi při ochraně krajinného rázu na jejich území. Dále Liberecký kraj vyhlašuje a spravuje přírodní rezervace a přírodní památky.

Co se týče koncepční činnosti na úseku ochrany životního prostředí, klíčovým dokumentem pořízeným KÚ LK je Koncepce ochrany přírody a krajiny Libereckého kraje.[16] Z této koncepce zohledňujeme při řešení Studie klíčová ustanovení z její návrhové části, kap. B4.5 (viz tab. 6).

A) Stanovení cílů a záměrů v rozvoji cestovního ruchu na území kraje, při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny. Zásady: 1. Podpořit vznik programového dokumentu (koncepce, strategie) rozvoje cestovního ruchu neohrožujícího zájmy ochrany přírody a krajiny. Tento dokument by měl obsahovat mj. diferenciaci území kraje z hlediska ekologické únosnosti a stanovení udržitelných forem rekreace a kapacitního zatížení v dílčích územích a lokalitách. Při jeho zpracování postupovat v součinnosti s dotčenými orgány ochrany přírody.
B) Lokalizace rekreačních a sportovních zařízení ve volné krajině s ohledem na ekologickou únosnost dotčených území. Zásady: 1. Při budování nových rekreačních a sportovních kapacit (mimo zastavěná území velkých obcí) brát na zřetel zranitelnost okolní přírody a krajiny a tomu přizpůsobit výslednou podobu záměru. 2. V územích přírodně a krajinářsky exponovaných oblastech přednostně využívat stávajících objektů, nová zařízení budovat jen v omezené míře, při respektování únosnosti území a zachování hodnot krajinného rázu (přizpůsobení tradičním místním stavebním vzorům a struktuře krajiny podmíněné přírodními podmínkami a historickým vývojem). 3. Preferovat menší rekreační a sportovní zařízení nabízející aktivity nepoškozující přírodu před velkými areály se značnými územními nároky a nepříznivými dopady na krajinu a přírodu. 4. Nabídku zařízení cestovního ruchu směřovat i do oblastí a lokalit dosud nedoceněných, u nichž není zvýšené riziko poškození přírodního prostředí a narušení krajinného rázu (např. části Dokeska, Podještědí, Frýdlantska, Železnobrodska). 5. Zdrženlivě přistupovat k záměrům na budování nových sjezdových lyžařských tratí a vleků, zejména nepřipustit takové záměry, které jsou spojeny s většími zásahy do celistvosti lesních porostů či jsou lokalizovány v přírodně cenných lokalitách. 6. Nepodporovat vznik nových velkých sportovních a zábavních center či rekreačních letovisek mimo zastavěná území velkých obcí. 7. Podporovat zřizování a údržbu naučných stezek a výletních okruhů, včetně naučných cyklotras, s cílem probouzet a pěstovat vztah obyvatel k přírodě a krajině daného území.
C) Zamezení vyšší koncentrace osob a dopravních prostředků v územích ekologicky zvláště cenných a zranitelných. Zásady: 1. Hromadné sportovní a kulturní akce neumísťovat do území přírodně cenných a zranitelných – vždy rozhodovat diferencovaně podle charakteru akce a kvality (zranitelnosti) dotčeného území či lokality. Po skončení akce trvat na důsledném zahlazení jejích následků. 2. Iniciovat budování přiměřených parkovacích kapacit v blízkosti turistických cílů a dalších návštěvnicky atraktivních území (zejména lesů, využívaných ke sběru lesních plodin) aby se zabránilo živelnému parkování vozidel mimo k tomu určené plochy. Preferovat menší nezpevněné parkovací plochy se základní úpravou (zábradlí znemožňující vjíždět do okolních porostů, odpadkové koše) před velkými odstavnými parkovišti městského typu. 3. Podporovat veřejnou dopravu cílenou do turisticky vyhledávaných míst, jako alternativu k individuální automobilové dopravě.

Tab. 6: Výběr z návrhové části Koncepce ochrany přírody a krajiny Libereckého kraje (kap. B4.5).

3.1.5 Kompetence Libereckého kraje na úseku dopravy

Liberecký kraj je vlastníkem a provozovatelem silnic II. a III. třídy, zajišťuje jejich údržbu, úpravy i budování nových přeložek. Vedle toho zajišťuje Liberecký kraj obslužnost regionu hromadnou dopravou. K této agendě je přiřazena i problematika koordinace sítě cyklotras. Pro řešení cyklistiky v kraji si nechal KÚ LK zpracovat několik koncepčních dokumentů, z kterých tato Studie dále čerpá. Především jde o Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013 a

[14] Regionální rada NUTS II Severovýchod. Prioritní osy ROP SV. [cit. 21.3.2012]. Dostupné z http://www.rada-severovychod.cz/prioritni-osy-rop-sv.
[15] GaREP, spol. s r. o. Program rozvoje cestovního ruchu Libereckého kraje. 2002. Dostupné z http://kultura.kraj-lbc.cz/page131.
[16] Hromek, J. Koncepce ochrany přírody a krajiny Libereckého kraje. 2004. Dostupné z http://zivotni-prostredi.kraj-lbc.cz/page3060.

Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji. Jakožto pilotní projekt v budování páteřní sítě cyklotras je aktuálně řešena cyklotrasa Odra – Nisa.[17]

3.2 Obce a svazky obcí

Stejně jako kraje vykonávají i obce činnosti v působnosti přenesené a samostatné. Rozsah činnosti vykonávané v přenesené působnosti se významně odvíjí od toho, do jaké kategorie je obec zařazena.

3.2.1 Přenesená působnost obcí

Obce I. se standardním obecním úřadem

Vykonávají především základní veřejnosprávní agendu. Klíčové pro řešenou problematiku jsou jejich kompetence ve věcech pozemních komunikací, kdy každá obec vykonává působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.[18] V souvislosti i s povinnostmi danými ze zákona o ochraně přírody a krajiny, které spočívají ve vedení evidence veřejně přístupných účelových komunikací a pěšin, jsou tak obce hlavním garantem zajištění prostupnosti krajiny na jejich území.[19] Tyto povinnosti obce k zajišťování průchodnosti krajiny jsou dále rozšířeny možnostmi činnosti obce v samostatné působnosti (především územní plánování, majetkové operace), které budou rozebrány v kap. 3.2.2.

Obce II. s pověřeným obecním úřadem, popř. obce I. se stavebním úřadem

Oproti standardním obcím I. mají tyto obecní úřady navýšeny zákonnou působnost především tím, že mají vlastní stavební úřad. (Stavební úřady jsou historicky i na některých obcích I. typu, ale představují spíše výjimku.) Přísluší jim tedy povolování veškeré standardní stavební činnosti v území, přičemž je třeba především u této činnosti mít na paměti, že jakožto výkon přenesené působnosti je vykonávána pouze na základě zákona a nesmí být jakkoli ovlivňována ze strany samosprávy obce.

Tyto obecní úřady dále vydávají stanoviska k zásahům do významných krajinných prvků, řeší problematiku památných stromů a vydávají souhlasy ke zřizování či rušení nových veřejně přístupných účelových komunikací, stezek a pěšin.[20]

Obce III. s rozšířenou působností.

Obecní úřady těchto obcí již vykonávají většinový díl veřejnosprávní agendy. Pro účely Studie je zásadní, že jsou na nich zřízeny tzv. úřady územního plánování ve smyslu § 6 stavebního zákona. Tyto úřady by měly v celém svém obvodu monitorovat informace o stavu území, tato data v rámci své územně plánovací agendy vyhodnocovat, pořizovat územně analytické podklady a na základě nich poté pořizovat územně plánovací dokumentaci obcí. Právě na těchto úřadech by měly být koncentrovány veškeré rozvojové záměry v území. Úřady územního plánování by měly být garantem, že je na jejich území na úrovni obcí respektována územně plánovací dokumentace a územně plánovací podklady kraje. Úřady územního plánování mají zákonnou povinnost veškeré plánované záměry obsažené v územně analytických podkladech projednávat se všemi obcemi ve svém správním obvodu.

Jinak jsou tyto úřady kompetentní vydávat stanoviska k záměrům staveb a obdobných opatření z pohledu zákona o ochraně přírody a krajiny, o ochraně zemědělského půdního fondu, o vodách, o ovzduší aj. Stejně tak uplatňují stanoviska k územně plánovací dokumentaci obcí ve svém obvodu.

3.2.2 Samostatná působnost obcí

Bez ohledu na kategorii, do jaké je obec zařazena, disponují všechny stejnými pravomocemi na poli samostatné působnosti. Zjednodušeně se jedná o jakékoli úkony obce, kterými obec jedná v zájmu svých občanů.[21] Může jít o nákup či prodej movitého nebo nemovitého majetku, zřizování příspěvkových organizací, budování, úprava či údržba infrastruktury města – tedy místních komunikací, stezek a jiných sítí. Do samostatné působnosti také spadají rozhodovací pravomoci obce v územně plánovacích procesech. Přestože je tedy administrace těchto procesů zařazena do přenesené působnosti, o tom, zda je ta která územně plánovací dokumentace pořízena a vydána v poslední fázi rozhodují zastupitelstva obcí.[22] Zjednodušeně se dá shrnout, že obce mají v samostatné působnosti právo rozhodovat o využití svého území, podle možností rozpočtu mohou samostatně v území realizovat případné investiční akce. Dalšími obvyklými nástroji rozvoje cestovního ruchu mohou být ze strany obce různé marketingové, informační či kulturní aktivity.

3.2.3 Svazky obcí

Dle § 46 odst. 2 písm. b) mohou obce zakládat tzv. dobrovolné svazky obcí. Jde o jednoznačně nejčastější způsob institucionálně zakotvené spolupráce obcí. V řešeném regionu je klíčovým aktérem Svazek měst a obcí Jizerské hory. Jeho členem je 34 z celkových 55 obcí nacházejících se ve Studií řešeném regionu.[23] Předmětem činnosti tohoto svazku je dle jeho programového prohlášení *„trvale udržitelný řízený rozvoj území Jizerských hor s podporou rozvoje cestovního ruchu vedoucí k vytvoření turistické rovnováhy celého území v Chráněné krajinné oblasti Jizerské hory.“* Priority činnosti svazku jsou vymezeny jako:

Rozvoj infrastruktury

- Zajištění dostatečné parkovací kapacity pro návštěvníky celé oblasti Jizerských hor.
- Prosazování prioritního seznamu pořadí oprav a údržby komunikací pro jejich vlastníky. (Liberecký kraj, ŘSD)
- Zajištění přehledného informačního a navigačního systému po celé oblasti Jizerských hor.
- Preferovat vznik a údržbu cyklostezek, lyžařských tras, agrostezek a podporovat alternativní dopravní systémy (lanovky, turistické vláčky apod.)

---

[17] Centrum dopravního výzkumu. Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji. 2008; Vaner, s. r. o. Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji. 2007; Vaner, s. r. o. Územně technická studie ověření páteřní cyklotrasy ODRA-NISA v úseku Nová Ves n. N. – Hrádek n. N. (státní hranice). 2010. Vše dostupná na http://doprava.kraj-lbc.cz/Cyklodoprava-v-Libereckem-kraji.

[18] § 40 odst. 5 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

[19] § 76 odst. 1 a § 63 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

[20] 76 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

[21] § 35 odst. 1 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích: Do samostatné působnosti obce patří záležitosti, které jsou v zájmu obce a občanů obce, pokud nejsou zákonem svěřeny krajům nebo pokud nejde o přenesenou působnost orgánů obce nebo o působnost, která je zvláštním zákonem svěřena správním úřadům jako výkon státní správy, a dále záležitosti, které do samostatné působnosti obce svěří zákon.

[22] § 6 odst. 5 stavebního zákona.

[23] Albrechtice v Jizerských horách, Bedřichov, Bílý Potok, Bulovka, Černousy, Dětřichov, Dolní Řasnice, Frýdlant, Habartice, Hejnice, Heřmanice, Horní Řasnice, Jablonec nad Nisou, Janov nad Nisou, Jindřichovice pod Smrkem, Jiřetín pod Bukovkou, Josefův Důl, Kořenov, Krásný Les, Kunratice, Lázně Libverda, Lučany nad Nisou, Nové město pod Smrkem, Oldřichov v Hájích, Pertoltice, Plavy, Raspenava, Smržovka, Tanvald, Velké Hamry, Višňová, Zlatá Olešnice, Desná v Jizerských horách, Liberec.

- Hodnotit a připomínkovat dopravní obslužnost na území Libereckého kraje.
- Zlepšení dostupnosti území – lepší propustnost komunikací.

Ochrana životního prostředí

- Spolupracovat při přípravě všech strategických materiálů na území Chráněné krajinné oblasti Jizerské hory.
- Seznámit veřejnost, správu Chráněné krajinné oblasti Jizerské hory, odbory životního prostředí o prioritách v jednotlivých oblastech.
- Spolupracovat při přípravě právních norem, územních plánů apod.
- Uchovat přírodní dědictví v rovnováze s cestovním ruchem.
- Preferovat trvale udržitelný rozvoj.
- Prosazovat projekty vedoucí ke snížení zatížitelnosti ovzduší, hluku, dopravy apod.
- Podporovat údržbu luk a lesních pozemků.
- Realizovat projekty vedoucí ke zlepšení kvality vodních zdrojů.

Vznik destinačního managementu

- Sestavit akční plán rozvoje turistického regionu Jizerské hory.
- Personálně zajistit realizaci destinačního managementu.
- Zajistit v oblasti vzájemně spolupracující informační střediska.
- Spolupracovat při hledání možností rozvoje služeb a produktů s ostatními partnery.

Spolupráce s dalšími partnery

- Uskutečňovat pravidelné schůzky s partnery k vzájemné informovanosti a k poradenství.
- Realizovat a propagovat nabídku investičních příležitostí v turistickém regionu.
- Spolupracovat s hospodářskou komorou a podnikateli.
- Spolupracovat při tvorbě povodňových, krizových plánů v oblasti Jizerských hor se složkami Integrovaného záchranného systému.
- Rozvíjet mezinárodní partnerství a připravovat vzájemné projekty na podporu rozvoje celého území Jizerských hor.
- Jednotně prezentovat turistický region Jizerské hory.
- Spolupracovat při přípravě a vydávání propagačních materiálů s ostatními partnery.[24]

Především na poli marketingových opatření Svazek úzce spolupracuje s Oddělením cestovního ruchu KÚ LK. Pro potřeby koordinace rozvojových aktivit v území si Svazek nechal zpracovat Strategii rozvoje cestovního ruchu turistického regionu Jizerské hory.[25] Strategická vize rozvoje cestovního ruchu v daném regionu je vymezena takto:

„Celkové zvýšení významu cestovního ruchu a jeho hospodářského přínosu pro region jako základní pilíř pro zvýšení konkurenceschopnosti, ekonomického, sociálního a kulturního přínosu regionu Jizerské hory.“

Z tohoto zorného úhlu jsou ve Strategii navrhovány následující rozvojové strategické cíle, a to jak pro úroveň regionální, tj. pro celý turistický region Jizerské hory, tak pro úrovně jeho jednotlivých turistických oblastí (Jizerské hory a Frýdlantsko):

- zvýšit konkurenceschopnost turistické nabídky regionu Jizerské hory;
- podporovat všechny prvky a aktivity turistické nabídky a z nich vyplývající pozitivní image pro ekonomický rozvoj regionu;
- prodloužit průměrnou dobu pobytu návštěvníků v regionu;
- přispět ke stabilizaci a tvorbě nových pracovních příležitostí zejména ve venkovských oblastech s vysokou nezaměstnaností;
- podpořit aktivitami cestovního ruchu rozvoj malého a středního podnikání na celém území regionu;
- přispět ke zvyšování příjmů místních rozpočtů;
- přispět k uchování a zvyšování kvality životního prostředí a udržitelného rozvoje cestovního ruchu;
- aktivizací cestovního ruchu zlepšit sounáležitost obyvatel s regionem;
- zvýšit celkové pozitivní povědomí o regionu, zejména zkvalitněním informací;
- vytvořit a nabídnout cílovým skupinám návštěvníků konkurenceschopné turistické produkty a pobytové programy;
- soustředit koncentraci marketingových aktivit na podporu prodeje a distribuci těchto produktů a programů;
- pro plnění uvedených úkolů podpořit vybudování adekvátních a efektivních organizačních struktur;
- podpořit opatření vedoucí k rozmělnění náporu návštěvníků v nejpřetíženějších horských střediscích i do dalších oblastí;
- významně rozšířit základní a doprovodnou infrastrukturu (ubytování, gastronomie, sportovně-rekreační zařízení) a zvyšovat její kvalitu.

Především opatření k rozmělnění náporu návštěvníků jsou v úzkém souladu s cíli této Studie. Obecné strategické cíle jsou dále v dokumentu mírně konkretizovány a v kapitolách řešících jednotlivé turistické aktivity na ně bude odkazováno.

Mezi další sdružení obcí působící v regionu patří Mikroregion Tanvaldsko zahrnující celkem 11 obcí v okolí města Tanvaldu. Předmětem také tohoto sdružení je především koordinace aktivit vedoucích k rozvoji cestovního ruchu. Sdružení úzce spolupracuje i s výše zmíněným Svazkem měst a obcí Jizerské hory.

Dalším svazkem obcí v regionu je Svazek obcí SMRK sdružující Nové Město pod Smrkem, Frýdlant a Lázně Libverda. Všeobecným předmětem činnosti svazku je dle stanov vytváření podmínek pro všestranný rozvoj cestovního ruchu regionu Frýdlantsko v úzké spolupráci a vazbě na Svazek obcí Jizerské hory a v souladu s principy udržitelného rozvoje. Konkrétním předmětem činnosti svazku je kontroverzní záměr výstavby Sportovního areálu Smrk na severozápadních svazích stejnojmenného masivu v k. ú. Nové Město pod Smrkem a Lázně Libverda.[26] Záměr lyžařského areálu narazil na odpor Správy CHKO JH a správy lesů, aktivita svazku se tak momentálně přesunula především na budování sítě přírodě blízkých terénních cyklistických tras Singltrek. I tento svazek úzce spolupracuje se Svazkem měst a obcí Jizerské hory.

Vzhledem k aktuálnímu vývoji systému rozdělování dotací z EU fondů se předpokládá zdůraznění významu tzv. místních akčních skupin. V řešeném regionu momentálně působí tři aktivní místní akční

[24] Svazek měst a obcí Jizerské hory. O regionu. [cit. 26.3.2012]. Dostupné z http://www.jizerky.cz/cz/o-regionu/svazek-mest-a-obci/.
[25] GaREP, spol. s r. o. Strategie rozvoje cestovního ruchu turistického regionu Jizerské hory. 2007.
[26] Svazek obcí SMRK. Stanovy. 2007. [cit. 26.3.2012]. Dostupné z http://www.sosmrk.nmps.cz/stanovy_SO_SMRK.pdf.

skupiny: Místní akční skupina Mikroregionu Frýdlantsko (MASiF), Místní akční skupina Podještědí o. s. a Místní akční skupina Rozvoj Tanvaldska.

3.3 Výkon státní správy na území CHKO Jizerské hory

Kompetence Správy CHKO Jizerské hory lze rozdělit na tři základní okruhy. Prvním je zajišťování managementu o území CHKO. Na základě svých koncepčních dokumentů Správa pečuje o prostředí CHKO, spolupracuje s vlastníky lesů na péči o lesní porosty, spravuje území v rezervacích aj. Dále vykonává Správa CHKO státní správu na základě zákona o ochraně přírody a krajiny, kterou lze zjednodušeně rozdělit na všeobecnou (§ 78: vydávání návštěvních řádů, udělování souhlasů s různými podmíněnými činnostmi na území CHKO, např. táboření, pořádání sportovních akcí, ochrana zvláště chráněných území vč. Ptačí oblasti Jizerské hory, evropsky významných lokalit, povolování zřizování nových turistických tras apod.) a na státní správu vztaženou ke stavebnímu zákonu (vydávání závazných stanovisek k vydání územního rozhodnutí, územního souhlasu, stavebního povolení apod., vydávání stanovisek k územně plánovací dokumentaci).

Mezi klíčové koncepční dokumenty, které usměrňují činnost Správy CHKO ve všech předmětných oblastech, je Plán péče o CHKO Jizerské hory na období 2011 – 2020.[27] V předmětném Plánu péče je konstatována vysoká exponovanost Jizerských hor turistickému zatížení. Co se regulace obecné stavební činnosti týká, Plán péče navrhuje tolerovat zřizování nových hromadných ubytovacích kapacit s přidanou hodnotou služeb (penziony, hotely, turistické ubytovny) zejména rekonstrukcí stávajících objektů nenarušující krajinný ráz, ovšem také nepodporovat intenzivní výstavbu rekreačních bytů. Dále Plán péče navrhuje umožnit budování individuálních rekreačních objektů s možnou změnou užívání na trvalé bydlení s respektováním místní stavební tradice a podporovat adaptace stávajících nevyužitých objektů v zastavěných územích k rekreaci, včetně průmyslových a zemědělských „brownfields“ se zachováním jejich historické a architektonické hodnoty.

Co se regulace aktivit cestovního ruchu týká, Plán péče obsahuje 3 stránky poměrně konkrétních návrhových opatření vztažených k jednotlivým turistickým aktivitám. Tato opatření budou detailně konfrontována se záměry vymezenými v jednotlivých tematických kapitolách v další části této Studie. Opatření všeobecné, k jehož splnění směřuje i práce na této Studii, je vymezeno na straně 58 návrhové části dokumentu: „Na úrovni kraje iniciovat zpracování Koncepce udržitelného cestovního ruchu v CHKO Jizerské hory s využitím principů Evropské charty udržitelného turismu v CHÚ (Europarc Federation).“

Další důležitý koncepční materiál představuje spíše odborný dokument zpracovaný Agenturou pro ochranu přírody a krajiny ČR s názvem „Usměrňování vybraných sportovních a rekreačních aktivit v ZCHÚ“[28]. Tento dokument do hloubky rozebírá souvislosti provozování několika vybraných turistických aktivit s ochranou přírody a krajiny. Výstupy tohoto dokumentu budou opět řešeny až v tematických kapitolách další části Studie.

Konkrétně na území CHKO Jizerské hory byla zacílena studie „Ekologicky šetrný přeshraniční rozvoj cestovního ruchu v Jizerských horách“[29]. Projekt této studie byl ukončen zpracováním její analytické části. V jejím závěru je identifikováno několik základních konfliktních témat a dále doporučení dalšího postupu. Studie formuluje několik základních premis, z kterých je nutné při koncepční činnosti v dané oblasti vycházet:

1) Ve většině existujících koncepčních dokumentů je deklarována důležitost principů udržitelného rozvoje a současně je cestovní ruch silně akcentován jako motor hospodářského rozvoje. Chybí však zpracování limitů únosnosti území z pohledu udržitelného cestovního ruchu.
2) Není prokázána silná a jednoznačná souvislost mezi rozvojem cestovního ruchu a mezi hospodářským rozvojem obcí. Nárůst či pokles počtu obyvatel v jednotlivých obcích souvisí převážně s jinými faktory, než je rozvoj cestovního ruchu na jejich území. Cestovní ruch je tudíž nutné rozvíjet v návaznosti na další odvětví (zejm. zemědělství, malovýroba apod.) a v souladu s podporou celkové udržitelnosti rozvoje obcí a regionů.
3) Oblast Jizerských hor je jednoznačně přetížená turistickým využíváním, hodnota 78 turistických lůžek na 1 km^2 téměř 3krát převyšuje průměr ČR a 1,8 krát průměr kraje. Z toho důvodu je nutné při veškerých rozvojových úvahách vycházet ze snahy ukončit kvantitativní rozvoj a soustředit se především na kvalitativní změny: optimálnější rozložení návštěvnosti, dovybavení a modernizace ubytovací a sportovně-rekreační infrastruktury stávajících turistických středisek a soustředění „těžké“ turistické infrastruktury do intravilánu měst.
4) Zatížení Jizerských hor vyplývá z jejich specifičnosti – jsou v podstatě zázemím pro aglomeraci Liberec – Jablonec nad Nisou se 150 000 obyv. a současně plní funkci turistického regionu.
5) U zatížení centrální části Jizerských hor existuje zvýšené riziko škod, neboť zdravotní stav lesních porostů stále není zdaleka optimální.
6) Z pohledu ochrany přírody CHKO Jizerské hory jsou jednoznačně nejkonfliktnějšími záměry výstavby a rozvoje sjezdových areálů a lanovek, které zasahují do lesních porostů.
7) Řešení dopravní zatíženosti rekreačního prostoru Bedřichov – Janov nad Nisou, zejména v zimním období, přesahuje možnosti obcí a musí být součástí komplexního posouzení.
8) Vymezené rekreační prostory je nutné zpřístupnit hromadnými formami dopravy.

Tyto základní premisy jsou v naší Studii přijaty především v jednoznačném důrazu na optimalizaci rozložení návštěvníků. Opatření k realizaci dané strategie budou řešeny v návaznosti na trasy hromadné dopravy a dopravní obslužnost jednotlivých středisek a nástupních míst bude vycházet i z potřeb cestovního ruchu. Rozptyl (především jednodenních) návštěvníků by měl přispět ke snížení zatížení nejvytíženějších oblastí okolo Bedřichova a Janova nad Nisou. Ve Studii bude upřednostňován rozvoj měkkých forem cestovního ruchu, rozvoj tvrdé infrastruktury bude omezen na již existující areály.

Filozofie této Studie se odchyluje od požadavků pod výše uvedenými body 1) a 2). Spolu s podporou měkkých forem cestovního ruchu bude kladen důraz na řešení konkrétních opatření k rozptylu návštěvníků v území. Všeobecné vymezování únosnosti území nebude jako prostředek k regulaci využito, neboť míra „vhodného“ zatížení území nezáleží pouze na objektivních vlastnostech území. Mezi další faktory patří politické preference a výsledky celospolečenských diskuzí, které by měly být opřené o konkrétní stav v území a dopady již provedených opatření na něj. Z toho důvodu budou upřednostňována postupná a mírná opatření k rozvoji a setrvalý monitoring jejich dopadů namísto razantních zásahů.

3.4 Správa lesů

Základní režim na území lesů je dán zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích. Kompetence k ochraně zákonných zájmů vyplývajících z tohoto zákona je rozdělena mezi orgány státní správy lesů a vlastníky

[27] Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Správa Chráněné krajinné oblasti Jizerské hory. 2010. Plán péče o Chráněnou krajinnou oblast Jizerské hory na období 2011–2020.
[28] Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Metodické listy. Usměrňování vybraných sportovních a rekreačních aktivit v ZCHÚ. 2010.
[29] Jizerská, o.p.s., RNDr. Lukášová, I., Ing. arch. Drdová, H., Mgr. Šmída, J. Ekologicky šetrný přeshraniční rozvoj cestovního ruchu v Jizerských horách. 2005.

lesů. Standardně platí pravidlo dané ustanovením § 19 odst. 1 lesního zákona – každý má právo vstupovat do lesa. Omezení týkající se jízdy na kole, na lyžích či na koni mimo lesní cesty a vyznačené trasy, táboření mimo vyhrazená místa apod. je dáno v § 20. Výjimky z těchto omezení vydává vlastník lesa. Vlastníkem drtivé většiny lesů v řešeném území jsou Lesy ČR, s. p. Také povolení k pořádání hromadných sportovních akcí vydává vlastník lesů (v řešeném regionu z velké části státní podnik Lesy ČR), orgán státní správy na úseku lesů, dle rozsahu akce úřad obce s rozšířenou působností nebo krajský úřad, k němu může stanovit doplňující podmínky.

Při úpravě sítě tras, popř. návrhu tras nových jsou klíčovými partnery právě vlastník lesních pozemků, a pokud jde o území CHKO, také příslušná Správa. Jak bylo zmíněno již v kapitole ke kompetencím krajského úřadu, důležitá je také příslušnost krajského úřadu k vydávání stanoviska k územně plánovací dokumentaci, pokud do lesa umisťuje rekreační a sportovní stavby.

Se správou lesů úzce souvisí i agenda myslivosti. V ustanovení § 9 odst. 3 a 4 zákona č. 449/2001 Sb., o myslivosti, jsou vymezeny možnosti omezení pohybu veřejnosti v krajině z důvodu ochrany zájmů myslivosti. Na žádost uživatele honitby může orgán státní správy myslivosti (úřady obcí s rozšířenou působností), zejména v době hnízdění, kladení a odchovu mláďat nebo provádění lovů, nařídit přiměřené omezení nebo i zákaz vstupu do honitby nebo jejích částí, omezení jízdy koňmi a tažnými psy a omezení jiných sportovních nebo zájmových činností.

3.5 Neziskové organizace

Většina neziskových organizací v regionu, které mají vztah k tématu této Studie, jsou organizace zaměřené na ochranu přírody a krajiny. Především jde o několik základních organizací Českého svazu ochránců přírody (ZO Armillaria, ZO Stezka, ZO při Správě CHKO Jizerské hory), dále Nadace pro záchranu a obnovu Jizerských hor, Jizersko-ještědský horský spolek, Společnost pro Jizerské hory, Čmelák – společnost přátel přírody a několik dalších. Tyto organizace se zabývají většinou dílčími projekty, ať už jde o výsadbu původních dřevin, vybudování a údržba naučných stezek, výsadba alejí, kosení luk a jiná péče o krajinu, údržba vyhlídek atp. Ve většině případů tak činí ve spolupráci s příslušnými orgány ochrany přírody, od kterých dostávají na některé projekty i finanční příspěvky. Především jako znalce dotčeného území je výhodné je v rámci koncepčních činností oslovovat a získávat od nich podněty.

Dalšími rozvojovými aktéry v regionu jsou místní akční skupiny sdružující subjekty veřejné (obce, mikroregiony) a neveřejné sféry (NNO, spolky, podnikatelské subjekty, zemědělci), kteří chtějí spolupracovat na rozvoji venkova a zemědělství a při získávání finanční podpory z EU a z národních programů metodou LEADER. V řešeném území jsou momentálně aktivní dvě skupiny:

MAS Rozvoj Tanvaldska, o. s. je zaměřeno na všestrannou podporu rozvoje regionu Tanvaldska zejména činnostmi, které směřují ve prospěch obcí, NNO, drobných podnikatelů, malých a středních podniků a dalších subjektů v regionu. Působí na území 11 obcí ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Tanvald plus obce Josefův Důl.[30] Místní akční skupina Mikroregionu Frýdlantsko (MASiF) působí na území 18 měst a obcí Frýdlantského výběžku a podporuje udržitelný rozvoj tohoto území. Především se sdružení soustředí na podporu místních drobných podnikatelů a jejich produktů zaváděním regionálních značek.[31]

SEZNAM OPATŘENÍ 3

- Konkrétní podobu jednotlivých opatření navržených ve Studii projednávat s klíčovými aktéry vymezenými v kap. 3 dle předmětu jejich činnosti.

[30] MAS Rozvoj Tanvaldska, o. s. [cit. 11.4.2012]. Dostupné z http://www.masrt.cz/.
[31] Místní akční skupina Mikroregionu Frýdlantsko. [cit. 11.4.2012]. Dostupné z http://www.jizerske-vyrobky.cz/cs/masif/.

4 Pěší turistika

Koncepce rozvoje pěší turistiky se bude v této Studii odvíjet především od úpravy sítě turistických tras, vymezovaných a spravovaných Klubem českých turistů (KČT). Toto sdružení s Libereckým krajem průběžně spolupracuje a provádí žádoucí drobné úpravy tras, které nahlašuje Oddělení cestovního ruchu Libereckého krajského úřadu. Studie řeší celkovou úpravu těchto tras s cílem, který odpovídá její základní koncepci – tedy rozptylu návštěvníků z nejvytíženějších oblastí. Vedle samotného rozptylu bude předmětem Studie i řešení střetů pěších turistů s cyklisty. Balík opatření vymezený ve Studii bude v území detailně prověřen autorizovaným architektem a následně předán KČT. Ve Studii budou vymezena i marketingová opatření, která budou podporovat opatření v území.

4.1 Základní koncepční východiska

Dle Strategie rozvoje cestovního ruchu turistického regionu Jizerské hory, kterou si v roce 2007 nechal zpracovat Svazek měst a obcí Jizerské hory, je turistický region Jizerské hory pokryt hustou sítí značených turistických cest. Nejhustší síť je přitom vyznačena zejména v turisticky nejatraktivnějších jádrových oblastech horské části Jizerských hor. Určité nedostatky ve značení i výskytu naučných stezek jsou na Frýdlantsku.[32]

V souladu se základní koncepcí této Studie (kap. 1.1) sledují opatření na rozvoj pěší turistiky především rozptyl turistů směrem do Frýdlantského výběžku. Do centrální části Jizerských hor jsou přirozeně lokalizována dílčí opatření k řešení střetů nejvytíženějších cyklotras a pěších tras. To odpovídá i Plánu péče o CHKO Jizerské hory, který 1) umožňuje udržení současné velmi husté sítě značených turistických tras, 2) připouští vyznačení nových pěších tras v případech, kdy se tím vyřeší nevhodný souběh s trasou intenzivně využívanou cykloturisty (primárně mimo MZCHÚ).[33] Všechna další opatření vymezená v Plánu péče nejsou s řešením Studie v žádném střetu.

Při úpravách tras je třeba brát v úvahu i odborný materiál „Zóny rekreačního využívání CHKO Jizerské hory“ zpracovaný Správou CHKO Jizerské hory (mapa č. 1 v příloze). Dle regulativů jednotlivých zón je budování nových stezek pro pěší explicitně nepřípustné pouze v přírodně nejcennější zóně A. Ta je prioritně určena pro pěší turistiku na již vyznačených stezkách a na zajištěných vyhlídkách. Zóna B určená prioritně pro individuální šetrnou turistiku připouští budování nových stezek pouze výjimečně, za účelem umožnění průchodu pěších turistů. V zónách C, D a E je zakládání nových pěších tras připuštěno.

Opatření k rozptylu z nejvytíženějších částí Jizerských hor se přirozeně vyhýbají těm přírodně nejcennějším zónám A a B, neboť ty jsou ve většině případů vymezeny v centrální části Jizerských hor. K zónám A a B se více přibližují střetové koridory mezi cyklistickými a pěšími trasami. Především se jedná o koridor mezi Bílou Kuchyní a Knajpou, problematický je také průběh koridoru Josefův Důl – Protržená přehrada – Jizerka. Vyhledávání případných nových tras pro pěší turistiku bude muset být v těchto koridorech důkladně projednáváno se Správou CHKO Jizerské hory.

[32] GaREP, spol. s r. o. Strategie rozvoje cestovního ruchu turistického regionu Jizerské hory. Návrhová část. 2007, s. 23.

[33] Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Správa Chráněné krajinné oblasti Jizerské hory. 2010. Plán péče o Chráněnou krajinnou oblast Jizerské hory na období 2011–2020, s. 57.

4.2 Průchodnost krajiny a legislativa

Důležitým aspektem, který je třeba při plánování sítě cest a stezek umožňující pohyb turistů a průchodnost krajiny vzít v úvahu, jsou otázky právního režimu cest v krajině. S postupně dokončovanou privatizací pozemků v ČR se stále častěji objevují v území střety ochrany soukromého vlastnictví s potřebou zajistit průchodnost krajiny. Především se to týká území na okraji sídel, kde jsou pozemky v rukou soukromých drobných vlastníků. V řešeném regionu byly takové problémy identifikovány např. v okolí Horního Maxova, kde jsou pěším i běžkařům přerušovány stezky ploty soukromých vlastníků, nebo v Albrechticích u Frýdlantu, kde vede trasa Severní[34] Hřebenovky přes soukromé louky, než se napojí na existující lesní cestu.



Obr. č. 15: Ukázka problému s vedením turistické trasy přes soukromé pozemky – zelená turistická trasa zahrnutá do páteřního turistického koridoru Nová Hřebenovka se v blízkosti Albrechtic u Frýdlantu dostává do střetu se soukromým majitelem louky.

Průchodnost krajiny je jednou ze základních podmínek pro vytváření turisticky přitažlivého regionu. Nemluvě o významu pro místní obyvatele. Z toho důvodu je nutné se na její zajišťování ze strany projektantů územních plánů a ze strany orgánů veřejné moci nyní intenzivně zaměřit. Legislativní podmínky jsou však v souvislosti s privatizací pozemků a ochranou vlastnických práv v dnešní době mnohem složitější a je proto nutné v této věci postupovat koncepčně a s dlouhodobou strategií.

Základní zákonná pravidla vztahující se k průchodnosti krajinou jsou dány v ustanovení § 63 zákona o ochraně přírody a krajiny. Dle odst. 1 není dovoleno zřizovat nebo rušit veřejně přístupné účelové komunikace, stezky a pěšiny mimo zastavěné území bez souhlasu příslušného orgánu ochrany přírody. Na každé obci se podle § 76 odst. 1 písm. b) vede s výjimkou území národních parků a jejich ochranných pásem přehled o veřejně přístupných účelových komunikacích, stezkách a pěšinách. Souhlasy ke zřizování či rušení těchto cest vydávají pověřené obecní úřady a na území CHKO příslušná Správa.

Celý problém je ovšem složitější v tom, že samozřejmě nejde zakládat nové cesty bez souhlasu vlastníka pozemků. Centrální část Jizerských hor je v drtivé většině zalesněna a vlastněna státním podnikem Lesy ČR, a. s. Ten představuje přirozeně významného partnera při plánování sítě a údržby tras na svých pozemcích. Problémy s průchodností ovšem nastávají, jak již bylo zmíněno, především v okrajových územích, v blízkosti sídel. Tedy tam, kde je nutné budovat solidní nástupní trasy do volné krajiny.

[34] Dříve označovaná jako „Nová Hřebenovka“, byla z důvodu rozvoje dalších hřebenovek v ČR přejmenována na Severní Hřebenovka, která bude mít stále dvě větve – severní a jižní.

Režim veřejných cest na soukromých pozemcích byl v posledních letech předmětem intenzivních právních diskuzí a střetů.[35] Ten ve výsledku výrazně zpochybnil udržitelnost sítě cest, která povede po soukromých pozemcích. Stávající výklad zákona o pozemních komunikacích stále připouští, že na soukromém pozemku může vést účelová komunikace, která bude přístupná pro veřejnost a majitel pozemku musí pohyb veřejnosti po této cestě strpět. Nicméně tento stav podmínil čtyřmi znaky, z nichž dvě budou v případě cest turistických jen těžko splnitelné. Těmito znaky jsou:

1. Patrnost cesty v terénu.
2. Vlastník dal souhlas (byť i mlčky, svojí nečinností) k užívání cesty veřejností.
3. Cesta spojuje jednotlivé nemovitosti pro potřeby jejich vlastníků, slouží k obhospodařování jejich pozemků.
4. Cesta plní nutnou komunikační potřebu. Ke svým pozemkům se nemůžou majitelé dostat za srovnatelných podmínek jinak.

Právě body 3) a 4) nemůžou turistické cesty nikdy splnit a majitelé pozemku budou při přehrazování pěšin či stezek přes jejich pozemky v právu. Pokud se tato situace nezačne intenzivně a systematicky řešit, může se průchodnost českou krajinou výrazně zhoršit.

Jediným možným právním prostředkem, kterým lze zajištění průchodnosti krajiny řešit, jsou tak nástroje územního plánování. Ač se může zdát, že řešení jednotlivých stezek neodpovídá měřítku, v kterém se územní plány obcí zpracovávají a jde o přílišný detail, je nutné tyto pochyby odmítnout a cestní síť do územních plánů zakreslovat. V ideálním případě vedou cesty po pozemcích ve vlastnictví obce, nicméně v mnoha případech je bude nutné vymezit i přes soukromé pozemky. Alespoň páteřní cestní síť je tak nutné v územních plánech řadit mezi tzv. veřejně prospěšná opatření (VPO) s možností vyvlastnit pro jejich realizaci nutné pozemky. V případě, že v území vznikne problém, vlastník pozemku začne veřejnému užívání cesty bránit a ta přitom nemá solidní alternativu, obec může v takové situaci začít s majiteli pozemku jednat o odkupu a v případě nedohody přistoupit i k vyvlastnění. Postupně tak bude v území budována pevná a nezpochybnitelná síť cest zajišťující její průchodnost jak pro místní, tak pro turisty.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje vymezují jako VPO pouze páteřní multifunkční turistické koridory. Řešeného území se týká Severní Hřebenovka, jak její jižní, tak severní větev. (Záměr č. 24) Oba tyto koridory musí být v územních plánech obcí detailně v území vymezeny, a to dle možností území ve třech modech – pro pěší, cyklistickou a běžkařskou turistiku. Trasy musí být zaneseny do územních plánů jako VPO. Na základě výše provedené analýzy právního prostředí lze uzavřít, že ve stejném režimu by měly být do územních plánů zaneseny veškeré turistické trasy vyznačené KČT.

SEZNAM OPATŘENÍ 4.2

- V navazující územní studii vymezit síť páteřních tras, popř. klíčových turistických spojení, které bude vhodné v území stabilizovat.
- V případě vyhodnocení klíčového významu trasy pro zajištění prostupnosti krajiny vymezovat existující i nově navrhované páteřní turistické trasy v územních plánech jako veřejně prospěšná opatření s možností vyvlastnění.

[35] Viz např. Varvařovský, P., Motejl, O., Černín, K., Černínová M., Slováček, D., Veřejné cesty – místní a účelové komunikace. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv, 2011.

4.3 Konkrétní záměry na úpravu sítě tras

Jednotlivé záměry na úpravu sítě turistických tras, jejich doplnění, případně další opatření jsou zaneseny do mapy č. 2. Tabulkový přehled záměrů obsahuje tabulka č. 7. Tabulka č. 7 je vložena na konec této kapitoly, mapa č. 2 je jednou z příloh Studie.

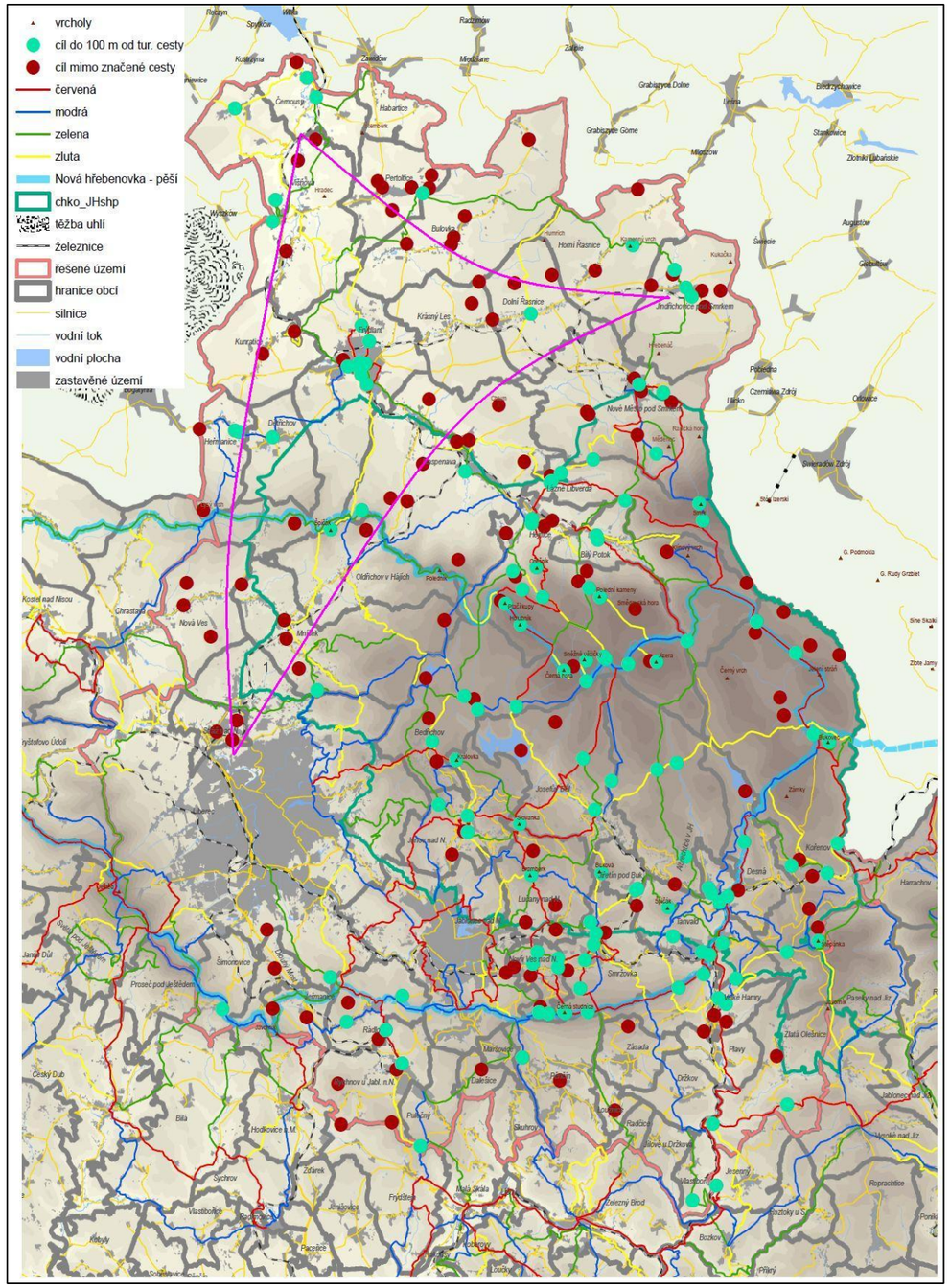
4.3.1 Priorita 1: Rozptyl do Frýdlantského výběžku

4.3.1.1 Frýdlantská Klínovka

V rámci priority 1 základní strategie rozptylu turistů vymezené v kap. 1.1 Studie byla provedena GIS analýza sítě tras ve vztahu k objektům turistického zájmu v řešeném území. V regionu bylo identifikováno celkem 225 objektů turistického zájmu všech druhů – významné stavební dominanty (kostely, pomníky, památky), kulturně-rekreační objekty (výletní a sportovní areály, muzea, místní naučné stezky apod.), významné vyhlídkové body (rozhledny, vyhlídky) a různé přírodní zajímavosti (maloplošná chráněná území a jiné zajímavé přírodní útvary). V GIS analýze byly barevně odlišeny ty, které jsou od vyznačené turistické trasy vzdáleny více než 100 m. Vzniklý grafický výstup ukazoval výraznou diferenci mezi napojením objektů turistického zájmu v centrální části Jizerských hor a v jejím okolí. Propojením shluku nenapojených objektů směrem od Liberce na Frýdlantsko vznikl koridor tvořící klínovitý okruh směřující od Liberce na sever podél úpatí Jizerských hor, na severu výběžku propojující Jindřichovice pod Smrkem, Pertoltice a Višňovou a stáčející se na jih podél česko-polské hranice zpět k Liberci (obr. 16). Toto schematické řešení naznačilo koridor pracovně pojmenovaný Frýdlantská Klínovka, v kterém je třeba detailně vyhledat možnosti lepšího propojení území turistickými cestami (záměr č. 21). Výsledný projekt by nabízel návštěvníkům startujícím v Liberci alternativu k výletům do Jizerských hor nabízející atraktivní trasy v jejich podhůří.

Do analýzy nebyly zahrnuty objekty turistického zájmu nacházející se na území měst Liberce a Jablonce nad Nisou. Tato multifunkční centra cestovního ruchu samozřejmě disponují celou řadou objektů, nicméně jejich dostupnost a vzájemné pro-pojení je záležitostí plánování na místní úrovni. Na úrovni regionální bylo třeba řešit propojení mezi jednotlivými obcemi. V případě Frýdlantské Klínovky bude klíčové vyhledat možnosti nástupních míst na severu území Liberce a protažení nástupních tras skrz hustěji obydlená území Krásné Studánky, Stráže nad Nisou, Mníšku a dalších obcí.

Dále je nutné hledat možnosti „přepažení“ Klínovky v bližší vzdálenosti od Liberce, tak aby vznikly i kratší okruhy. Na základě analýzy území byla pro toto přepažení vytipována trasa v okolí vodní nádrže Mlýnice s možností letní rekreace (záměr č. 3). Vedle vodní nádrže Mlýnice se v úseku od rozcestí růžek nabízí pás vyhlídkových míst pod Spáleným vrchem a dále na východ vyhlídková místa u Březového vrchu mezi Mníškem a Oldřichovem v Hájích. Další přepažení představuje trasa Nové Hřebenovky – severní větev (záměr č. 24). Zde je vhodné podpořit význam nástupního místa v Albrechticích u Frýdlantu, dobře napojeného silnicí I/13 a s dostatečnou parkovací kapacitou (záměr č. 25). V současnosti je obslužnost tohoto sídla zajištěna dostatečným množstvím spojů (19) ve všední den, avšak pouhými pěti spoji (z toho pouze jeden dopoledne) o víkendu. Toto potenciální nástupní místo se nachází ve slušné nadmořské výšce 530 m n. m., na západ je v dosahu Lysý vrch s dominantou v podobě několika stožárů větrné elektrárny, na západ významný vyhlídkový bod Špičák (724 m n. m.), naučná stezka Oldřichovské háje a skály obsahující zajímavé skalní útvary i skalní hrad. Zokruhování tras v blízkosti Albrechtic nabídne návštěvníkům alternativu kratšího výletu mimo nejvytíženější oblasti Jizerských hor, přesto v přímém kontaktu s jejich přírodními hodnotami.



Obr. č. 16: Analýza rozmístění objektů turistického zájmu, kde zelené tečky znamenají objekt do 100 m od vyznačené turistické trasy, červené tečky vzdálené více než 100 m od vyznačené turistické trasy. V oblasti Frýdlantského výběžku je fialově vyznačený okruh, kde byla identifikována nedostatečně hustá síť tras.

Příčné propojení Frýdlantské Klínovky na severu Frýdlantského výběžku částečně řeší záměry č. 1 a 2. Záměr č. 1 identifikuje chybějící propojení mezi Horní Řasnicí a Frýdlantskou rozhlednou po hřebenu nabízejícím soustavu zajímavých vyhlídek. Záměr č. 2 má za cíl napojit na turistické cesty sídlo Pertoltice s jeho zajímavou urbanistickou strukturou a několika rybníky a napojit jej na trasy vedoucí přírodní rezervací Meandry Smědé s Dubovým rybníkem na území obce Višňová.

4.3.1.2 Další opatření ve Frýdlantském výběžku

V souvislosti s řešením nástupního místa v Novém Městě pod Smrkem (kap. 2.5.2.1) je v mapě záměrů ponechána varianta lanovky na Smrk (záměr č. 20). Dále byl na území identifikován konkrétní záměr na rozšíření sítě turistických cest a pěšin v okolí Lázní Libverda, které budou odpovídat specifickým nárokům návštěvníkům lázní – především starších lidí (záměr č. 8). Již nyní jsou v okolí Libverdy vybudovány dva vyhlídkové okruhy Vyhlídky nad Libverdou a Sluneční cesta. Lze doporučit další rozvoj obdobných projektů, které budou posilovat význam Lázní Libverda pro cestovní ruch.

Co se dalších opatření na podporu pěší turistiky týká, momentálně nebyly identifikovány další konkrétní územní záměry, které by měly nadmístní význam a které by bylo nutné koordinovat v rámci řešení této Studie. Velmi významná pro podporu rozptylu turistů do předmětné oblasti tak budou především marketingová opatření, např. propagace okruhů a cílů navázaných na dobrou dopravní obslužnost Frýdlantského výběžku. Vedle samotného doplňování sítě tras je třeba zhodnotit současný stav tras, jejich atraktivitu a návaznost na objekty turistického zájmu. Pro zvýšení atraktivity Frýdlantska tak budou klíčové nejen investice do sítě tras a propagaci zajímavých okruhů, ale i rozvoj samotných objektů turistického zájmu a investice do nových turistických cílů.

SEZNAM OPATŘENÍ 4.3.1

- V navazující územní studii zhodnotit stav a kvalitu existujících tras a vymezit trasy klíčové pro zvýšení atraktivity oblasti.
- V území detailně prověřit vedení turistických tras v koridoru Frýdlantské Klínovky, včetně dílčích propojení (záměr č. 21, č. 3 a č. 24).
- V území detailně prověřit možnost zokruhování tras v okolí Albrechtic u Frýdlantu.
- Prověřit možnosti víkendového turistického napojení Albrechtic u Frýdlantu autobusovou dopravou.
- V koordinaci se zajištěním dopravní obslužnosti propagovat Albrechtice u Frýdlantu jako výhodné nástupní místo na kratší i delší výlety.
- Zajistit propagaci okruhů a tras rozptylujících turisty do Frýdlantského výběžku.
- Podpořit investice směřující ke zvýšení atraktivity Frýdlantska jako turistického cíle.

4.3.2 Priorita 2: Rozptyl v západo-východním směru

Páteřní trasou v tomto směru je jižní větev Nové Hřebenovky vedoucí po Černostudničním hřbetu (záměr č. 24). Omezené jsou možnosti nástupu na tuto trasu, která se nachází v poměrně vysoké nadmořské výšce. Klíčové je stabilizovat a v územních plánech ochránit nástupní trasy v blízkosti Liberce a Jablonce nad Nisou a tím nabídnout obyvatelům těchto měst i možnosti krátkých výletů jižním směrem. Především se jedná o trasy na Císařský kámen od Veseckého rybníku (zelená), Vratislavic nad

Nisou (žlutá) a Proseče nad Nisou (červená) a dále trasy na Černou Studnici od železničních zastávek Jablonec nad Nisou, Nová Ves nad Nisou a Jablonecké Paseky. Tyto trasy procházejí i zastavěným územím a jsou tak akutně ohroženy možným přehrazením ze strany soukromých vlastníků pozemků. Přitom jsou ovšem klíčové pro poskytnutí nabídky tras jiným směrem, než do Jizerských hor.

Na jih od Nové Hřebenovky je identifikována absence paralelního západo-východního propojení, které by umožnilo případné zokruhování výletů po Černostudničním hřbetu. Byl tak vymezen koridor pro vyhledání tohoto spojení spojující několik objektů turistického zájmu, konkrétně Dalešický vrch, výletní areál Pěnčín, soubor lidové architektury v Loužnici, Držkov a zřícenina Návarov (záměr č. 26). Celá tato oblast je dosud pro turisty málo známá, nicméně nabízí především velmi kvalitní výhledy jak směrem na Ještědský a Černostudniční hřbet, tak směrem na Český Ráj.

V jižní části turistického regionu jsou dále vymezeny další dva záměry vzešlé z analýzy územně analytických podkladů, kde byly identifikovány významné vyhlídkové body, aniž by byly napojeny na síť turistických tras. Záměr č. 5 propojuje vyhlídkové body na sever od Lučan nad Nisou a stejně tak propojuje čtyři severo-jižní turistické trasy. Nabízí tak možnost krátkých příměstských výletů na úpatí Jizerských hor. Záměr č. 7 propojuje vyhlídkové body okolo památníku R. Felgenheuera. Směrem od Frýdštejna tak doplňuje propojení západním směrem na Pelíkovice a dále k lávce přes rychlostní silnici R35 na sever od Hodkovic nad Mohelkou, kde už vede červená turistická cesta.

Bodové záměry odpovídající strategii rozptylu západo-východním směrem jsou vymezeny pod čísly 9 a 10 – revitalizace chaty na Muchově a rozhledny se zázemím na Bramberku. Na území Desné jsou do Studie zahrnuty záměry na zážitkovou trasu podél vodopádů na Černé Desné (č. 18) a naučná stezka Biocentrum Dlouhý kopec (č. 19) zaslané společností Skiareál Černá Říčka. Oba záměry odpovídají svým účelem dané strategii, neboť zatraktivňují nástup do Jizerských hor mimo nejvytíženější centra a navíc jsou navázané na železniční stanici v Desné.

Marketingovou podporu bude u této subkapitoly třeba zaměřit především na využívání železniční dopravy směrem na Tanvald a nástup do Jizerských hor z Desné a Kořenova. Černostudniční hřbet je již nyní dobře známý, propagace by se tak měla orientovat na výlety v okolí Pěnčína a Zásady.

SEZNAM OPATŘENÍ 4.3.2

- Územně stabilizovat a pomocí nástrojů územního plánování chránit klíčová nástupní místa na jižní větev Nové Hřebenovky v blízkosti Liberce a Jablonce nad Nisou.
- V území detailně prověřit nové trasy Dalešice – Držkov (záměr č. 26), vyhlídkové body nad Lučany nad Nisou (záměr č. 5) a propojení Frýdštejn – Hodkovice nad Mohelkou (záměr č. 7).
- Propagaci zaměřit na nástupní místa navázaná na železniční trať Liberec – Tanvald, především Desnou a Kořenov.
- Podporovat další opatření, která zvýší nabídku pro pěší turisty na jih od Jizerských hor. Podporovat úpravy tras směřující k jejich lepšímu napojení na železniční dráhu Liberec – Tanvald.

4.3.3 Priorita 3: Zkvalitnění centrálních nástupních míst

V blízkosti Bedřichova, Janova nad Nisou a Josefova Dolu je síť turistických stezek velice hustá, přesto bylo identifikováno několik záměrů na další zkvalitnění průchodnosti této oblasti. Především jde o záměr č. 4 – zpřístupnění Vysokého hřebene. V této oblasti je hustota lesních cest vysoká, nicméně vzhledem k významu této lokality pro přiléhající aglomeraci Liberec – Jablonec nad Nisou, není turistické využití těchto cest adekvátně usměrňováno. Chybí hustší značení tras, popř. technická úprava vybraných páteřních tras. Celá oblast Harcovského lesa mezi Vysokým Hřebenem, Libercem a Jabloncem nad Nisou má potenciál pro rozvoj intenzivnějších forem příměstských turistických a sportovních aktivit.

Pro udržitelný rozvoj turistických aktivit v této intenzivně využívané oblasti byla identifikována dále hrabětická louka na území obce Janov nad Nisou (záměr č. 6). Tato louka je v platném územním plánu určena pro možnost lehkého turistického využití – lze si představit její využití pro alternativní vedení nástupních tras (řešení střetu cyklostezky a zelené turistické trasy mezi Královkou a Hraběticemi), budování odpočinkových míst či provozování nenáročných doplňkových aktivit. Veškeré činnosti by samozřejmě musely respektovat vysokou krajinářskou hodnotu daného místa. K dalšímu rozptylu pěších turistů v této centrální zóně se úzce váže opatření na podporu protažení dopravní obslužnosti území z Bedřichova až k Josefovu Dolu vymezené v kap. 2.4.2.2. Za účelem rozptylu turistů v dané oblasti a podpory využívání hromadné dopravy je třeba zaměřit marketingová opatření na propagaci výletních tras využívajících železniční napojení Josefova Dolu. (Vzhledem k nadmořské výšce železniční stanice alespoň jakožto výstupního místa). Omezí se tak tlak na rozšiřování parkovacích kapacit v samotném Bedřichově.

Ke zkvalitnění možnosti pohybu turistů po Bedřichově byly do Studie zahrnuty tři podněty ze strany obce Bedřichov, především záměr č. 17 – zajištění průchodnosti obcí mimo silnici, propojení Maliník – Stadion a záměry č. 15 a 16 – naučné stezky podél Nisy a na Hřebínek. Budování těchto opatření lze obecně řadit mezi podporu měkké formy turistiky a jako taková jsou přijatelná i v centrálních nástupních zónách.

Tři bodové záměry na výhledové zrušení chaty a kiosků na Jizeře, Jizerce a Promenádní vzešlo z podnětu Správy CHKO Jizerské hory a sleduje ochranu přírodních hodnot dotčených oblastí.

SEZNAM OPATŘENÍ 4.3.3

- Detailně v území prověřit stav sítě lesních cest a pěšin v oblasti Harcovského lesa a řešit jejich optimální doznačení, popř. technické úpravy páteřních tras (záměr č. 4).
- Prověřit možnosti hrabětické louky pro zvýšení komfortu turistů v centrální nástupní oblasti (záměr č. 6).
- Územně stabilizovat zkvalitnění pěších tras a naučných stezek na území obce Bedřichov (záměry č. 15, 16 a 17). V dané oblasti podporovat měkké formy rekreace a zahušťování pěšin a stezek v blízkém okolí sídel.

4.3.4 Střety pěších a cyklistických tras

Specifickým problémem v řešeném území jsou střety cyklistů a pěších turistů. Tento problém se týká pouze centrálních území Jizerských hor, kde je intenzita turistického zatížení obou druhů nejvyšší. Je zřejmé, že předchozí rozptylové strategie by měly intenzitě zatížení v centrálním území ulehčit, nicméně nedá se čekat takový pokles, že by problém zcela zmizel. Analýzou mapových podkladů byly identifikovány klíčové koridory, kde dochází k nejnepříjemnějšímu zhuštění provozu pěších a cykloturistů (mapa č. 3 v příloze). Všechny se nacházejí v těsném kontaktu se zónami rekreačního využívání A, B a C, kde je dle tohoto dokumentu nepřípustné vymezovat nové cyklistické trasy. Z toho důvodu se při řešení střetů primárně počítá především s úpravou tras pěších, popř. s použitím jiných prostředků (přeznačení, informační tabule, dělící pruhy). Byly vymezeny tyto zásadní střetové koridory:

1) Centrální okruh Šámalova chata – Hřebínek – Knajpa – Kristiánov

V úseku Šámalova chata – Hřebínek existuje střet vedení cyklotrasy s naučnou stezkou Lesy Jizerských hor. V dané terénní konfiguraci lze uvažovat o vhodném přeložení dané pěší trasy. Problematický je úsek Hřebínek – Knajpa. Tato cesta vede po úbočí a nabízí několik vyhlídkových míst, nebudou jí chtít tudíž opustit ani cyklisté ani pěší. Jde o širokou asfaltovou cestu, střet se lze pokusit řešit dělícím pruhem, popř. dobudováním chodníku. V úseku mezi Knajpou a Kristiánovem lze především od Rozmezí opět reálně uvažovat o přeložce pěší trasy. Mezi Kristiánovem a Šámalovou chatou je podél části cesty přírodní rezervace Nová louka, případná přeložka trasy by se tak musela řešit s vědomím tohoto limitu.

2) Josefův Důl, U lesní brány – Čihadla

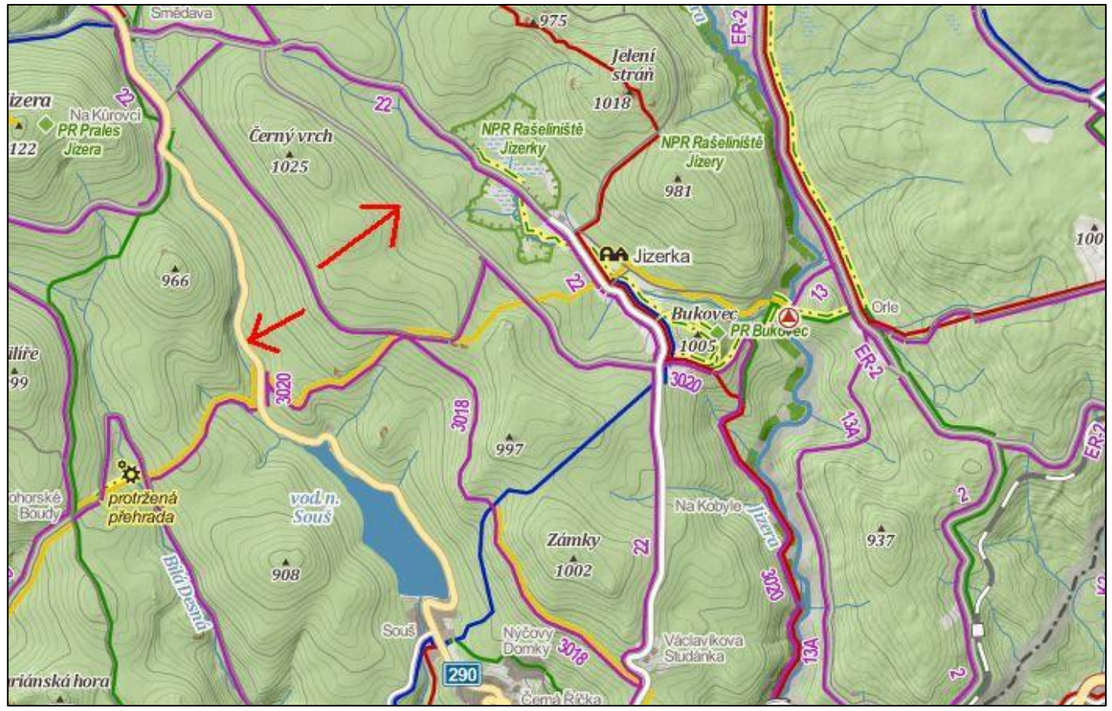
Nabízejí se tři základní varianty řešení – první je propojení rozcestí U lesní brány podél jižní hranice přírodní rezervace Jedlový Důl směrem k rozcestí Peklo a odklonu pěších na červenou trasu. Druhým odklon pěších až na konci naučné stezky Jedlový Důl a třetím vedení paralelní pěšiny podél toku Jedlová.

3) Josefův Důl, U lesní brány – Jizerka

V tomto směru vede pouze jedna trasa, takže lze těžko uvažovat o odklonu na nějakou paralelní. Případné přeložky pěší trasy by musely být prověřovány spíše na jih od současné trasy, tak aby nezasahovaly do cennějších zón B a C na severu. Opět jde o asfaltovou cestu, kde je možné uvažovat pouze o dopravních opatřeních, případně budování chodníků.

4) Silnice II/290 Souš – Smědava

Přestože tato cesta není vyznačena ani jako pěší trasa, ani jako cyklotrasa, je oběma skupinami turistů intenzivně využívána. Pro svůj příznivý sklon je dále využívána in-line bruslaři, v létě je navíc otevřena i pro osobní automobily (k tomu detailně v kap. 2.3.1). Na východě od této silnice vede souběžně cyklotrasa 3018 z Horního Polubného až ke Smědavě. Přeložení této cyklotrasy na silnici II/290 by přesunulo „rychlé“ způsoby turistiky (cyklo a in-line) a zároveň uvolnilo cestu pro vyznačení nové pěší trasy. Ta by sice od přehrady musela poměrně výrazně vystoupat, ale na druhou stranu by nabídla klidnou trasu pro pěší turisty vedoucí až ke Smědavě. Cyklisté vyrážející od Horního Polubného by byly naváděny na trasu přes Jizerku, popř. odkláněny od rozcestníku Jizerka, Mořina na rozcestník U Bunkru, a dále rovně po asfaltové trase aktuálně nezařazené ani mezi pěší, ani mezi cyklotrasy. Takové řešení ovšem úzce souvisí s úpravou režimu silnice Souš – Smědava. Při zachování současného stavu bude pro cyklisty silnice kvůli provozu automobilů méně atraktivní a i v případě formálního přeložení cyklotrasy 3018 na tuto silnici bude mnoho cyklistů nadále jezdit po její původní trase. Pěší turisté tak stále nebudou mít v oblasti ani jednu preferovanou trasu směřující od Souše ke Smědavě. In-line bruslaři budou nadále ve střetu s automobilovým provozem na silnici.



Obr. č. 17: Výřez z turistické mapy ukazující absenci turistického propojení mezi Souší a Smědavou. Červené šipky ukazují možnosti přeložení cyklotrasy 3018 buď na komunikace směrem od Jizerky nebo (v závislosti na řešení jejího režimu automobilového provozu) na silnici II/290.

5) Hráz vodní nádrže Josefův Důl – Kristiánov

Jedna z nejintenzivněji využívaných komunikací propojující dva významné objekty turistického zájmu. Vzhledem k její krátké vzdálenosti a strategické úloze lze těžko počítat s úspěšným odklonem jednoho či druhého druhu turistiky. Reálnější řešení bude spočívat ve vymezení dělícího pásu, popř. ve vybudování chodníku.

6) Rudolfov, elektrárna / Maliník – Přehrada Bedřichov

Dvě intenzivně využívané cesty cyklisty i pěšími, úpravu vzájemných vztahů lze řešit vymezením cyklotras a doplněním nové pěší trasy, především po stezce „po kanálu“ vhodné pro pěší napojení přehrady na sedlo Maliník.

7) Okolí centrálních nástupních míst Bedřichov / Janov nad Nisou / Josefův Důl

Na cestách a stezkách v těchto sídlech a jejich blízkém okolí dochází ve vysoké míře k „anarchii“ pohybu pěších a cyklistů, než naleznou první ukazatele tras. Zlepšení značení obou druhů tras spolu s pozitivní informační kampaní motivující k respektování toho kterého druhu jednotlivých tras by k harmonizaci obou druhů turistických aktivit výrazně napomohlo.

Všechna naznačená řešení přeložek či přesměrování jednotlivých skupin turistů je nutné vždy doplnit adekvátními informačními a propagačními prostředky. Je jasné, že především místní turisté – znalci terénu budou mít tendenci využívat jakékoli cesty bez ohledu na jejich zařazení. Opatření tak budou

účinná především vůči návštěvníkům z jiných regionů. Doprovodná vstřícná informační kampaň je pro úspěch při oddělení jednotlivých skupin turistů klíčová.

Stejně tak se lze lehce inspirovat z materiálu Usměrňování vybraných sportovních a rekreačních aktivit v ZCHÚ:[36]

„Umístění zákazu vjezdu cyklistů či deklarování komunikace jako stezky pro pěší se většinou míjí účinkem, pokud není podpořeno dalšími opatřeními jako například vyčleněním přijatelných stezek, směřováním cyklistů do méně cenných území. Je možné použít i technická opatření – šikany, kulatinové schody s cyklisticky nepříjemnými parametry, podélné rošty, oplocenky s žebříky, ohrady s dobytkem, lávky umožňující průchod pouze pěším apod.“

SEZNAM OPATŘENÍ 4.3.4

- Ve vymezených koridorech detailně v území prověřit možnosti přeložek tras.
- Ve vymezených koridorech postupně testovat účinnost dělicích pruhů, případně budovat chodníky či využít jiná technická opatření.
- Podporovat oddělené využívání pěších a cyklistických tras informační kampaní.

[36] Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Metodické listy. Usměrňování vybraných sportovních a rekreačních aktivit v ZCHÚ. 2010, s. 22.

Tab. 7: Pěší turistika - seznam záměrů

Lokalita	Název	Zdroj	Číslo	Popis
Frýdlant, Krásný Les, D. Řasnice	Doplnění sítě turist. tras - Frýdlant - Horní Řasnice	OÚP	**1**	Doplnění sítě tras na základě analýzy významných vyhlídkových bodů v ÚAP ORP Frýdlant.
Pertoltice, Višňová	Napojení sítě turist. tras.	OÚP	**2**	Napojení sítě turist. tras z oblasti Meandrů Smědé a Višňové na obec Pertoltice.
Mníšek, Nová Ves	Doplnění sítě turist. tras	OÚP	**3**	Doplnění sítě turist. Tras v návaznosti na VD Mlýnice a další významné vyhlídkové body, na základě ÚAP ORP Liberec.
Bedřichov, Liberec, Janov n. N.	Zpřístupnění Vysokého hřebene	Podět obce, 2012	**4**	Řešení turistického zpřístupnění Vysokého hřebene ze strany od Liberce.
Lučany nad Nisou	Vyhlídková místa Lučany	OÚP	**5**	Doplnění sítě tras na základě analýzy významných vyhlídkových bodů v ÚAP ORP Jablonec nad Nisou.
Janov nad Nisou	Rekreační louka	ÚPO, 2000	**6**	Vymezení louky v ÚPO pro možnost lehkého turistického využití - alternativní vedení tras, odpočinková místa apod.
Rychnov u Jabl. n. N.	Vyhlídková místa u pomníku R. Felgenheuer	OÚP	**7**	Doplnění sítě tras na základě analýzy významných vyhlídkových bodů v ÚAP ORP Jablonec nad Nisou.
Lázně Libverda	Rozšíření sítě stezek	OÚP	**8**	Rozšíření sítě stezek se specifickými nároky (sklon, náročnost) pro návštěvníky lázní.
Velké Hamry	Chata na Muchově	ÚP, 2011	**9**	Záměr vymezený v ÚP, umístění objektu v prostoru původní turistické chaty.
Lučany nad Nisou	Zpřístupnění a revitalizace objektu	Koncept ÚP 2011	**10**	Zpřístupnění a revitalizace objektu Bramberk, řešení komplikovaných dpravních vazeb v jeho okolí.
Heřmanice	Vyhlídková věž	ÚP, 2009	**11**	Návrh vyhlídkové věže nad vodojemem
Hejnice	Odstranění chaty	Plán péče Jizerské hory, 2011	**12**	Výhledové odstranění chaty Horské služby na vrchu Jizera.
Bedřichov	Technicko-přírodně naučná stezka	Podnět obce, 2012	**15**	Technicko-přírodně naučná stezka od sedla Maliníku po Hřebínek.
Bedřichov	Naučná stezka podél Nisy	Návrh ÚP, 2011	**16**	Naučná stezka podél Nisy.
Bedřichov	Propojení Maliník - Stadion	Podnět obce, 2012	**17**	Zajištění průchodnosti obcí mimo silnici, propojení Maliník - Stadion.
Desná	Zajištěná zážitková cesta	Podnět Skiareál Černá Říčka, 2011	**18**	Zajištěná zážitková cesta „Vodopády na Černé Desné“. Vybudování zajištěné lezecké, trekové cesty s lanovými mosty pro přechod na druhý břeh na začátku a konci cesty. Vybudování vyhlídkových plošin na stávající cestě na levém břehu u největších vodopádů.
Desná	Naučná stezka biocentrum	Podnět Skiareál Černá Říčka, 2011	**19**	Naučná stezka „Biocentrum Dlouhý kopec“.
Nové Město pod Smrkem	Lanovka na Smrk	Podnět obce, 2011, OÚP	**20**	Prověření možnosti citlivého umístění lanovky do oblasti vrcholu Smrk (pravděp. kabinkové) za účelem snadného překonání strmého stoupání, propojení města na trasy v náhorních partiích JH, použitelné pro pěší i běžkařskou turistiku, popř. cyklistiku, terénní cyklistiku, prověření možností pro freeride a downhill v průseku pod lanovkou.
Frýdlantsko	Frýdlantská Klínovka	OÚP	**21**	Posílení sítě turistických tras od Liberce směrem do Frýdlantského výběžku, schematická trasa lokalizována na základě analýzy objektů turistického zájmu a jejich stávajícího slabého napojení na turistické cesty.
Jablonec nad Nisou	Turistické propojení přehrada - Vrkoslavice	Koncept ÚP 2011	**22**	Nové turistické propojení přes centrum města v severojižním směru (Jablonecká přehrada – centrum města – Vrkoslavice)
Jablonec nad Nisou	Turistické propojení západovýchod	Koncept ÚP 2011	**23**	Nové turistické propojení přes centrum města v západovýchodním směru (Žižkův vrch – Nám. B. Němcové)
Napříč územím	Severní Hřebenovka – severní a jižní větev	ZÚR LK, 2012	**24**	Páteřní multifunkční turistický koridor, v rámci něj je upřesňováno vedení pěších, cyklistických, běžkařských a vodních tras. Trasa Nové Hřebenovky vede v řešeném území od Špindlerova Mlýnu do Harrachova a na Jizerku, kde se dělí na severní a jižní větev. Severní větev pokračuje přes Předěl, Smědavu, Holubník, Poledník, Špičák až na Lysý vrch a dále pokračuje ke Hrádku nad Nisou. Jižní trasa vede přes Černostudniční a Ještědský hřeben. Koridor pak dále vede přes Lužické a Žitavské hory, Krásnolipsko do Německého Hinterhermsdorfu v Českosaském Švýcarsku.
Albrechtice u Frýdlantu a okolí	Posílení nástupního místa Albrechtice	OÚP	**25**	Posílení významu Albrechtic u Frýdlantu jako nástupního místa, zahuštění a zokruhování tras, řešení průchodu přes soukromé pozemky.
Pěnčín a okolí	Propojení Dalešice - Návarov	OÚP	**26**	Paralelní západo-východního propojení umožňující zokruhování výletů po Černostudničním hřbetu. Spojení několika objektů turistického zájmu, konkrétně Dalešický vrch, výletní areál Pěnčín, soubor lidové architektury v Loužnici, Držkov a zřícenina Návarov.

5 Cykloturistika

Kapitola věnující se cyklistice se bude převážně zabývat úpravou sítě cyklotras. Z velké většiny půjde o opatření vymezená v již existujících koncepčních dokumentech pořízených Libereckým krajem jakožto hlavním koordinátorem cyklodopravy v regionu. Těmito dokumenty jsou především Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013 a Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji.[37] Jednotlivé záměry byly zaktualizovány dle skutečného stavu v území, popř. doplněny navazujícími opatřeními.

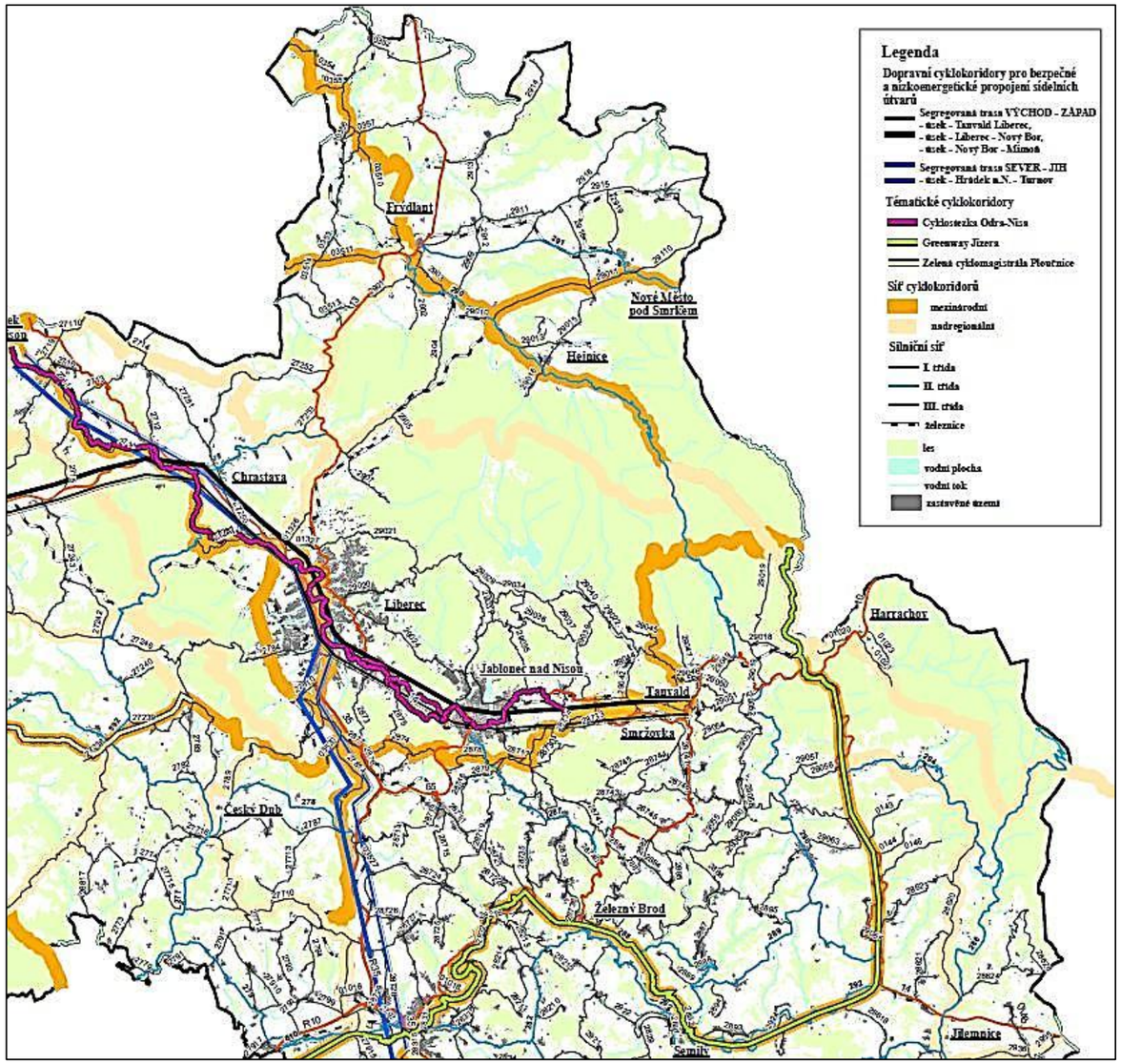
Jednotlivá opatření byla opět zařazena do třech hlavních ucelených tematických okruhů dle priorit vymezených v úvodní kapitole Studie. Tedy rozptyl turistů severním směrem, rozptyl turistů východním směrem a řešení přetížení centrálních nástupních míst. Souběžně s opatřeními na rozvoj cyklistické infrastruktury pro účely cestovního ruchu jsou řešena i opatření, která směřují i k posílení dopravní funkce cyklistiky, tedy cyklistiky určené ke každodenní dopravě za prací, do škol apod. Oddělování těchto funkcí cyklistiky by bylo při řešení rozvoje sítě cyklotras bezúčelné.

5.1 Základní koncepční východiska

Při úpravě cyklotras v Libereckém kraji je třeba vycházet z již zpracované základní koncepce sítě cyklistické dopravy. Na obr. č. 18 je výřez ze „Schématu sítě mezinárodních a nadregionálních cyklokoridorů v Libereckém kraji vč. vybraných tematických cyklokoridorů a dopravních cyklokoridorů pro bezpečné a nízkoenergetické propojení sídelních útvarů.“ Předmětné schéma lze brát jako základní rámec pro rozvoj sítě cyklotras, který je aktuálně již na několika místech v pokročilejších fázích dokumentace či dokonce realizace. (Např. podrobnější vymezení severní a jižní větve Nové Hřebenovky, nová cyklostezka z Černous směrem do Polska aj.)

Dále je nutné vycházet z dokumentů pořízených či prováděných Správou CHKO Jizerské hory. V plánu péče o CHKO Jizerské hory je stanoveno hned několik konkrétních opatření, která jsou Správou na území CHKO uplatňována. Jedná se o tato opatření:

- Zachovat stávající síť značených cyklotras bez dalšího rozšiřování, s výjimkou případných místních okruhů v těsné vazbě na obce.
- Z důvodu cyklistického využití nezvyšovat třídu účelových komunikací a nepřipouštět zpevňování cizorodými materiály.
- Cyklostezky budovat pouze v okrajových částech CHKO, nikoli jako čistě rekreační, ale s významným podílem pro lokální dopravu obyvatel obcí, preferovat sdílený režim s in-line bruslaři.
- Podporovat odklon podstatné části cykloturistů z centra CHKO do okrajových lokalit uvnitř i vně CHKO (např. Frýdlantsko).
- Cyklistické závody umožnit mimo I. zónu na zpevněných cestách; stabilizovat trati opakovaných závodů; udržet hromadné závody v současném stavu 2 akcí ročně v pozdně jarním a časně podzimním termínu.
- V okrajových částech CHKO mimo přírodně citlivé lokality umožnit vznik šetrných tras pro terénní cyklistiku (singletracks) s potřebným zázemím v přímém kontaktu na zastavěná území obcí.
- Výkonnostní, závodní a adrenalinovou terénní cyklistiku omezeně připouštět v rámci sportovních ploch nebo sportovních brownfields (např. opuštěná bobová dráha).[38]



Obr. 18: Schéma sítě mezinárodních a nadregionálních cyklokoridorů v Libereckém kraji pořízené Libereckým krajem v roce 2008. Cyklokoridory představují páteřní trasy pro rozvoj sítě konkrétních cyklotras v území.

[37] Centrum dopravního výzkumu. 2008. Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013, Vaner, s. r. o. 2007. Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji.

[38] Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Správa Chráněné krajinné oblasti Jizerské hory. 2010. Plán péče o Chráněnou krajinnou oblast Jizerské hory na období 2011–2020, s. 56 – 57.

Vyjmenovaná pravidla tato Studie respektuje, když směřuje rozvoj sítě cyklotras především mimo území CHKO a podporuje rozptyl turistů mimo centrální zóny Jizerských hor. Řešení střetů mezi cyklistikou a pěší turistikou provedené v kap. 4.3.4 se převážně soustředilo na úpravu tras pěších. Integrovaný přístup k řešení turistických i dopravních funkcí cyklistiky je v souladu s opatřením pod třetí odrážkou. K aplikaci opatření pod druhou odrážkou (nezpevňování cizorodými materiály) je třeba přistupovat individuálně, při posouzení charakteru konkrétního záměru. U stezek se sdíleným režimem cyklostezek a in-line na cestách s dopravním účelem (cyklodoprava mezi obcemi, dojíždění do práce, do školy) je oprávněné odpovídající zpevnění povrchu (asfalt). U cyklostezek s převahou rekreačního provozu zpravidla nebude zpevňování nezbytné ani účelné.

Stejně tak je Studií přijato doporučení z dokumentu „Usměrňování vybraných sportovních a rekreačních aktivit v ZCHÚ“.[39] Tím je podpora rozvoje cyklotras do kategorie Greenways. Tento druh tras se vyznačuje integrací pohybových aktivit v přírodě s interpretací místního kulturního a přírodního dědictví a podporou místních komunit.[40] V Libereckém kraji se tento koncept prosazuje nejvýrazněji v rámci projektu Greenway Jizera, kdy je vytvářen integrovaný turistický koridor podél řeky Jizera zahrnující jak nové cyklotrasy, tak ucelený systém nabídky turistických služeb a jejich propagace. Především pro rozvoj cykloturistiky na Frýdlantsku či Železnobrodsku představuje takový model výhodnou možnost, jak přitáhnout cykloturisty z přírodních horských oblastí blíže k sídlům a spolu s možností samotné cyklistiky jim nabídnout i komplex doplňkových turistických služeb. U terénní cyklistiky bude snaha její rozvoj směřovat do příměstských oblastí a existujících sportovních areálů.

SEZNAM OPATŘENÍ 5.1

- Při úpravách sítě cyklotras zvažovat jejich funkci nejen turistickou, ale i obecnou dopravní.
- Rozvoj sítě cyklotras upřednostňovat mimo jádrovou oblast CHKO Jizerské hory.
- Podporovat rozvoj cyklotras zařazených do režimu Greenways.
- Rozvoj terénní cyklistiky směřovat do příměstských oblastí a existujících sportovních areálů.

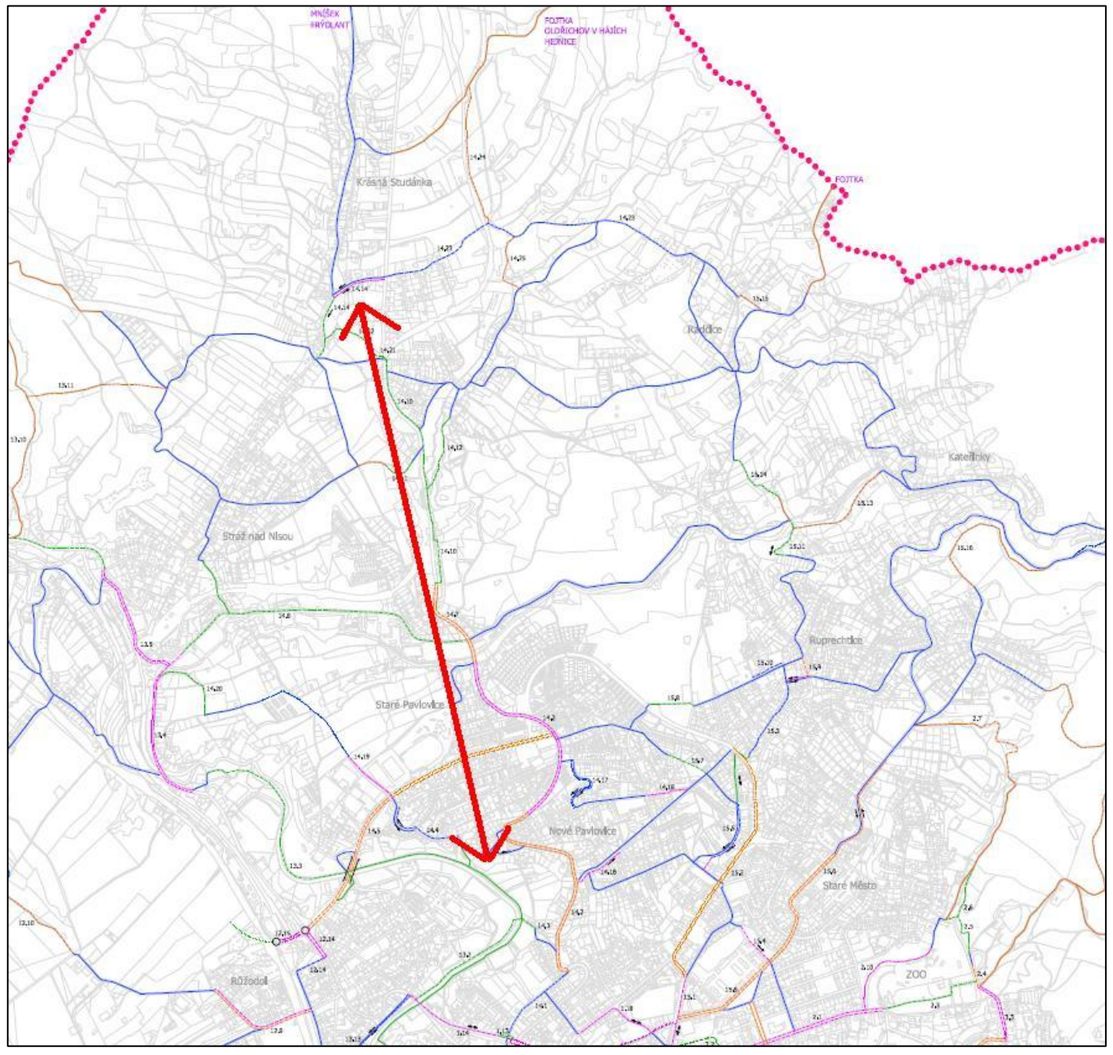
5.2 Konkrétní záměry na úpravu sítě tras

Jednotlivé záměry na úpravu sítě turistických tras, jejich doplnění, případně další opatření jsou zaneseny do mapy č. 4. Tabulkový přehled záměrů obsahuje tabulka č. 8 vložená na konec této kapitoly. Mapa č. 4 je jednou z příloh Studie.

5.2.1 Priorita 1: Rozptyl do Frýdlantského výběžku

5.2.1.1 Základní síť tras

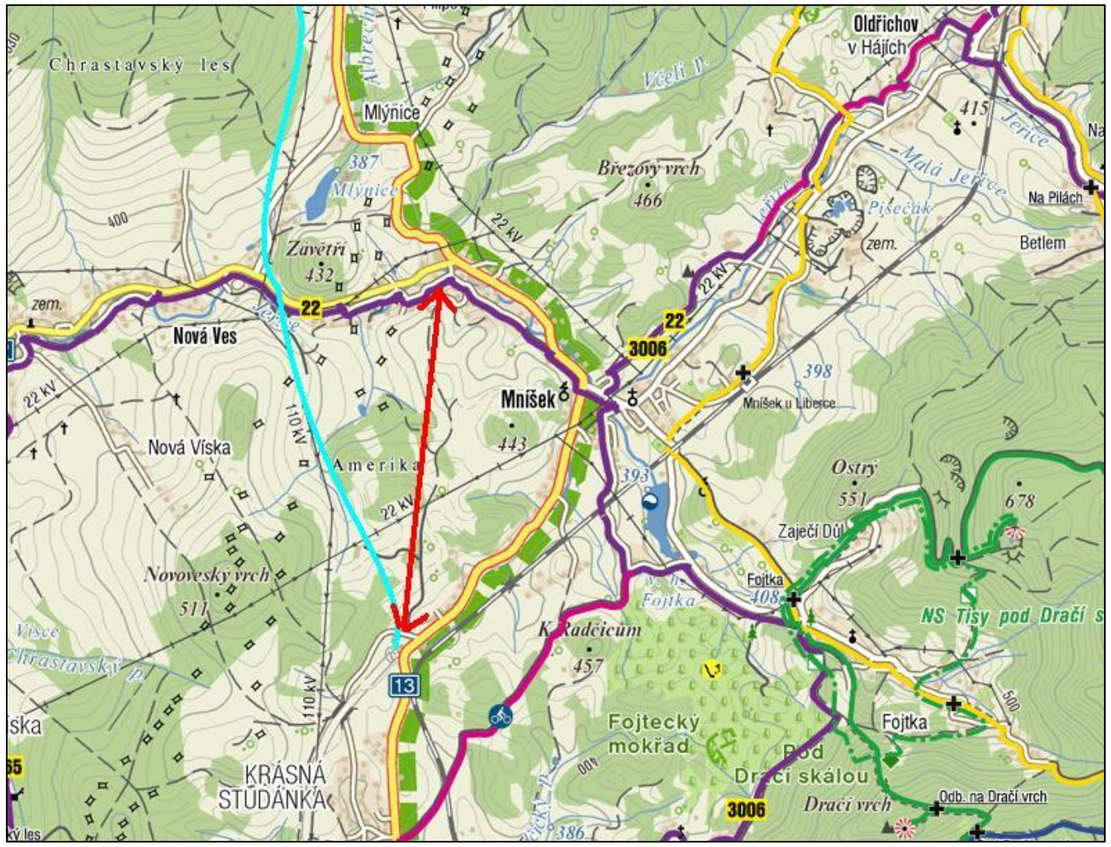
Stejně jako při řešení sítě pěších tras bude klíčovým úkolem zajistit dobrou průjezdnost zastavěným územím Liberce směrem na sever, přes Krásnou Studánku či Stráž nad Nisou na Mníšek nebo Novou Ves. Město Liberec má zpracovaný generel cyklistické dopravy z roku 2005. Ten byl zapracován do připravovaného nového územního plánu Liberec. Jako nejvíce problematické místo z pohledu řešení priority 1 této Studie lze identifikovat průjezd cyklistů Pavlovicemi, kde není dostatečně kvalitně vyřešena návaznost na páteřní cyklotrasu podél Nisy a její propojení dále na sever do Krásné Studánky (obr. 19). Ve většině úseku trasy musí cyklisté sdílet komunikaci s hustou automobilovou dopravou. Přestože by se dopravní opatření na zlepšení stavu tohoto úseku odehrávalo pouze na území města Liberce (popř. ještě obce Stráž nad Nisou), jeho důsledky pro pohyb turistů mají regionální význam (záměr Z1).



Obr. 19: Výřez z Generelu cyklistické dopravy města Liberec (2005) doplněné červenou šipkou znázorňující problematický úsek napojení páteřní cyklotrasy podél Nisy na cyklotrasy vedoucí z Krásné Studénky ven z města.

[39] Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Metodické listy. Usměrňování vybraných sportovních a rekreačních aktivit v ZCHÚ. 2010, s. 24.
[40] Program zelené stezky Greenways je projektem Nadace Partnerství, která podporuje a usměrňuje budování tohoto typu turistické infrastruktury v ČR. Více zde: http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways/.

Skrze území Krásné Studánky na sever lze vést cyklotrasu po místních komunikacích (především ul. Dětřichovská). Chybějící vyznačení cyklotrasy je označeno v mapě č. 4 jakožto pokračování záměru Z1. V rámci tohoto záměru je dále zhruba z místa dnešní nové kruhové křižovatky na začátku obce Mníšek řešeno navázání dalšího úseku trasy (doznačením, popř. stavebními úpravami), které povede přes lokalitu „Amerika“ přímo směrem do Nové Vsi. To bude nutné koordinovat s plánovaným koridorem přeložky silnice I/13 (obr. 20, záměr Z2). Paralelně k značení cyklotrasy na západ od stávající silnice I/13 je vhodné řešit i vyznačení trasy na východ od této silnice do Mníšku, který nabídne cyklistům z Liberce další alternativu k výjezdu ze zastavěného území mimo hlavní silniční tahy (záměr Z4).



Obr. 20: Výřez z turistické mapy na http://mapy.cz/ doplněný o světle modrý koridor vedení přeložky silnice I/13 a červenou šipku znázorňující koridor k doznačení a úpravám propojení úseku Krásná Studánka – Nová Ves.

Stejně jako v případě Frýdlantské Klínovky pro pěší turistiku (kap. 4.3.1.1) i v případě cyklistických tras by měla jejich síť vystupovat směrem od Liberce na sever ve dvou hlavních větvích. Přímý směr přes Novou Ves na Frýdlant by měl splňovat i funkci rychlého propojení použitelného i pro každodenní dojíždění. Tento záměr vyplývá už z Programu rozvoje cyklistické dopravy LK a na mapě č. 4 je označen kódy Z6 a Z7. Vzhledem k plánované přeložce silnice I/13 na celém úseku mezi Mníškem a Dětřichovem nebude v tuto chvíli na místě hledat náročná řešení v podobě budování nových cyklotras podél stávající silnice I/13. Doprava na ní se po dobudování přeložky znatelně zklidní a lze očekávat, že cyklisté tak nebudou mít problém jí intenzivněji využívat. Prozatím bude vhodné v některých jejích úsecích nabídnout alternativní vedení trasy mimo silnici, atraktivní pro čistě turistické využití cyklisty. Úsek Z6 vede po místní komunikaci skrz Albrechtice u Frýdlantu a úsek Z7 od Albrechtic východním směrem od silnice I/13 po lesních cestách do Větrova. Detailní prověření úseku Z7 by mělo řešit i eventuální možnost napojení na cyklotrasu vedoucí kolem Nichtových domků, čímž by bylo zajištěno přepažení dvou větví cyklotras a vytvoření tak menšího okruhu.

V návaznosti na tuto větev cyklotras je do Studie převzat záměr z Programu rozvoje cyklistické dopravy LK, který navrhuje řešit průjezd cyklistů Mníškem po silnici směrem na Novou Ves přetrasováním cyklotrasy na chodník (záměr Z8).

Druhá větev propojení v síti cyklotras na Frýdlantsko začíná v Krásné Studánce, na křižovatce ulic Studánecká a Dětřichovská, a to na trase č. KČT 3006. Toto propojení není v současnosti označeno dopravním orientačním značením, ale je průjezdné a cyklisty využívané. Trasování pokračuje z ulice Dětřichovské, ulicí Habartickou, kde přetne hlavní silnici I/13, kousek u konečné zastávky liberecké MHD, u penzionu Studánecký medvěd. Dále je vedení po nové cyklotrase přes golfové hřiště a před vodní nádrží Fojtka se opět trasa připojuje na síť cyklotras, a to na trasu č. KČT 3006. Kolem vodní nádrže Fojtka a přes centrum Mníšku dále pokračuje do Oldřichova v Hájích, kde je cyklostezka nově vybudována mimo hlavní tah obcí a vede tak až na Oldřichovské sedlo. Od Oldřichovského sedla vede po vrstevnici oblíbená Viničná cesta až do Ferdinandova, jednoho ze sídel města Hejnice. Záměry Z9 a Z10 navrhují další zahuštění tras od Oldřichovského sedla směrem na Frýdlantsko. Z9 by měl prověřit možnost alternativního propojení Oldřichovského sedla a Šolcova rybníku mimo silnici (zde je možné, že se ukáže hledání nové trasy pro cyklisty jako neefektivní). Záměr Z10 řeší propojení cyklotrasy od Šolcova rybníku přímo k Raspenavskému nádraží.

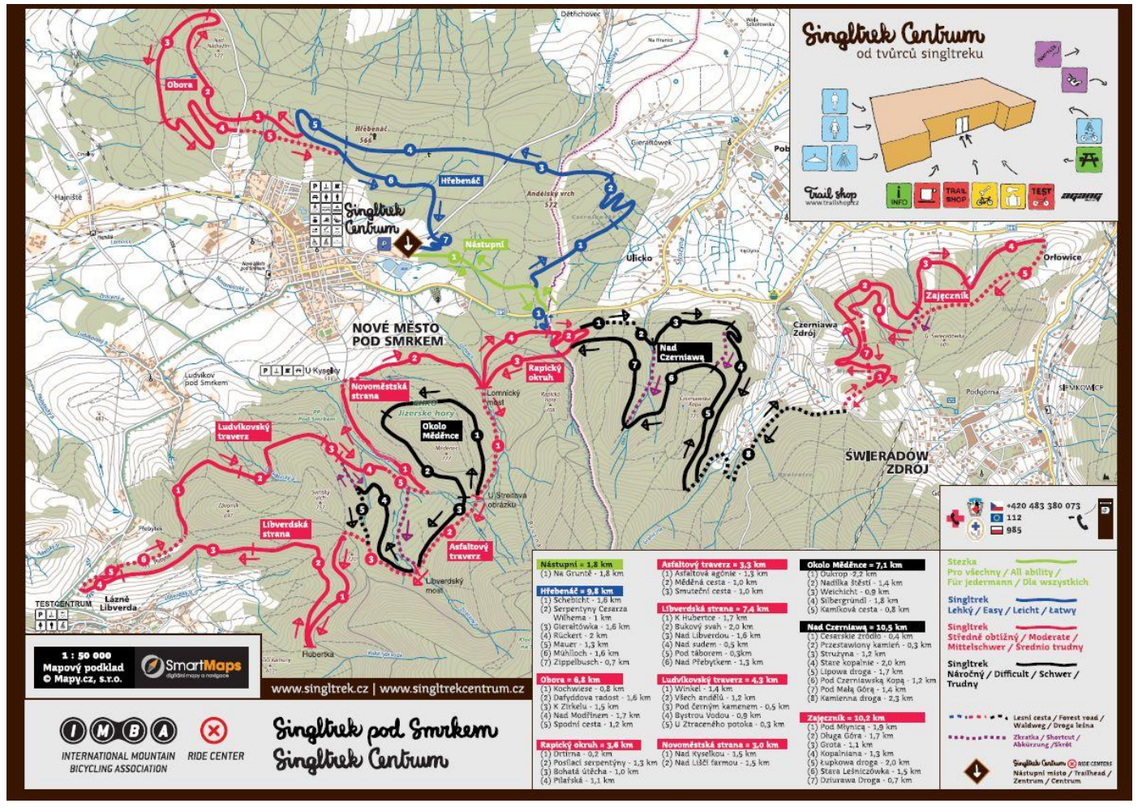
Ve Frýdlantském výběžku je identifikováno několik dalších dílčích záměrů na úpravu sítě tras. Záměr Z32 představuje projekt cyklostezky na tělese bývalé železniční dráhy v Heřmanicích, který byl zanesen v aktuálně platném územním plánu obce Heřmanice. V Hejnicích je z Programu rozvoje cyklistické dopravy převzat záměr na přetrasování cyklotrasy, která je momentálně vedena v souběhu se silnicí II/290. V plánu je její přetrasování na místní souběžné komunikace (záměr Z11). Podobně byly v Programu rozvoje identifikovány nedostatky při řešení průjezdu cyklotras centrem Frýdlantu (záměr Z12). Ze změny č. 3 územního plánu Nové Město pod Smrkem byl do Studie přebrán záměr cyklostezky a in-line stezky do Ludvíkova (záměr Z13). Impulzem k zatraktivnění cyklotras na severním úpatí Jizerských hor by mohlo být jejich propojení na cyklomagistrálu č. 22 zahrnuté i do projektu Nové Hřebenovky, a to mezi Hřebínkem a Ferdinandovem (záměr Z14).

5.2.1.2 Rozvoj terénní cyklistiky u Nového Města pod Smrkem

V posledních letech se u Nového Města pod Smrkem a Lázní Libverda dynamicky rozvíjí projekt Singltrek pod Smrkem.[41] Do tohoto projektu upnul svojí energii především Svazek obcí SMRK poté, co ukončil svojí snahu o prosazení vybudování velkého skiareálu pod horou Smrk. Na projektu svazek úzce spolupracuje především s Lesy ČR, na jejichž lesních pozemcích jsou stezky z drtivé většiny vyznačeny. Projekt Singltreku pod Smrkem prodělal v posledních letech dynamickou expanzi, když je nyní k dispozici již celkem 55 km singltrekových stezek a dohromady 70 km vyznačených okruhů rozkládajících se mezi městy Nové Město pod Smrkem, Lázně Libverda a polským Swieradovým Zdrojem. (Obr. 21)

[41] Kompletní informace o projektu jsou na webu: http://www.singltrekpodsmrkem.cz/.

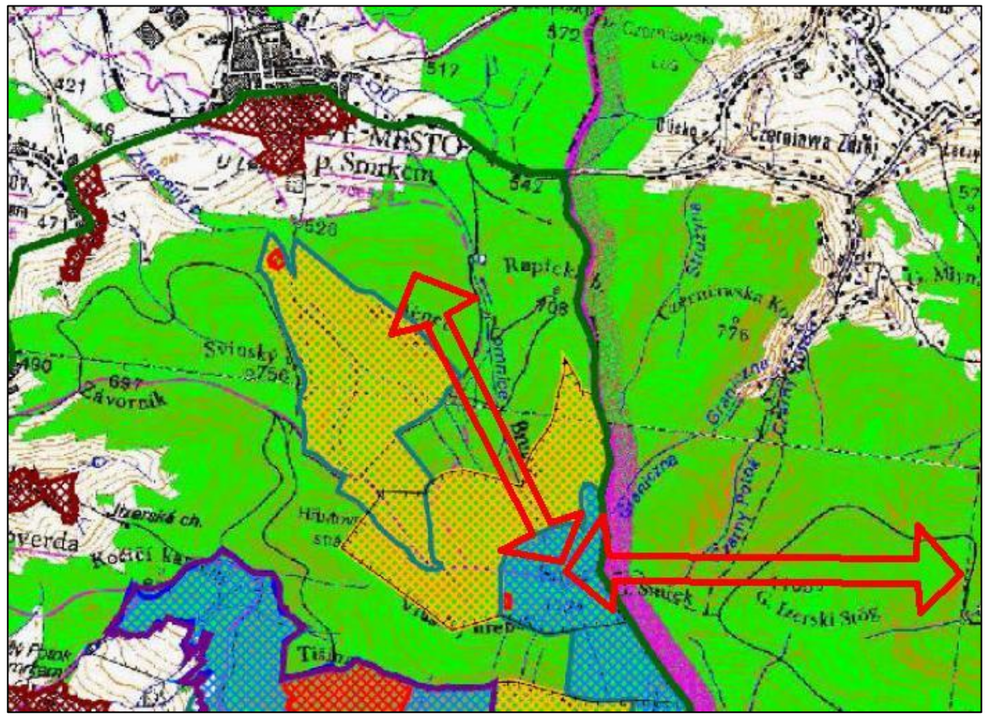
Udržitelnost tohoto projektu je třeba průběžně sledovat. Nové Město pod Smrkem se v rámci celého Libereckého kraje vyznačuje nejhoršími parametry ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje. V obci je vysoká míra nezaměstnanosti, nabídka pracovních míst je omezená, poloha města je poměrně vzdálená od relevantních center rozvoje. Z toho důvodu je oživení ekonomické aktivity pomocí rozvoje cestovního ruchu pro město vhodnou příležitostí. Nové Město pod Smrkem momentálně nedisponuje kvalitní nabídkou doprovodných turistických služeb (ubytování, pohostinství). Bude-li doložen pozitivní trend v rozvoji těchto služeb navázaný na rozvoj terénní cyklistiky v okolí města, bude vhodné nadále takový trend podporovat. Z toho důvodu je ve Studii navržen komplex územních opatření rozvoje cyklistiky v dané oblasti.



Obr. 21: Mapa současného stavu sítě singltrekových tras u Nového Města pod Smrkem. Zdroj: http://www.singltrekpodsmrkem.cz/

První opatření úzce souvisí s otázkou posílení Nového Města pod Smrkem jako nástupního místa, která je detailně řešena v kap. 2.5.2.1. Záměr lanovky navázané na rozvoj terénní cyklistiky je převzatý i do koncepce cyklistiky (záměr Z15). Lanovka by projekt singltreku mohla dále zatraktivnit a navíc by se rozšířily možnosti rozvoje dané oblasti jakožto cyklistického centra. Na severních svazích by v návaznosti na lanovku mohly být vymezeny cyklistické sjezdařské tratě, lanovka by mohla být využívána i pro silniční cyklistiku na náhorní plošině Jizerských hor, a to z prozatím minimálně zatíženého severního nástupního místa. Záměr Z15 řeší dále možnosti rozšíření singltrekových, popř. downhillových tratí na severních svazích hory Smrk, záměr Z16 uvedená opatření doplňuje vybudováním kvalitnějšího napojení vrcholu Smrku směrem do Polska na Stog Izerski.

Je zřejmé, že územní opatření v této lokalitě budou předmětem složitých projednávání s orgány ochrany přírody i Lesy ČR. Jak je ovšem vidět z obr. 22, budou-li se trasy držet spíše oblasti v blízkosti česko-polských hranic, lze se tak vyhnout nejcennějších zónám Jizerských hor z pohledu možností jejich rekreačního využívání (viz také kap. 2.5.2.1 a mapu č. 1).



Obr. 22: Výřez z mapy „Zóny rekreačního využívání CHKO Jizerské hory“ zpracované Správou CHKO Jizerské hory. Červené šipky vyznačují směry rozšíření cyklostezek, které bude optimálně napojeno na stávající síť singltrekových tras a přitom bude zasahovat minimálně do nejcennějších zón Jizerských hor.

Jak bylo řečeno výše, Nové Město pod Smrkem momentálně nedisponuje rozvinutou nabídkou doplňkových turistických služeb. Celkový charakter města má daleko do turistických center typu Bedřichova či Kořenova. Tento handicap je třeba v rámci navazujících marketingových opatření obrátit ve prospěch dané oblasti. Spolu s možností adrenalinového vyžití na terénních cyklistických stezkách bude Nové Město pod Smrkem nabízet i atmosféru města nezdeformovaného přebujelým turismem. Spolu s nižšími cenami tak bude oblast atraktivní především pro mladší lidi, kteří nebudou natolik nároční na úroveň doplňkových služeb.

SEZNAM OPATŘENÍ 5.2.1

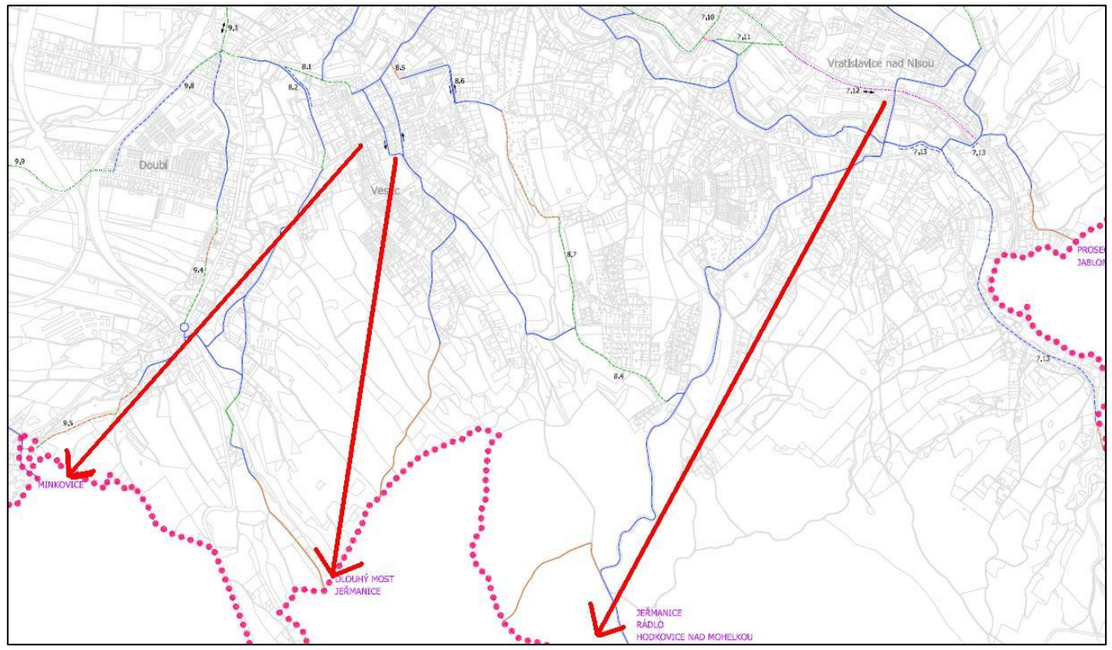
- Řešit rozptyl cyklistů severním směrem od Liberce, soustředit se na klíčové úseky tras vymezené v mapě č. 4.
- Podporovat opatření zlepšující průjezd zastavěným územím severní části města Liberec, Krásné Studánky a Mníšku.
- Další záměry na rozšíření sítě cyklotras ve Frýdlantském výběžku nebudovat izolovaně a navazovat je na základní síť vymezenou v mapě č. 4.
- Monitorovat udržitelnost projektu Singltreku pod Smrkem. V návaznosti na výsledky tohoto monitoringu podporovat rozšíření stávající sítě tras v návaznosti především na Nové Město pod Smrkem jakožto strukturálně nejpostiženější sídlo v oblasti.
- Marketingová opatření na podporu terénní cyklistiky přizpůsobit charakteru dané turistické oblasti i daného typu aktivit. Zaměřit se především na mladé lidi nenáročné na vyšší kvalitu doplňkových turistických služeb.

Priorita 2: Rozptyl západo-východním směrem

Při řešení rozptylu cyklistů podél osy osídlení Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald – Kořenov je třeba vycházet z analýzy dopravních vztahů provedené v kapitole 2.3. Klíčové je železniční spojení Liberec – Kořenov, které lze pohodlně využívat i pro převoz kol. Především marketingovými opatřeními je třeba nabídnout dosud méně využívaná nástupní místa pro cyklisty v Desné, Kořenově a Harrachově, které mohou svou nadmořskou výškou úspěšně konkurovat nejvytíženějším střediskům Bedřichov či Janov nad Nisou. Atraktivní nabídkou vedoucí k odlehčení centrální části Jizerských hor by mělo být nasměrování cyklistů z železniční stanice Kořenov či Harrachov na systém cyklistických tras Greenway Jizera (záměr Z17). Trasy Greenway Jizera nabídnou cyklistům přijatelné terény s dosud ne tolik objevenými místy Semilska a Železnobrodska, případně i Českého Ráje s opětovnou možností transportu kol vlaky, např. z Malé Skály.

Dva klíčové projekty jsou nyní již v pokročilých fázích plánování i realizace. Jedná se o cyklotrasu Odra – Nisa a jižní větev Nové Hřebenovky (záměry Z18 a Z19). Cyklotrasa budovaná podél řeky Nisy začíná na území obce Nová Ves nad Nisou a hned od Lučan nad Nisou je trasována podél silničních komunikací. Spíše než přímo pro turistické využití tak bude vhodná pro svou dopravní funkci, když nabídne rychlé propojení Smržovky, Jablonce nad Nisou, Liberce a dále i Chrastavy a Hrádku nad Nisou. Jižní větev Nové Hřebenovky vstupuje do řešeného území od Kryštofova údolí a vede náročnějšími terény po Ještědském hřbetu přes Výpřež, kolem Ještědu, přes Rašovku, Milíře a dále z Dolní Černé Studnice na Smržovku, Tanvald, Albrechtice v Jizerských horách a osadu Jizerka. Je zřejmé, že tato trasa (na rozdíl od trasy Odra – Nisa) byla vytýčena především pro svou turistickou funkci, propojuje hned několik důležitých objektů turistického zájmu.

Pro posílení atraktivity jižní větve Nové Hřebenovky je nutné zkvalitnit značení vhodných napojovacích cyklotras z větších sídel. Vytipovány jsou především trasy z Liberce přes Vesec na Rašovku a na Jeřmanice a přes Vratislavice nad Nisou na Císařský kámen (obr. 23, záměr Z20). V Jablonci nad Nisou probíhá trasa hřebenovky v těsné blízkosti zastavěného území města a cyklistická napojení na ní tak jsou především záležitostí koordinace dopravy samotného města. Záměr, který by měl komplexně řešit napojení Jablonce nad Nisou na jižní větev Nové Hřebenovky spolu s napojením na Rádlo, včetně propojení s řešením vstupu do Jizerských hor, je označen jako Z21. Od Černé Studnice je cyklistická trasa Nové Hřebenovky svedena dolů k zástavbě, neboť je její vedení po Černostudničním hřbetu nereálné a střetlo by se s pěším provozem.



Obr. 23: Výřez z Generelu cyklistické dopravy města Liberec (2005). Dokreslené červené šipky ukazují hlavní směry, kde by měla být řešena síť cyklotras, tak aby navazovala na jižní větev Nové Hřebenovky – Rašovku, Jeřmanice a Císařský kámen.

S vedením trasy Nové Hřebenovky od Smržovky na Tanvald úzce souvisí záměr převzatý z Programu rozvoje cyklistické dopravy LK 2008 – 2020 (záměr Z22), který řeší rychlé propojení Tanvald – Jablonec nad Nisou. V tomto okamžiku pokročilé fáze realizace projektů cyklotrasy Odra – Nisa a Nové Hřebenovky lze konstatovat, že by pro toto rychlé propojení měly být tyto hlavní koridory využity. Měly by být tudíž vymezovány s důrazem na jejich dopravní nízkoenergetickou využitelnost.

K vymezení cyklistické trasy Nové Hřebenovky je nutné dodat, že je často vedena mimo stávající síť vyznačených cyklotras. To je nutné považovat za nedostatek, který je vhodné realizací informačních zařízení řešit. GIS analýzou mapových podkladů byly takto vymezené úseky hřebenovky v mapě č. 4 zvýrazněny.

V rámci zkvalitnění sítě cyklotras ve východo-západním směru jsou v mapě č. 4 vymezeny další doplňkové záměry. Především se jedná o paralelní vrstevnicové propojení k trase Nové Hřebenovky Proseč p. Ještědem – Křižany po jižním svahu Ještědského hřebene (záměr Z23). Z Programu rozvoje cyklistické dopravy LK 2008 – 2020 je také převzat záměr přeznačení tras Minkovice – Jeřmanice – Hodkovice n. M., které by mělo sloužit i rychlému dopravnímu spojení Liberec – Turnov (záměr Z24). Ten už je v pokročilé fázi realizace, v roce 2013 by mělo být provedeno jeho vyznačení dopravním

orientačním značením. S tím úzce souvisí aktuálně problematické spojení Rychnova u Jablonce n. N. na tento koridor rychlého propojení na Liberec (záměr Z25). Propojení Rychnova u Jablonce n. N. směrem na jih přes rozhlednu Kopanina řeší záměr převzatý z ÚP Pulečný č. Z26.

Propojení dvou největších sídel regionu řeší vedle cyklotrasy Odra – Nisa ještě jeden konkrétní záměr Z27 převzatý z Programu rozvoje cyklistické dopravy LK 2008 – 2020. Ten řeší toto propojení po silnici z Nového Harcova na Lukášov.

Problematickým zůstává vedení cyklistického úseku jižní větve Nové Hřebenovky od Albrechtic v Jizerských horách – rozcestník Mariánská hora na rozcestník Mariánskohorské boudy. Je veden společně s turistickou stezkou, již nyní vyznačenou. I zde bude třeba vyhodnotit, zda je vhodné oba druhy provozu slučovat na jednu komunikaci a jak by se jejich případný střet mohl řešit (záměr Z29).

Posledním záměrem převzatým z Koncepce rozvoje cyklistiky v LK 2006 – 2007 je záměr strategického charakteru, který by měl řešit propojení Tanvaldska směrem na Český Ráj (záměr Z30).

Jak již bylo podrobně rozvedeno na konci kapitoly 2.3.2, velká část návštěvníků Jizerských hor přijíždí z Prahy a okolí. Šetření na lyžařské magistrále v okolí Bedřichova spočítalo 40% návštěvníků z Liberce a Jablonce nad Nisou a 40% z Prahy a Středočeského kraje. Sčítání bylo provedeno v zimě a týkalo se běžkařů, Jizerské hory jsou vyhlášeným běžkařským rájem, takže poměr cykloturistů dojíždějících z větších vzdáleností pravděpodobně nebude tak vysoký jako v případě běžkařů. Nicméně dá se očekávat, že i v létě bude vysoké procento cyklistů přijíždět automobily. Z toho důvodu bude i v případě koordinace pohybu cyklistů vhodné podpořit jejich rozptyl východním směrem i použitím informačních zařízení a marketingových opatření.

SEZNAM OPATŘENÍ 5.2.2

- Marketingovými opatřeními podpořit transport kol železnicí směrem na Tanvald a podpořit tak méně využívaná nástupní místa v Desné, Kořenově a Harrachově.
- Marketingovými a informačními opatřeními podpořit odklon cykloturistů z nástupních míst v okolí Kořenova od centrální části Jizerských hor směrem na Železnobrodsko s využitím projektu Greenway Jizera.
- Usměrňovat detailní vedení tras a jejich realizaci cyklokoridoru Odra – Nisa a úseku cyklokoridoru Nová Hřebenovka – jižní větev od Smržovky do Tanvaldu tak, aby byly atraktivní i pro rychlé nízkoenergetické dopravní cyklistické propojení sídel.
- Podporovat atraktivitu jižní větve Nové Hřebenovky řešením jejího kvalitního napojení na velká sídla, především Liberec.
- Doplnit informační zařízení na úsecích Nové Hřebenovky, která nevede po aktuálně vyznačených cyklotrasách. Vyhodnotit úseky, kde je vedena souběžně s pěší trasou a v případě identifikace neúnosného střetu řešit jiné varianty.
- Podporovat ve Studii vymezené dílčí úpravy cyklotras na Rychnovsku včetně řešení rychlého propojení Turnov – Liberec.
- Posilovat atraktivitu Železnobrodska vyhledáváním kvalitních propojení Černostudniční hřbet – Český Ráj. A to i za využití marketingových opatření k podpoře převozu kol vlaky.

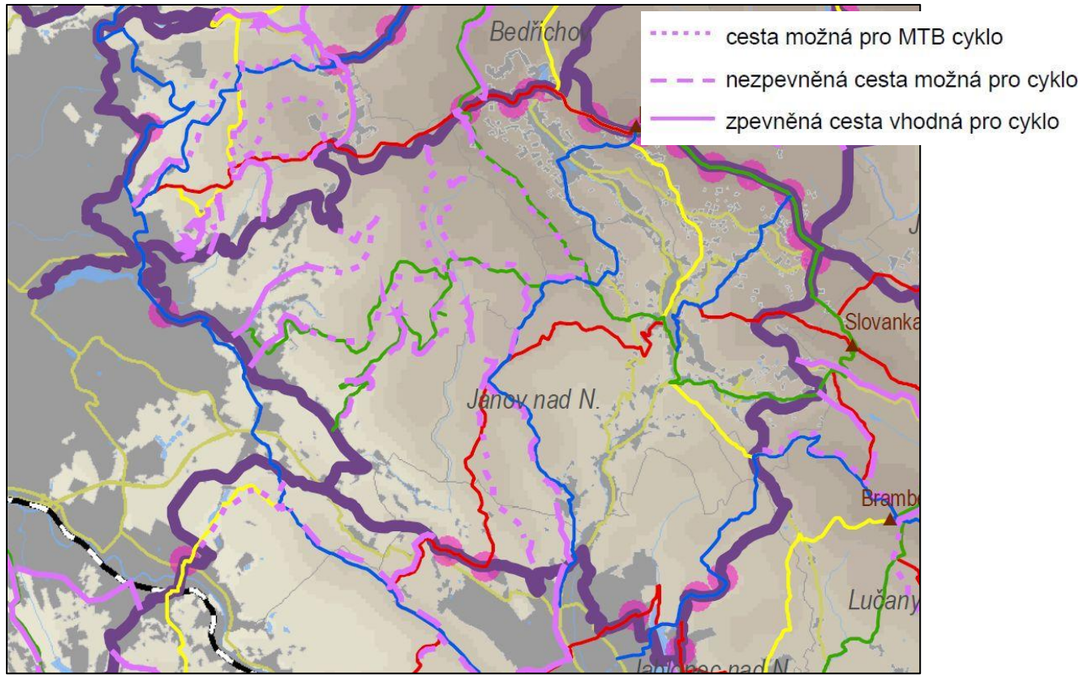
5.2.2 Priorita 3: Řešení přetížení centrálních nástupních míst

Zatížení centrálních nástupních míst Bedřichova, Janova nad Nisou a okolí cyklisty je problematické především z pohledu vysoké hustoty cyklistů na nástupních komunikacích a jejich střety s pěšími turisty. Parkovací kapacity těchto turistických center jsou koncipovány na mnohem vyšší zatížení v zimě, v létě jsou většinou více než dostatečné. Střety s pěšími turisty byly řešeny v kapitole 4.3.4, rozptyl turistů z Liberce a Jablonce nad Nisou do Frýdlantského výběžku a do východních částí Jizerských hor byl řešen v předchozích dvou kapitolách, stejně tak rozptyl návštěvníků z Prahy a ze Středních Čech. V rámci této kapitoly se tak zbývá soustředit spíše na dílčí témata řešící snížení zatížení oblasti osobními automobily a rozvoj příměstské sítě tras pro terénní cyklisty.

Na rozdíl od pěších turistů je u cyklistů využití velkého množství autobusových linek do Bedřichova problematické. I vzhledem k celkové koncepci této Studie nelze doporučit nějaké masové nasazení převozu kol autobusy, jak tomu je např. u autobusové linky na Smědavu. Na druhou stranu bude pro cíle této Studie rozhodně přínosné pozitivně motivovat cyklisty z Liberce a Jablonce nad Nisou k dopravě do Bedřichova rovnou na kole, bez použití automobilu. Momentálně je těžké stoupání cyklisty překonáváno především po silničních komunikacích, z Kateřinek, Ruprechtic, Starého Harcova, příp. z Jablonce nad Nisou klasicky přes Janov nad Nisou. Vedle strmého stoupání tak od volby těchto tras odrazuje i souběžná automobilová doprava. Studie tak identifikuje v území záměr Z31, který by měl řešit výjezd do Jizerských hor po zalesněných svazích nad Harcovem a Lukášovem. Jak naznačuje výřez z mapy, do které byly k oficiálně vyznačeným cyklotrasám doznačeny i další sjízdné trasy dle cykloatlasu SHOCART, v tomto území je již nyní několik potenciálně využitelných tras (obr. 24). Většinou se jedná o nezpevněné cesty, přičemž ze směru od Jablonce nad Nisou nejsou natolik profilově náročné. Již v kapitole 4.3.3 řešící pěší turistiku bylo konstatováno, že v této oblasti je sice hustota lesních cest vysoká, nicméně vzhledem k významu této lokality pro přiléhající aglomeraci Liberec – Jablonec nad Nisou, není turistické využití těchto cest adekvátně usměrňováno. To samé se týká i cyklotras. Chybí hustší značení cyklotras, popř. technická úprava vybraných páteřních cyklotras. Celá oblast Harcovského lesa mezi Vysokým Hřebenem, Libercem a Jabloncem nad Nisou má potenciál pro rozvoj intenzivnějších forem příměstských turistických a sportovních aktivit. Koordinovaný rozvoj cyklotras a pěších tras by mohl ulevit automobilovému zatížení komunikací vedoucích k Bedřichovu.

SEZNAM OPATŘENÍ 5.2.3

- V oblasti Harcovského lesa vyhledat vhodné trasy pro cyklisty, po kterých bude možné překonat stoupání od Liberce a Jablonce nad Nisou směrem k Bedřichovu.



Obr. 24: Výřez z mapy cyklotras (tmavě fialové), do které byly doznačeny i další sjízdné trasy dle cykloatlasu SHOCART.

5.3 Vymezení vhodných míst k rozvoji terénní cyklistiky

Se zvyšováním životní úrovně lidí souvisí dynamický rozvoj terénní cyklistiky v posledních letech. Lidé mají dostatek financí na nákup technicky pokročilejších jízdních kol, které jsou vhodné pro jízdu na stále složitějších terénech. Navíc se prosazuje trend, kdy je kolo vnímáno jako vhodný prostředek k pohybu v přírodě, nejen na asfaltových cestách. Platformu pro uplatňování myšlenek terénní cyklistiky se snaží budovat např. sdružení ČeMBA - Česká Mountainbiková Asociace.[42] Tato organizace se snaží koordinovat rozvoj terénní cyklistiky, prosazovat budování přírodě blízkých stezek pro cyklistiku, ve spolupráci s ní byl budován i Singltrek pod Smrkem (kap. 5.2.1.2).

Základní legislativní pravidla pro provozování terénní cyklistiky jsou dány zákonem o lesích a zákonem o ochraně přírody a krajiny. Standardně platí ustanovení § 20 odst. 1 písm. j) zákona o lesích, dle kterého je v lesích zakázáno mimo lesní cesty a vyznačené trasy jezdit na kole, na koni, na lyžích nebo na saních. Režim ve zvláště chráněných územích se liší:

V národních parcích je dle § 16 odst. 1 písm. f) zákona o ochraně přírody a krajiny zakázáno jezdit na kolech mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody. Toto ustanovení dává prostor Správě NP jednat s cyklisty a vymezit příslušné stezky či oblasti, kde je možné terénní cyklistiku provozovat. V praxi tak již došlo k jednání mezi Správou Krkonošského NP a sdružením ČeMBA za účelem takové oblasti v parku vymezit.[43]

V chráněných krajinných územích platí standardní režim, kdy mají cyklisté přístup na všechny cesty. Různé režimy platí v maloplošných chráněných územích (národní přírodní památky a rezervace, přírodní památky a rezervace), v kterých může příslušný orgán ochrany přírody stanovit bližší ochranné podmínky, vč. např. zákazu pohybu na kolech.

Zásadní diskuze se vede na téma, co vše lze považovat za „lesní cestu“. Lesní cesty jsou v České republice definovány a kategorizovány v ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť (3/1996). Ta rozděluje lesní cesty do 4 skupin, tedy na lesní cesty 1. až 4. třídy (zkratky 1L až 4L), a samostatně zmiňuje lesní stezky a lesní pěšiny.[44] Problematická je především kategorie 4L. Dle normy může být lesní cesta 4. třídy přibližovací cesta nebo přibližovací linka pro stahování dřeva po spádnici s nezpevněným povrchem a neodstraněnou organickou vrstvou půdy, o šířce minimálně 1,5 metru, bez dalšího vybavení. Někteří autoři však přibližovacím linkám povahu lesní cesty upírají.[45] Lesní cesty 4. třídy tak dle Ministerstva zemědělství nemají být do budoucna uváděny jako lesní cesty a mají je nahradit dočasné vyklizovací linky. Po těchto vyklizovacích linkách by tak nebylo možné volně se s kolem pohybovat.

Z tohoto právního exkurzu vyplývá, že právo bajkerů volně se pohybovat po lese je značně omezené. Diskutabilní je možnost jízdy po lesních cestách 4. třídy, zcela jednoznačně je v rozporu se zákonem jízda na kolech po stezkách a pěšinách. Je zřejmé, že ani hrozba sankce ze strany příslušných orgánů však bajkery od volného ježdění po lesích neodradí.[46] Z toho důvodu je na místě ve spolupráci s vlastníky lesa, orgány státní správy lesů a orgány ochrany přírody a krajiny nabízet terénním cyklistům možnosti, kde mohou svůj koníček provozovat. S tím, že se vyznačí trasy, po kterých je terénní jízda na kole přípustná. Tak jak je tomu např. v případě projektu Singltreku pod Smrkem.

Uvedené závěry potvrzuje i materiál Usměrňování vybraných sportovních a rekreačních aktivit v ZCHÚ:[47]

„Divoký“ charakter terénní cyklistiky potrvá ještě dlouhá desetiletí a nikdy zcela úplně nevymizí, nadále tedy budou používány prakticky všechny cesty a pěšiny pro bikery atraktivní. I přesto se vybudování diverzifikované infrastruktury v rekreačně frekventovaných oblastech v dohledné době stane nezbytností. ČeMBA preferuje budování sítě na sebe navazujících okruhů s různou mírou sdílení s ostatními uživateli a náročnosti trasování a povrchů, samozřejmě v návaznosti na stávající či nově budovanou infrastrukturu (parkoviště, ubytování a stravování). Kromě využití stávající sítě lesních cest a pěšin prosazuje ČeMBA budování „rekreačních přírodě blízkých cest“ (singltreků) v úzké spolupráci s partnery – vlastníky i ochranou přírody. Víceméně chvályhodný záměr zatím naráží na celou řadu překážek, především legislativních. Skýtá potenciál využitelný i v zájmu ochrany přírody – možnost

[42] Více informací o sdružení zde: http://www.cemba.eu/.

[43] Viz tisková zpráva zde: http://www.vychodnikrkonose.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=329:cyklo-teren&catid=44:cyklo&Itemid=87.

[44] Wikipedie. Heslo: Lesní cesta. Publikováno 2012. [cit. 8.8.2012]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Lesn%C3%AD_cesta.

[45] Dvořák, P. Otázka užívání lesních cest jako pozemních komunikací. Lesnická práce 8/2009. Publikováno 2009. [cit. 8.8.2012]. Dostupné z: http://www.silvarium.cz/lesnicka-prace-c-8-09/otazka-uzivani-lesnich-cest-jako-pozemnich-komunikaci.

[46] Dle § 53 zákona o lesích lze za tento přestupek udělit sankci až 5000 Kč.

[47] Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Metodické listy. Usměrňování vybraných sportovních a rekreačních aktivit v ZCHÚ. 2010, s. 22.

kultivace uživatelů a směřování aktivity do ochranářsky méně cenných oblastí, kde může být naopak velmi vítaným přínosem pro místní ekonomiku.

Z výše uvedeného vyplývají tyto základní parametry, které by při identifikování vhodných míst pro rozvoj terénní cyklistiky měly být splněny:

1. V blízkosti rekreačně frekventovaných oblastí.
2. Možnost vybudování hustší sítě více okruhů.
3. Návaznost na stávající doprovodnou infrastrukturu.
4. Ochranářsky méně cenné oblasti.

Na základě zhodnocení výše uvedených parametrů byla ve Studii identifikována čtyři základní centra rozvoje sítě oficiálních stezek pro terénní cyklistiku. Těmito centry jsou oblast Nového Města pod Smrkem, ski-areálů Ještěd, Bedřichov – Janov nad Nisou a Špičák. Míra splnění jednotlivých parametrů je zhodnocena v následujících odstavcích:

Nové Město pod Smrkem

1. Blízkost rekreačně frekventovaných oblastí: V oblasti je rozvoj terénní cyklistiky v nejpokročilejší fázi v regionu. Přestože aktuálně nejde o turisticky významné centrum, právě rozvoj terénní cyklistiky má být pro strukturálně postiženou oblast mírným ekonomickým i sociálním impulzem. Detailně rozebráno již v kap. 5.2.1.2.
2. Možnost vybudování hustší sítě okruhů: V současné fázi je v provozu již 70 km vyznačených okruhů, z toho 55 km přírodě blízkých pěšin – singltreků. Další rozvoj směrem vzhůru k vrcholu Měděnec a Smrk bude předmětem projednávání.
3. Návaznost na stávající doprovodnou infrastrukturu: Platí to samé, co v bodě 1.
4. Ochranářsky méně cenné oblasti: Obr. 14 v kapitole 5.2.1.2 naznačuje možnosti umístění tratí mimo nejcennější zóny ochrany přírody.

Ještěd

1. Blízkost rekreačně frekventovaných oblastí: Ke ski-areálu vede linka městské tramvaje, což je jedinečná dispozice, která nemá v celé republice obdoby. Již v současnosti jde o území velmi silně turisticky zatížené.
2. Možnost vybudování hustší sítě okruhů: Již vybudované sjezdovky (příp. jejich plánované úpravy) umožňují vytýčení sjezdových – downhillových tratí. Možnost vytýčení stezek s mírnějším sklonem v blízkosti sjezdovek.
3. Návaznost na stávající doprovodnou infrastrukturu: Infrastruktura je vybudovaná v mnohem větších kapacitách vycházejících z návštěvnosti v zimě. Rozvojem letních aktivit se podpoří žádoucí celoroční využívání areálu.
4. Ochranářsky méně cenné oblasti: Již v současnosti je území areálem značně poškozené. Těsná blízkost krajského města předurčuje intenzivnější využití území, nicméně nachází se v Přírodním parku Ještěd a je tedy vhodné rozvoj maximálně koncentrovat do oblasti již existujícího areálu.

Bedřichov – Janov nad Nisou

1. Blízkost rekreačně frekventovaných oblastí: Jde o turisticky nejzatíženější oblast celého regionu. I přes intenzivní zatížení i v létě cyklisty a pěšími turisty je stále výrazný nepoměr mezi zatížením v zimě a v létě a doprovodná infrastruktura je tak nevyužitá. Rozšíření nabídky tras i o terénní cyklistické trasy dále zatraktivní tato centra i pro letní sezónu.
2. Možnost vybudování hustší sítě okruhů: Možnosti vybudování sítě terénních tras v blízkosti sídel, budování downhillových tratí na existujících sjezdovkách je podmíněno vybudováním sedačkové lanovky.
3. Návaznost na stávající doprovodnou infrastrukturu: Infrastruktura je stejně jako u skiareálu Ještěd vybudovaná v mnohem větších kapacitách vycházejících z návštěvnosti v zimě. Rozvojem letních aktivit se podpoří žádoucí celoroční využívání areálu.
4. Ochranářsky méně cenné oblasti: Charakter oblasti je určen existencí stávajících turistických center, nicméně stále lze identifikovat její významné hodnoty především krajinářské. Budování terénních stezek pro cyklisty by se tak mělo maximálně přizpůsobovat krajině, s minimem využití technických prvků či výrazných terénních úprav. Prostor pro downhillové trasy v areálu sjezdových tratí hledat tak, aby se požadované technické prvky a terénní úpravy výrazně pohledově na svazích neuplatňovaly.

Špičák

1. Blízkost rekreačně frekventovaných oblastí: Jeden z nejvýznamnějších skiareálů v regionu. Intenzivně je zatížen pouze v zimě, doprovodná infrastruktura je tak v létě nevyužitá. Rozšíření funkce areálu i na letní aktivity zatraktivní areál i pro letní sezónu.
2. Možnost vybudování hustší sítě okruhů: Oblast vhodná pouze pro vybudování sjezdových downhillových tratí pro cyklisty.
3. Návaznost na stávající doprovodnou infrastrukturu: Infrastruktura je stejně jako u předchozích skiareálů vybudovaná v mnohem větších kapacitách vycházejících z návštěvnosti v zimě. Rozvojem letních aktivit se podpoří žádoucí celoroční využívání areálu.
4. Ochranářsky méně cenné oblasti: Počítá se s využitím oblasti přímo navázané na sjezdařský areál. Krajinářsky se nové využití tudíž výrazně neuplatní.

SEZNAM OPATŘENÍ 5.3

SEZNAM OPATŘENÍ

- Prověřit potenciál vytipovaných 4 oblastí pro rozvoj terénní cyklistiky.
- Stanovit pravidla pro jejich rozvoj ve vztahu k ochraně přírodních hodnot.
- Řešit jejich napojení na dopravní infrastrukturu.

Tab. 8: Cyklistika- seznam záměrů

Lokalita	Název	Zdroj	Číslo	Popis
Liberec - Stráž nad Nisou - Krásná Studánka	Průjezdnost	OÚP	**Z1**	Zajištění průjezdnosti Liberce, Stráže n. N. a Krásné Studánky
Mníšek - Nová Ves	Průjezd Mníškem	OÚP	**Z2**	Zajištění průjezdnosti Mníšku směrem na Novou Ves
Liberec	Návrh sítě cyklotras	Generel cyklistické dopravy	**Z3**	Komplexní návrh sítě cyklotras na území města.
Liberec - Mníšek	Přetrasování	Koncepce rozvoje cyklistiky v LK 2006 - 2007	**Z4**	Rychlé propojení Mníšek-Liberec - Přetrasování ze silnice I/13. Částečně v realizaci.
Nová Ves - Albrechtice u Frýdlantu	Alternativní cyklotrasa	OÚP	**Z6**	Propojení Liberec - Frýdlant, úsek Nová Ves - Albrechtice u Frýdlantu.
Albrechtice u Frýdlantu - Větrov	Alternativní cyklotrasa	OÚP	**Z7**	Propojení Liberec - Frýdlant, úsek Albrechtice u Frýdlantu - Frýdlant.
Mníšek	Přetrasování na chodník	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z8**	Průjezd obcí ve směru na Novou Ves. Dopravní opatření + přetrasování chodníku.
Raspenava	Zhuštění cyklotras	OÚP	**Z9**	Prověření možnosti propojení Viničné cesty a Šolcova rybníku mimo silnici.
Raspenava	Zhuštění cyklotras	OÚP	**Z10**	Přímé propojení Šolcova rybníku a vlakového nádraží v Raspenavě.
Hejnice	Přetrasování	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z11**	Souběh se silnicí II/290. Přetrasovat po místních souběžných komunikacích.
Frýdlant	Průjezd městem	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z12**	Optimalizace průběhu cyklotras Frýdlantem.
Nové Město pod Smrkem	Cyklostezka NMpS – Ludvíkov pS (cyklo a in-line)	3. změna ÚPSÚ, 2011	**Z13**	Vybudování stezky podél stávající komunikace III. třídy.
Hřebínek - Ferdinandov	Vytyčení trasy	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z14**	Vytýčení trasy Hřebínek – Ferdinandov. Dopravní značení.
Nové Město pod Smrkem	Lanovka + terénní cyklistika	OÚP	**Z15**	Vybudování lanovky na Smrk s využitím pro cyklisty, rozvoj terénní cyklistiky v návaznosti na projekt Singltreku.
Nové Město p. S., Libverda	Propojení Smrku a Stogu Izerského	Podnět obce, 2011	**Z16**	Cyklistické propojení Smrku a Stogu Izerského. Žádoucí spojení dosud jen po nekvalitní cestě.
Harrachov, Kořenov	Greenway Jizera	OÚP	**Z17**	Marketingová a informační opatření na podporu nástupu na systém tras Greenways Jizera od Kořenova a Harrachova.
Napříč územím	Projekt cyklotrasy Odra-Nisa	Studie ODRA NISA v úseku Nová Ves n. N. – Hrádek n. N. (státní hranice).	**Z18**	Pilotní projekt Libereckého kraje v budování páteřní sítě cyklotras, mezinárodní koridor Odra-Nisa, info na: http://doprava.kraj-lbc.cz/Cyklodoprava-v-Libereckem-kraji
Napříč územím	Nová Hřebenovka - jižní větev	Projekt Nová Hřebenovka	**Z19**	Koridor turistických, cyklo a lyžařských tras vytvářející páteřní turistický koridor.
Liberec, Vratislavice n. N., Šimonovice, Jeřmanice	Vytipované trasy	OÚP	**Z20**	Zkvalitnění, popř. stabilizace napojení Liberce na koridor Nové Hřebenovky - jižní větev.
Rádlo-Jablonec	Propojení	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z21**	Připojení Nové Hřebenovky z Rádla do Jablonce s návazností na Z31 - Zlepšení vstupu do Jizerských hor.
Jablonec, Smržovka, Tanvald	Rychlé propojení	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z22**	Rychlé cyklistické propojení Jablonec - Tanvald pro pravidelné dojíždění.
Proseč p.J. - Křižany	Vrstevnicové propojení	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z23**	Turistické vrstevnicové propojení Proseč p. Ještědem – Křižany po jižním svahu Ještědského hřebene. Nalezení a vyznačení trasy s lokálními stavebními úpravami cest. Těsně za hranicí řešeného území.
Minkovice - Jeřmanice - Hodkovice	Přeznačení tras	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z24**	Přeznačení tras, rychlé spojení LBC - Turnov.
Rychnov	Připojení Rychnova	Koncepce rozvoje cyklistiky v LK 2006 - 2007	**Z25**	Rychnov n. N. - Rádelský Mlýn: Připojení Rychnova na Z11 - rychlé spojení LBC - Turnov.
Pulečný	Nové propojení	ÚP, 2011	**Z26**	Nová cyklotrasa Kopanina - Pulečný s napojením až do Rychnova.
Liberec - Jablonec n. N.	Propojení, přetrasování	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z27**	Propojení Liberec – Jablonec přes Lukášov.
Albrechtice - Protržená přehrada	Koridor bez cyklotrasy	OÚP	**Z29**	V daném úseku je cyklistický koridor vytýčen po turistické trase.
Tanvald - Semily	Vyhledání trasy - studie	Koncepce rozvoje cyklistiky v LK 2006 - 2007	**Z30**	Vymezení komplexního turistického propojení Tanvald - Semily.
Janov, Bedřichov, Liberec	Zlepšení vstupu do Jizerských hor	Koncepce rozvoje cyklistiky v LK 2006 - 2007	**Z31**	Vstup do Jizerských hor od Jablonce, připojení na cykloúpravy v intravilánu, úpravy lesních cest.
Heřmanice - Dětřichov	Cyklostezka na tělese bývalé železniční dráhy	ÚAP ORP Frýdlant, ÚP Heřmanice	**Z32**	Využití tělesa bývalé železniční dráhy do Bogatynie pro vybudování cyklostezky.
Krásná Studánka	Křížení se silnicí I. třídy	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z33**	Prověření nutnosti řešení nebezpečného křížení.
Jablonec nad Nisou - Rádlo	Cyklostezka podél I/65	Program rozvoje cykl.dopr. LK 2008 – 20	**Z34**	Prověření možnosti vytýčení cyklotrasy podél silnice I/65 směrem na Rychnov, její napojení na Novou Hřebenovku.
Polsko	Nová Hřebenovka	OÚP	**Z35**	Společná trasa Nové Hřebenovky přes Polsko.
Napříč územím	Nová Hřebenovka - severní větev	Projekt Nová Hřebenovka	**Z36**	Koridor turistických, cyklo a lyžařských tras vytvářející páteřní turistický koridor.
Rádlo	Změna trasy	ÚP, 2011	**Z37**	Přeložka cyklotrasy 3038A – objezd obce, přeložka cyklotrasy 3038A – Hradešín
Rádlo	Nová cyklostezka	ÚP, 2011	**Z38**	Nový úsek cyklotrasy Milíře - Císařský kámen.
Černousy	Nová cyklostezka	ÚPO, 2006	**Z40**	Cyklotrasa od křižovatky u žel. zastávky Černousy směrem do Polska k přehradě Witka, po silnici III/0353

6 Sjezdové lyžování

6.1 Základní koncepce rozvoje sjezdového lyžování v regionu

Sjezdové lyžování se řadí mezi „nejtvrdší“ formy rekreace. Pro její rozvoj jsou nutné razantní zásahy do přírodního prostředí, dále je na ní vždy nutné navázat dostatečnou dopravní i další doplňkovou infrastrukturu. Vedle samotných lesních průseků a terénních úprav svahů je tudíž nutné budování i významných stavebních objektů, vleků, lanovek, staveb pro zázemí údržby sjezdovek a vleků, garáží pro rolby a skútry, doplňkových stravovacích a sociálních zařízení a v neposlední řadě parkovišť a příjezdových cest. Na druhou stranu má tento segment pro obce a místní podnikatele jednoznačně nejvyšší ekonomický potenciál. Vyvážení protichůdných ekonomických zájmů a zájmů na ochraně životního prostředí je v této Studii provedeno strategií tří kroků:

1) respektování současného stavu,
2) monitoring využití aktuální infrastruktury,
3) koncentrace případného rozvoje.

6.1.1 Respektování současného stavu – rozvoj u existujících areálů

Na mapě č. 5 jsou vyznačeny stávající sjezdařské areály v řešeném území. S výjimkou ještědského areálu se všechny areály, které mají regionální význam, vyskytují na jižních svazích Jizerských hor. Základní obecná strategie této studie, a to v prioritě 1 – rozptyl turistů do Frýdlantského výběžku, se v případě sjezdového lyžování neuplatňuje, neboť se vychází ze současného stavu a aktuální strategií není budování úplně nových lyžařských areálů.

Tato zásada je problematická především vůči dříve plánovanému sjezdařskému areálu na území měst Lázně Libverda a Nové Město pod Smrkem. Především oblast Nového Města pod Smrkem je strukturálně postižená vysokou nezaměstnaností a obecně ekonomickými a sociálními problémy. Rozvoj cestovního ruchu je jednou z cest, jak tuto oblast ekonomicky pozdvihnout. Výstavba velkého lyžařského areálu ovšem představuje razantní zásah do životního prostředí, který je možný akceptovat jen při jistotě obdobně výrazného pozitivního vlivu na sociální a ekonomickou situaci v oblasti. Z toho důvodu je v této chvíli upřednostněn postupný rozvoj méně tvrdých a intenzivních forem cestovního ruchu. Konkrétně se jedná o rozvoj pěší turistiky, silniční i terénní cyklistiky a běžeckého lyžování, v návaznosti na řešení rozvoje Nového Města pod Smrkem jako nástupního místa do Jizerských hor, které je detailně rozebráno v kap. 2.5.2.1. Jednou z variant je záměr vybudování lanovky, která by sloužila především vyjmenovaným měkkým druhům turistických aktivit. Rozvoj těchto aktivit by měl přispět k postupnému zkvalitňování doplňkové infrastruktury v místě. Na základě dlouhodobého sledování vývoje stavu území bude možné posoudit vhodnost a připravenost území pro případný rozvoj intenzivnějších forem cestovního ruchu.

Jak je rozepsáno v kap. 2.5.2.1, podpůrně lze v oblasti využívat blízké vazby na již existující skiareál v Polsku, v lázeňské obci Swieradow Zdroj. Tamní skiareál sestává z nejdelší sjezdovky v Jizerských horách, 2,5 km dlouhé sjezdovky ze Stogu Izerského, ze snowparku a související vybavenosti. Vzdálenost z Nového Města pod Smrkem je necelých 8 km. Nové Město pod Smrkem může návštěvníkům areálu nabídnout levnější alternativu ubytování a stravování. V této fázi stavu území lze tedy doporučit podporu spolupráce Nového Města pod Smrkem a Swieradowa Zdroje spočívající v nabídce doplňujících se služeb a možností turistického vyžití.

6.1.2 Monitoring využití aktuální infrastruktury

Sjezdové areály na jižních svazích Jizerských hor se z velké většiny vyznačují kratší délkou svahů i menší náročností sjezdovek. Jako takové jsou atraktivní pouze pro omezenou skupinu klientů. Jejich případný rozvoj by měl být tudíž vždy opřen o dlouhodobou analýzu jejich vytížení, tak aby se zbytečně nezasahovalo do přírodního prostředí, když by poté měly být areály větší část sezóny nedostatečně využity. Taková analýza musí být vztažena na celé řešené území, tak aby rozvoj jednoho areálu nezpůsobil razantní odliv návštěvnosti v areálech sousedních.

V současnosti není tento typ dat uceleně shromážděn a dlouhodobá analýza tedy nemůže být provedena. V zájmu koordinovaného rozvoje sjezdového lyžování v řešené oblasti je třeba tento komplexní monitoring zavést. Dle jeho průběžných výsledků lze podnikat dílčí kroky k usměrnění toku turistů mezi jednotlivými areály, k řešení souvisejících otázek koordinace individuální automobilové i hromadné dopravy apod. Až na základě ucelených výsledků vyhodnocení monitoringu návštěvnosti lze odůvodněně řešit otázky rozvoje sjezdařských areálů.

6.1.3 Koncentrace případného rozvoje

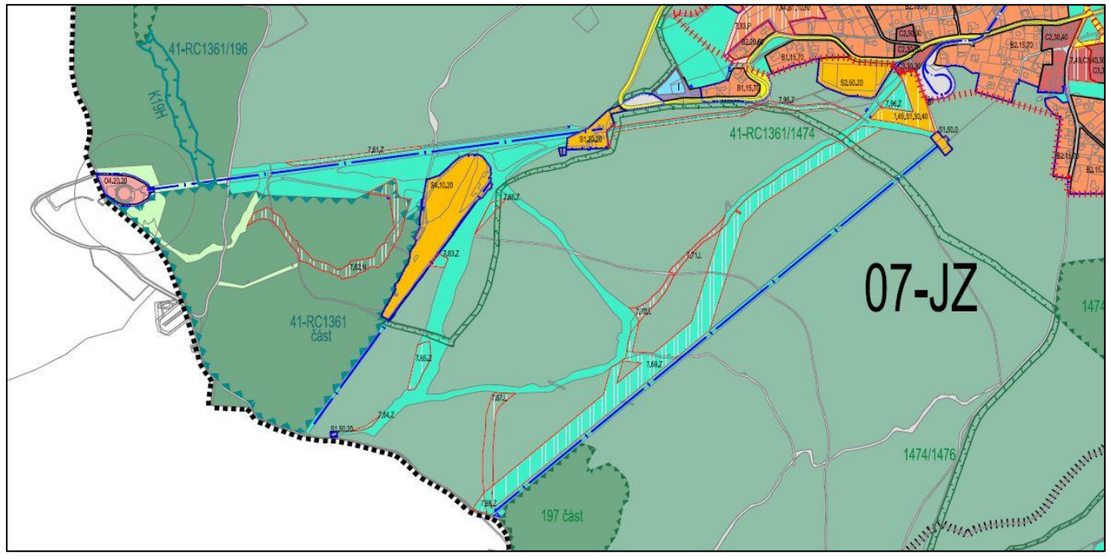
Ve Studii jsou vymezeny tři zimní turistické oblasti, kde by měl být s odkazem na vyhodnocení řešené v předchozí kapitole koncentrován případný rozvoj sjezdařských areálů. Jde o skiareál Ještěd, Tanvaldský Špičák a propojení areálů Bedřichov – Severák. V případě všech třech areálů existují plány na jejich rozvoj již delší dobu. Především areály na Ještědu a Špičáku disponují takovými parametry, že můžou nabídnout vyžití i pro náročnější lyžaře, jejich územní potenciál umožňuje vybudování větších a komplexních sjezdařských areálů. Areál na Ještědu má navíc naprosto jedinečnou velmi těsnou vazbu na krajské město, když se jeho spodní stanice nalézá jen pár metrů od konečné zastávky tramvaje. U areálu na Špičáku dostatečně kvalitní vazba na město Tanvald nabízející doplňkovou vybavenost chybí a je řešena v aktuálním rozvojovém záměru areálu, kde se plánuje průsek sjezdovky na jižním svahu Špičáku. Rozvoj areálů v Bedřichovu a Severáku s plánem jejich propojení je oproti rozvoji ostatních dvou areálů více problematické. Budování nových tratí představuje v dané oblasti zásah do krajinářsky cennějších oblastí, území neposkytuje dostatečné kapacity na zvládnutí zvýšené dopravní zátěže. Na druhou stranu jsou Bedřichov a Janov nad Nisou obce s výrazně rozvinutou související infrastrukturou pro cestovní ruch, ať už jde o ubytovací, stravovací a jiné doplňkové služby.

6.1.3.1 Komplexní zhodnocení rozvojového potenciálu vybraných sjezdařských areálů

Skiareál Ještěd

+ Rozsáhlý areál sestávající z pěti hlavních sjezdovek o délce 1000 až 2000 m a několika dalších doplňujících sjezdovek, propojení a skiparku. Tři sedačkové lanovky a jedna kabinková lanovka, několik dalších doplňujících vleků.
+ Těsná vazba na krajské město. Areál leží v blízkosti linky tramvaje. Liberec je v solidně dosažitelný i po dálnici od Prahy.
+ Možnost využití areálu i v létě, především pro terénní cyklistiku. Vzhledem ke své poloze je pro rozvoj terénní cyklistiky dostatečně atraktivní.
- Limity dané existencí přírodního parku Ještěd. Rozvoj především na jižní straně hřebenu je orgány ochrany přírody odmítán.

- V současnosti neodpovídá kapacita sjezdovek vyšší kapacitě lanovek. (Rozvoj sjezdařských tratí na svazích směrem do Liberce je řešen v právě pořizovaném novém územním plánu Liberec, viz obr. 25.)



Obr. 25: Výřez z Návrhu územního plánu Liberec (2012). Je vymezena nová široká trasa sjezdovky podél lanovky Skalka s novým kratším napojením na Libereckou.

Skiareál Tanvaldský Špičák

+ Čtyři hlavní sjezdovky v délce 1000 – 1500 m, vhodné i pro náročnější lyžaře. Dvě sedačkové lanovky, několik doplňkových vleků.
+ Spolupráce se skiareálem Severák (skibus, společný odbavovací systém).
+ Na okraji CHKO Jizerské hory, v blízkosti Tanvaldu.
+ Potenciál pro propojení se skiareálem Světlý vrch.
- Relativní nerozmanitost areálu, menší nabídka tras.
- Nedostatečná vazba na sídelní centrum Tanvald.

Skiareály Bedřichov – Severák

+ Široká nabídka tras, lyžuje se převážně na otevřených planinách.
+ Příjemná krajina.
+ Zázemí rozvinutých center cestovního ruchu, široká nabídka ubytování, stravování a dalších doplňkových služeb.
+ Areál Severák spolupracuje se skiareálem Tanvaldský Špičák (skibus, společný odbavovací systém).
+ Možnost propojení obou areálů skibusem Bedřichov – Hrabětice.
- Sjezdovky jsou dlouhé max. 600 m, většinou nejnižší obtížnosti.
- Bez sedačkových lanovek, pouze vleky.
- Přímé propojení (lyžařskými trasami, vleky) by vyžadovalo masivní investice. Terénně náročné.

- Problémy s dopravní infrastrukturou (omezená kapacita pozemních komunikací a především ploch pro parkování).
- Masivní zatížení cestovním ruchem způsobuje problémy s dopady na přírodní prostředí, krajinu i sociální soudržnost v předmětných sídlech.

Na základě vyhodnocení potenciálu předmětných areálů se upřednostňuje rozvoj skiareálu na Ještědu i postupný rozvoj skiareálu Tanvaldský Špičák s řešením jeho propojení na areál Světlý vrch. Areály v Bedřichově a na Severáku v současné chvíli rozvíjet spíše kvalitativně, řešit dílčí kroky ke zlepšování podmínek pro lyžaře ve vazbě na existující sportovní plochy. Na základě vyhodnocení dlouhodobého monitoringu zatížení areálů řešit jejich plošný rozvoj.

6.2 Lokální záměry v řešeném území

Na mapě č. 5 v příloze jsou vyznačeny a v tabulce č. 9 podrobně vymezeny jednotlivé aktuálně známé záměry na rozvoj sjezdového lyžování v řešeném území. Kromě záměrů ve třech jádrových oblastech – areály Ještěd, Tanvaldský Špičák a Bedřichov – Severák, byly všechny ostatní záměry vyhodnoceny jakožto záměry místního, nikoliv regionálního významu. Jedná se o dílčí úpravy tras sjezdových tratí či jejich bezprostředního zázemí. Tyto záměry nemají vliv na celkovou koncepci této Studie.

Obecně lze k ostatním lyžařským areálům v území uzavřít, že dílčí kvalitativní úpravy areálů jsou přípustné, pokud nebudou výrazně navyšovat zatížení areálů. Obecně ovšem nebude podporován plošný rozvoj, popř. budování nových areálů mimo tři jádrové oblasti zmíněné výše. V ostatních lokalitách řešeného území nebyla zhodnocena možnost rozvíjet konkurenceschopné sjezdařské areály, které by svou kvalitou vyvážily zásah do přírodního prostředí bezprostředně spjatý s každým rozvojem sjezdového lyžování. Akceptovatelný je provoz příměstských areálů sloužících především obyvatelům dané obce, nicméně rozvoj sjezdařských areálů s ambicí přilákat návštěvníky z širšího okolí nebude podporován. Rozvoj cestovního ruchu bude mimo tři jádrové oblasti zaměřen na měkké formy rekreace.

SEZNAM OPATŘENÍ 6

- Podporovat vazby Nového Města pod Smrkem na existující sjezdařský areál ve Swieradowu Zdroji, doplňkovou turistickou infrastrukturu v Novém Městě pod Smrkem rozvíjet především v návaznosti na měkké formy rekreace, vyhodnocovat stav doplňkové infrastruktury a na základě tohoto vyhodnocení připustit diskuzi na téma rozvoje sjezdového lyžování na Smrku.
- Zavést systém monitoringu návštěvnosti stávajících sjezdařských areálů, průběžná data využívat ke koordinaci aktuální zátěže areálů a navázané dopravní infrastruktury. Plošný rozvoj areálů připustit až na základě vyhodnocení dat návštěvnosti v celém regionu.
- Rozvoj sjezdového lyžování koncentrovat do hlavních tří jádrových oblastí – skiareál Ještěd, Tanvaldský Špičák a Bedřichov – Severák.
- Mimo jádrové oblasti připouštět pouze dílčí úpravy existujících areálů bez výrazného navýšení zatížení jejich okolí.

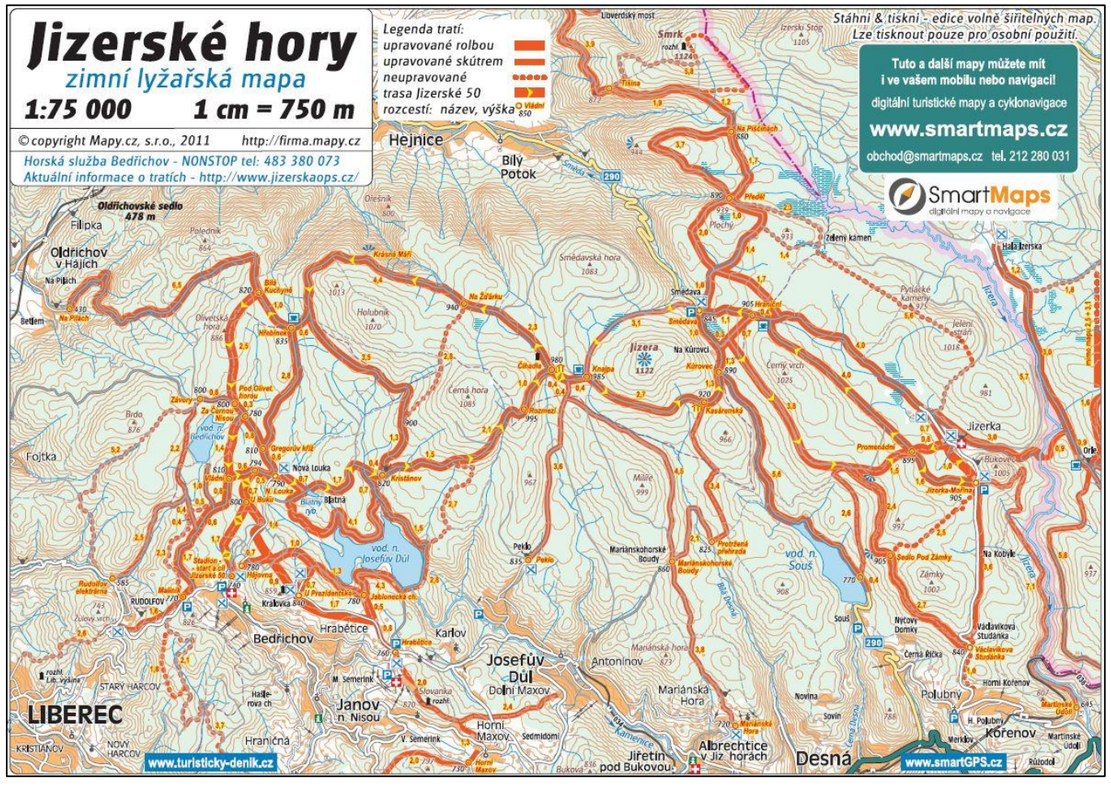
Tab. 9: Sjezdové lyžování - seznam záměrů

Lokalita	Název	Zdroj	Číslo	Popis
Kořenov	Parkoviště	Společnost pro Jizerské hory o.p.s.: Ekologicky šetrný přeshraniční rozvoj cestovního ruchu - seznam záměrů obcí.	**Z1**	Vybudování odstavné plochy, parkoviště, Rejdice
Smržovka	Lyžařský vlek	Společnost pro Jizerské hory o.p.s.: Ekologicky šetrný přeshraniční rozvoj cestovního ruchu - seznam záměrů obcí.	**Z2**	Vybudování lyžařského vleku Kedr a dětského skiareálu.
Josefův Důl	Zázemí	Společnost pro Jizerské hory o.p.s.: Ekologicky šetrný přeshraniční rozvoj cestovního ruchu - seznam záměrů obcí.	**Z3**	Dobudování zázemí sjezd. tratí - Bukovka, včetně parkovacích ploch, sociálního zařízení, šaten a občerstvení.
Josefův Důl	Zázemí	Společnost pro Jizerské hory o.p.s.: Ekologicky šetrný přeshraniční rozvoj cestovního ruchu - seznam záměrů obcí.	**Z4**	Dobudování zázemí sjezd. tratí - Jatka, Antonínov, včetně parkovacích ploch, sociálního zařízení, šaten a občerstvení.
Josefův Důl	Parkoviště	Společnost pro Jizerské hory o.p.s.: Ekologicky šetrný přeshraniční rozvoj cestovního ruchu - seznam záměrů obcí.	**Z5**	Vybudování parkoviště se zázemím pro lyžaře, areál Peklo.
Albrechtice v Jizerských horách, Desná	Lyžařský areál Křížek - obnova a rozšíření	Koncept ÚP Albrechtice v JH, 2011, Návrh ÚP Desná, 2011.	**Z8**	Obnova a rozšíření lyžařského areálu Křížek (Světlý vrch). Záměr návratu sjezdového na východní svahy na hranici k.ú. Albrechtice v Jizerských horách a k.ú. Desná I.
Tanvald, Albrechtice v Jizerských horách	Velký skiareál Špičák - rozšíření	ÚP Tanvald, 2011, podněty obcí, 2012	**Z9**	Rozšíření skiareálu Špičák - záměr nové červené sjezdovky Skibižu na severním svahu, severovýchodní napojení na plánovaný skiareál Křížek, nová jižní sjezdovka do Tanvaldské kotliny.
Bedřichov	Nová sjezdovka na Maliníku	Návrh ÚP, 2011	**Z10**	Sjezdovka na Maliníku a její propojení na Vysoký hřeben.
Bedřichov	Intenzifikace skiareálu Bedřichov - Vysoký hřeben.	Návrh ÚP, 2011	**Z11**	Intenzifikace využiti kapacity sjezdovek za použití nových dopravních zařízeni (obnova vleků za nové nepřesahující hřebenovou turistickou trasu). Hlavní sjezdové trati budou doplněny o svahy umožňující pomocí nových vleků přejezdy k novým nástupním místům na Maliníku, u cesty na Hraničnou a výhledově v Janově nad Nisou.
Bedřichov	Propojení sjezdových areálů Bedřichov - Severák	Podnět obce Bedřichov, 2012 dle studie od spol. Vaner s.r.o. (zpracovaná před r. 2000).	**Z12**	Propojení sjezdových areálů Bedřichov - Severák
Desná	Rozšíření ski areálu Černá Říčka	Návrh ÚP, 2011	**Z13**	Rozšíření ski areálu Černá Říčka – Černá Říčka – Černý Újezd a Černá Říčka – jih.
Kořenov	Nová sjezdovka, Polubný - Na Divadle	ÚAP ORP Tanvald, 2010	**Z14**	Nová sjezdovka,Polubný - Na Divadle.
Kořenov	Nová sjezdovka, Polubný - U Vyhlídky	ÚAP ORP Tanvald, 2011	**Z15**	Nová sjezdovka, Polubný - U Vyhlídky.
Kořenov	Nová sjezdovka, Příchovice	ÚAP ORP Tanvald, 2011	**Z16**	Nová sjezdovka, Příchovice.
Liberec	Rozšíření a úprava Skiareálu Ještěd	Koncept ÚP, 2011	**Z17**	Rozšíření a úprava sjezdových tratí ve Skiareálu Ještěd, přeložka sjezdové trati ze Skalky podél stávající 4sedačové lanovky.
Kořenov, Tanvald	Rozšíření lyžařského areálu „U Čápa“	Návrh ÚP Kořenov, 2012, ÚP Tanvald, 2010	**Z18**	Rozšíření lyžařského areálu a výstavba nové lanové dráhy „U Čápa“
Zásada	Prodloužení sjezdovky	ÚP Zásada, 2008	**Z19**	Prodloužení stávající sjezdovky.
Pěnčín	Nová sjezdovka Jistebsko	3. změna ÚPSÚ Pěnčín, 2005	**Z20**	Sjezdovka Jistebsko

7 Běžecké lyžování

Běžecké lyžování je fenomén, který je s Jizerskými horami neodlučitelně spjatý. Jizerské hory jsou dlouhodobě považovány za ráj běžkařů. Vyplývá to především z příznivého terénu hor, rozvinutého systému údržby tratí a také dlouholeté tradice běžeckého lyžování v regionu. Klíčovým úkolem, který je v případě běžeckého lyžování definován, je řešení přetížení centrálních nástupních míst, především Bedřichova. Právě u běžkařů je přetížení nástupních míst a klíčových tras nejcitelnější, zatížení je značně nárazové s ohledem na klimatické podmínky, lyžaři sdílejí oproti cyklistům či pěším turistům omezenou síť tras. Byť je tato síť tras snad nejkvalitnější v ČR.

Na obr. 26 je vidět mapa společnosti Jizerská o. p. s., která údržbu tratí zajišťuje. Pro svou činnost čerpá prostředky především z příspěvků od obcí, Libereckého kraje, soukromých sponzorů i prostřednictvím DMS. Aktuálně udržuje trasy o celkové délce 170 km.[48]

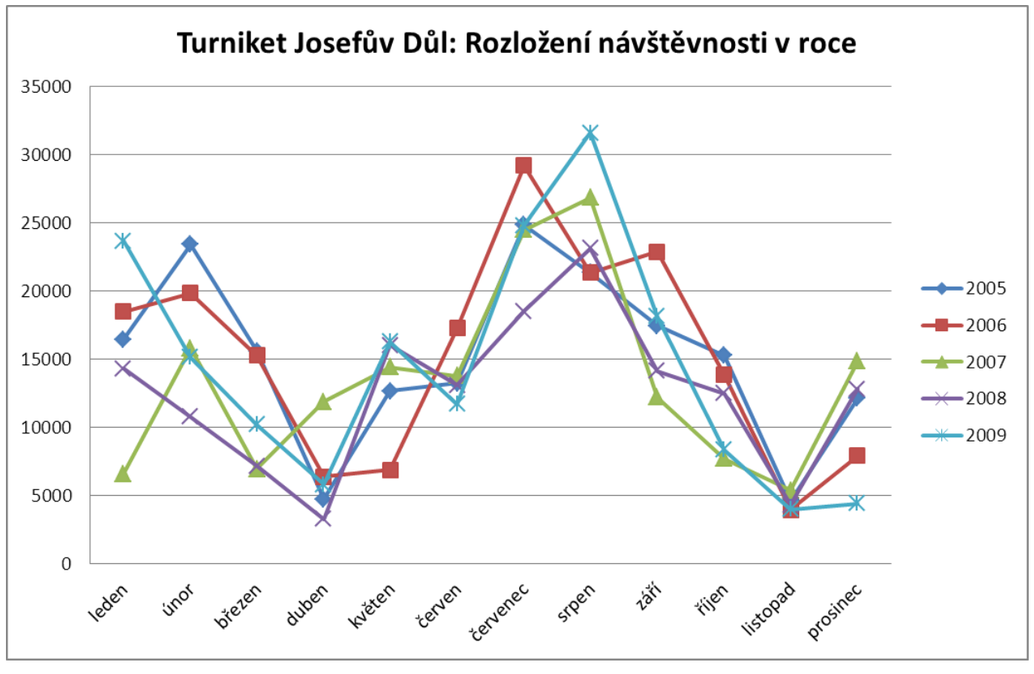


Obr. 26: Mapa Jizerské magistrály pro běžecké lyžování provozované společností Jizerská o. p. s.

V rámci objektivního měření zatížení turistických lokalit Libereckého kraje byl v letech 2004 – 2009 na hráz vodní nádrže Josefův Důl nainstalován turniket sčítající průchody a průjezdy turistů.[49] V tabulce č. 10 a souvisejícím grafu (obr. 27) lze vidět rozložení návštěvnosti během roku.

		2004	2005	2006	2007	2008	2009
leden	*		16443	18474	6592	14307	23647
únor	*		23420	19821	15805	10761	15122
březen	*		15575	15273	6938	7140	10190
duben	*		4731	6353	11878	3273	5780
květen	*		12648	6866	14392	16023	16257
červen	*		13243	17279	13757	13099	11709
červenec	*		24834	29198	24479	18511	24792
srpen		22300	21352	21331	26853	23138	31604
září		13008	17435	22858	12199	14111	18123
říjen		8007	15275	13835	7683	12463	8329
listopad		1857	4620	3925	5355	4292	3964
prosinec		8581	12112	7920	14845	12783	4401
Celkem	*		**181688**	**183133**	**160821**	**149901**	**173918**

Tab. č. 10: Rozložení návštěvnosti na turniketu Josefův Důl během roku.



Obr. 27: Graf rozložení návštěvnosti v roce na turniketu Josefův Důl.

[48] Více na http://www.jizerskaops.cz/jizerska-magistrala/.

[49] Objektivní měření turistických lokalit Libereckého kraje. 2009. NISA o. p. s. Investorem projektu byl Liberecký kraj.

V zimním období a letním období lze pozorovat vrcholy návštěvnosti, přičemž zatížení v zimě vykazuje v závislosti na klimatických podmínkách větší výkyvy než zatížení v létě (viz tab. č. 11). V případě zimní návštěvnosti se také mnohem výrazněji ukazují výkyvy mezi návštěvností mezi pracovními dny a víkendy či svátky, což dokládá tabulka č. 12.

	2005	2006	2007	2008	2009
Zima (prosinec - březen)	64019	65860	37255	47053	61742
Léto (červen - září)	76864	90666	77288	68859	86228

Tab. č. 11: Srovnání návštěvnosti zima - léto.

	Leden	Únor	Březen	Červen	Červenec	Srpen
Celkem	**23647**	**15122**	**10190**	**11709**	**24792**	**31604**
Pracovní dny	9105	7589	3817	6392	16254	18183
Průměr za 1 pracovní den	434	379	174	291	739	866
Víkendy a svátky	14542	7533	6373	5317	8538	13421
Průměr za 1 nepracovní den	1454	942	708	665	949	1436
Víkendy a svátky v %	61,50%	49,80%	62,50%	45,40%	34,40%	42,50%
Denní maximum	2403	1811	1753	1185	1699	1701

Tab. č. 12: Srovnání návštěvnosti ve všední dny a o víkendech či svátcích.

Na základě zhodnocení dat o návštěvnosti lze uzavřít, že i v případě běžeckého lyžování bude klíčovým cílem rozvoje cestovního ruchu v řešené oblasti rozptýlení turistů z nejvytíženějších nástupních míst. Tento cíl bude sledován návrhem opatření zařazeným opět do tří základních priorit: 1) rozptyl na sever směrem do Frýdlantského výběžku, 2) rozptyl na východ směrem ke Kořenovu, 3) koordinace zatížení v centrálních nástupních místech v oblasti Bedřichova a Janova nad Nisou. Jednotlivá opatření v území jsou zakreslena do mapy č. 6 v příloze a jsou vyjmenována v tabulce č. 13.

7.1 Rozptyl běžkařů směrem do Frýdlantského výběžku

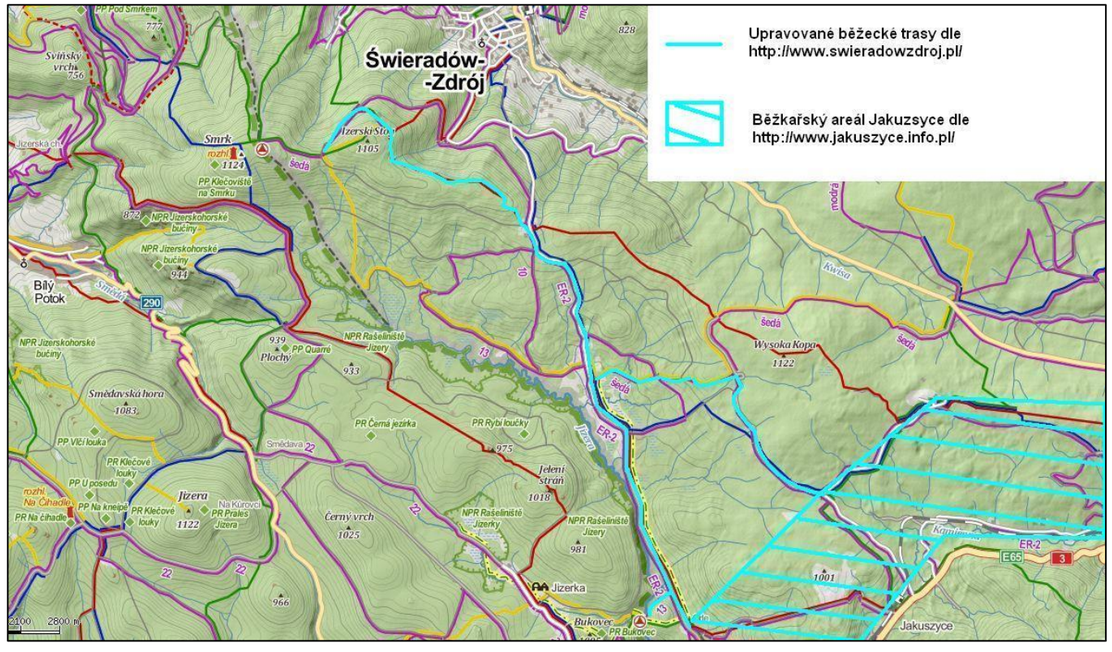
Při rozptylu severním směrem byly vytipovány dva základní nástupní směry, které mohou za určitých podmínek představovat konkurenceschopnou alternativu vůči centrálním nástupním místům v okolí Bedřichova. Je jím již vícekrát ve Studii zmíněný nástup do hor od Nového Města pod Smrkem v návaznosti na řešení rozvoje Nového Města pod Smrkem jako nástupního místa, které je předmětem kap. 2.5.2.1. Dalším základním nástupním místem je již nyní oblíbená Smědava, u které je klíčové řešit především otázku dopravní obslužnosti. Třetí variantou rozptylu severním směrem je potenciál příměstských běžeckých areálů, které se momentálně na území Frýdlantského výběžku vyskytují u Oldřichova v Hájích a Nového Města pod Smrkem.

7.1.1 Nástup od Nového Města pod Smrkem

I u řešení rozvoje běžeckého lyžování je k prověření předložena varianta zatraktivnění Nového Města pod Smrkem jako nástupního místa do Jizerských hor pomocí realizace nové lanovky (záměr Z7). Tento záměr byl řešen již v kapitolách věnovaných pěší turistice i cyklistice, samostatně je nástup od Nového Města pod Smrkem řešen v kapitole 2.5.2.1. I v případě běžeckého lyžování by komfortnější řešení ostrého stoupání z Nového Města pod Smrkem do hor předmětnou oblast výrazně zatraktivnilo. K rozvoji běžeckého lyžování může být využívána doprovodná infrastruktura budovaná momentálně především v návaznosti na rozvoj terénní cyklistiky. Pro případ příznivých klimatických podmínek je možné využívat trasy i v nižších polohách v okolí města, které jsou již nyní samosprávou města provozovány (detailně v kap. 7.1.3). Podpůrně mohou být pro rozvoj zimní turistiky v předmětné oblasti využity vazby na skiareál v nedalekém Swieradowu Zdroji, které byly řešeny již v kapitole 6.1.1.

Se zatraktivněním nástupu do Jizerských ze severu bude třeba prověřit dostatečnost sítě běžeckých tras v okolí Smrku. V současnosti je Jizerskou, o.p.s. prořezávána pouze trasa přes Tišinu k Červenému buku (viz obr. 26). Vyhledání dalších tras a okruhů by v případě zpřístupnění Jizerských hor ze severu muselo na samotné zpřístupnění navázat. Vzhledem k složitému terénu na české straně se nabízí jako optimální využít i území na polské straně hranic.

Na obr. 28 je vidět síť běžkařských tras na polské straně hranic.[50] Od horní stanice lanovky na Stóg Izerski je vedena jedna upravovaná trasa směrem na Polanu Izerskou, dále na Chatku Górzystów, kde se trasa rozdvojuje a jedna větev vede podél hranic na Orle a druhá větev směrem na Jakuszyce. V okolí Jakuszyc se již nalézá rozsáhlý a kvalitně upravovaný běžkařský areál s hustou sítí tras.



Obr. 28: Běžkařské trasy na polské straně hor. (Zakresleno na základě dat z http://www.swieradowzdroj.pl/ a http://www.jakuszyce.info.pl/.)

Zásadní problém pro využití tras na polské straně je minimální propojení sítě Jizerské běžecké magistrály a polské severo-jižní trasy. Jediné značené a upravované propojení je mezi osadou Jizerka

[50] Síť tras získána na základě map a schémat zveřejněných na webových stránkách http://www.swieradowzdroj.pl/ a http://www.jakuszyce.info.pl/.

a osadou Orle. Pro zatraktivnění případného nástupu do tras ze severu, od Nového Města pod Smrkem, by bylo vhodné vyhledat optimální propojovací trasy. Vedle samotného propojení Smrk – Stóg Izerski bude vhodné vytvořit trasy menších okruhů, vedle velkého okruhu přes Orle a Jizerku. Propojovací trasy by ovšem musely respektovat jednu z přírodně nejcennějších oblastí Jizerských hor v okolí Velké Jizerské louky. Optimální se zdá být propojení směrem na Tišinu a Předěl (záměr Z10). Na jih od těchto rozcestí je úprava nových přeshraničních tras z důvodu ochrany přírody a krajiny nevhodná.

Vedle samotného budování tras a jejich úpravy je třeba doplnit i integrací českých a polských informačních opatření. V okolí Smrku tak může vzniknout nový přeshraniční běžkařský areál navázaný na polskou a případně českou lanovku, nabízející několik menších okruhů mezi Smrkem a Stógem Izerskym i napojení na velké okruhy jak na české tak polské straně.

7.1.2 Dopravní obslužnost Smědavy

Smědava je klíčovým nástupním místem do Jizerských hor ve Frýdlantském výběžku. Nachází se v nadmořské výšce 840 m n. m., na křižovatce cyklistických, pěších i běžkařských tras. Leží na silnici 2. třídy II/290, která je v zimě v úseku Smědava – Souš uzavřena (podrobněji v kap. 2.4.1.2). Autem či autobusem se k ní lze tak dostat pouze směrem od Hejnic. Sestává z jednoho penzionu s restaurací, parkovací plochy a heliportu. Územní rozvoj Smědavy v podobě budování nových objektů občanské vybavenosti je z pohledu ochrany přírody a krajiny představitelný v podobě obnovy bývalého loveckého zámečku v blízkosti stávajícího jediného penziónu v místě s následnou stabilizací Smědavy jako klíčového nástupního místa ze severu.

Nárazově je v sezóně parkovací kapacita nedostatečná, nicméně kvůli občasným návalům není třeba budovat nová pevná parkoviště a v zimě může stačit využití např. uzavřené silnice II/290 či jiných zpevněných komunikací, popř. pouze úprava napadaného sněhu a odstavování na nezpevněných plochách.

V souladu s principy udržitelného rozvoje je nicméně vhodné podporovat spíše dopravu hromadnou. Na závěr kapitoly 2.4.1.3 je u dopravní obslužnosti Frýdlantského výběžku podrobněji zhodnocen význam víkendového autobusového spojení Frýdlant – Smědava. Na základě toho je formulováno následující opatření: *„Monitorovat vytíženost víkendové autobusové linky na Smědavu, hledat řešení flexibilnějšího modelu této turistické linky (pendlování mezi Smědavou a železniční stanicí v Bílém Potoce p. S.). Organizačními a informačními opatřeními zvýšit atraktivitu linky i pro turisty přijíždějící od Liberce. Ve spolupráci s obcemi (eventuálně místními ubytovateli) prověřit provoz linky i ve všední dny.“*

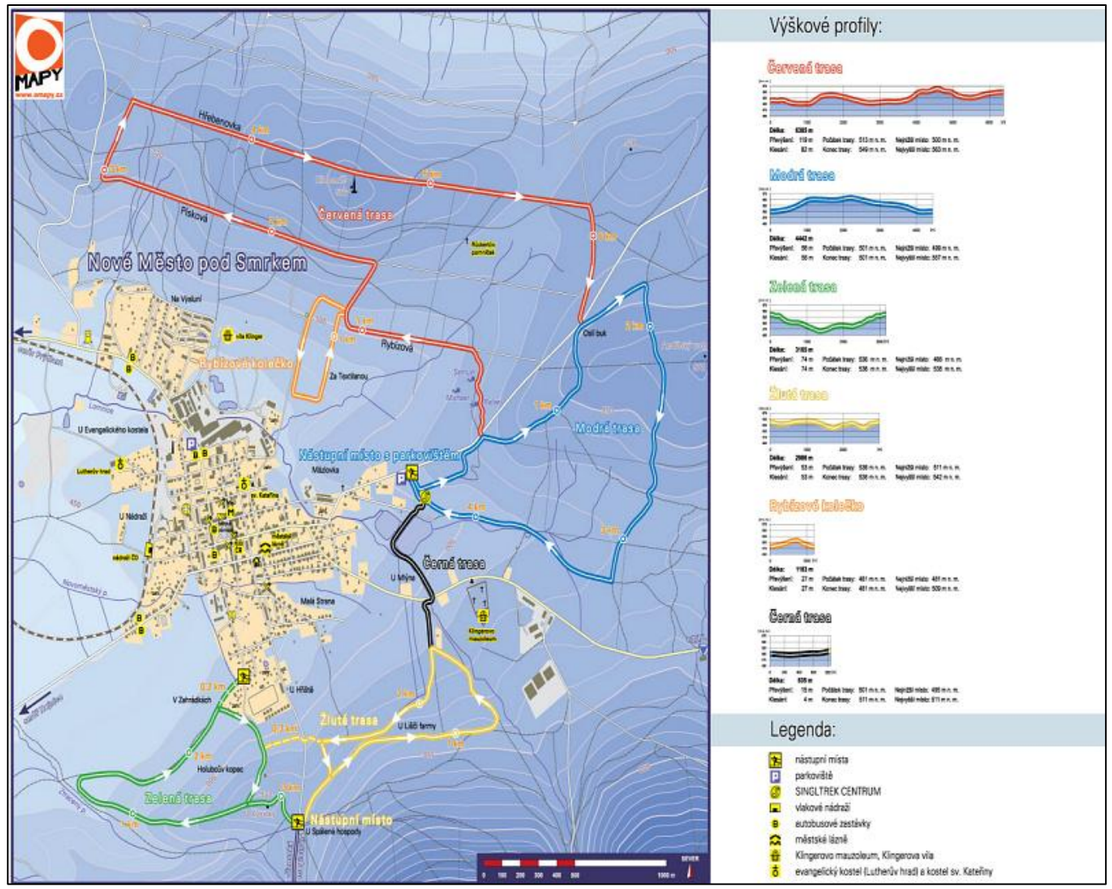
Především navázání linky na železniční spojení do Bílého Potoka pod Smrkem by mohlo zajistit dostatečnou flexibilitu, kdy by mohl autobus (či mikrobus) pendlovat pouze mezi železniční stanicí a Smědavou. Atraktivita linky by se tím výrazně zvýšila i pro turisty přijíždějící od Liberce. Vlak překonává trasu Liberec – Bílý Potok pod Smrkem za 47 min., dalších cca 15 min. by zabrala cesta skibusem na Smědavu. Autobusovému spojení Liberec – Bedřichov trvá cesta 30 min., nástup přes Smědavu ovšem nabízí méně zatížené trasy.

7.1.3 Rozvoj příměstského lyžování na Frýdlantsku

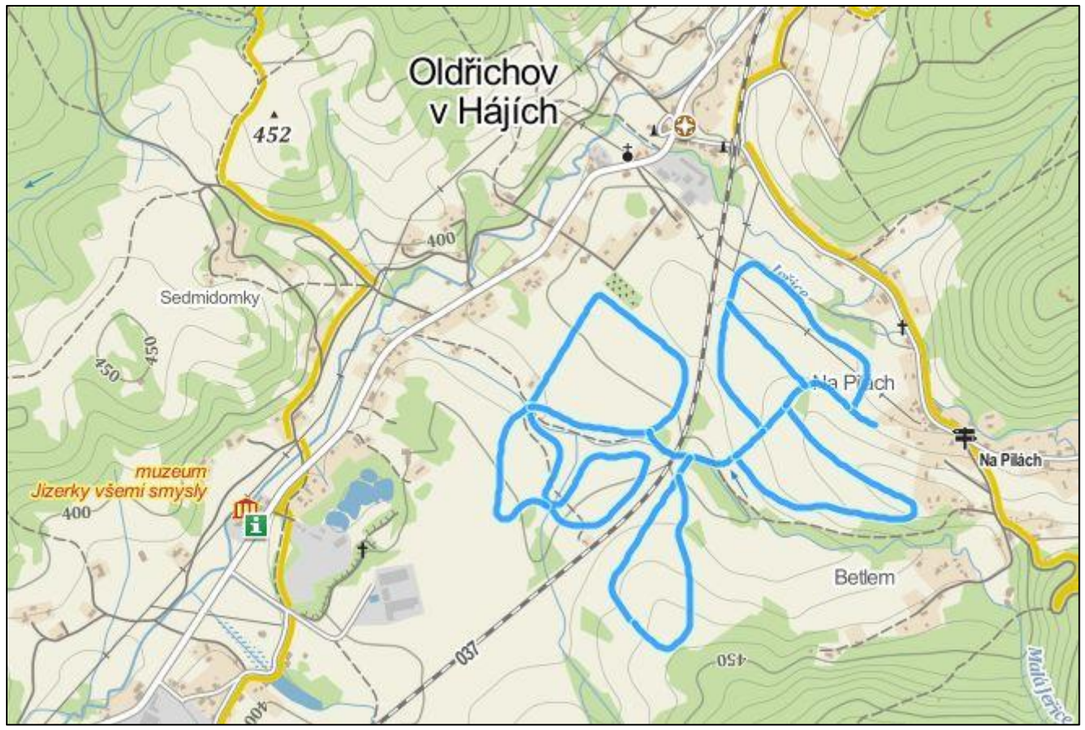
V posledním období bylo v regionu zaznamenáno několik projektů spočívajících v úpravě běžkařských tratí v blízkosti sídel, nikoliv přímo na v centrálních částech hor. Vzhledem k celkové koncepci této Studie představují tyto projekty žádoucí způsob doplnění turistické infrastruktury, které může přispět k odlehčení zátěže přímo v Jizerských horách. Finanční náročnost takových projektů není nijak zásadní, prakticky postačí pouze investice do sněžného skútru k úpravě tratí. Nezbytné je především rozumné vytipování tras v území, tak aby nabízeli dostatečně atraktivní, solidně přístupnou alternativu vůči výpravě do hor.

Severním směrem se momentálně nachází dva aktuálně provozované okruhy běžkařských tratí, a to tratě v okolí Nového Města pod Smrkem (obr. 29, záměr Z17) a tratě v okolí Oldřichova v Hájích – na loukách u Betlemu (obr. 30, záměr Z18). Zřizování dalších obdobných areálů je samozřejmě představitelné i na mnoha dalších místech.

Z pozice kraje bude v daném případě tím nejúčinnějším prostředkem podpory takových areálů jejich koordinovaná propagace v regionu. Vzhledem k tomu, že provoz těchto typů areálů je hodně závislý na momentálních klimatických podmínkách, zásadním propagačním opatřením bude důvěryhodný a průběžně aktualizovaný zdroj informací o stavu jednotlivých areálů (např. na turistických stránkách kraje http://www.liberecky-kraj.cz/).



Obr. 29: Síť příměstských běžeckých tras provozovaných Novým Městem pod Smrkem. (Staženo z http://www.liberecky-kraj.cz/.)



Obr. 30: Síť příměstských běžeckých tras u Oldřichova v Hájích. (Zdroj: http://mapy.cz/.)

7.2 Rozptyl běžkařů východním směrem

Jak bylo podrobně řešeno již v kapitole 2.4.2.4, 40% návštěvníků jizerské běžecké magistrály přijíždělo z Liberce a Jablonce nad Nisou a dalších 40% přijíždělo z Prahy a středních Čech. Na základě těchto výsledků je nutné přizpůsobit i vhodné rozptylové strategie. Zatímco návštěvníky z Liberce a Jablonce nad Nisou lze směrovat i na využití hromadné dopravy (ať už v předchozí kapitole rozebraným severním směrem, nebo v rámci této kapitoly po železnici směrem na Kořenov), návštěvníky přijíždějící z Prahy a středních Čech půjde pro využití prostředků hromadné dopravy motivovat jen stěží. Jejich rozptyl mimo centrální nástupní místa v okolí Bedřichova je tudíž nutné zajistit po silničních komunikacích, vč. řešení parkování osobních vozidel. Z těchto důvodů bylo v rámci druhé kapitoly navrženo opatření spočívající v instalaci centrálního informačního zařízení umístěného na silnici I. třídy vedoucí z rychlostní silnice od Prahy na Jablonec nad Nisou, které bude informovat o možnosti využití nástupních míst v Desné, Albrechticích v Jizerských horách a Kořenově a bude také informovat o volné kapacitě parkovacích ploch.

Na základě dostupnosti jednotlivých nástupních míst ze zastávek železniční dráhy byla vytipována ta místa, která bude vhodné připravovat spíše pro návštěvníky přijíždějící prostředky hromadné dopravy, a ta místa, kde bude vhodné ve větším rozsahu řešit rozvoj parkovacích ploch.

7.2.1 Nástupní místa napojená na linky hromadné dopravy

Kořenov: Železniční stanice se nachází ve výšce 700 m n. m. Trasa upravované Jizerské magistrály se nachází ve vzdálenosti přes 2 km, na rozcestí Václavíkova Studánka. K zatraktivnění tohoto nástupního místa přispěje komfortní řešení průjezdu obcí právě na trase železniční stanice – Václavíkova Studánka (záměr Z14). Zde je nutné odkázat na rozbor právních institutů upravujících režim průchodnosti krajiny provedený v kapitole 4.2. Průjezd přes soukromé pozemky je často komplikován vlastníky pozemků a ve výsledku tak může být pohyb lyžařů v zastavěných částech obcí znesnadněn.

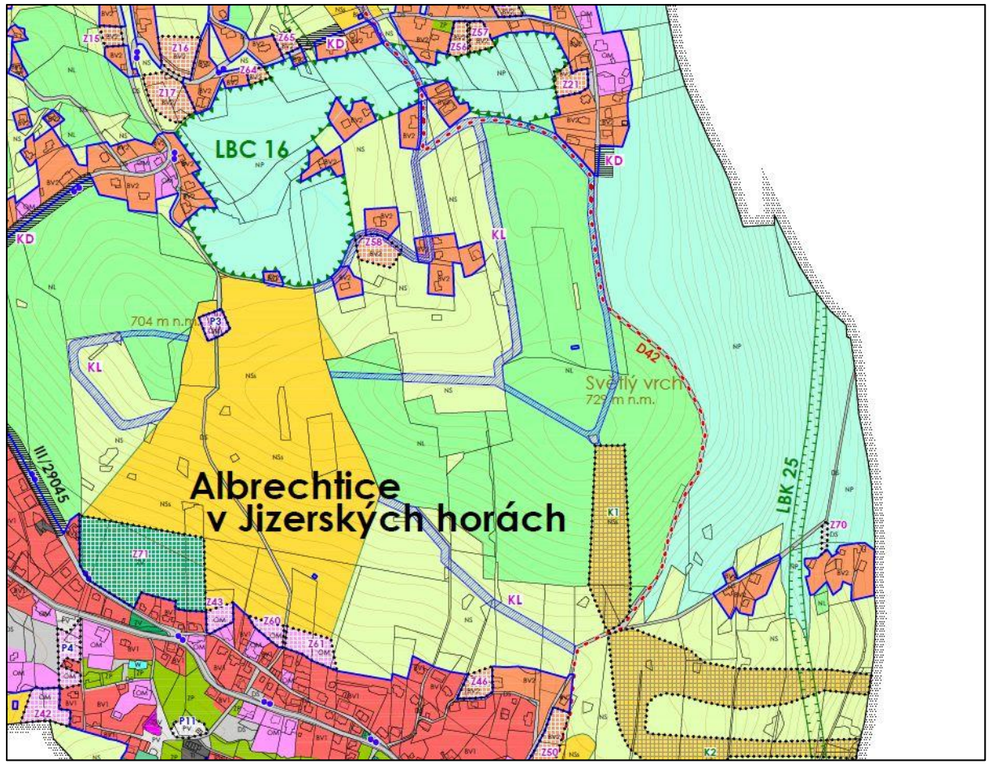
Stejně tak je vhodné řešit a v území stabilizovat napojení Václavíkovy Studánky na Kořenov – Tesařov (záměr Z9). Zde se nachází významný běžkařský areál Okolo Štěpánky. Toto nástupní místo je dostupné vedle individuální automobilové dopravy i autobusy z Prahy mířící na Harrachov, jde o pravděpodobně ojedinělou možnost, jak se dostat přímým spojem veřejné dopravy z Prahy do blízkosti magistrály (i o víkendu, Praha, černý Most – Kořenov, Příchovice cca 2hod 15 min.).

Harrachov: Železniční stanice se nachází v nadmořské výšce 740 m n. m. Trasa, která jí propojuje s lyžařským areálem Jakuszyce je upravována, je vhodné jí v území stabilizovat a zajistit pro případ problémů s vlastníky pozemků. Jednoznačně je vhodné propojení podpořit informačními a propagačními opatřeními.

7.2.2 Nástupní místa dostupná osobními automobily

Albrechtice v Jizerských horách: Momentálně je běžkařská magistrála upravována k rozcestí Mariánská hora, které se nachází v nadmořské výšce 700 m n. m. Nyní projednávaný návrh ÚP Albrechtice v Jizerských horách řeší infrastrukturu pro běžecké lyžování v té podobě, že se počítá s využitím existujících parkovacích ploch u skiareálu Špičák. Ty jsou ovšem o 100 m níže a ve vzdálenosti cca 1,5 km od rozcestí Mariánská hora, kde je nástup na běžkařskou magistrálu. V návrhu ÚP je tak řešen průjezd obcí i v návaznosti na záměry nových vleků na Světlý vrch a jejich využití i pro běžkaře (viz obr. 31, záměr Z2). Pro zajištění stabilního průjezdu lyžařů zastavěným územím obce platí to samé, co v případě Kořenova a Harrachova. Tedy je nutné dlouhodobě cesty v území stabilizovat a zajistit jejich veřejnou přístupnost. Vedení běžkařských tras přes Albrechtice v Jizerských horách je v souladu i s projektem Severní Hřebenovka – jižní větev, která právě s vedením trasy kolem Světlého vrchu počítá.

Vodní nádrž Souš: Zvýšení parkovací kapacity je možné realizovat u rozcestníku Souš – pod přehradou, přičemž by bylo třeba protáhnout úpravu tras až k tomu místu a zajistit lyžařům pohodlný průjezd. Momentálně je magistrála protahována k závoře uzavírající silnici II/290 na zimní období (záměr Z16).



Obr. 31: Výřez z návrhu ÚP Albrechtice v Jizerských horách. Koridory KL zajišťují propojení od rozcestí Albrechtice – sedlo až k nástupu na jizerskou magistrálu u Mariánské hory.

7.2.3 Rozvoj příměstského lyžování v západo-východním směru

Také v případě rozptylu běžkařů v západo-východním směru lze využít potenciálu menších příměstských běžeckých areálů, které nezasahují do centrální části Jizerských hor. V současnosti se jich na ose Liberec – Tanvald vyskytuje hned šest, které jsou již jednu či více sezón v provozu. Jak už bylo zmíněno v kapitole 7.1.3, neúčinnějším prostředkem podpory využití těchto areálů je především jejich koordinovaná propagace a zajištění spolehlivého informačního servisu o stavu tratí v těchto areálech. Na mapě běžeckého lyžování jsou areály vyznačeny pod kódy Z19 – Z24. Jako vysoce perspektivní lze hodnotit především areál na Ještědském hřbetu – Kryštofovo údolí, který je velmi dobře dostupný pro obyvatele Liberce i prostředky hromadné dopravy (obr. 32).



Plánek byl vytvořen ve spolupráci: Obec Kryštofovo Údolí, Lesy ČR a Statutární město Liberec

Obr. 32: Plánek areálu v Kryštofově údolí. Areál je dobře napojen jak na autobusové, tak železniční zastávky. (Zdroj: http://www.liberecky-kraj.cz/dr-cs/9454-bezecke-trate-v-okoli-krystofova-udoli.html)

7.3 Řešení přetížení centrálních nástupních míst – běžky

Právě u běžeckého lyžování se nejvíce projevuje nevyváženost zatížení jednotlivých nástupních míst do Jizerských hor. Atraktivita Bedřichova daná dostupností z hlavních center osídlení i hlavního silničního tahu od Prahy, vysokou nadmořskou výškou a hustou sítí běžeckých tras výrazně převyšuje všechna ostatní nástupní místa. Jediným handicapem Bedřichova se tak stává právě jeho přetíženost. Vedle opatření rozptylu úplně mimo oblast Bedřichova je tak na místě zabývat se řešením té nejnutnější koordinace pohybu turistů v této centrální nástupní oblasti. Byly vymezeny tři základní okruhy opatření, a to opatření přímo na území Bedřichova, opatření na ose Bedřichov – Josefův Důl a opatření nástupu do hor přímo od Jablonce nad Nisou a Liberce.

7.3.1 Úprava tras v Bedřichově

Novým územním plánem Bedřichov vydaným 25.10.2012 bylo řešeno zatížení centrálního parkoviště v Bedřichovu rozvojem nástupního místa na Maliníku (viz obr. 32, plocha v ÚP Z3). Plánem na vybudování vleku od parkoviště na Maliníku, který parkoviště napojí na sjezdovky na Vysokém

Hřebenu, se odlehčí centrálnímu parkovišti. Parkoviště na Maliníku, kde je i autobusová zastávka, budou moci využívat i běžkaři, jizerská magistrála je na toto místo přímo napojená.

Na obr. 33 lze vidět i záměr z ÚP Z6 – pěšinu vedoucí od sedla Maliníku na Vysoký Hřeben. Tento záměr řeší propojení pro nemotorovou dopravu na stezku po hřebenu směrem k Hašlerově chatě. Zde byl ze strany obce Bedřichov předložen záměr intenzifikace využití této oblasti právě řešením napojení na sedlo Maliníku a následně jizerskou magistrálu mimo silnici a vymezením menších okruhů pro běžecké lyžování mezi Weberovou a Hašlerovou chatou (záměr Z5).



Obr. 33: Výřez z ÚP Bedřichov. Plocha Z3 představuje parkoviště na Maliníku, z kterého se lyžaři pomocí vleku na ploše N1 budou moci dostat na sjezdovky na Vysokém Hřebenu.

Dalšími záměry na území obce Bedřichov je propojení sedla Maliníku a lyžařského stadionu pro bezmotorovou dopravu, který v rámci pořízení nového ÚP Bedřichov nebyl vyřešen zcela uspokojivě (záměr Z1). Problém opět spočívá především v zajištění cest pro nemotorovou dopravu přes soukromé pozemky.

7.3.2 Opatření k rozptylu na ose Bedřichov – Josefův Důl

Již v kapitole 2.4.2.2 řešící dopravní obslužnost centrálních nástupních míst je prověření možnosti protažení dopravních vazeb po silnici třetí třídy III/29022 od Bedřichova směrem na Hrabětice, Karlov a Josefův Důl. Jedním z opatření je protažení autobusových linek z Liberce do Bedřichova dále k Josefovu Dolu a jejich koordinace s již zavedeným skibusem, který v zimní sezóně v této centrální oblasti slouží k propojení jednotlivých sjezdařských areálů. Dále by se na této cestě měla vytipovat pro ochranu přírodu akceptovatelná nástupní místa s přiměřenými plochami pro parkování. V zimě je možné odstavovat vozidla na nezpevněných plochách, pouze na upravené sněhové pokrývce. Pro atraktivitu využívání nástupu v Josefově Dole je také důležité zavedení linek (popř. možnosti parkování) do výše položené části obce (část obce Peklo).

V Josefově Dole existují dvě základní nástupní místa, která mají určitý potenciál pro využití ze strany běžkařů: rozcestí Peklo – hájovna a rozcestí Josefův Důl – Lesní brána. Rozcestí Peklo – hájovna se nachází v nadmořské výšce 820 m n. m. a je k němu upravena trasa jizerské magistrály. Rozcestí Josefův Důl – Lesní brána se nachází v nadmořské výšce 630 m n. m. je k němu upravována trasa směrem na Mariánskohorské boudy. Obě místa jsou složitě dopravně napojitelná. Vedou k nim méně kvalitní cesty, navíc velmi ostře stoupající. Z tohoto pohledu se jeví spíše než jako vhodná nástupní místa, jako vhodná výstupní místa. Nicméně i takové využití by mohlo napomoci eliminaci zatížení hor osobními automobily a alespoň částečné rozmístění lyžařů. Rozcestí Lesní brána je vzdáleno 700 m od vlakové stanice, do blízkosti rozcestí Peklo je reálné protáhnout linku autobusu od Bedřichova.

Mnohem větší potenciál než místa v Josefově Dole mají osady Hrabětice a Karlov nalézající se na silnici III/29022. Z rozcestí Hrabětice – kaplička vede i upravovaná trasa jizerské magistrály. V oblasti mezi Hraběticemi a Karlovem je představitelné intenzivnější využití území pro lyžování, z toho důvodu se navrhuje k prověření možnost zahuštění běžeckých tras v oblasti (záměr Z11). Odpovědně by se musely vytipovat navazující plochy pro parkování (na zpevněných či nezpevněných lochách).

V centrální nástupní oblasti okolo Bedřichova je vhodné na koordinaci pohybu návštěvníků využívat moderní informační zařízení. Takové zařízení by řidiče už od Rudolfova ze strany jedné a Janova nad Nisou ze strany druhé přehledně navádělo na volné parkovací plochy. Tím eliminuje jejich popojíždění v obci, nevhodné parkování a dopravní potíže s tím související.

7.3.3 Nástup do hor přímo od Jablonce nad Nisou a Liberce

Studie vymezuje ještě dva záměry, které mohou mírně přispět ke snížení zatížení hor osobní automobilovou dopravou. Jsou jimi tři koridory, které napojují jizerskou magistrálu přímo s územím města Jablonec nad Nisou. První dva koridory napojují Vysoký Hřeben, jeden od Starého Harcova, druhý od Lukášova. Třetí koridor je již nyní upravován a vede od sportovního areálu Břízky v Jablonci nad Nisou (záměry Z6, Z12 a Z13).

Všechny tři trasy jsou samozřejmě velmi náročné a budou využívány spíše okrajově. Řešení nástupu do Jizerských hor přímo z hlavních center osídlení lze nicméně považovat za smysluplné. Už v kapitole 4.3.3 v případě pěší turistiky a kapitolách 5.2.3 a 5.3 v případě cyklistiky byl vyhodnocen dosud nevyužitý turistický potenciál oblasti Harcovského lesa. Řešení sítě pěších a cyklistických tras v této oblasti je vhodné provádět i s vědomím možnosti využití tras pro běžecké lyžování, a to v návaznosti na záměr vymezení nových okruhů na Vysokém Hřebeni (záměr Z5, kap. 7.3.1).

Nástupní trasa od Břízek je již nyní upravována a využívána. Zásadním tématem k řešení jsou v jejím případě problémy s jejím vedením přes soukromé pozemky, kdy je pohyb běžkařů předmětem konfliktů. V dlouhodobém horizontu je třeba uvedené problémy řešit stabilizací trasy v územně plánovací dokumentaci. Podrobně se problémem volného pohybu v krajině zabýváme v kap. 4.2.

SEZNAM OPATŘENÍ 7

- Prověřit umístění lanovky na Smrk, která zatraktivní nástup do Jizerských ze severu. V návaznosti na lanovku řešit zahuštění sítě tras v blízkosti Smrku a Stógu Izerského i s využitím vazeb na již vybudovanou polskou lanovku. Řešit propojení české a polské sítě běžkařských tras. Informační a marketingovou kampaní podpořit takto vzniklý nový běžkařský areál v okolí Smrku. Na uvedeném projektu úzce spolupracovat s polskou stranou. (Záměry Z7 a Z10.)
- Dopravní obslužnost Smědavy řešit, tak jak je vymezeno v kap. 2.4.1.3.
- Rozptyl návštěvníků přijíždějících od Prahy směrem na východ zajistit informačním zařízením na rychlostní silnici, jak je detailně popsáno v kap. 2.4.2.4.
- Prověřit možnosti zatraktivnění nástupních míst s vazbou na železniční stanice Kořenov a Harrachov. Zajistit komfortní průjezd běžkařů od železničních stanic územím obcí až k trasám jizerské magistrály. (Záměry Z9, Z14 a Z15.)
- Prověřit možnosti zatraktivnění nástupních míst v Albrechticích v Jizerských horách a v Desné u vodní nádrže Souš. Řešit zvýšení kapacity pro parkování vozidel a komfortní průjezd běžkařů od parkovišť územím obcí až k trasám jizerské magistrály. (Záměry Z16 a Z2.)
- Rozptyl běžkařů na východ podpořit informačními a propagačními opatřeními.
- Řešit zkvalitnění a zahuštění sítě tras v přímo v obci Bedřichov, doplnění sítě o okruhy na Vysokém Hřebeni, propojení sedla Maliníku a lyžařského stadionu. (Záměry Z1 a Z5.)
- Zkvalitnit dopravní obslužnost a s ohledem na ochranu přírodních hodnot prověřit zvýšení parkovací kapacity na ose Bedřichov – Josefův Důl (silnice III/29022). Pohyb motoristů koordinovat integrovanými informačními zařízeními, které budou řidiče navádět na volné parkovací plochy.
- V návaznosti na zastávky autobusu a parkovací plochy zahustit síť běžkařských tras v okolí Hrabětic a Karlova. (Záměr Z17.)
- Prověřit možnosti nástupu do hor přímo od Liberce a Jablonce nad Nisou. Stabilizovat trasy vedoucí přes zastavěné území po pozemcích soukromých majitelů. (Záměry Z6, Z12 a Z13.)
- Podpořit rozvoj příměstských běžeckých areálů především jejich koordinovanou propagací a zajištěním spolehlivého informačního servisu o stavu tratí v těchto areálech.

Tab. 13: Běžecké lyžování - seznam záměrů

Lokalita	Název	Zdroj	Číslo	Popis
Bedřichov	Propojení Maliník - lyžařský stadion	Podnět obce, 2012	**Z1**	Zajištění průjezdnosti obcí mimo silnici, propojení Maliník - Stadion.
Albrechtice v JH	Napojení na magistrálu	Společnost pro Jizerské hory o.p.s.: Ekologicky šetrný přeshraniční rozvoj cestovního ruchu, OÚP	**Z2**	Dobudování bežeckých tratí v Albrechticích v JH, v prostoru areálu Světlý vrch. Řešení napojení areálu na Jizerskou magistrálu. Řešení napojení parkovacích ploch na magistrálu.
Josefův Důl	Dobudování běžeckého areálu	Společnost pro Jizerské hory o.p.s.: Ekologicky šetrný přeshraniční rozvoj cestovního ruchu	**Z3**	Dobudování běžeckého areálu Lesana.
Bedřichov, Liberec	Nové běžecké trasy	Podnět obce, 2012	**Z5**	Nové běžecké trasy za Vysokým hřebenem a jejich napojení na magistrálu přes sedlo Maliníku. Mezi Weberovou a Hašlerovou chatou, dva okruhy po existujících cestách. Zapojení těchto okruhů do systému jizerské magistrály přes Maliník.
Bedřichov, Janov nad Nisou	Napojení na Jablonec	Podnět obce, 2012	**Z6**	Napojení okruhů pod zn. Z5 na Jabloec nad Nisou po značených turistických cestách (modrá od Vyšehradu, červená z Lukášova, zelená od Harcovského kostela). Cesty od Jablonce nejsou natolik profilově náročné.
Nové Město pod Smrkem	Lanovka na Smrk	Podnět obce, 2012	**Z7**	Prověření možnosti citlivého umístění (kabinové) lanovky překonávající prudké severní svahy Jizerských hor, která by pro běžkaře zatraktivnila využití sídel ve Frýdlantském výběžku jako nástupního místa a odlehčila tak zatížení nástupních míst na jižních svazích JH.
Kořenov	Napojení z Tesařova	OÚP	**Z9**	Propojení Jizerské magistrály s areálem Okolo Štěpánky.
Česko - Polsko	Přeshraniční propojení	OÚP	**Z10**	Propojení Smrk – Stóg Izerski, propojení z Polska na Tišinu a Předěl. Vytvoření menších běžeckých okruhů navázaných na rozvoj běžeckého lyžování v okolí Smrku.
Hrabětice, Karlov	Zahuštění tras	OÚP	**Z11**	Zahuštění sítě běžkařských tras v okolí Hrabětic a Karlova v návaznosti na prodlouženou autobusovou linku, případně citlivé navýšení parkovací kapacity.
Liberec, Bedřichov	Napojení na Liberec	OÚP	**Z12**	Vyhledání vhodné trasy pro vystoupání na Vysoký Hřeben od Starého Harcova
Jablonec n. N., Janov n. N., Lučany n. N.	Napojení na Jablonec - Břízky	OÚP	**Z13**	Stabilizace trasy a řešení problémů jejího vedení přes soukromé pozemky.
Kořenov	Propojení nádraží-Václavíkova studánka	OÚP	**Z14**	Řešení průjezdu obcí na lyžích na trase železniční stanice – Václavíkova Studánka, kde je nástup na jizerskou magistrálu.
Harrachov	Propojení do Polska	OÚP	**Z15**	Řešení propojení od nádraží Harrachov do běžeckého areálu Jakuzsyce.
Desná	Nástup od Souše	OÚP	**Z16**	Zvýšení parkovací kapacity u rozcestníku Souš – pod přehradou a řešení napojení rozcestníku na začátek jizerské magistrály u v. d. Souš.
Nové Město pod Smrkem	Areál Nové Město p. S.	OÚP	**Z17**	Příměstský okruh pro běžecké lyžování, již v provozu.
Oldřichov v Hájích	Areál Oldřichov v H.	OÚP	**Z18**	Příměstský okruh pro běžecké lyžování, již v provozu.
Liberec, Dlouhý Most	Areál Vesec	Koncept ÚP Liberec, 2011	**Z19**	Rozšíření multifunkčního rekreačně sportovního areálu Vesec
Kryštofovo Údolí	Areál Kryštofovo Údolí	OÚP	**Z20**	Příměstský okruh pro běžecké lyžování, již v provozu.
Jablonec n N. – Tanvald	Trasa Černá Studnice	OÚP	**Z21**	Trasa pro příměstské lyžování, prozatím prošlapávána samotnými lyžaři.
Smržovka	Areál Smržovka	OÚP	**Z22**	Příměstský okruh pro běžecké lyžování, již v provozu.
Jablonec n. N.	Areál Břízky	OÚP	**Z23**	Příměstský okruh pro běžecké lyžování, již v provozu.
Kořenov	Areál Okolo Štěpánky	OÚP	**Z24**	Příměstský okruh pro běžecké lyžování, již v provozu.

8 Hipoturistika

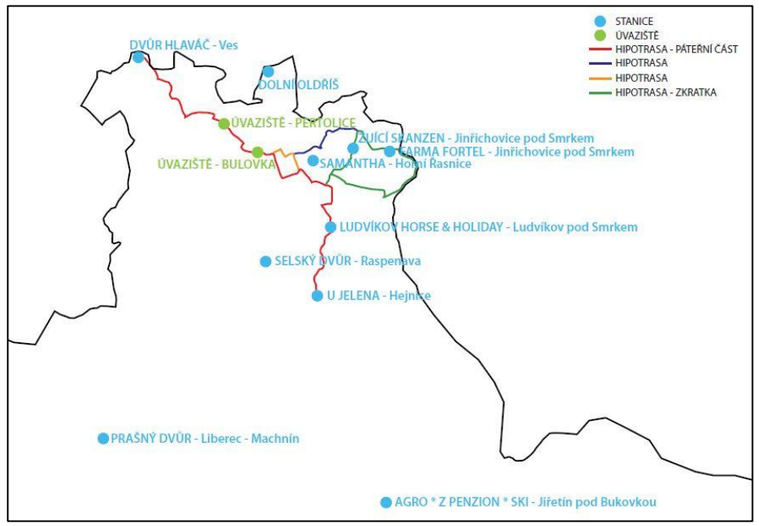
Hipoturistika je aktivita, které je v poslední době věnována stále vetší pozornost a pomalu se uplatňuje jako zajímavá doplňková služba ve venkovském cestovním ruchu. Rovněž v Libereckém kraji je postupně budována základní infrastruktura pro tento druh turistiky. Lze však konstatovat, že hipoturistika v Libereckém kraji je zcela na začátku. Tato oblast turistiky je prozatím silně individuální záležitostí malé skupiny fanoušků. Hipoturistika není doposud nijak výrazně organizovaná a koordinovaná. V Libereckém kraji oficiálně neexistuje žádná hipostezka.[51]

Subjektem, který se nejvýrazněji snaží aktivity související s hipoturistikou v kraji koordinovat, je občanské sdružení Jezdecké stezky Libereckého kraje. Tato organizace sdružuje jednotlivé jezdecké stanice, pořádá různé akce, snaží se o určitou metodickou činnost. V současné době eviduje v Libereckém kraji celkem 22 jezdeckých stanic. V turistickém regionu Jizerské hory se jedná o následující stanice:[52]

Název stanice	Adresa	Web
agro * Z pension * ski	Jiřetín pod Bukovou, Jiřetínská 256	http://www.z-pension.cz/
Dobrá Voda	Jablonec nad Nisou, Dobrá Voda	http://www.vitov.estranky.cz/
Prašný Dvůr	Heřmánková 13, Liberec – Machnín	http://prasnydvur.blog.cz/
Jezdecká stanice U Jelena	Hejnice	http://www.jsujelena.wbs.cz/
Dvůr Hlaváč	Černousy-Ves 8, 463 73	http://www.frydlantsko.com/dvur%20hlavac/index.htm
Dolní Oldříš	Dolní Oldříš, č.p. 23, Bulovka	
Farma Fortel	Jindřichovice pod Smrkem, č.p. 299	http://www.farmafortel.wz.cz/
Selský dvůr	Jabloňová 687, 463 61 Raspenava	http://selskydvur.onas.cz/cs/
Žijící skanzen	Jindřichovice pod Smrkem, č.p. 12	www.lunaria-jindrichovice.cz
Ludvíkov Horse & Holiday	Ludvikov 9, 463 65 Nové Město pod Smrkem	http://www.ludvikovcz.com/
Ranč Zátoka	Dolní Řasnice 258	http://www.ranc-zatoka.estranky.cz/
Jezdecká stanice Podhora	Horní Pertoltice 97	http://www.podhora.wbs.cz/

Hipoturistika představuje určitý doplňkový segment aktivit cestovního ruchu, který se ovšem k méně hospodářsky rozvinuté oblasti Frýdlantského výběžku dobře hodí a lze v něm pro tuto oblast hledat rozvojové možnosti. Tento druh turismu patří jednoznačně mezi měkké aktivity minimálně narušující životní prostředí. Nevyžaduje příliš rozvinutou a nákladnou infrastrukturu a představuje tak možnost k rozvoji podnikání pro menší a decentralizované subjekty. Aktivity směřující k rozvoji tohoto odvětví je tudíž vhodné v regionu podporovat. V souladu se zaměřením této studie budou navržená opatření opět spočívat v přípravě území na rozvoj infrastruktury (v tomto případě sítě hipostezek) a na to navazující informační a propagační opatření.

Na základě dat dodaných zástupkyní sdružení Jezdecké stanice Libereckého kraje byla v regionu vymezena páteřní hipotrasa propojující stanice ve Frýdlantském výběžku a překonávající Jizerské hory směrem k Jablonci nad Jizerou. Tam by se tato páteřní trasa napojovala na další síť stanic v Podkrkonoší (mapa č. 7 v příloze). Trasa vychází ze základní sítě jezdeckých stanic a úvazišť zveřejněných na webu sdružení (obr. 34). Je třeba podrobně vyhledat páteřní trasy v území, tyto trasy stabilizovat a zajistit možnost jejich veřejného užívání. V rámci dané aktivity není třeba cesty zpevňovat ani nijak speciálně upravovat, především bude nutné vést je dostatečně atraktivní krajinou a vyhnout se kolizím s ostatními druhy dopravy. V návaznosti na stabilizované páteřní trasy se bude moci organicky rozvíjet navazující síť tras. Vyhledání a zajištění tras v území je třeba doplnit dostatečným značením, výrobou map a propagačních materiálů.



Obr. 34: Plánek jezdeckých stanic, úvazišť a tras zpracovaná občanským sdružením Jezdecké stanice Libereckého kraje (zdroj: http://www.jslk.wbs.cz/Jezdecke-stanice-.html).

SEZNAM OPATŘENÍ 8

- V území dle mapy č. 7 upřesnit vedení páteřní sítě hipotras, tyto trasy stabilizovat a zajistit možnost jejich veřejného užívání. Vznikající síť tras podpořit dostatečným značením, výrobou map a distribucí propagačních materiálů.

[51] e-Rozvoj.cz, s.r.o. 2011. Rozvoj venkovské turistiky se specifickým zaměřením na turistický region Jizerské hory.
[52] http://www.jslk.wbs.cz/Jezdecke-stanice-.html

Seznam příloh

I. Mapa č. 1: Zóny rekreačního využívání CHKO Jizerské hory (aktualizace 08/2011)
II. Mapa č. 2: Pěší turistika
III. Mapa č. 3: Střety pěších a cyklistických tras
IV. Mapa č. 4: Cyklistika
V. Mapa č. 5: Sjezdové lyžování
VI. Mapa č. 6: Běžecké lyžování
VII. Mapa č. 7: Hipoturistika