



JILEMNICE UDRŽITELNÁ CELKOVÁ URBANISTICKÁ VIZE

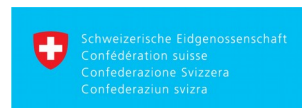


ATELIER \L

Projekt „Jilemnice – udržitelná“ je podpořen z Programu švýcarsko-české spolupráce.
Project “Jilemnice – sustainable” is supported by a grant
from Switzerland through the Swiss Contribution to the enlarged European Union.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Údaje o zpracovateli

Dodavatel studie:

ATELIER

Vypracovali

Ing. arch. Jana Langerová

Ing. arch. Petr Klápště

Ing. arch. Markéta Hugová

Ing. Daniel Franke

Manažer projektu:

Ing. Martin Šnorbert

Externí koordinace, osvětová kampaň:

Ing. Petr Pavelčík

Partneři projektu a odborná spolupráce:

Centrum kvality bydlení a CI2, o.p.s.

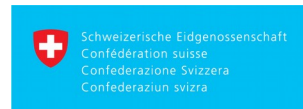


OBSAH

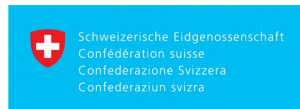
1.A. ANALYTICKÁ ČÁST.....	5
ÚVOD.....	5
ŠIRŠÍ VZTAHY, CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ.....	5
STRUČNÝ URBANISTICKÝ VÝVOJ.....	5
1.A.1. URBANISTICKÁ ANALÝZA MĚSTA JILEMNICE.....	6
OBLAST A – SEVERNÍ ČÁST HRABAČOVA.....	8
1 Stručný urbanistický vývoj.....	8
2 ÚP.....	9
3 Současný stav.....	10
4 Vyhodnocení průzkumů.....	12
5 Podněty, možnosti, náměty k řešení.....	13
OBLAST B – JIŽNÍ ČÁST HRABAČOVA.....	14
1 Stručný urbanistický vývoj.....	14
2 ÚP.....	15
3 Současný stav.....	15
4 Vyhodnocení průzkumů.....	18
5 Podněty, možnosti, náměty.....	19
OBLAST C – KOZINEC/DRAHA.....	20
1 Stručný urbanistický vývoj.....	20
2 ÚP.....	21
3 Současný stav.....	21
4 Vyhodnocení průzkumů.....	23
5 Podněty, možnosti, náměty k řešení.....	24
OBLAST D – ZÁPADNÍ ČÁST JILEMNICE.....	26
1 Stručný urbanistický vývoj.....	26
2 ÚP.....	27
3 Současný stav.....	27
4 Vyhodnocení průzkumů.....	29
5 Podněty, možnosti, náměty.....	30
OBLAST E – CENTRUM JILEMNICE.....	31
1 Stručný urbanistický vývoj.....	31
2 ÚP.....	32
3 Současný stav.....	33
4 Vyhodnocení průzkumů.....	34
5 Podněty, možnosti, náměty.....	35
OBLAST F – VÝCHODNÍ ČÁST STŘEDU JILEMNICE.....	37
1 Stručný urbanistický vývoj.....	37



2 ÚP.....	38
3 Současný stav.....	38
4 Vyhodnocení průzkumů.....	40
5 Podněty, možnosti, náměty.....	43
OBLAST G – JIŽNÍ ČÁST JILEMNICE.....	44
1 Stručný urbanistický vývoj.....	44
2 ÚP.....	45
3 Současný stav.....	46
4 Vyhodnocení průzkumů.....	47
5 Podněty, možnosti, náměty.....	49
OBLAST H - PRŮTAH SILNICE II/286 V ÚSEKU MEZI OKRUŽNÍMI KŘÍŽOVATKAMI.....	50
1 Struktura osídlení a stručný historický vývoj.....	50
2 ÚP.....	50
3 Současný stav.....	50
4 Vyhodnocení průzkumů.....	52
5 Podněty, možnosti, náměty k řešení.....	53
1.A.2. DEMOGRAFIE.....	54
ÚVOD – SOUVISLOSTI.....	54
VÝVOJ MĚSTA A REGIONU.....	54
VĚKOVÁ STRUKTURA MĚSTA.....	58
ROLE MĚSTA V REGIONU.....	59
PROSTOROVÉ ROZMÍSTĚNÍ OBYVATEL V JILEMNICI.....	60
1.A.3. SBĚR PODNĚTŮ NA PATICIPATIVNÍM VEŘEJNÉM WORKSHOPU DNE 22.9.2015.....	62
1.B. NÁVRHOVÁ ČÁST.....	63
1.B.1. FORMULOVÁNÍ ZÁKLADNÍ PROSTOROVÉ VIZE MĚSTA A JEHO SMĚŘOVÁNÍ S OHLEDEM NA BUDOUCÍ DEMOGRAFICKÝ A EKONOMICKÝ VÝVOJ.....	63
POSTUPNĚ ROSTOUCÍ VIZE.....	63
1.B.2. POTENCIÁL PRO NOVOU OBYTNOU ZÁSTAVBU: MULTIKRITERIÁLNÍ POSOUZENÍ.....	64
VÝCHODISKA HODNOCENÍ.....	64
ČLENĚNÍ A APLIKACE KRITÉRIÍ HODNOCENÍ.....	64
MĚKKÁ KRITÉRIA.....	65
1 Urbanistická koncepce - vliv nové výstavby na strukturu města.....	65
2 Možnosti realizace energeticky úsporné zástavby.....	67
3 Pěší dostupnost center polycentrického systému.....	69
4 Vliv na ekologickou stabilitu přírodní hodnoty.....	71
5 Vliv na vodní režim, erozi a povodně.....	73
TVRDÁ KRITÉRIA.....	75



1 Dostupnost rekreace.....	75
2 Dostupnost veřejné dopravy.....	79
3 Dostupnost školských zařízení.....	83
SOUHRNNÁ HODNOCENÍ = POTENCIÁL PRO OBYTNOU FUNKCI.....	87
1 Měkká kritéria.....	87
2 Tvrdá (exaktní) kritéria.....	89
1.B.2. KONCEPCE ROZVOJE MĚSTA VE VZTAHU K OKOLNÍ KRAJINĚ.....	91
MOŽNOSTI INTENZIFIKACE ZÁSTAVBY V INTRAVILÁNU.....	91
Oblast A.....	91
Oblast B.....	92
Oblast C.....	93
Oblast D.....	93
Oblast E.....	96
Oblast F.....	97
Oblast G.....	98
POSOUZENÍ KVALITY ROZVOJOVÝCH PLOCH.....	99
Oblast A.....	99
Oblast B.....	100
Oblast C.....	101
Oblast D.....	102
Oblast E.....	104
Oblast F.....	104
Oblast G.....	104
1.B.3. ZÁKLADNÍ KONCEPCE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ A JEJICH CHARAKTERU S OHLEDEM NA PROSTOROVÉ A SPOLEČENSKÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA.....	106
Oblast A.....	106
Oblast B.....	107
Oblast C.....	107
Oblast D.....	107
Oblast E.....	108
Oblast F.....	108
Oblast G.....	108
Oblast H (silniční průtah).....	109
1.B.4. SBĚR DOPLŇUJÍCÍCH PODNĚTŮ A ZPĚTNÉ VAZBY NA PATICIPATIVNÍM VEŘEJNÉM WORKSHOPU DNE 3.12.2015.....	113
PŘÍLOHA Č.1.....	114
HODNOTY A POZITIVA.....	114
PROBLÉMY A NEGATIVA.....	118



DOPRAVA.....	122
KRAJINA.....	125
PŘÍLOHA Č.2.....	127
VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ.....	127
PLOCHA MEZI ULICEMI ŽIŽKOVA, VE VRBIČKÁCH, METYŠOVA, KOMENSKÉHO, K BŘÍZKÁM.....	131
VODA A RETENCE.....	132

1. CELKOVÁ URBANISTICKÁ VIZE MĚSTA JILEMNICE

1.a. ANALYTICKÁ ČÁST

Úvod

Cílem práce je vytvoření koncepčního podkladu pro dlouhodobou strategii rozvoje území v souladu s principy udržitelného rozvoje.

Účelem průzkumů a rozborů je zjistit a vyhodnotit současný stav území. Získané aktuální údaje a komplexní podklady budou výchozím podkladem pro zpracování odborné studie Celkové urbanistické vize města Jilemnice.

Širší vztahy, charakteristika území

Město Jilemnice, jehož nedílnou součástí jsou kdysi samostatné vesnice Jilem a Hrabačov, leží na úpatí západních Krkonoš ve zvlněné krajině jižně pod nejzazšími výběžky krkonošského předhůří, v široce rozevřeném a poměrně mělkém údolí Jilemky, která přitéká od jihu z nevýrazného rozvodí Jizery a horního Labe.

Západní stranu údolí tvoří vyvýšené polohy Kozince a Hrubého kopce. Charakter Jilemky se odráží i v německé verzi místního jména Starkenbach "silný potok" a připomíná jeho dříve výrazné rozvodňování. Potok je poměrně krátký, vzniká však z celé řady zdrojnic, odvodňující území. V Hrabačově se vlévá do říčky Jizerky, přitékající od severu. Severozápadně od Hrabačova se Jizerka vlévá do Jizery.

Stručný urbanistický vývoj

V průsečíku středověkých místních obchodních cest bylo v chráněné poloze založeno město Jilemnice. Z půdorysu města a údolní sídelní struktury vyplývá, že celé údolí charakterizovala od středověku jednotná parcelační osnova lánové plužiny, jejíž osu tvořila Jilemka a údolní cesta.

Město bylo zřejmě dodatečně přičleněno na mírně svažité ploše navazující po západní straně na údolní cestu, přičemž na volbu této konkrétní podoby měl pravděpodobně vliv drobný potok, přitékající od západu a tvořící pak přirozené vymezení jižního okraje městečka. Půdorysná kompozice městečka byla podmíněna existujícím členěním plužiny. Obě hlavní ulice, mezi nimiž bylo vytyčeno čtvercové náměstí, jsou rovnoběžné se směrem parcelace celého údolí.

Založené město bylo poměrně malé, omezené na náměstí, dvojici paralelních ulic a úsek staré údolní cesty, která byla vyčleněna z dosavadní vsi.

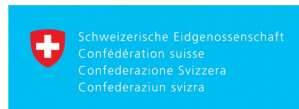
V polovině 14. století měla Jilemnice pouhých 65 sousedů.

Ve druhé polovině 17. století městečko zaznamenalo stavební rozvoj, v první polovině 18. století již mělo dvojnásobný počet domů a do poloviny 19. století se rozrostlo opět na dvojnásobek.

Po obou stranách údolní cesty se vyvíjela téměř souvislá zástavba od Jilmu k Hrabačovu.

ODBORNÉ STUDIE K UDRŽITELNÉMU ROZVOJI MĚSTA JILEMNICE

1. CELKOVÁ URBANISTICKÁ VIZE MĚSTA



Růst města pokračoval po polovině 19. století, vývoj byl ovlivněn rozvojem průmyslu a dopravních návazností (nové silnice, železnice). K formování nové urbanistické kvality však došlo až kolem přelomu 19. a 20. století, kdy střed města doplnilo několik novostaveb, které sem vnesly téměř velkoměstské měřítko. Od konce 19. století a především ve 20. a 30. letech 20. století se město začalo rozšiřovat.

Nespornou a významnou výhodou Jilemnice je fakt, že se na tomto území (na rozdíl od některých jiných částí Krkonoš) po druhé světové válce nevyměnilo obyvatelstvo a tradiční vazby původních obyvatel k jejich místu pro život tak zůstaly celistvé. Přetrvaly tak důležité klíčové faktory a podmínky pro vznik, rozvoj a obnovu kulturních i jiných tradic, občanská vzájemnost, historické kořeny a vztahy.

Značný růst Jilemnice zaznamenala i ve 2. polovině 20. století. Pro zaměstnance zdejších průmyslových závodů vyrostlo po roce 1960 panelové sídliště a rozvinula se i výstavba rodinných domů.

1.a.1. URBANISTICKÁ ANALÝZA MĚSTA JILEMNICE

Území bylo podrobně prozkoumáno z hlediska topografie, charakteru zástavby, využití území, vlastnických vztahů, dopravy a místních komunikací, charakteru a kvality zeleně, veřejných prostor, demografie, demografické prognózy, územně plánovacích podkladů a rozvojových předpokladů a možností.

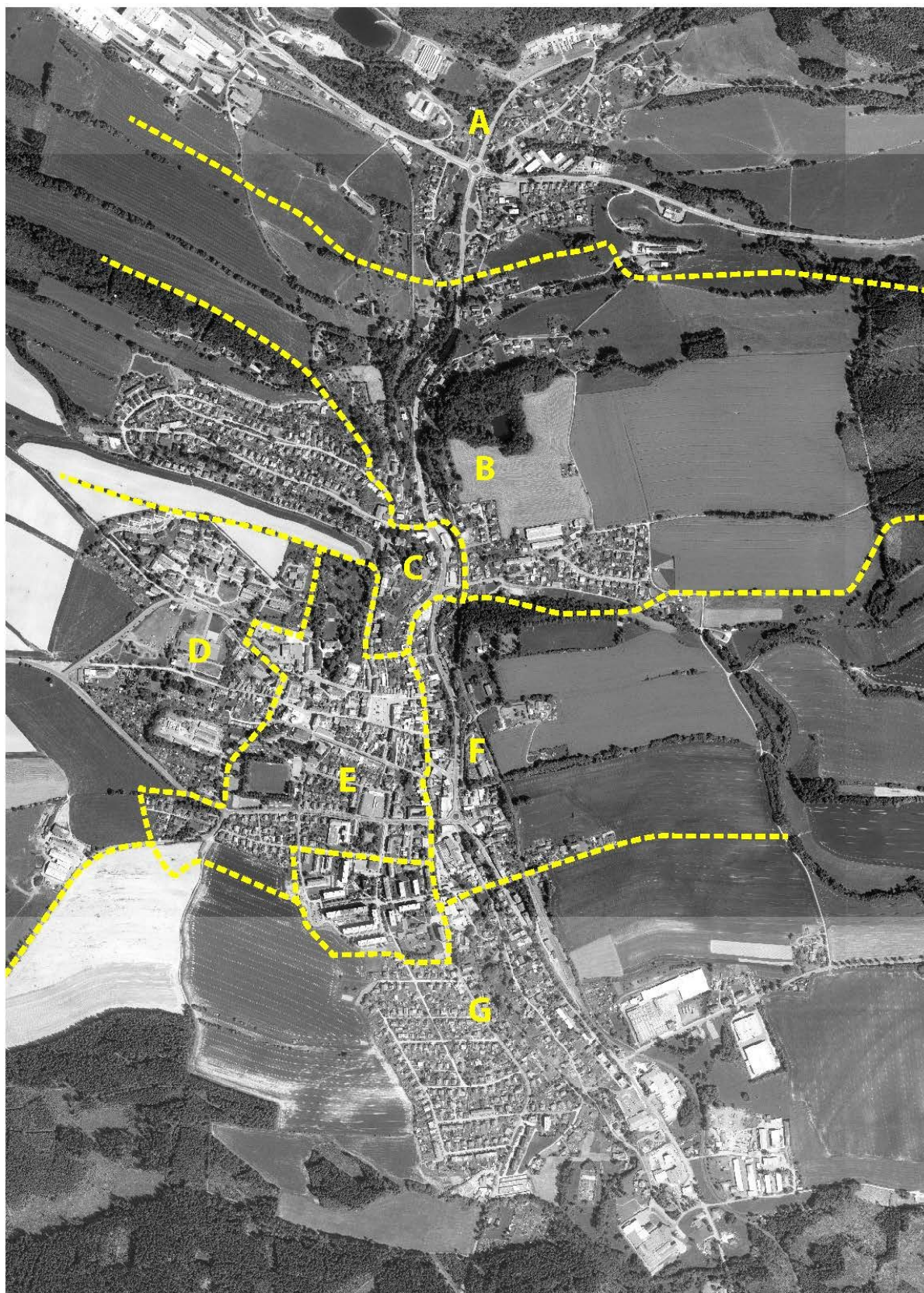
Vývoj jednotlivých částí města probíhal s ohledem na rozdílné podmínky oblastí odlišně. Vznikly rozmanité a mnohotvárné struktury a charakter zástavby, členící území na sedm dílčích různorodých částí, popsanych v samostatných kapitolách.

Rozdělení území

katastrální území		část
A	Hrabačov	severní část Hrabačova
B	Hrabačov	jižní část Hrabačova
C	Jilemnice	severní část Jilemnice
D	Jilemnice	západní část Jilemnice
E	Jilemnice	střední část centra Jilemnice
F	Jilemnice	východní část Jilemnice
G	Jilemnice	jižní část (Jilem)
Samostatná kapitola je věnována silničnímu průtahu silnice II/286 mezi okružními křižovatkami:		
	katastrální území	část
H	Hrabačov, Jilemnice	osa sever - jih



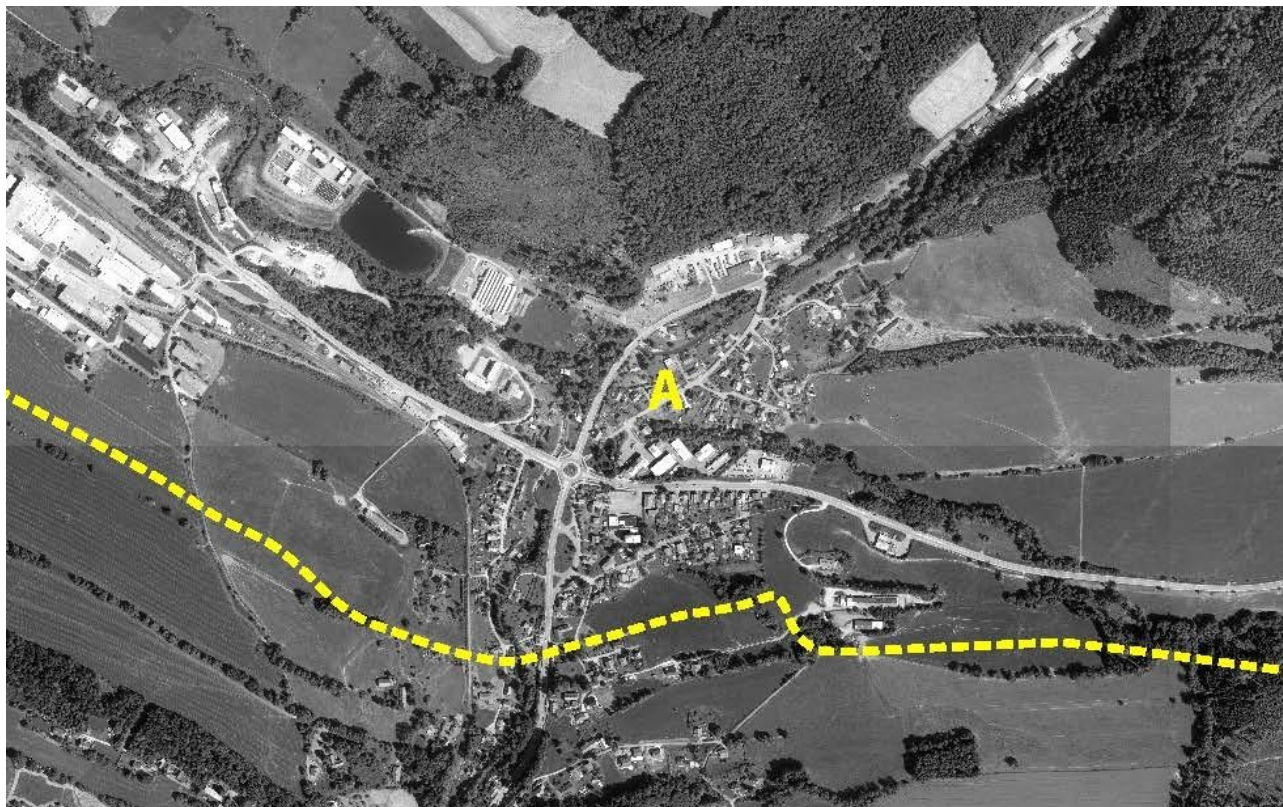
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra





OBLAST A – SEVERNÍ ČÁST HRABAČOVA

k.ú. Hrabačov (severní část území)



1 Stručný urbanistický vývoj

Původní ves Hrabačov tvořila kdysi mezičlánek mezi Jilemníci a štěpanickým hradem. Osídlení bylo úzce spjato s údolím Jizerky a jejími přítoky (Jilemka, Hatina, severněji nad Hrabačovem Cedron).

Zástavba severní části původní vsi se rozprostírala u křižovatky a podél tří starých cest (z jihu od Jilemnice, ze severu od Štěpanic, ze západu od Víchové)

Roku 1851 byl Hrabačov napojen na důležitou krkonošskou silnici z Liberce, vedenou jižně od původní trasy na Víchovou. Později navázala východním směrem silnice na Vrchlabí. V roce 1899 byla dokončena železniční trať s nádražím v severozápadní části obce. V období mezi válkami byla vystavěna Masarykova horská silnice z Hrabačova do Štěpanic a dále do horské oblasti Krkonoš.

Dopravní cesty zůstaly v těchto trasách do druhé poloviny 20. století.

Výhodná poloha, dopravní spojení a dostatek vodních zdrojů umožnily v severní části Hrabačova významný rozvoj průmyslu (bělidlo, pila, mlýn, elektrárna, vápenka). Bělidlo v Hrabačově, nejstarší textilní „závod“ v oblasti, patřilo k nejlepším v celých Čechách.

Za druhé světové války protínala hrabačovskou křižovatku státní hranice.

Koncem minulého století byly v důsledku výrazného navýšení frekvence dopravy provedeno několik zásadních zásahů do struktury místní a především průjezdné dopravy.

Nová trasa průtahu silnice II/286 směrem na sever zklidnila severovýchodní obytnou část Hrabačova.



Velkorysá okružní křižovatka rozrušila strukturu střední části obce.

2 ÚP

2.1 plochy v zastavěném území

- V západní a severní části oblasti převažují výrobní a živnostenské plochy, technická infrastruktura.
- Ve střední části u křižovatky převažují obytná území (Z28, Z29, Z30, Z31).

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
Z28	obytné území venkovského charakteru	severní část Hanče a Vrbaty, za tratí	
Z29	obytné území venkovského charakteru	severní část Valteřická	
Z30	smíšené městské území		
Z31	obytné území venkovského charakteru	severovýchodní část Hrabačova	
Z32	výrobní plochy	bývalé staveništní zařízení (Krkonoská)	
Z33	výrobní plochy	Devro	
Z34	sport, oddech	lyžařský vlek na Kozinec	
Z35	živnostenská plocha	východně od Devro s.r.o.	
Z37	výrobní plochy	u Jizerky	
Z38	sport, oddech	sportoviště u Jizerky	
Z39	živnostenská plocha	severně od Vrchlabské	
Z49	zemědělský výrobní areál	jižně od čerpací stanice	
Z51	silniční doprava	čerpací stanice	
Z55	obytné území venkovského charakteru	V Lipkách	
R38P	živnostenská plocha	jižně od Jizerské	

2.2 plochy přestavby

- R38P živnostenská plocha s využitím podmínečných činností (nevyužitý průmyslový areál)

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
R38P	živnostenská plocha	jižně od Jizerské	

2.3 rozvojové plochy

- V severozápadní části (R20, R38, R46) – výrobní, živnostenské a technické infrastruktury logicky navazují na charakter navazujících ploch a zástavby.
- R33 – v textu ÚP technická infrastruktura (nevhodné využití) - možná jen písarská chyba graficky rekreace sport (doporučeno)
- Obytné rozvojové plochy (R32, R34 a R35) minimálního rozsahu uzavírají současnou zástavbu venkovského charakteru.
- Rozvojové plochy u pumpy (R22 – živnostenská plocha) a R21 – turistický ruch, rekreace

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
R20	výrobní plocha	jižně od trati vedle Devro s.r.o.	



ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
R21	turistický ruch, rekreace	Vrchlabská u čerpací stanice	
R22	živnostenská plocha	Vrchlabská u čerpací stanice	
R32	obytné území venkovského charakteru	Dřevařská	
R33	plocha technické infrastruktury doporučena změna textu ÚP (možná je tam překlep – grafika odpovídá turistickému ruchu, rekreaci) veřejná plocha (zeleň, rekreace, případně i bydlení)	u Jizerky	prověřit vhodnější využití cenná plocha v příjemném prostředí část vm
R32	obytné území venkovského charakteru	Dřevařská	
R34	obytné území venkovského charakteru	U Potoka	
R35	obytné území venkovského charakteru	Valteřická, Na Stráni (severní část)	
R38	živnostenská plocha	v oblouku za tratí (jižně od nádraží)	
R45	obytné území venkovského charakteru	Na Jarmarou	

3 Současný stav

3.1 struktura a charakter

- Severozápadní část území má (i v minulosti měla) převážně průmyslový charakter. Dosud zůstala zachována cenná technická památka – Vejnarova elektrárna (od roku 1913 zásobovala elektřinou celé město Jilemnice)
- V severovýchodní části nad silnicí I/14 zůstala dochována cennější část původní zástavby, zahuštění zástavby v 2. polovině 20. století prostředí neublížilo (ulice U Potoka). V části území (U Jizerky, Nad Jarmarou) zůstala zachována struktura původní zástavby, zůstal i venkovský charakter, několik původních staveb a příjemná klidná atmosféra.
- Převedení silnice II/286 směrem na sever do nové trasy mezi Jizerkou a průmyslovými areály odvedlo veškerou průjezdnou dopravu z obytného území severovýchodní části obce. Změnou dopravního řešení severní části Hrabačova se kdysi frekventované obytné ulice (U Jizerky, Valteřická) zklidnily a zobytnily, staly se příjemným sdíleným prostorem
- Oblast kolem křižovatky prošla několika zásadními proměnami (rozdělení výstavbou nové silnice Jablonec - Valteřice v roce 1951, nová výstavba neúměrného měřítka koncem 20. století a současná podoba s okružní křižovatkou z roku 2008 definitivně rozrušila strukturu střední části obce, okružní křižovatka není (zatím) začleněna do struktury obce
- Mezi silnicemi I/14 a novou trasou silnice II/286, která protála veřejnou plochu na severu, zůstal nevyužitý zbytkový zatravněný prostor, kterým protéká Jilemka.
- Území mezi silnicemi I/14, II/286 a ul. Valteřickou nepřesvědčivě převzalo roli centra, dnes působí provizorně a nedokončeně s jízvou „brownfield“ - areálu hotelu Cedron.
- Mezi novou trasou průtahu silnice II/286 a původní zástavbou podél Krkonošské ulice na jihu („narovnaný“ oblouk u kovářny) vznikl zbytkový prostor autobusové zastávky (spíše nádraží) Hrabačov křižovatka. Charakter ulice zanikl, při výstavbě nové trasy silnice II/286 zmizela zástavba západní strany, mezi Vrchlabskou a Valteřickou zůstalo torzo Krkonošské ulice.



- Jižně od Jizerské ulice vychází na jih ulice Hanče a Vrbaty, jejíž severní část byla nově založena ve 2. polovině 20. století

3.2 cesty

- struktura původních cest severní části prošla v průběhu staletí mnoha podstatnými proměnami a stala se již téměř nečitelná
- ve stopě staré cesty probíhá jižní část ulice Hanče a Vrbaty – příjemná sdílená komunikace (pěší, turistická značená, cyklistická, motorová – jižní část obtížně sjízdná), severní část a napojení Hanče na Jizerskou novodobá (2. pol. 20. stol.)
- propojení severní části staré cesty přes Krkonošskou na východ k Valteřické a Na Stráni nelze bezpečně přejít (ústí na průtah bez přechodu)

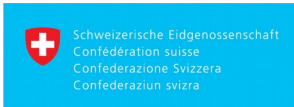
3.3 veřejná prostranství



- severní část obytné zástavby si zachovala příjemný sousedský charakter (předzahrádky, žádné ploty nebo jen nízké průhledné, kontakt a pozdravy, neoplocené sady) i s náznakem (bohužel nefunkčního) společenského centra s hostincem U Jarmarý
- V trojúhelníku mezi ulicí U Jezerky a silnicí I/14 severně od okružní křižovatky zůstala dochovaná vzrostlá zeleň (patrně pozůstatek zahrady zbouraného hostince, který tu před reorganizací křižovatky stával), ze zahrady vznikl přírodní park s památníkem obětem 1. sv. války.
- Kdysi centrální prostor byl velkorysými dopravními stavbami (křižovatka, přeložky silnic) předělen na jednotlivé zatravněné rozpačité plochy, které čekají na svou příležitost.
- Prostor západně od nové trasy silnice II/286 (severně i jižně od I/14) s protékající Jilemkou skrývá zatím nevyužitý potenciál vysoké přírodní hodnoty
- Valteřická ulice je zvláštní – na jižní straně zástavba, na severní dvorky a zahrady domů podél Vrchlabské...divná to ulice neulice
- Parkoviště před Cedronem poloprázdné (sledováno vícekrát v různých dobách), slouží jako hřiště pro větší děti

3.4 dopravní napojení, obsluha

- pěší
 - propojení lokality se severní částí Hrabačova přechodem u okružní křižovatky asi vyhovuje
 - napojení ulice Hanče a Vrbaty na severu k „centru“ Hrabačova vyšlapanou cestičkou na jižní straně Jizerské ulice, k železniční stanici Hrabačov pěší cesta (chodník)



- od severu k jihu je ulice Hanče a Vrbaty průchozí, ve směru východ - západ jediné (nebezpečné) propojení přes silniční průtah Krkonošskou ulicí (ústí mezi čp.718 a 803)
- důležité frekventované vnitřní pěší propojení mezi Valteřickou a Vrchlabskou (pěší cesta západně od Cedronu – je třeba zachovat)
- dům čp. 1331 na východní straně u Jilemky není pěšky bezpečně přístupný
- cyklisté
 - dtto, ulicí Hanče a Vrbaty vedena trasa 22
- motorová doprava:
 - křižovatka frekventovaných silnic I/14 a II/286
 - obytné území v severovýchodní části napojeno jednostranně ze severu (křižovatka Krkonošská/ U Jizerky) v původním tvaru Y (prověřit bezpečnost)
 - napojení ulice Hanče a Vrbaty ze severu z Jizerské, spojka na Krkonošskou mezi čp. 718 a 803 nebezpečná (zrcadlo)
- doprava v klidu
 - severní část se zdá bez problémů (rezidenti na vlastních pozemcích, průmyslové areály také)
 - centrální část nyní bez problémů (využívá se rozlehlé volné parkoviště u hotelu Cedron)

3.5 napojení na MHD

- žel st. Hrabačov v dochozí vzdálenosti severní části
- autobusová zastávka Jilemnice Hrabačov křižovatka v dochozí vzdálenosti severní části
- autobusová zastávka Jilemnice Hrabačov v dochozí vzdálenosti jižní části

3.6 dostupnost služeb

- MŠ Hrabačov v dochozí vzdálenosti severní a střední části, MŠ Zámecká jižní část
- ZŠ až na Komenského náměstí (až 2,5 km)
- dvě restaurace, stravování v Devro (i pro veřejnost?), obchod v centrální části vedle Cedronu

4 Vyhodnocení průzkumů

4.1 hodnoty

- a krajina a návaznost nad bydlení
- b přírodní charakter toku Jilemky
- c řeka Jizerka, potok Hatina zpestřující prostředí
- d dochované lidové stavby, příjemný obytný charakter oblastí mimo frekventované komunikace
- e Vejnarova elektrárna (nemovitá kulturní památka)
- f půvabná budova nádraží Hrabačov
- g nýtovaný ocelový železniční mostek ve vynikajícím stavu (podjezd k půvabnému roubenému domu čp. 750), adept na technickou památku (ale nikde se o něm nepíše)



4.2 problémy

- a nedořešený pustý prostor u okružní křižovatky a autobusové zastávky Hrabačov křižovatka



- b nedořešené centrum obce s „brownfieldem“ zpustlého areálu hotelu Cedron a jeho okolí; chybí centrální veřejné prostranství umožňující setkávání komunity
- c k železniční stanici nepěkná pěší cesta podél Jizerské ulice
- d nebezpečné přecházení přes Krkonošskou (2x), zásadní problém zaústění mezi čp. 718 a 803 (místní i turisté, i cyklisté), na cestu k domu čp. 1331 u Jilemky se nelze dostat
- e je pěší propojení s Víchovsou ul. na západě?
- f využívanost cyklotrasy 22? žádná kola tam nevidět, zato na paralelní Krkonošské ano

4.3 možnosti intenzifikace zástavby v intravilánu

V obytném území venkovského charakteru jsou jen minimální rezervy (max. 10 RD), ve smíšeném městském je opuštěný areál hotelu Cedron (brownfield v centru obce) – čeká na nalezení vhodného využití. Možnosti intenzifikace jsou popsány podrobně v návrhové části.

4.4 kvalita rozvojových ploch

- R20, R38, R33, R46 v severozápadní části – výrobní, živnostenské a technické infrastruktury logicky navazují na charakter navazujících ploch a zástavby
- R22 – živnostenská plocha a R21 – turistický ruch, rekreace v pohledově exponované poloze podél Vrchlabské vhodné, s doporučením zpracování urbanistické studie v kontextu se stávající zástavbou a navazující plochou Z30
- R32, R34 a R45 – obytné území venkovského charakteru (plochy minimálního rozsahu) vhodné navazují na současnou zástavbu (část plochy R35 zahrnuta zčásti do oblasti B)

5 Podněty, možnosti, náměty k řešení

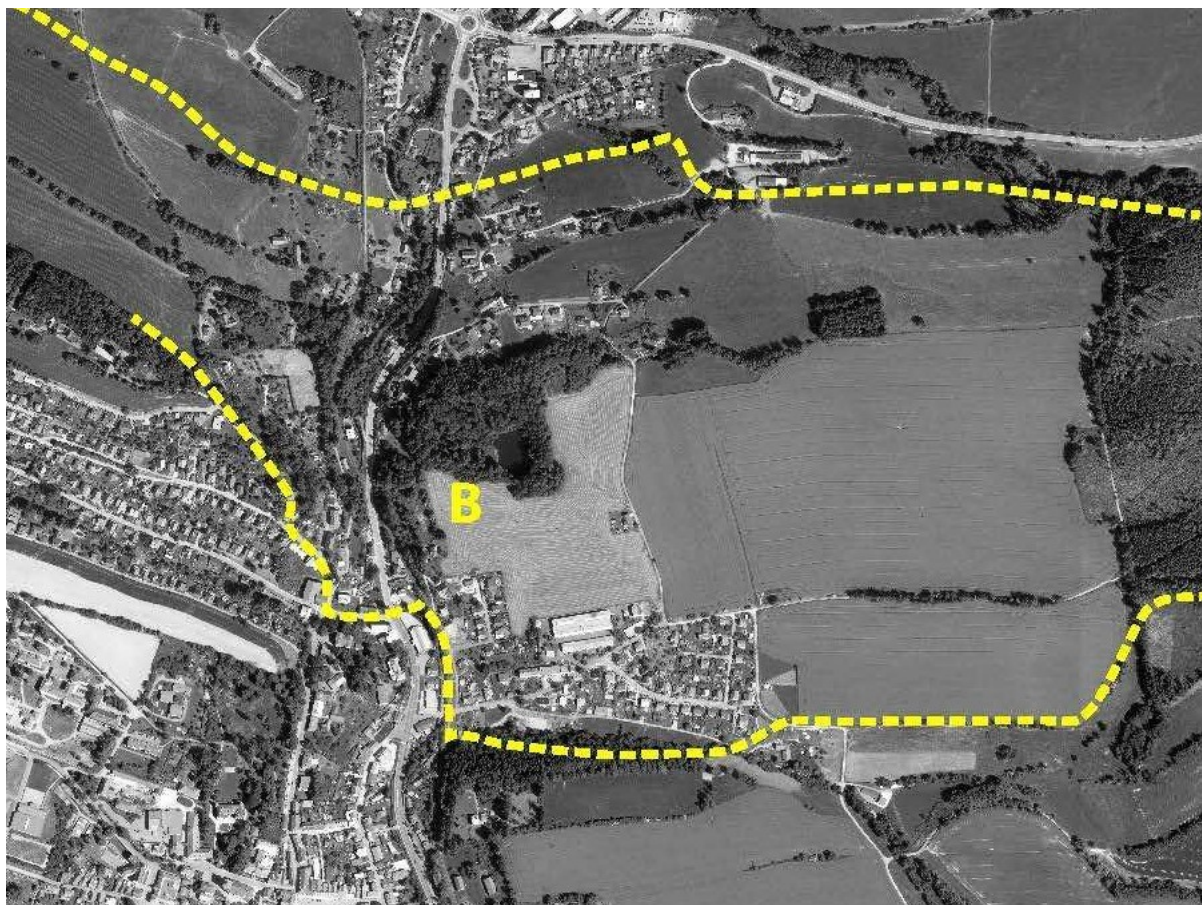
- a urbanistické dořešení centra obce v prostoru v okolí okružní křižovatky s vytvořením veřejného prostranství pro setkávání v návaznosti na úpravy:
 - území mezi ulicemi Krkonošská, Vrchlabská a Valteřická (včetně revitalizace areálu Cedron)
 - prostoru severně od okružní křižovatky, návaznost na již existující park s památníkem
 - přírodní plochy při toku Jilemky (jižně i severně od okružní křižovatky), by se mohl stát příjemným pobytovým prostorem (přírodní park), možná i s průchodem pod mostem pod I/14)
 - prostor dnešní autobusové zastávky Hrbačov křižovatka má potenciál stát se „hrbačovským náměstím“
- b rehabilitace původní nádražní budovy (možnost kombinace s dalšími službami), úprava pěší cesty k nádraží



- c zpřístupnění Vejnarovy elektrárny (turisticky atraktivní) a úprava výrobních ploch severně od I/14
- d nýtovaný železniční most není nikde zmíněn – presentovat jako pozoruhodnou technickou stavbu, atraktivní i turisticky
- e nezbytná obnova propojení západní a východní části Hrabačova bezpečným přechodem přes Krkonošskou u vyústění ulice Hanče a Vrbaty (třeba i provizorně, ale bezodkladně) – přechod (zatím zebra) byl v 11/2015 proveden

OBLAST B – JIŽNÍ ČÁST HRABAČOVA

k.ú. Hrabačov - jižní část území, navazující na k.ú. Jilemnice (k Valdštejské ulici)



1 Stručný urbanistický vývoj

Původní ves Hrabačov tvořila kdysi mezičlánek mezi Jilemnicí a štěpanickým hradem.

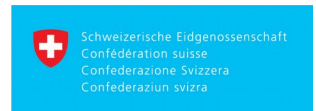
Jižní část Hrabačova tvořila roztroušená zástavba podél dvou údolních cest po obou stranách Jilemky až k Hrabačovskému dvoru „Mayerhof“ v jihovýchodní části území (dnešní Zalázeňsko).

V roce 1899 byla dokončena železniční trať, procházející citlivě a malebně podél západní strany obce, na jihu u Jilemnice přechází trať přes Jilemku na východní stranu údolí.

Východně od trati v prostoru bývalého dvora Mayerhof byl až do poloviny 20. století jen rozlehlý dvůr a cca 10 stavení. Teprve ve druhé polovině 20. století byla lokalita Zalázeňsko dostavěna do současné podoby.

ODBORNÉ STUDIE K UDRŽITELNÉMU ROZVOJI MĚSTA JILEMNICE

1. CELKOVÁ URBANISTICKÁ VIZE MĚSTA



Koncem minulého století byla v důsledku výrazného navýšení frekvence dopravy provedena úprava průtahu silnice II/286 mezi Hrabačovem a Jilemníci.

Upravená trasa průtahu silnice vytvořila bariéru mezi východní a západní částí zástavby, narušila vazby mezi západní a východní částí obce.

2 ÚP

2.1 Plochy v zastavěném území

V oblasti převažují obytná území, doplněná plochami dopravy (silniční a železniční).

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
Z1	smíšené městské území	severní výběžek centra města (západ)	
Z3	smíšené městské území	severní výběžek centra města (východ)	
Z25	nízkopodlažní obytná zástavba	Zalázeňsko	
Z26	živnostenská plocha	Zalázeňsko	
Z27	nízkopodlažní obytná zástavba	východní část (Ke Kozinci, K Vodojemu, Hanče a Vrbaty)	
Z28	obytné území venkovského charakteru	Hanče a Vrbaty, za tratí na západě, mezi Jilemkou a Krkonoškou	
Z29	obytné území venkovského charakteru	Na Stráni Pod Hatí	

2.2 Plochy přestavby

R26P plocha dopravní infrastruktury, železnice (plocha pro novou železniční zastávku)

2.3 Rozvojové plochy

V severní části jsou navržena obytná území venkovského charakteru (plochy minimálního rozsahu), vhodně navazují na současnou zástavbu

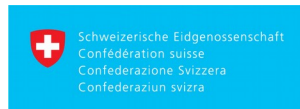
V jižní části je navržena nízkopodlažní obytná zástavba v prostoru mezi lomem a Zalázeňskem

ÚP	funkční regulace	lokace/ulice	poznámka
R4	rekreace, zeleň	bývalý lom a okolí	
R18	nízkopodlažní obytná zástavba	plošina severně od Zalázeňska	
R35	obytné území venkovského charakteru	Na Stráni, Pod Hatí	
R37	nízkopodlažní obytná zástavba	východně od lomu	
R47	obytné území venkovského charakteru	nad zvoničkou	

3 Současný stav

3.1 struktura a charakter

- Podél západní strany území prochází jednokolejná železniční trať.
- Za tratí směrem na západ převažuje roztroušená zástavba jednotlivých obytných staveb původních zemědělských usedlostí



- V prostoru mezi tratí a Jilemkou je jednořadá zástavba izolovaných rodinných domů v zahradách podél sdílené cesty (ulice Hanče a Vrbaty) s řadou dochovaných lidových staveb
- Východně od Jilemky je Krkonošskou ulicí nově vedena trasa silnice II/286
- Pod křižovatkou s odbočkou ulice Hanče a Vrbaty zůstala trasa silničního průtahu II/286 v principu zachována ve stopě původní cesty (změněna „jen“ šířka a niveleta), podél tohoto úseku Krkonošské ulice zástavba téměř přesně shodná, nic nepřibýlo
- Průtah silnice II/286 je podrobně popsán v samostatné kapitole (oblast H)
- Ve východní části území převažuje příjemná roztroušená víceméně venkovská zástavba ve svahu, úzce propojená s krajinou.
- Areál zatopeného melafyrového lomu (kámen z lomu byl využit ve 30. letech minulého století při stavbě Masarykovy horské silnice z Hrabačova na Zlaté návrší)
- Na jihu u Jilemnice přechází trať přes Jilemku a silniční průtah na východní stranu údolí.
- Východně od trati za podjezdem přibyla ve 2. polovině 20. století nová neuspořádaná zástavba rodinných domů a průmyslového areálu (Jinova s.r.o.) u bývalého dvora (Mayerhof - zbytky budov dvora dosud stojí). Lokalita působí poněkud stísněným dojmem (snad sevřenost údolí bez výhledu do krajiny).
- jižně od ulice Do Žlábků protékal výrazný potok Hatinovec (s mnoha přítoky z východního svahu), terén byl ne zcela citlivě upraven pro sportoviště, údolí potoka bylo zčásti zvýšeno navážkou

3.2 cesty

- původní cestní síť je dosud čitelná, dochovaná i doplněná zástavba ji vesměs sleduje (kde lze)
- jižní část ulice Hanče a Vrbaty ve stopě původní cesty (podél Jilemky)
- zástavba rodinných domů na severním svahu mezi lomem a Valteřickou je dochována a doplněna nová zástavba navazuje na starší struktury
- nový široký průtah silnice II/286 v tomto úseku až ke křižovatce s Valdštejnskou ulicí sleduje původní linii Krkonošské ulice, svým charakterem, šířkou a vybavením (svodidla) vyvolává dojem silnice mimo město (a svádí k rychlé jízdě)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

3.3 veřejná prostranství

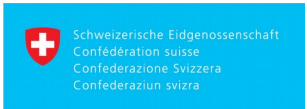
- ve stopě staré cesty probíhá na západní straně ulice Hanče a Vrbaty – příjemná sdílená cesta krajinou s mnoha dochovanými lidovými stavbami, nízkými plůtky a sousedskou atmosférou (pěší, turistická značená, cyklistická, motorová – jižní část obtížně sjízdná)



- Na východní straně jsou půvabné cesty po stráni, navazující na krajinu
- v Lázeňsku nebyl kromě sportoviště v údolí veřejný prostor nalezen
- území v okolí Krkonošské ulice především v jižní části a v oblasti křižovatek Krkonošská/Valdštejnská/Dolení má šanci se veřejným prostorem stát (popsáno podrobněji v kapitole C a H)

3.4 dopravní napojení, obsluha

- pěší
 - ze severní části Hrabčova je možné dojít pěšky do centra Jilemnice ulicí/cestou Víchofskou, ulicí Hanče a Vrbaty nebo po východní straně Krkonošské, chodník je průběžný a osvětlený (přechod na druhou stranu u autobusové zastávky za tratí) nebo ulicí/cestou Hanče a Vrbaty, ke kterému přechod není (nebyl v době zpracování průzkumů, proveden 11/2015)
 - z oblasti Na Stráni do centra pěší cestou, která ústí na Krkonošskou mezi domy čp. 719 a 720
 - z oblasti Pod Hatí ulicí, která ústí na Krkonošskou naproti domu čp. 762
 - Lokalita Pod Lomem je s Krkonošskou propojena pěší cestou přes trať a mostek (ústí na parkoviště naproti ulici Na Drahačích) – lze jít také podjezdem v ulici Do Žlábků
 - Lázeňsko (Mayerhof) je napojeno podjezdem v ulici Do Žlábků
- cyklisté
 - obdobně, ulicí Hanče a Vrbaty je vedena cyklotrasa 22
- motorová doprava
 - průtah silnice II/286 (popsáno podrobně v kapitole H)
 - průjezdná je i ulice Hanče a Vrbaty, na jihu obtížně průjezdný úsek u přejezdu trati (zjevně automobilisty neužívaný)
 - Lázeňsko napojeno podjezdem ulicí Ke Žlábkům
- doprava v klidu
 - zdá se bez problémů (rezidenti na vlastních pozemcích, průmyslový areál také)



3.5 napojení na MHD

- žel st. Hrabačov v dochozí vzdálenosti severní části
- autobusová zastávka Jilemnice Hrabačov křižovatka v dochozí vzdálenosti severní části
- autobusová zastávka Jilemnice Hrabačov (u přejezdu) v dochozí vzdálenosti jižní části

3.6 dostupnost služeb

- MŠ Hrabačov v dochozí vzdálenosti severní a střední části, MŠ Zámecká jižní část
- ZŠ až na Komenského náměstí (až 3 km)
- obchody a služby (na severu obchod a restaurace v centru Hrabačova, na jihu v Krkonošské a v navazujícím centru Jilemnice)

4 Vyhodnocení průzkumů

4.1 hodnoty

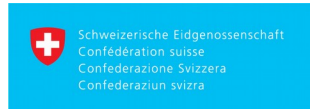
- f krajina a návaznost
- g dochované lidové stavby, příjemný přírodní charakter roztroušené zástavby
- h malebně se vine jednokolejná železniční trať na západě
- i Hrabačovská zvonička



- j rodný dům Bohumila Hanče
- k zatopený lom a jeho okolí

4.2 problémy

- a Krkonošská
 - spousta problémů, popsáno v kapitole H
- b ulice Hanče a Vrbaty
 - využívanost cyklotrasy? žádná kola nevidět, zato na paralelní Krkonošské ano
 - na jihu nebezpečný přechod/přejezd přes trať, přejezd na západ k domům u zvoničky není ideálně upraven
 - jižně od přejezdu zanesený propustek pod tratí – vyčistit (kdo se o to stará?)
 - jsou domy trvale obydleny? podle značek aut se zdá část domů rekreační
 - a několik domů opuštěných



- bezpečnost (cesta/ulice není v celé trase osvětlená)
- řadové garáže na jihu (zjevně nepoužívané, příjezdy zarostlé)
- chybí navigace (začátek trasy z jihu U Labutě nevýrazný)
- c Zalázeňsko jako celek

4.3 možnosti intenzifikace zástavby v intravilánu

V území jsou jen minimální rezervy pro výstavbu (cca 10 RD). Možnosti intenzifikace jsou popsány podrobně v návrhové části.

4.4 kvalita rozvojových ploch

Navržené rmenší rozvojové plochy v roztroušené zástavbě venkovského charakteru vhodně navazují a doplňují stávající zástavbu.

Celoměstsky významné jsou rozvojové plochy R18 a R37, které představují nevhodnější možnost rozvoje mimo vnitřní prostor města. Posouzení je podrobně popsáno v návrhové části.

5 Podněty, možnosti, náměty

- a Krkonošská popsána v kapitole H
- b Úprava jižní zanedbané části ulice Hanče a Vrbaty, odstranění závad (přejezdy, osvětlení, napojení), zdůraznění a prezentace všech zajímavostí cestou
- c Úprava areálu u zatopeného lomu (vyčištění lomu, úprava zeleně, zřízení přírodních pěších cest, doplnění mobiliáře, příp. drobnou architekturou (altán) pro obsluhu území
- d Zalázeňsko (Mayerhof) - nalézt cestu k zobytnění území působí chaoticky až smutně, dořešit dopravně (teď je tam zčásti systém slepých uliček)
- e zvýšit bezpečnost a standard pěších napojení Zalázeňska a lokality pod Lomem (průchod podjezdem, přechod přes trať, cesta mezi tratí a Jilemkou
- f nová železniční zastávka, navržená v ÚP, by byla výrazným přínosem pro celé území

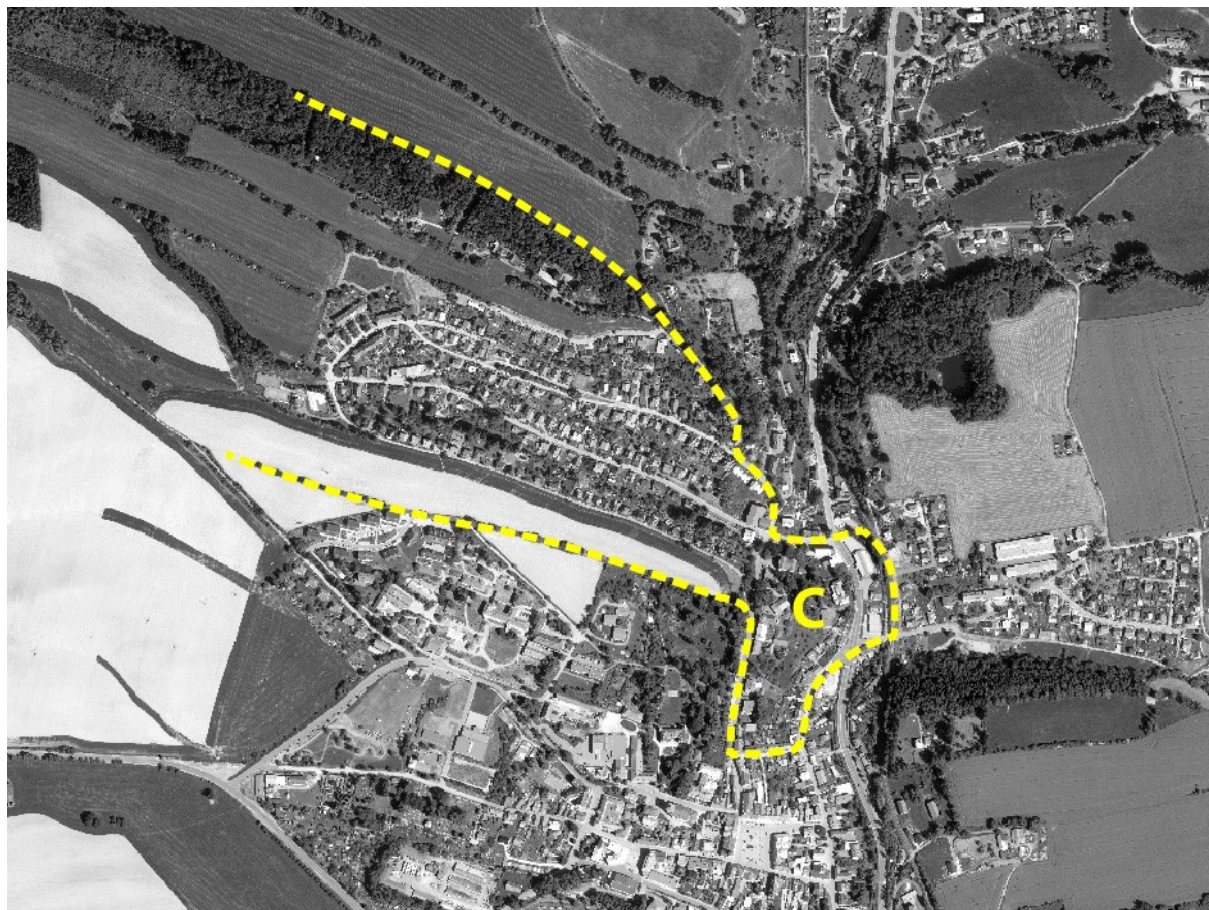


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

OBLAST C – KOZINEC/DRAHA

k.ú. Jilemnice

lokalita Kozinec, Draha, severní část zástavby mezi Valdštejnskou a Dolení ulicí, k východní hranici s katastrem Hrabachov



1 Stručný urbanistický vývoj

Po založení města byla průjezdná doprava (tehdy povozy) z údolní cesty převedena na náměstí, pokračovala dnešní Valdštejnskou ulicí na sever, od náměstíčka U Labutě uhnula na východ, v místě dnešní křižovatky s Krkonošskou se stočila na sever směrem k Hrabachovu.

Nejpozději v 18. století v téže době vznikala postupně zástavba jednotlivých domů U Labutě a podél nešní Valdštejnské a Krkonošské ulice.

Ve druhé polovině 19. století byl severní prostor mezi dnešní Valdštejnskou a Krkonošskou ulicí reprezentativně dostavěn. Byla postavena honosná Tauchmanova vila, obklopená velkoryse komponovaným parkem a reprezentativní Výchovna pro čtyřicet mravně ohrožených dívek (později „kojeňák“/Satelit/dialýza) se zahradou.

Nejstarší zástavba lokality Draha vznikla patrně před koncem 18. století. Od křižovatky U Labutě pokračovala zástavba západním směrem podél dnešní ulice Na Drahách.



Ve 20. letech byla postavena řada rodinných domů podél severní strany rovnoběžné cesty (dnešní ulice Nouzov). Zahradami mezi ulicemi Na Drahách a Nouzov protékal potok, ústil do Jilemky za dnešní křižovatkou s Krkonoškou.

Ve 2. polovině minulého století byla lokalita Draha dostavěna do dnešního rozsahu včetně výstavby několika izolovaných rodinných domů v ulici K Vodojemu.

2 ÚP

2.1 Plochy v zastavěném území

V území, bezprostředně navazujícím na město, převládá smíšená městská zástavba a občanská vybavenost, doplněná plochami silniční dopravy (II/286). V západní části (Draha) je nízkopodlažní obytná zástavba (rodinné domy a vilky), doplněná sportovní plochou na okraji. Zástavba na svahu Kozince má charakter venkovský.

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
Z1	smíšené městské území	území mezi ulicemi Valdštejská, Krkonošská, Dolení, V Domkách	
Z3	smíšené městské území	mezi Krkonoškou a tratí, Do Žlábků	
Z27	nízkopodlažní obytná zástavba	lokalita Draha	
Z28	obytné území venkovského charakteru	K Vodojemu	
Z41	sport, oddech	tenisový areál na západním kraji území	
Z43	sport, oddech	střelnice Kozinec	

2.2 Plochy přestavby

Nejsou v oblasti navrženy

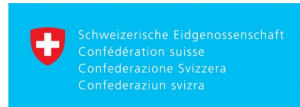
2.3 Rozvojové plochy

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
R19	nízkopodlažní obytná zástavba	Kozinec – jižní svah	
R28	nízkopodlažní obytná zástavba	pole k Nouzovu	
R44	plochy veřejných prostranství	rozšíření zámeckého parku	

3 Současný stav

3.1 struktura a charakter

- Oblast se nachází v severní části katastrálního území Jilemnice
- Střední část má charakter až velkoměstské vysoce nadstandardní zástavby v zeleni.
- Východní část zástavby mezi Krkonoškou a tratí je chaotická, bez výrazu.
- Západní klidná obytná oblast Draha má charakter příjemné příměstské zástavby rodinných domů. Rozvoj druhé poloviny minulého století na předchozí zástavbu navázal a celkem šťastně ji doplnil.
- Neuspořádané zůstalo prostředí západně od náměstíčka U Labutě (nedostavěný Dřevotvar, nedostavěné rodinné domy, řadové garáže...)



3.2 cesty

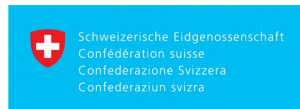
- Valdštejnská ulice zůstala ve stopě Hoření cesty včetně napojení na cestu Dolení (dnes v této části již Krkonošská)
- Krkonošská ulice v tomto úseku probíhá v trase původní Dolení cesty
- V místě dnešní rozlehlé křižovatky Krkonošská/Dolení Ke Žlábků bývála křižovatky ve tvaru Y (z olení se v oblouku odpojovala ulice Do Žlábků).
- Mezi Valdštejnskou a Dolení ulic bývála proti vstupu do zámeckého parku pěší spojka do Dolení a na paralelní cestu východněji (oboje zřejmě zaniklo, byť na katastru dosud je)
- Kozinec a Draha: původní cestní síť a vývoj zastavění zůstávají čitelné, výchozím bodem zůstala křižovatka cest ve východní části (U Labutě), paralelní ulice, sledující směr lánové plužiny, jsou na západě. Logické uspořádání ulic ruší slepá ulice Na Výsluní (patrně nedokončené) a appendix ve východní části ulice Na Žuliance (už nezměnitelné)

3.3 veřejná prostranství

- aby se stala Krkonošská ulice veřejným prostorem, je nezbytná úprava dopravního řešení „nemocných“ křižovatek (Krkonošská/Do Žlábků/Dolení), urbanistické dořešení poškozené městské struktury podél silničního průtahu, obnova a doplnění veřejných prostranství, narušených průtahem (uvedeno v samostatné kapitole H)
- náměstíčko U Labutě – příjemný prostor poněkud znehodnocený zřejmě dopravněnezbytnou okružní křižovatkou
- park u Tauchmannovy vily, u kojeňáku (potenciálně kvalitní prostranství) mohly by být přístupné?
- Valdštejnská ulice v severní části – jednostranný chodník na východní straně od Labutě ke křižovatce s ulicí V Domkách, parter soukromý, na západě zeď zámeckého parku a parkoviště – klidná, příjemná
- V Domkách – strmá ulice bez parteru (spojka Hoření - Dolení), jednosměrná (z – v)
- Draha, Kozinec
 - nevyužitý prostor v rozšíření ulice Na Drahách u řadových garáží
 - potenciální veřejný prostor v západní části ulice Na Drahách (u řadových domů)
 - podlouhlá „náves“ ve střední části ulice Na Kozinci

3.4 dopravní napojení, obsluha

- pěší
 - křižovatkou pěších a cyklistických cest je náměstíčko U Labutě, odtud vedou cesty/ulice do Hrabačova (Hanče a Vrbaty), na Kozinec (K Vodojemu), z ulice K Vodojemu je napojena Víchovska cesta (k Devru a nádraží v Hrabačově), přes Draha k sv. Isidoru, na jih Valdštejnskou je kousek na náměstí TGM, východně přes Krkonošskou navazuje cesta přes trať k lokalitě Pod Lomem v k.ú. Hrabačov (popsáno proti směru hodinových ručiček)
 - pěší cesta východně podél od Jilemky (začíná na Krkonošské jižně od silničního mostu přes Jilemku, pokračuje ve stopě původní cesty podél Jilemky, přes ulici Do Žlábků a dále podél říčky k přechodu pěší cesta přes parkoviště u supermarketu k mostku přes Jilemku a dál přes trať a do lokality Pod Lomem
 - lokalita Draha je s Jilemnicí a Hrabačovem přes náměstíčko u Labutě, s Jilemnicí vyšlapanou pěší cestou přes pole k Zámecké ulici
 - uvnitř lokality Draha chybí propojení sever – jih



- cyklisté
 - obdobné jako pěší
- motorová doprava
 - převedení průjezdné dopravy do nové Krkonošské ulice zklidnilo Valdštejnskou ulici a náměstíčko U Labutě
 - z náměstíčka U Labutě je jednostranně napojena lokalita Draha a Kozinec
 - ulice V Domkách jednosměrná (z-v)
 - ulice Dolení jednosměrná (s-v)
- doprava v klidu
 - malé parkoviště na náměstíčku U Labutě (dobré)
 - parkování na veřejných plochách (parkoviště podél zámeckého parku vve Valdštejnské, jednostranné parkování v ulici V Domkách
 - v Dolení ulici pár parkovacích míst
 - uvnitř obytného území zdá bez problémů (rezidenti na vlastních pozemcích)
 - ve východní části ulice Na Drahách nevyužívané jednotlivé řadové garáže, za nimi vzrostlá zeleň (pozemky ve vlastnictví města, garáže ne (ověřit, komu to slouží a jak se využívají)

3.5 napojení na MHD

- obě existující železniční stanice (Jilemnice, Hrabačov) jsou mimo běžnou dochozí vzdálenost (jsou vzdálené více než 1 km)
- autobusová zastávka Jilemnice Hrabačov v dochozí vzdálenosti východní části lokality
- západní část území je vzdálena cca 700 m od nejbližších autobusových zastávek (Hrabačov, Jilemnice-nemocnice)

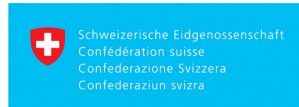
3.6 dostupnost škol a služeb

- MŠ Zámecká v dochozí vzdálenosti jen ze západu pěší cestou přes pole
- ZŠ na Komenského náměstí (600 m až 1 km)
- obchody a služby v současné době zcela chybí (prodejna U Labutě i supermarket na Krkonošské byly v nedávné době zrušeny)
- další obchody a služby v centru Jilemnice (400 m – 1 km – podle toho, odkud)
- uvnitř území restaurace pouze na Kozinci není určena pro denní stravování, pension s restaurací U Labutě je nefunkční, nejbližší restaurace jsou až v centru Jilemnice

4 Vyhodnocení průzkumů

4.1 hodnoty

- g propojení s krajinou, cesty, Kozinec, Isidor
- h klidná rezidenční oblast Draha, na západě fungující „sportoviště“
- i v blízkosti zámecký park (pěší Zámecká)
- j Tauchmanova vila s kdysi výstavním parkem (Valdštejnská)
- k reprezentativní budova „kojeňáku/Satelitu/dialýza“ (Krkonošská) – čeká na vhodné využití
- l ZUŠ v architektonicky hodnotné vile ve Valdštejnské (Fischerova vila)



4.2 problémy

- a Náměstí U Labutě, významná křižovatka mnoha důležitých cest, není veřejným prostranstvím, odpovídajícím významu (chybí vybavení)
- b zpustlé území v kdysi reprezentativní severní části (park u Tauchmannovy vily)
- c budova a pozemek „kojeňáku“/Satelit/dialýza – čeká na vhodné využití
- d provizorní budova nefunkční prodejny potravin je v prostředí nevhodný prvek, novotvar, nepatřičnost je umocněna kontrastem s blízkou Tauchmanovou vilou
- e není pěší propojení z parku z Valdštejnské ke Krkonošské (a k podjezdu Zálázeňsko (kdysi bylo, zaniklo - prověřit možnost pěšího přes park u Tauchmanovy vily a „kojeňáku
- f nedostavěný Dřevotvar (nebo co to je), nedostavěné řadové domy poblíž Labutě, řadové garáže na východě, zdají se nevyužívané (dá se s tím něco dělat?)
- g úzká ulice Nouzov (na jihu vysoký svah)
- h neprostupnost území Draha ve směru sever-jih (musí se celé obcházet)
- i důležitá prošlapaná pěší cesta přes pole k Zámecké ulici není uvedena v katastru – tam naopak je neexistující cesta západněji (v přímém prodloužení Zámecké)
- j obdělávané pole na jihu obtěžuje bydlení (stěžovali si obyvatelé ulice Nouzov, že polní práce ruší klid a práší...)
- k v oblastech, kde žije cca 750 obyvatel, není dnes žádný otevřený obchod s potravinami
- l chaotická zástavba východní strany Krkonošské ulice (autoservis, parkoviště, nefunkční supermarket)
- m nepřehledná křižovatka Krkonošská – Valdštejnská (b a c uvedeno v Kapitole H)
- n divně umístěný přechod u křižovatky Krkonošská – Valdštejnská (nenavazuje na pěší cestu k mostku přes Jilemku - k přechodu přes trať do lokality Pod Lomem)

4.3 možnosti intenzifikace zástavby v intravilánu

V obytném území jsou ještě určité rezervy, především dostavby proluk již založené zástavby v lokalitě Kozinec/Draha a dostavba v prostoru Krkonošské ulice na východě. Možnosti intenzifikace jsou popsány podrobně v návrhové části.

4.4 kvalita rozvojových ploch

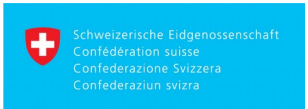
Rozvojová plocha R16 na jižním svahu Kozince má všechny předpoklady vhodně doplnit (vlastně dokončit a doko komponovat) stávající zástavbu oblasti.

Je doporučeno zvážit změnu umístění rozvojové plochy R28 (uvedeno v bodě 5).

Posouzení rozvojových ploch je podrobně popsáno v návrhové části.

5 Podněty, možnosti, náměty k řešení

- a úprava náměstí U Labutě, dořešení navazujících podivností v lokalitě Draha (nedostavěný Dřevotvar, nedostavěné řadové domy, řadové garáže a přilehlé nevyužité prostranství) a doplnění vybavenosti (obchody, služby), odpovídající významu a frekvenci důležité křižovatky cest
- b úpravy a využití prostoru v nároží ulic Valdštejnská, Krkonošská (kdysi park s nábl. vilami), v současnosti (ale teprve krátce) ve vlastnictví města
- c prověřit možnost obnovení propojení mezi Valdštejnskou a Dolení ulicí původní cestou, navazující na vstup do Zámeckého parku
- d úprava veřejných prostor uvnitř lokality Draha (3 náměstíčka)



- e dořešit dopravní síť v lokalitě Draha - propojení v severní části (Na Výsluní)
- f nová železniční zastávka, navržená v ÚP, by byla pro území výrazným přínosem
- a Úprava profilu, křižovatek a okolí průtahu silnice II/286, úprava křižovatky Valdštejnská Krkonošská (mohl by vzniknout veřejný prostor se zapojením toku Jilemky) - popsáno v kapitole H
- b ke zvážení je změna umístění rozvojové plochy R28:
 - nezastavovat jižní stranu ulice Nouzov, v pásu podél ulice ponechat pod vedením vn nízkou zeleň až k parku (k ploše R44), plochu pro nízkopodlažní obytnou zástavbu přesunout na jižní okraj pole v návaznosti na plochu R31
 - odůvodnění:

Stávající zatravněný terénní val podél jižní strany ulice Nouzov má funkci bariery proti vodě a splaveninám z pole (spádnice pole na severovýchod). Výstavba podél jižní strany ulice by bariery narušila (i kdyby byla sebelépe regulovaná, dodržení pravidel nelze zaručit), ulice Nouzov a stávající zástavba by ztratila ochranu. Údolnice je až severněji mezi zahradami.

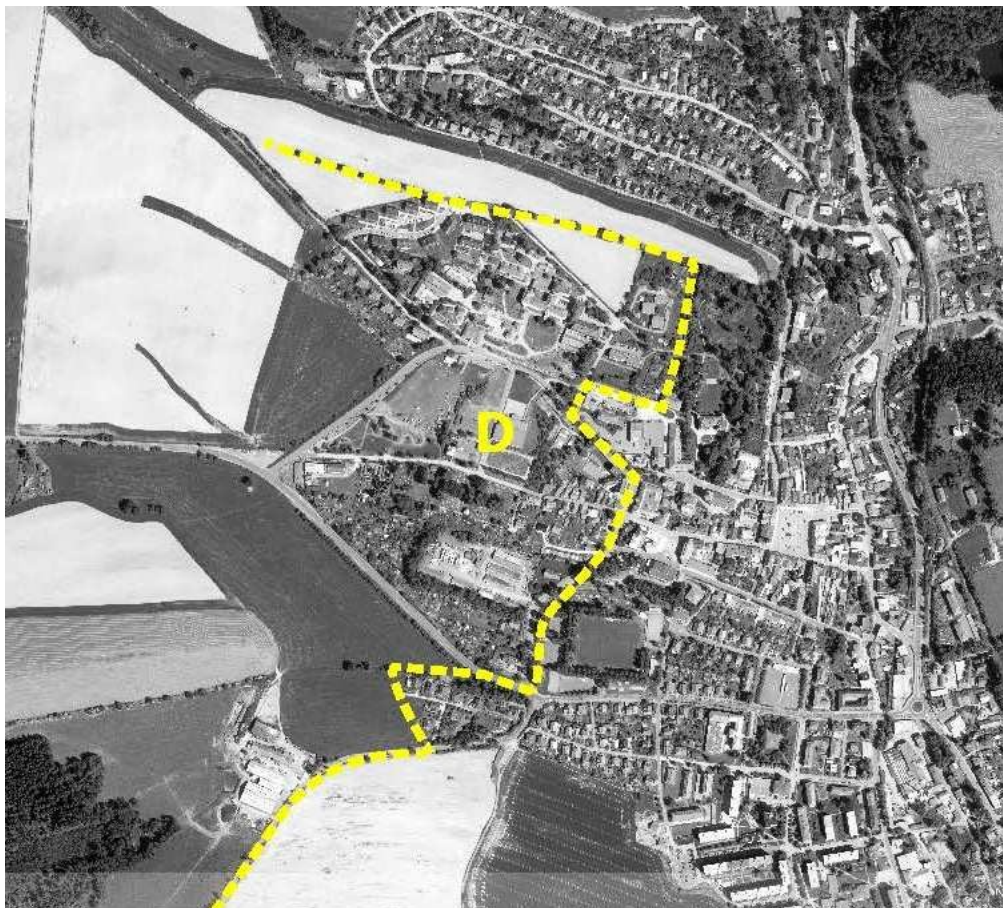
Zástavba podél jižního okraje pole bez nezbytnosti rozšíření ulice Nouzov, bez přeložky vn se jeví vhodnější. Pozemky na jižní straně pole jsou ve vlastnictví města (VM)



OBLAST D – ZÁPADNÍ ČÁST JILEMNICE

(k.ú. Jilemnice)

Oblast západně od záměckého parku a Nového pivovaru, Komenského ulice a ulice K Břízkám



1 Stručný urbanistický vývoj

Území západně od centra města bylo osídleno poměrně pozdě.

Původní cestní síť byla pravděpodobně součástí podnětu k lokaci města. Ze severozápadu přicházela ve stopě dnešní Metyšovy ulice cesta z Ernsthofu/Arnoštova (dnes součást Horní Sytové), ze západu v trase Zvědavé uličky cesta z Mříčné. Cesty byly propojeny šikmou spojkou v trase dnešní ulice Ve Vrbičkách.

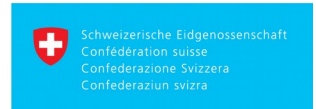
Další cesta vedle od jihu a jihovýchodu trasou dnešních ulic K Břízkám, Lyžařská a bezejmenná cesta k lesu na jih.

Síť cest je dodnes zachována.

Na křižovatce cest do Arnoštova a Mříčné (dnešní ulice Metyšova a Ve Vrbičkách) stála v 17. století jediná izolovaná stavba (pazderna...zbořena 1974).

V jižní části ulice K Břízkám býval starý hřbitov.

Podél cesty k Mříčné vznikala od poloviny 18. století drobná zástavba, nazývaná Nové město (dnes Zvědavá ulička). Na západním konci Nového města byl v roce 1811 založen nový hřbitov.



Postupně získala na významu cesta na Mříčnou a později cesta na Kruh, které se změnilly v silnice, ostatní zůstaly ještě dlouho cestami. Hlavními ulicemi západní části města byla trasa navazující na jižní frontu náměstí, u křižovatky s ulicí V břízkách se odpojila silnice na Kruh.

Ze západu protékal severní částí území klikatý potok.

Po založení nemocnice a výstavbě sirotčí kolonie nabyla na významu Metyšova ulice v pokračování ulice Kostelní, propojená ulicí Ve Vrbičkách se Zvědavou uličkou a silnicí na Mříčnou.

Západní okraj rozšířeného centra města vymezila již v letech 1898 - 99 budova dívčí obecné a měšťanské školy na nároží dnešní Metyšovy ulice.

V západní části Metyšovy ulice vyrostla roku 1925 hospodářská škola (později součást nemocnice) a v téže době i šest jednopatrových domů Sirotčí kolonie. Prostor mezi hospodářskou školou a zámeckým parkem zaplnil roku 1934 velký areál nemocnice. Výstavba celé této čtvrti byla financována půjčkami Městské spořitelny.

Jižně od Zvědavé uličky byla postavena Strojní cihelna firmy Gehl (později areál OSP).

V 80. letech byla mezi ulicemi K břízkám a Ve vrbičkách postaven „obchvat“ silnice II/286, kterým byla průjezdná doprava převedena z centra města jižněji do prodloužené Žižkovy ulice.

Využití a zástavba atraktivního území západní části města v těsné blízkosti centra na svou příležitost čeká.

2 ÚP

Současné zastavěné území tvoří dva odlišné celky – území „Nového města“ v části jižní (Nové město byl původní název Zvědavé uličky) a území u areálu nemocnice v severní části.

Nové město

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
Z1	smíšené městské území	západní část centra města	
Z9	nízkopodlažní obytná zástavba	K Břízkám (několik domů)	
Z44	smíšené městské území	konec Zvědavé uličky (bývalý areál služeb)	
R1P	smíšené městské území	jihozápadně od Metyšovy (dnes řadové garáže)	
R2P	smíšené městské území	severně od Zvědavé uličky (dříve výtopna a okolí)	
R3P	sport a oddech	mezi R1P a R2P (částečně realizováno)	
R5P	smíšené městské území	Žižkova (zahrádková kolonie)	
R5P/ ZM1	živnostenská plocha	bývalý areál OSP (původně cihelna)	

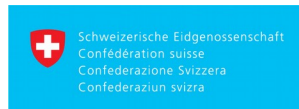
3 Současný stav

3.1 struktura a charakter

Zajímavá část města, značně nesourodá a mnohotvárná

Oblast v okolí nemocnice má výrazný městský charakter nadstandardní úrovně.

- Metyšova ulice - tři různé charaktery:
na západě klidná obytná, střed moderní rušná městská, východ součást starého města
- Zámecká – klidná, relax



Nové město je prostor plný kontrastů. Osou území je Zvědavá ulička, její východní část je skvost, město končí hřbitovem, na západě navazuje nepěkná periferie. Komenského ulice (spíš náměstí) s komplexem školských budov je zklidněný příjemný městský (až velkoměstský) prostor.

Vnější ulice se zatím do města plně nezapojily:

- Žižkova (západní část) – charakter silnice mimo město (bez chodníků) a autobusovou zastávkou v poli, město nic nepřipomíná
- Ve Vrbičkách – silnice mimo město
- K břízkám - taky spíš silnice uvnitř města, jen jednostranný chodník, nemá charakter ulice
- mezi hřbitovem ve Zvědavé uličce a Metyšovou ulicí je divná spojka charakteru vnitroareálové vozovky

3.2 cesty a ulice

- původní cestní síť je téměř zachována a jen částečně doplněna (v rozšířené části města na západě leccos chybí)
- chaotický prostor jižně a západně od hřbitova neprostupný (a vůbec hrozný)
- Za půvabnou částí Zvědavé uličky chybí původní pěší propojení k Zámecké, které v nedávné minulosti zaniklo (dnes pěšky jediné zpátky, dopředu ošklivé, do strany nelze)

3.3 veřejná prostranství

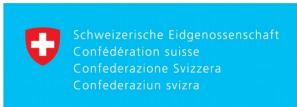
- Komenského ulice (u škol má charakter náměstí, u Zvědavé uličky velice příjemný klidný prostor)
- Zvědavá ulička jedinečná unikátní hodnota
- prostoru před nemocnicí chybí detail

3.4 dopravní napojení, obsluha

- pěší
 - kromě funkčních propojení kolem nemocnice a Metyšovy ulice neprostupné území
- cyklisté
 - obdobně
- motorová doprava
 - něco tu nefunguje - nejfrekventovanější se zdá ulice K břízkám ve směru s-j (s nebezpečným výjezdem na II/286)
- doprava v klidu
 - parkoviště v Metyšově u nemocnice – zřejmě kapacitně nedostačující (v době provozu ordinací v nemocnici)
 - příjemné malé parkoviště na západní straně ulice V břízkách
 - obytné území západně od nemocnice zřejmě bez větších problémů (ověřit parkovací kapacity)

3.5 napojení na MHD

- obě železniční stanice mimo dochozí vzdálenost
- tři autobusové zastávky: rozcestí u nemocnice (na II/286), zastávka nemocnice (V Metyšově před nemocnicí), Komenského (V břízkách u škol) a také dostupnost autobusového nádraží



3.6 dostupnost škol a služeb

- MŠ Zámecká v dochozí vzdálenosti většiny ploch bydlení
- ZŠ na Komenského náměstí také tak
- obchody a služba v navazujícím centru města
- restaurace Šaldův statek a Grill u pivovaru
- uvnitř oblasti zdá se zatím není skoro nic není (kromě nemocnice a sportu)

4 Vyhodnocení průzkumů

4.1 hodnoty

- c Zvědavá ulička – malebné prostředí, turistická atraktivita
- d hřbitov – symbol trvalosti a kontinuity města, dobrá dostupnost
- e nemocnice – vyšší vybavenost, umocňuje význam města jako celku
- f sirotčí kolonie – zachovaný soubor prvorepublikové výstavby s etickým významem
- g budova bývalé dívčí školy – stavba, který založila velkorysé měřítko této části města
- h výborná návaznost oblasti návaznost na centrum města, zámecký park
- i propojení s krajinou – pohledové i pěší

4.2 problémy

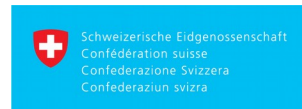
- a chaos, pustina a vůbec ošklivý areál bývalého OSP jižně a západně od hřbitova – postupnými přestavbami a dostavbami vznikl na místě původní cihelny neuspořádaný soubor kompozičně a funkčně nesouvisejících staveb
- b neuspořádaný divný prostor jižně od Metyšovy a Ve vrbičkách - obsahuje řadu zbytkových ploch, které nemají jasné využití, část území je podmáčená. Důsledkem je nevhodné využití, nemá celkovou koncepci.
- c nevyužívaný pustý prostor řadových garáží jižně od Metyšovy a další řada jižně od Zvědavé uličky
- d hrozba záplav (zjevně důsledek zatrubnění potoka, který územím klikatě protékal)
- e zahrádkářské kolonie v atraktivní lokalitě (využití neodpovídá významu)

4.3 možnosti intenzifikace zástavby v intravilánu

Doporučeno zpracování urbanistické studie území mezi ulicemi Žižkova, Ve Vrbičkách, Metyšova, Komenského, K Břízkám („Nové město střed“)

- Velká reserva pro výstavbu/přestavbu v prostoru mezi ulicemi K břízkám, Ve vrbičkách a Žižkova. Obrovský potenciál rezerv (R1P, R2P, R5P, Z44) - všechny předpoklady splněny (příjezd je, síť pravděpodobně také, většina ploch ve vlastnictví města
- R5P/ZM1 – ke zvážení změna využití na městské smíšené území (lokace vybízí k vhodnějšímu využití než živnostenská plocha (dle ÚP)

Možnosti intenzifikace jsou popsány podrobně v návrhové části.



4.4 kvalita rozvojových ploch (dle ÚP)

- Zástavba rozvojových ploch v oblasti Nového města by byla pro Jilemnici jednoznačně přínosem; jsou v dobré dostupnosti centra i vybavenosti (školy, nemocnice, sport)
- R31 v trojúhelníku severozápadně od nemocničního areálu bez výhrad vhodné, možnost přípravy (i pozemky ve vlastnictví města)
- Zástavba Buben – R7, R8, R9, R10 se jako celek jeví problematická (nadzemní vedení VN, absence infrastruktury bleskové povodně v údolnici, vlhká východní část) a investičně nákladná, doporučeno ponechat jako rezervu do budoucnosti, možná připravit jen plochu R9 podél ulice Ve Vrbičkách mimo vlhkou část na údolnici – a dotvořit tak ulici

Posouzení rozvojových ploch je podrobně popsáno v návrhové části.

5 Podněty, možnosti, náměty

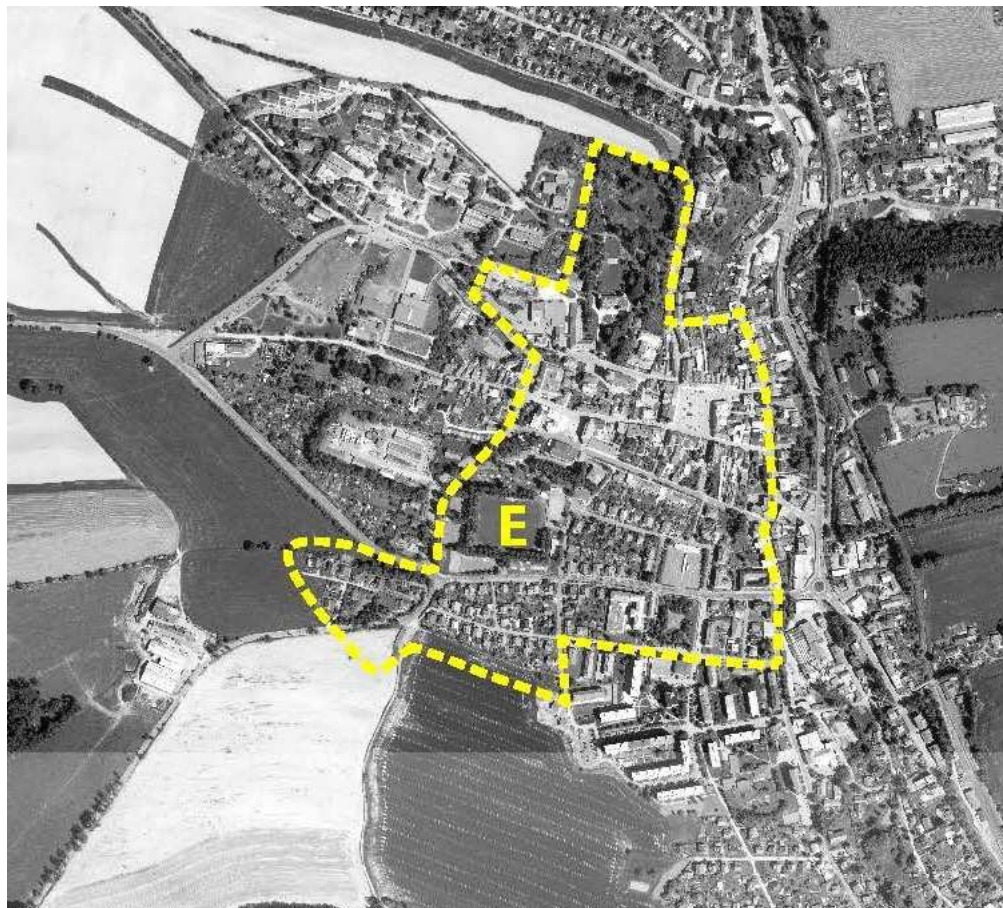
1. koncepční vyřešení prostoru mezi ulicemi K Břízkám, Ve vrbičkách a Žižkova s respektem k existujícím hodnotám (Zvědavá ulička, hřbitov, již realizovaná část sportovního areálu) – vhodné ke zpracování územní studie
2. obytný komplex u školy: prostor řadových garáží jižně od Metyšovy ulice má předpoklady stát se atraktivním obytným územím, využívajícím vyjímečné polohy včetně dosud dochované úrovně terénu – územím protékal v meandrech potok, který má díky zachované niveletě šanci být alespoň v úseku současných garáží obnoven (je zatrubněn) i s rybníčkem u školy – záměr by bylo třeba sladit s návrhem protipovodňového opatření z r. 2014, potok s rybníčkem by se mohl stát příjemným vodním prvkem v obytném areálu
3. je doporučeno zvážit, zda je možné dopravně napojit západní část města na II/286 bez okružní křižovatky Žižkova/K Břízkám, Lyžařská (je tu uvažována) – možná jiné vhodné řešení při zachování uliční struktury není reálné (současný stav napojení poměrně frekventované ulice V Břízkách na ulici Žižkovu (II/286) je nepřijatelný (ze strmé ulice V Břízkách není výhled, je zde umístěno zrcadlo, ale to není ideální)
4. jižní strany cest v trase Metyšovy ulice a ulice Ve Vrbičkách bývaly lemované stromořadím – je doporučeno doplnění (částečně již vysazeno)
5. k úvaze přehodnocení zástavby Nouzov z této (jižní) strany (a zeleň, propojenou se zámeckým parkem, ponechat podél dnešní úzké a z jihu „utopené“ ulice Nouzov (terénní konfigurace výhodnější, odpadla by nutnost přeložky elektro, bylo by řešitelné stékání dešťové vody ze soukromých pozemků na ulici Nouzov; dopravní napojení z jihu a západu lze napojit na stávající infrastrukturu (znamenalo by změnu územního plánu)



OBLAST E – CENTRUM JILEMNICE

k.ú. Jilemnice

oblast mezi ulicemi Lyžařská, K břízkám, Komenského, Metyšova, Zámecký park, Valdštejnská, V Domkách, Dolení, Geologa Pošepného, část Roztocké, Jana Buchara



1 Stručný urbanistický vývoj

Z půdorysu města Jilemnice a celé údolní sídelní struktury vyplývá, že údolí charakterizovala od středověku jednotná parcelační osnova lánové plužiny, jejíž osu tvořil potok a údolní cesta.

Po založení města byla průjezdná doprava (tehdy povozy) z údolní cesty (Dolení ulice) převedena ulicí Kavánovou na náměstí, pokračovala Valdštejnskou ulicí na sever, od náměstíčka U Labutě uhnula na východ, v místě dnešní křižovatky s Krkonošskou se stočila na sever směrem k Hrabačovu.

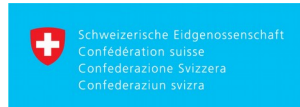
Město bylo dodatečně přičleněno na mírné svažité ploše navazující po západní straně na údolní cestu. Je možné, že na volbu konkrétního umístění měl kromě jiného vliv též klikatý potok, přitékající od západu a tvořící pak přirozené vymezení jižního okraje města. Potokem bývala zástavba založeného města na jižní straně města ukončena.

Půdorysná kompozice městečka byla rovněž podmíněna existujícím členěním plužiny. Obě hlavní ulice, mezi nimiž bylo vytyčeno náměstí, jsou rovnoběžné se směrem parcelace celého údolí.

Uliční struktura založeného města zůstala dochována. Jádru města si uchovalo svůj jedinečný charakter. Změnil se význam a využití některých ulic, struktura byla doplněna při rozšiřování města.

ODBORNÉ STUDIE K UDRŽITELNÉMU ROZVOJI MĚSTA JILEMNICE

1. CELKOVÁ URBANISTICKÁ VIZE MĚSTA



K výraznému růstu města došlo již ve 2. polovině 19. století, k formování nové urbanistické kvality došlo až kolem přelomu 19. a 20. století, kdy střed města doplnilo několik historizujících a zejména secesních novostaveb, které sem vnesly téměř velkoměstské měřítko. Kromě Městské spořitelny na náměstí (1910 - 11) se proměnilo především území jižně od kostela, kde nové Tyršovo náměstí vymezila nová radnice s hotelem a divadelním sálem (1893), sokolovna (1895 - 96) a Občanská záložna (1900).

Na přelomu 19. a 20. století byla jižně od potoka založena dnešní ulice Jungmannova (dříve Rolnická).

Začátkem 20. století nově vytyčená západo-východní ulice (Žižkova, napojená na západě na ulici K Břízkám) se stala základem pravoúhlé zastavovací osnovy moderní městské čtvrti, budované ve 20. - 30. letech 20. století. Sem se soustředily novodobé veřejné budovy (okresní úřady a pošta z let 1923-26, odborná škola tkalcovská a živnostenská pokračovací škola z let 1933 - 34) i bytové domy (obecní dům z roku 1922, dva činžovní domy pro veřejné zaměstnance z roku 1928, dva obecní nájemní domy pro sociálně slabé z let 1939 - 41, nájemní dům Městské spořitelny z roku 1940). Západně od tkalcovské školy vyrostla v letech 1920 - 22 podél této ulice skupina rodinných domů jilemnického stavebního družstva. Jejich severní sousedství vytvořilo již roku 1921 sportovní hřiště nad sokolovnou z let 1895 - 96.

Vlivem bariéry potoka zůstala celá tato nová městská část se starým městem spojena jen staršími spojkami (parkem za sokolovnou – dnešní pěší cesta K hraběnce a cestou, vedoucí od jihovýchodního kouta náměstí – dnešní Spořitelní ulice).

Převedení průjezdné dopravy silnice II/286 z Mřičné do jižně položené Žižkovy ulice, na západě napojené novou přeložkou mezi ulicemi K Břízkám a Ve Vrbíčkách zklidnilo centrum. Nové přeložce, provedené koncem 20. století, ustoupila velká část starého hřbitova. Žižkova ulice ztratila klidný obytný charakter.

2 ÚP

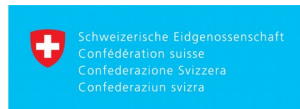
2.1 Plochy v zastavěném území

V zastavěné části jádra města převládá smíšená městská zástavba a občanská vybavenost. V jižní části je z větší části nízkopodlažní obytná zástavba (rodinné domy a vily), doplněné plochami silniční dopravy (silnice II/286, autobusové nádraží), občanskou vybaveností (školy), sportovní a parkovou plochou.

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
Z1	smíšené městské území	střed	městská památková zóna (převažující část)
Z2	obytné území	severní část od ulice J. Buchara	
Z5	nízkopodlažní obytná zástavba	jižně od Žižkovy ulice	
Z6	nízkopodlažní obytná zástavba	severně od Žižkovy ulice	
Z7	zemědělské výrobní areály	na západě	
Z8	nízkopodlažní obytná zástavba	jižně od starého hřbitova	
Z36	silniční doprava	autobusové nádraží	
Z42	sport, oddech	sportovní areál, park	

2.2 Plochy přestavby

Nejsou v oblasti navrženy



2.3 Rozvojové plochy

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
(R12)	nízkopodlažní obytné území	západně od sídliště Spořilov	řešeno v rámci sídliště
R12	sport a oddech	jižně od hranice stávající zástavby	součást areálu Hraběnka

3 Současný stav

3.1 struktura a charakter

Jádro města tvoří městská památková zóna s dochovaným charakterem původní struktury zástavby založeného města.

Jednotlivé etapy vývoje zůstaly zjevné.

Čitelnost napojení uliční struktury jižní části území, zastavovaného postupně od přelomu 19. a 20. století, znesnadňuje zatrubnění potoka.

3.2 cesty

- původní uliční i cestní síť je zachována a doplněna (v rozšířené části města na jihu)
- nově založené ulice v jižní části logicky navazují na původní strukturu ve všech směrech, kde to bylo možné

3.3 veřejná prostranství

Historické jádro je v celém rozsahu hodnotným veřejným prostorem s cennými celky:

- Náměstí TGM
- zámecký park
- ulice Jana Harracha
- prostor u kostela v Kostelní ulici
- až na malé výjimky téměř všechny ulice v centru

Konec 19. století přinesl další:

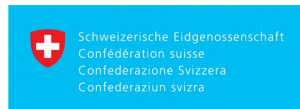
- Tyršovo náměstí
- celek škol v Komenského ulici

Nová městská čtvrť ze začátku 20. století

- park a hřiště jižně od sokolovny
- park jižně od autobusového nádraží
- vilová čtvrť s příjemnými obytnými ulicemi (Žižkova byla také, ale dnes už není)

3.4 dopravní napojení, obsluha

- pěší
 - pěší propustnost téměř všemi směry
 - jen bariera původního potoka mezi historickým městem zůstala (ulici Ke stadionu chybí napojení na Roztockou, do Jungmannovy zůstaly dosud jen dvě spojky (doplnění asi nereálné, nejsou pozemky ve vlastnictví města)
 - ulice K břížkám nepřijemná (jednostranný chodník, nic k vidění)
 - Žižkova ulice – za křižovatkou se Sportovní nevlídná, chodník jen na jižní straně



- **cyklisté**
 - průjezd bez překážek možný, ale komplikovaný systémem jednosměrných ulic, vybavení mobiliářem (stojany) zkontrolovat
 - značení tras (zdá se nepřehledné)
- **motorová doprava**
 - zavedený systém jednosměrek v historickém centru zdá se nefunguje, zvyšuje frekvenci zbytné dopravy a rychlost jízdy – nepřehledné, chybí orientace
 - průjezdná doprava v Žižkově ulici vyžaduje opatření pro zvýšení bezpečnosti (je připravováno)
- **doprava v klidu**
 - několik menších parkovišť na obvodu historického města
 - placené parkoviště na náměstí TGM
 - parkoviště na Tyršově náměstí
 - parkoviště v Komenského ulici
 - ve vilové čtvrti zřejmě bez problémů (na vlastních pozemcích)
 - parkoviště u stadionu (kapacita při běžném provozu vyhovující, v době konání akcí nedostačující)
 - parkoviště u areálu Hraběnky (zjistit)
 - u jednoty v Roztocké není žádná možnost zaparkování (možná by se vešlo pár míst vložit do parčíku na nároží s ulicí Jana Buchara)

3.5 napojení na MHD

- železniční stanice Jilemnice na hranici docházkové vzdálenosti
- autobusové nádraží v těsné blízkosti centra
- autobusová zastávka Komenského v docházkové vzdálenosti západní části oblasti

3.6 dostupnost škol a služeb

- MŠ Zámecká, MŠ Spořilov
- ZŠ na Komenského náměstí
- obchody a služby v centru a v nejbližším okolí
- nákupní středisko u okružní křižovatky
- Jednota v Roztocké
- několik restaurací

4 Vyhodnocení průzkumů

4.1 hodnoty

- f Městská památková zóna jako celek - zachovalý půdorys i hmotové uspořádání zástavby
- g Nemovité kulturní památky
- h Zámecký park - zachovaný ve svém rozsahu
- i Reprezentativní zajímavé veřejné budovy
- j Sokolovna – symbolicky důležitá budova



- k Sportovní areál (původně založený na kraji města, dnes se dostal „dovnitř“)
- dostupné sportoviště a rekreace blízko centra, součást systému veřejné zeleně

4.2 problémy

- a Náměstí TGM - cenný prostor citlivě rekonstruovaný, přesto poměrně málo obývaný proč? možná ne zcela vhodné využití parteru (těžko ovlivnit, městu patří jen vlastní plocha a radnice se sousedícím domem, zatím žádný další dům)
- b Zbytečně plošně rozsáhlé a provozně nevyhovující autobusové nádraží v centru města (prostor byl původně vymezen pro stavbu Městského divadla) nevhodné využití cenné plochy, neupravené prostředí, prostorově předimenzované, dopravní organizace nádraží nevyhovující (autobusy musí couvat)
- c Jungmannova ulice působí trochu jako torzo kdysi souvislé zástavby...ale nebylo to tak, ulice byla založena s jednostrannou řadovou zástavbou na vyvýšené jižní straně, na severní straně převažovaly zahrady, jimiž protékal v meandrech potok, který se občas do zahrad přelil a na domech škody nenadělal. Severní strana ulice souvisle zastavěna nebyla (i když se o zástavbě začátkem 20. století uvažovalo).
- d Park jižně od autobusového nádraží (podle informací ze setkání tam bivakují bezdomovci) - uspořádání parku a výsadby významu prostoru neodpovídají
- e Hrozba záplav (zjevně důsledek zatrubnění potoka, který býval jižním limitem rozvoje města)

4.3 možnosti intenzifikace zástavby v intravilánu

V centrální části města je jen minimum ploch s možností nové výstavby:

- několik proluk s možností dostavby (po prověření)
- Prostranství u kostela sv. Vavřince
- Jungmannova ulice - zvážit dostavbu severní fronty (v novém kontextu bez potoka uvažovat, třeba prověřit), problematické i vlastnické vztahy
- V Domkách - možná dostavba 1-BD v jižní frontě ulice (stály tu kdysi)
- Z8 možnost doplnění pár RD

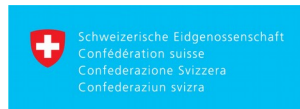
4.4 kvalita rozvojových ploch (dle ÚP)

Rozvojová plocha R12 (západně od sídliště Spořilov je řešena samostatně v rámci sídliště Spořilov.

Rozvojová plocha R14 (sport a oddech) je podrobněji posouzena v návrhové části. Další rozvojové plochy v oblasti E nejsou.

5 Podněty, možnosti, náměty

- a oživení náměstí TGM „měkkými“ metodami (pravidla pronájmu městských prostor a veřejných prostranství, podpora aktivit ve veřejném prostoru)
- b úprava, zmenšení plošného rozsahu a vhodnější využití části prostoru autobusového nádraží
- c prověřit možnost dostavby severní fronty Jungmannovy ulice (existuje studie)
- d navrhnout opatření pro zvýšení bezpečnosti parku jižně od Žižkovy ulice (zjistit, zda je postižen celý park nebo „jen“ prostor před prodejnou na jihu), navrhnout revitalizaci parku
- e eliminovat hrozbu záplav vhodným opatřením (obnova části potoka s meandry?)



- f přehodnocení systému jednosměrek v centru města, zajištění legální průjezdnosti městem na kole a redukce zbytných cest automobilem
- g prověřit možnost sdíleného uličního prostoru v dalších ulicích historického jádra města (postupně a pomalu)
- h úprava dopravou přetížené Žižkovy ulice, zvýšení bezpečnosti a obyvatelnosti (je připravováno)
- i je doporučeno zvážit, zda je možné dopravně napojit západní část města na II/286 bez okružní křižovatky Žižkova/K Břízkám, Lyžařská (je tu uvažována) – možná jiné vhodné řešení při zachování uliční struktury není reálné (současný stav napojení poměrně frekventované ulice V řízkách na ulici Žižkovu (II/286) je nepříjemný (ze strmé ulice V Břízkách není výhled, je zde umístěno zrcadlo, ale to není ideální)
- j nová železniční zastávka, navržená v ÚP, by byla pro území výrazným přínosem

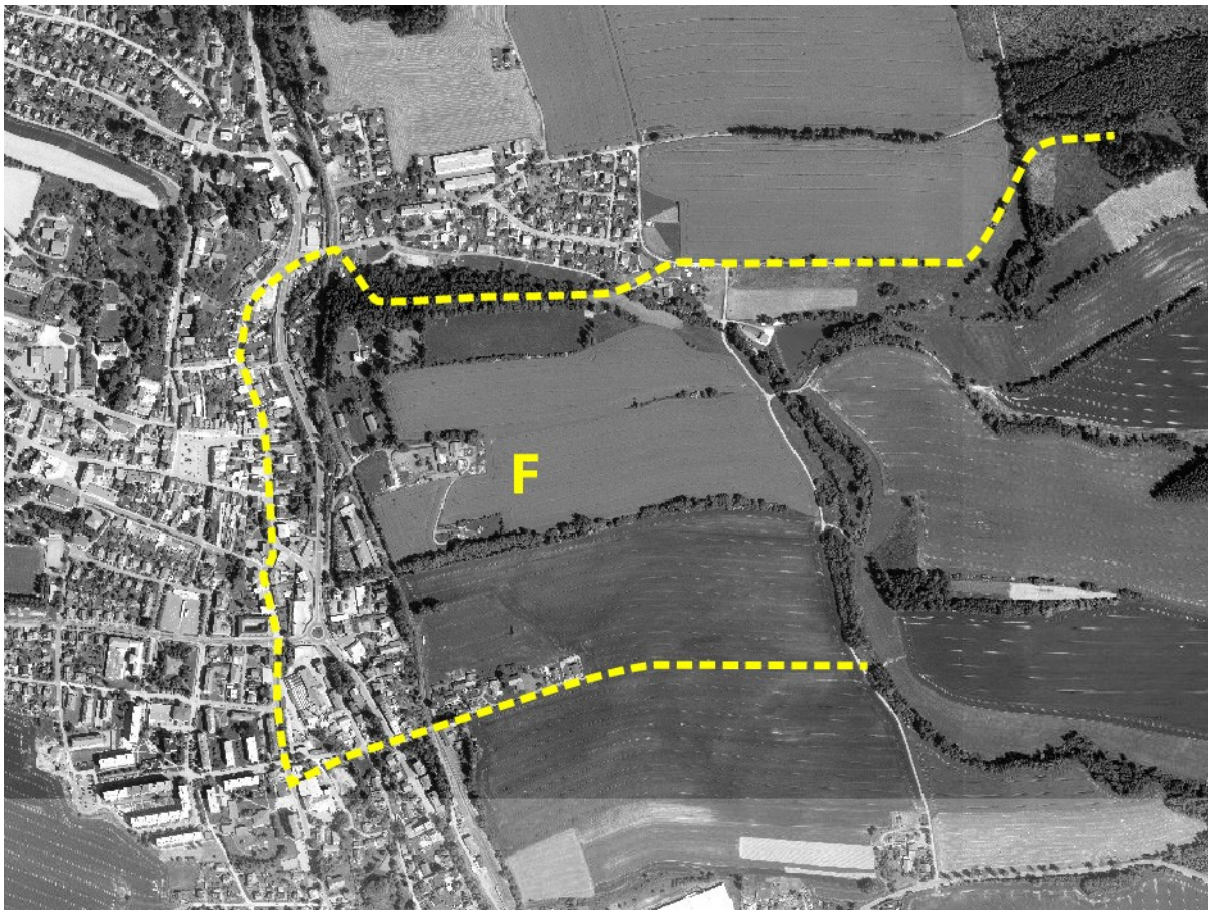


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

OBLAST F – VÝCHODNÍ ČÁST středu JILEMNICE

k.ú. Jilemnice

oblast mezi severní částí ulice Roztocké, ulicemi Geologa Pošepného, Dolení k severnímu napojení na Krkonošskou, zástavba východně od železniční tratí k přejezdu v Nádražní ulici, V Jilmu/Jana Weisse



1 Stručný urbanistický vývoj

Nejstarší údolní cesta dávné vsi podél Jilemky vedla ve stopě dnešní Dolení ulice. Údolní cesta, vedená od Hrabachova na východní straně potoka, překročila potok mostem na území Hrabachova, Jilemnicí procházela na západním břehu. V místě dnešního mostu v jižní části Dolení ulice se na východní břeh vrátila, po vybudování nové silnice z Horky u Staré Paky byl zde přes Jilemku postaven nový kamenný most.

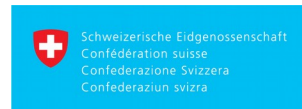
Po založení města byla průjezdná doprava (tehdy povozy) z údolní cesty (Dolení ulice) převedena ulicí Kavánovou na náměstí, pokračovala Valdštejnskou ulicí na sever, od náměstíčka U Labutě uhnula na východ, v místě dnešní křižovatky s Krkonošskou se stočila na sever směrem k Hrabachovu.

Dolení ulice existovala v původní trase dál, stala se z ní vnitřní městská ulice.

Na východním břehu Jilemky vedla další rovnoběžná cesta, později ulice Za Vodou, propojená na severu s Hrabachovským dvorem a cestou do Valteřic. Zástavba podél všech tří ulic se postupně zahušťovala.

ODBORNÉ STUDIE K UDRŽITELNÉMU ROZVOJI MĚSTA JILEMNICE

1. CELKOVÁ URBANISTICKÁ VIZE MĚSTA



Všechny tři téměř rovnoběžné ulice byly ve směru východ – západ propojeny několika spojkami a mostky přes Jilemku. Téměř všechny spojky zůstaly dodnes zachovány, i když ztratily návaznosti na východní straně.

Výrazný růst města od 2. poloviny 19. století se promítl částečnou proměnou i do vesnické údolní zástavby, zvláště po výstavbě železnice (1889), vedené citlivě mimo zástavbu po východní straně údolí. Údolní zástavbu ovlivnila regulace části toku Jilemky, provedená v letech 1907 – 08. Od začátku 20. století se město začalo rozšiřovat jižním směrem podél nové roztocké silnice z roku 1915.

Zástavba čtvrti Za Vodou si původní charakter (drobná venkovská zástavba, roubené stavby) zachovala. Ulice Za Vodou zcela zanikla koncem 20. století při stavbě průtahu silnice II/286.

Důsledkem silničního průtahu je zklidnění a zobytnění vnitřního centra města, ale bohužel také destrukce a dezurbanizace jeho východní části, zasažené plošnými demolicemi a ztrátou prostorových i významových souvislostí.

2 ÚP

2.1 Plochy v zastavěném území

Zastavěnou část oblasti tvoří převážně smíšená městská zástavba, doplněná funkcemi dopravy (silniční a železniční). Území za tratí má venkovský charakter.

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	poznámka
Z1	smíšené městské území	východní část centrální oblasti města	
Z3	smíšené městské území	území mezi Krkonošskou a tratí	
Z10	smíšené městské území	severní část území mezi Nádražní a Roztockou	
Z23	obytné území venkovského charakteru	skupina domů za tratí	
Z24	obytné území venkovského charakteru	skupina domů za tratí	
Z54	obytné území venkovského charakteru	isolovaná zástavba za tratí	

2.2 Plochy přestavby

Nejsou v oblasti navrženy.

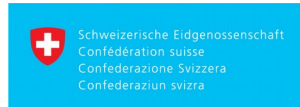
2.3 Rozvojové plochy

Nejsou v oblasti navrženy.

3 Současný stav

3.1 struktura a charakter

- Dolení – zčásti dochována ve trase středověké údolní cesty
 - severní část u křižovatky s ulicí Do Žlábků poničena demolicemi před výstavbou průtahu (bývala to křižovatka tvaru Y)
 - odtud jižním směrem až k mostu přes Jilemku (první most v Jilemnici, kdysi hlavní vstup z jihu do města) zůstala ulice zachována, zástavba se vyvíjela kontinuálně spolu s městem, půvabná ulice s živým parterem
- Ulice Za Vodou zanikla při stavbě průtahu silnice II/286 koncem minulého století. V části mezi mostkem za prodejnou nábytku a mostem v prodloužení ulice Husovy byla vedena těsně podél Jilemky.
- Zůstaly tři uličky, které spojovaly ulice Dolení a Za Vodou v pokračování ulic V Domkách, Husova a Kavánova. Všechny tři uličky mostky přes Jilemku zůstaly, byť v pozměněné podobě (a



významu).

- Krkonošská ulice je popsána podrobně v kapitole H
- Do Žlábků - nepříjemná křižovatka i ulice

3.2 cesty a ulice

- původní cestní síť a vývoj zastavění v západní části zachovány, na východní straně ne
- od Jilemky na východ nefunguje – důsledek průtahu (podrobněji v části o průtahu silnice)

3.3 veřejná prostranství

- Dolení ulice – živá městská ulice s velkým potenciálem
- uličky k Jilemce s velkým potenciálem klidových prostor (brány do města, zvoucí projíždějící k návštěvě)
- potenciál nedořešeného průtahu silnice II/286 a křižovatek (uvedeno v kapitole H)

3.4 dopravní napojení, obsluha

- pěší
 - propojení sever – jih především Dolení ulicí
 - v Krkonošské ulici je v úseku mezi křižovatkami Dolení jih – Dolení sever chodník pouze na východní straně
 - pěší cesta východně podél od Jilemky (začíná před jižně od silničního mostu přes Jilemku, pokračuje ve stopě původní cesty podél Jilemky, přes ulici Do Žlábků a dále podél říčky k přechodu přes trať k lokalitě Pod Lomem v k.ú. Hrabačov
 - propojení východ – západ je přerušeno bariérou silničního průtahu (nebezpečné přechody)
- cyklisté
 - obdobné jako pěší
- motorová doprava
 - páteřní komunikací je silniční průtah II/286
 - křižovatky jsou popsány podrobně v kapitole H (silniční průtah)
 - Dolení ulice je v současnosti jednosměrná ve směru sever - jih
- doprava v klidu
 - stávající parkovací pruh, zřízený na východní straně Krkonošské ulice není téměř vůbec využíván (pro zastavbu na východě není využitelný, od města na západě je oddělen bariérou frekventované silnice)
 - Dolení – pár menších parkovacích plácků (místo bylo k nalezení bez problémů)
 - parkoviště u okružní křižovatky a severně nad Dolení vyžaduje změnu (přeměna křižovatek, veřejné prostory)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

3.5 napojení na MHD

- železniční stanice Hrabačov mimo dochozí vzdálenost, stanice Jilemnice vzdálená 0,5 – 1 km
- autobusová zastávka Jilemnice Hrabačov v dochozí vzdálenosti severní části území, autobusové nádraží v dochozí vzdálenosti jižní části území

3.6 dostupnost škol a služeb

- MŠ Zámecká v mezní dochozí vzdálenosti severní části (přes zámecký park)
- MŠ Spořilov v dochozí vzdálenosti jižní části území
- ZŠ na Komenského náměstí (300 – 500 m)
- obchody a služby dostupné (v centru, v Dolení a u Krkonošské ulice)

4 Vyhodnocení průzkumů

4.1 hodnoty

- Dolení ulice – půvabná živá
- spojky Dolení – Krkonošská (nedocenené uličky k Jilemce)



- říčka Jilemka (nedocenená)





- vstupní „brána“ do města
(obrovský zatím nevyužitý potenciál k vytvoření vstupní brány v prostoru u okružní křižovatky a křižovatky s Dolení ulicí) – uvedeno v kapitole H



4.2 problémy

velkoplošná nepřehledná křižovatka Krkonošská – Do Žlábků – Dolení (uvedeno v kapitole H)

Úsek Krkonošské od křižovatky Do Žlábků až k okružní křižovatce vyžaduje celkovou úpravu

Zástavbu východní strany ulice Krkonošská upravit a doplnit (co s nefunkčním nevzhledným supermarketem?)

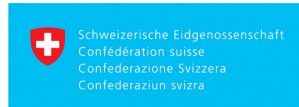
Dokomponování prostoru mezi okružní křižovatkou na jihu a napojením Dolení („vstupní brána“)

Všechny tři spojky Dolení – Krkonošská nemají bezpečné a pohodlné pokračování východním směrem, nejsou vybaveny, chybí veřejné osvětlení

na pěší cestě východně od Jilemky není přechod ani místo pro přecházení přes ulici Do Žlábků před podjezdem (přes ulici Do Žlábků není vůbec žádný přechod)

4.3 možnosti intenzifikace zástavby v intravilánu

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
Z1	smíšené městské území	východní část	zástavba téměř ukončena, výjimečně k obnově/přestavbě	část území městská památková zóna
		křižovatka Krkonošská/Dolení /Do Žlábků	součást komplexního řešení prostoru	US – dopravní a urbanistické řešení malá část vm
		spojky Dolení-Krkonošská (Za Vodou)	zobytnění prostor (bez nové zástavby)	US vm (vlastnictví města)
		prostor křižovatek Krkonošská/Dolení na jihu a okružní křižovatka	součást komplexního řešení prostoru (předpoklad dostavby na západní straně Krkonošské)	US – dopravní a urbanistické řešení převážně vm
Z3	smíšené městské území	mezi Krkonošskou a tratí		
		severní část křižovatka Krkonošská/Dolení /Do Žlábků	součást komplexního řešení prostoru	US – dopravní a urbanistické řešení částečně vm
		střední a jižní část průtah a prostor křižovatek Krkonošská/Dolení na jihu a okružní křižovatka	součást komplexního řešení prostoru (předpoklad dostavby v území východně od) Krkonošské ulice a okružní křižovatky)	US – dopravní a urbanistické řešení část vm
Z10	smíšené městské území	severní část území mezi Nádražní a Rostockou	součást komplexního řešení prostoru (předpoklad dostavby na jižní straně od okružní křižovatky)	US - dopravní a urbanistické řešení část vm
Z23	obytné území venkovského charakteru	skupina za tratí	1 RD (ověřit)	vs (soukr. vlastn.)
Z24	obytné území venkovského	skupina za tratí	3 RD (ověřit)	vs



ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
----	-----------------	--------------	---	----------

charakteru

Z54	obytné území venkovského charakteru	isolovaná zástavba za tratí	zástavba ukončena	vs
-----	--	--------------------------------	----------------------	----

4.4 kvalita rozvojových ploch (dle ÚP)

- Rozvojové plochy nejsou v oblasti navrženy.

5 Podněty, možnosti, náměty

- zásadní úprava dvojkřižovatky Krkonošská, Do Žlábku, Dolení (rozdělit dopravně na dvě?)
- zklidnění a celková revitalizace Krkonošské (průtah, křižovatky)
 - doplnit parkovací pruh (s vloženým stromořadím?) mezi pěší cestou podél Jilemky a vozovkou v Krkonošské (změna profilu – mělo by se vejít) – odtud by šlo dojít pohodlně přes mostky do centra
 - novou cestu/chodník podél Jilemky propojit se stávající cestou až k přechodu do lokality Pod Lomem (propojit, zpříjemnit)
 - Návaznost přechodů a pěších propojení na východ
- zobytnění všech spojek Dolení – Krkonošská (dříve Za vodou), napojení na chodník a na druhou stranu Krkonošské ulice a další pěší trasy, obecně zapojení do života města, zvýraznění jejich počátků z Krkonošské ulice (vyzvání ke vstupu do města)
- „brána“ vstupu do města na jihu Dolení (možná jen pro pěší), motorovou dopravu jen přes okružní křižovatku - šlo by to? - ověřit v principu
- Dolení – zklidněná obousměrná? (což sdílený prostor?)
- nová železniční zastávka, navržená v ÚP, by byla pro území výrazným přínosem

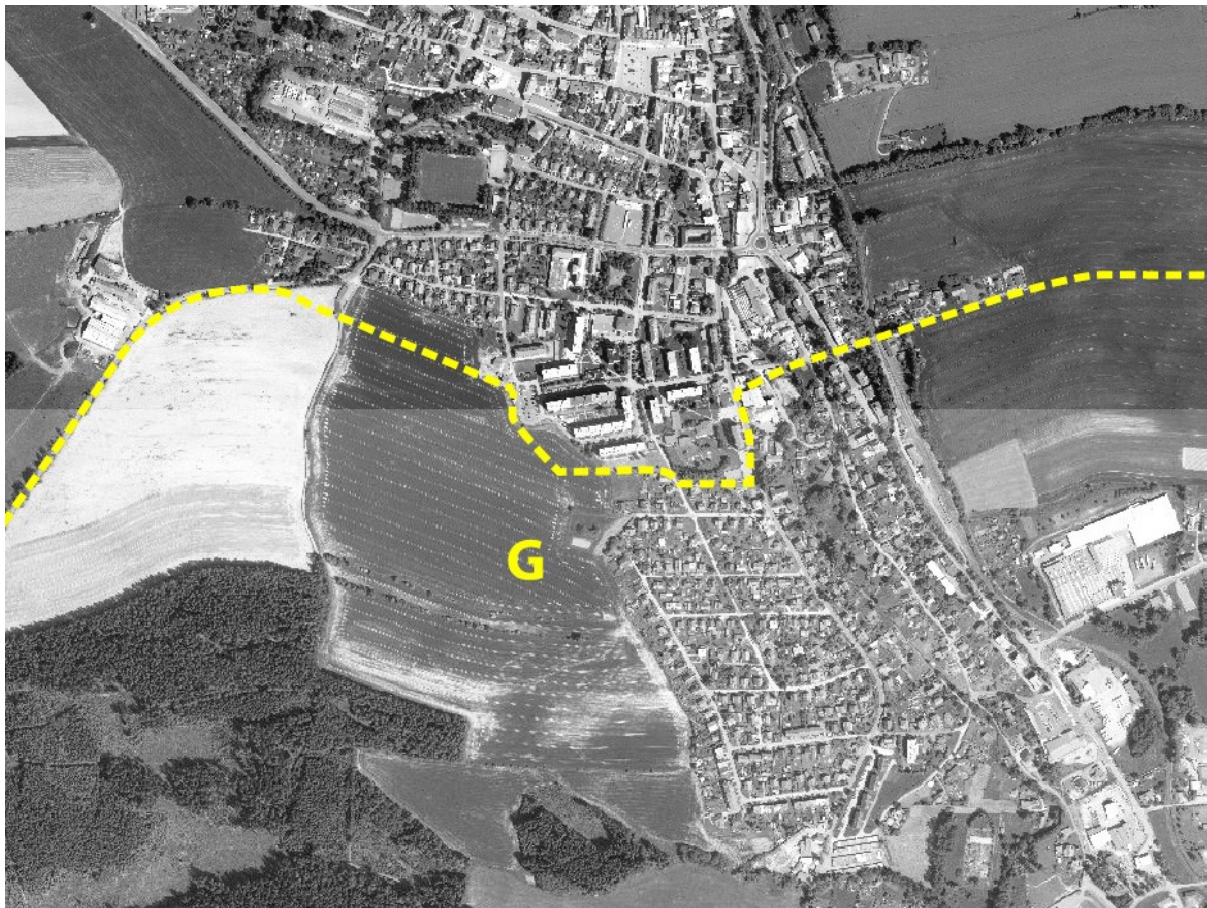


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

OBLAST G – JIŽNÍ ČÁST JILEMNICE

k.ú. Jilemnice

Území jižně od ulice Jana Weisse (východ)
(nezahrnuje sídliště Spořilov)



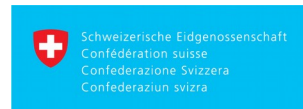
1 Stručný urbanistický vývoj

Původní osídlení údolní vsi Jilem v jižní části území sledovalo údolní cestu podél toku říčky. V polovině 19. století již byly podél Jilemky paralelní cesty tři – ve stopách dnešních ulic: hlavní průjezdná cesta ve stopě dnešních ulic Nádražní a Čs. legií na východě (nejnovější cesta z let 1817-18 s tenkrát ještě jen ojedinělou zástavbou pouze na západní straně), prostřední, oboustranně poměrně hustě zastavěná ve stopě ulice V Jilmu a západní s oboustrannou řídkou zástavbou severní části ve stopě dnešní Roztocké ulice.

Na hlavní cestu se ve směru plužin napojovaly směrem východním cesty do Horní Branné (dnešní Branská), do Javorku (dnešní ulice K Javorku) a další rovnoběžné polní cesty.

Jilemka tekla klikatými meandry, z říčky byl na východní straně odveden téměř „rovný“ mlýnský náhon.

Na přelomu 19. a 20. století prošla vesnická údolní zástavba částečnou městskou proměnou, zvláště po výstavbě železnice (1889), vedené citlivě po východní straně údolí.



Od přelomu 19. a 20. století V té době a pak ve 20. a 30. letech 20. století se město začalo rozšiřovat jižním směrem, podél nové roztocké silnice z roku 1915.

Největší jilemnickou továrnou se stala Česká přádelna a tkalcovna lnu při odbočce silnice do Horní Branné (jihovýchodně od nádraží), založená v letech 1910 - 11. Pod nádražím vyrostla Okresní hospodářská záložna, Okresní vzájemná požární pojišťovna, pobočka zemědělských družstevních horských podniků a ústřední konzum.

Jižně od města vznikla po západní straně údolí při roztocké silnici počátkem 30. let jednotně koncipovaná kolonie rodinných domků Spořilov, úvěrovaná jilemnickou Městskou spořitelnou. Na jižním konci údolní zástavby byla roku 1941 otevřena obecní plovárna.

Značný růst Jilemnice zaznamenala i ve 2. polovině 20. století. Pro zaměstnance zdejších rozšířených průmyslových závodů (Kolara, Technolen, Autobrzdy) vyrostlo po roce 1960 panelové sídliště a rozvinula se i výstavba rodinných domků. Intravilán se rozšířil především na území mezi městem a Spořilovem, mezi Spořilovem a lesem Maňasovskem jižně od Jilemnice.

2 ÚP

2.1 Plochy v zastavěném území

ÚP	funkční využití	lokace/ulice
Z3	smíšené městské území	jižní cíp východní strana Čs. legií
Z4	nízkopodlažní obytná zástavba	Spořilov - jih
Z10	smíšené městské území	území na východ od Roztocké ulice území západně od ulice Čs. legií
Z11	obytné území venkovského charakteru	jižní část města v okolí Jilemky, Koupališti
Z12	obytné území	bytové domy podél Roztocké ulice
Z13	živnostenská plocha	
Z14	obytné území venkovského charakteru	jižní okraj města kolem ulice Čs. egii
Z15	živnostenská plocha	
Z16	zahrádky	u lesa směrem k Javorku
Z17	výrobní plochy	severně od Branské ulice severně od ulice K Javorku
Z18	obytné území	severně od Branské ulice
Z19	zahrádky	za tratí (u Z17)
Z20	sport, oddech	koupaliště
Z40	obytné území venkovského charakteru	severně od Branské
Z48	obytné území venkovského charakteru	Javorek

2.2 Plochy přestavby

Nejsou v oblasti navrženy



2.3 Rozvojové plochy

ÚP	funkční využití	lokace	poznámka
R13	nízkopodlažní obytná zástavba)	na západ od jižního Spořilova	
R16	výrobní plocha	na východ od stávajících	
R17	obytné území venkovského charakteru	Javorek (střed)	
R23	zahrádkářská plocha	jižně od ulice K avorku	
R24	plocha technické infrastruktury	jižně od silnice K Javorku	
R25	zahrádkářská plocha	u Branské ulice	
R27	živnostenská plocha	jižní cíp mezi silnicí na Roztoky a tratí	
R30	sport, oddech		
R36	turistický ruch, rekreace	na jihozápad od koupaliště	
R43	silniční doprava	parkoviště západně od silnice na Roztoky	

3 Současný stav

3.1 struktura a charakter

Jižní část Jilemnice je rozmanité území mnoha tváří a vrstev. Každá z etap vývoje zanechala svou stopu, jednotlivé etapy vývoje jsou jasně čitelné (původní roztroušená zástavba údolí, zahradní město Spořilov (rodinné domy), prvorepubliková zástavba u nádraží, průmyslový areál u nádraží, sídliště atd)

3.2 cesty

- původní uliční i cestní síť zachována a doplněna
- nově založené ulice logicky navazují na původní strukturu ve všech směrech
- funkční propojená uličkami ve směru východ - západ

3.3 veřejné prostory

- nezahrnuje sídliště (řešeno samostatně)
- u společenského domu Jilm veřejný prostor chybí (není ideálně využíván)
- park v ohybu říčky západně od ulice V Jilmu
- prostor u kapličky Božího Těla
- prostor u nádraží
- Nádražní ulice a ulice Čs. legií (zklidnění a úprava v přípravě)
- Roztocká ulice (mohla by být, ale není, je jen silnicí)

3.4 dopravní napojení, obsluha

- pěší
 - pěší propustnost všemi směry, chybí propojení Luční ulice na navazující cestu v krajině (ale)
- cyklisté
 - obdobně
- motorová doprava



- územím prochází na východě silnice II/293 (Nádražní, Čs. legií) směrem na Studenec, silnice III/28411 (Roztocká) na Roztoky, III/2936 na Horní Brannou a silnice na Javorek
- doprava v klidu
 - nízkopodlažní zástavba bez problémů (parkování na vlastních pozemcích)
 - bytové domy bohužel jako všude vygenerovaly řadové garáže...(na jihu)
 - problém patrně u nádraží (ověřit)

3.5 napojení na MHD

- železniční stanice Jilemnice v dochozí vzdálenosti
- autobusové nádraží v dochozí vzdálenosti severní části území
- autobusové zastávky u žel. stanice, u ČSAD (dnes BusLine)

3.6 dostupnost škol a služeb

- MŠ Spořilov
- ZŠ na Komenského náměstí (z jižní části území moc daleko)
- obchody a služby v centru, pár i v území
- nákupní středisko u okružní křižovatky
- na jihu supermarket (oblíbený zdá se – dobře dostupný autem)

4 Vyhodnocení průzkumů

4.1 hodnoty

- a jeví se jako stabilizované území (původní vesnice Jilm)
- b malebný tok říčky Jilemky (zahradami)
- c návaznost obytného území na krajinu, viditelnost z obytných ploch (výstavba rodinných domů mezi Spořilovem a Spořilovem)
klidná residenční čtvrť (starý Spořilov)





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

- d jilmová alej u nádraží,
- e kulturní dům Jilem
- f kaple Božího Těla v Roztocké ulici
- g Javorek (rybník, rybaření)

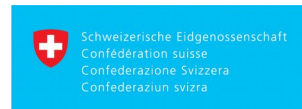


4.2 problémy

- a úprava ulic Nádražní a Čs. legií v přípravě (doporučena revize několika detailů – např. zastávka u nádraží)
- b Roztocká ulice na jihu západně od koupaliště areál řadových garáží (co s tím?)
- c bezpečnost přejezdů a přechodů přes trať problematický přístup k nádraží, prostor u nádraží (k úpravě vč. veřejných wc)



- d nefunkční koupaliště



4.3 možnosti intenzifikace zástavby v intravilánu

Možnosti intenzifikace jsou poměrně omezené, ale jsou (cca 15 RD). Podrobně popsáno a zakresleno v návrhové části.

4.4 kvalita rozvojových ploch (dle ÚP)

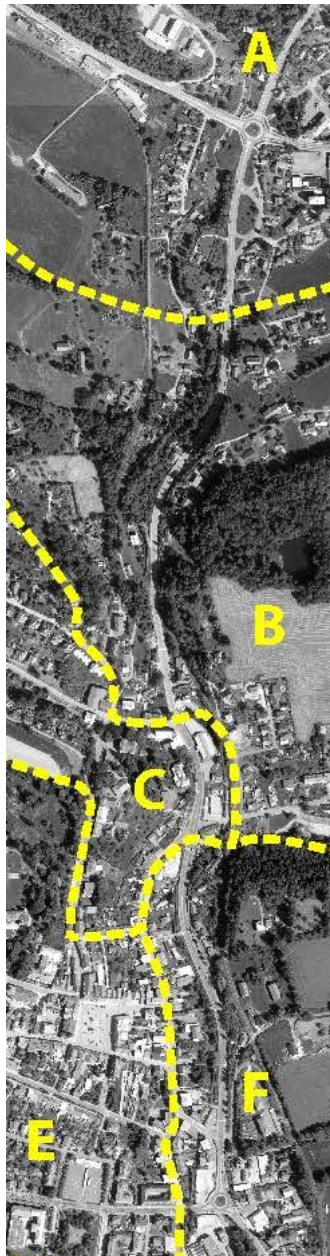
Navržené rozvojové plocha urbanisticky vhodně navazují na stávající zástavbu. Podrobnější hodnocení je popsáno v návrhové části.

5 Podněty, možnosti, náměty

- a zdá se málo příležitostí (prostor) pro sousedské setkávání – prověřit možnosti:
- prostor u kapličky v Roztocké ulici má svůj potenciál, ale chybí bezpečný pohodlný přístup a vybavení mobiliářem (lavičky, ev. stojany na kola); prostor je bohužel poněkud znehodnocen dosti novou přístupovou cestou k RD východně od veřejného prostranství
- travnatá plocha mezi Jilemkou a ulicí v Jilmu
Nejvhodnější využití mokré a rozlivné plochy je "povodňový přírodní park" (ponechat a podpořit vlhkomilný/mokřadní biotop, a zpřístupnit obyvatelům - procházkový okruhy po hatích či kamenech apod.).
- b autobusová zastávka u nádraží (nešlo by zajet až k nádražní budově?)
- c nebylo viděno hřiště (třeba jen volejbal)
bývalo v ploše zastavěné bytovými domy na jihu Roztocké ulice, ale není
- d koupaliště se zázemím k rehabilitaci a úpravě



OBLAST H - Průtah silnice II/286 v úseku mezi okružními křižovatkami



1 Struktura osídlení a stručný historický vývoj

Z půdorysu města Jilemnice a celé údolní sídelní struktury vyplývá, že údolí charakterizovala od středověku jednotná parcelační osnova lánové plužiny, jejíž osu tvořil potok a údolní cesta.

Po obou stranách údolní cesty se postupně vyvíjela zástavba od Jilmu k Hrabačovu.

Město bylo dodatečně přičleněno na mírné svažité ploše navazující po západní straně na údolní cestu (dnešní ulice Dolení). Po založení města byla severojižní doprava z údolní cesty v úseku mezi napojením dnešní Valdštejské ulice na severu a Kavánovy ulice na jihu převedena do města. Hlavní trasa vedla dnešní Valdštejskou (dříve Hoření) ulicí na náměstí. Z náměstí pokračovala dnešní ulicí Kavánovou do původní trasy údolní cesty (Dolení ulice). Ulicí Jana Harracha vedla z náměstí další důležitá trasa směrem na západ na Mříčnou.

Dopravní cesty zůstaly v těchto trasách do druhé poloviny 20. století.

Koncem minulého století byly v důsledku výrazného navýšení frekvence dopravy provedeny zásadní zásahy do struktury místní a především průjezdné dopravy, které zrušily strukturu východní části městské zástavby.

Úpravou dopravního systému bylo dosaženo zklidnění centrální části města.

Velkorysému dopravnímu průtahu sever – jih byla obětována čtvrť Za Vodou ve východní části původní zástavby. Byla narušena struktura cest a propojení ve směru východ – západ.

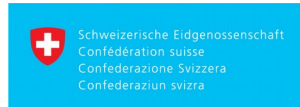
2 ÚP

Plocha průtahu silnice je v celém rozsahu plocha dopravní.

3 Současný stav

3.1 základní údaje

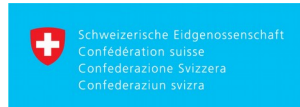
- Současný průtah silnice II/286 v úseku mezi okružními křižovatkami, postavený v letech 1989 – 1991, je veden částečně novou trasou (jižní a severní část), ve střední části mezi Dolení a Valteřickou ulicí sleduje půdorysnou stopu středověkou údolní cestu.



- Změněna bylo výškové uspořádání a šířka komunikace.
- Napojení původní uliční a cestní sítě města i jednotlivých domů na novou komunikaci bylo „zachováno“, ale bez přizpůsobení kontextu.
- Okružní křižovatky, napojující severojižní úsek na silniční síť, byly vybudovány následně (jižní okružní křižovatka v Jilemnici v roce 1994, severní okružní křižovatka v Hrabačově v roce 2008)

3.2 charakter prostoru a zástavby

- úsek silnice mezi okružními křižovatkami představuje bezkonkurenčně nejfrekventovanější silnici v okolí (téměř 10 tisíc vozidel/den), průtah je koncipován jako ryze technická stavba, podřízená dopravě
- charakter průtahu lze typologicky rozdělit na pět urbanisticky odlišných úseků:
 1. Neurbanizované rozlehlé městské veřejné prostory, struktura rozrušena rozsáhlými demolicemi a změnami (okružní křižovatka a následující křižovatka s Dolení ulicí):
 - Okružní křižovatka ulic Žižkovy, Nádražní, Krkonošské a V Jilmu byla vybudována v roce 1994 na místě prosté čtyřramenné křižovatky. Vybudování křižovatky zlikvidovalo původně intaktní městský prostor, nově vzniklý neurčitý prostor obklopený chaotickými zbytky zástavby a nekoncepčními novostavbami (niveleta navýšena o cca 1 m) není zatím do městské struktury zapojen.
 - Na další nově zřízené zvláštní křižovatce, kde býval původně hlavní přístup do města se jako protismyslně jednosměrná připojuje Dolení ulice, reprezentativní vstup do města se ztratil
 2. Silnice ve městě - průtah v nově vedené trase mezi křižovatkami s Dolení ulicí
 - Za křižovatkou s Dolení ulicí se průtah od původní trasy odpojuje a pokračuje přímo, dále na sever je v délce cca 600 m veden novou trasou podél Jilemky, úsek má charakter silnice mimo město. Parter neexistuje, na západě u Jilemky svodidla, na východě částečně odstavný pruh a jednostranný chodník pod opěrnými zdmi nebo vysokým plotem, občas přípojky k domům nad strání a přechody bez upravených návazností.
 3. Zbytky městské ulice - od návratu do původní trasy k autobusové zastávce před přejezdem
 - Na velkoplošné nepřehledné křižovatce s Dolení ulicí a s ulicí Ke Žlábků (kdysi křižovatka ve tvaru Y, kde se z Dolení dělila na dva směry) se nová trasa průtahu se průtah vrací na trasu původní ulice a je to znát, informací o městě přibýlo, chodníky jsou oboustranné, částečně i zbytky zástavby, motorová doprava je přesto dominantní (a rychlá)
 - U autobusové zastávky Hrabačov chodník na západní straně končí přechodem (poslední přechod před cca 500 m vzdálenou křižovatkou v Hrabačově), dále chodník jen na východní straně
 4. Silnice v krajině v původní trase - od přejezdu k „autobusáku“ v Hrabačově
 - V úseku od přejezdu k Valteřické ulici pokračuje průtah v původní trase, ale v upravené šířce a niveletě, má výrazný charakter silnice ve volné krajině (šířka silnice, krajnice, značení, svodidla, absence přechodů pro chodce), město kolem se „stáhlo“ do ústraní
 - z původní zástavby zůstaly jednotlivé domy, na východní straně se octly nad opěrnými zdmi vysoko nad silnicí, zaříznutou do svahu, na západní straně se krčí za svodidly pod silnicí (tyto vesměs působí neobydleně)
 - příjezdy k domům provedeny jsou (výjezdy budou asi psychicky náročné), pěší přístup rizikový



- na východní straně pod opěrnými zdmi je neširoký chodník (osvětlený), nepříjemný koridor bez mezi projíždějícími auty a opěrnou zdí (bez možnosti úniku a zastavení)

5. Hrabachov u křižovatky

- za místem, kde se ze západu napojuje ulice Hanče a Vrbaty opouští průtah původní trasy, která se od silnice původním obloukem odpojuje, silnice pokračuje přímo na sever ke křižovatce
- následuje široká vozovka, vedená novou trasou západně od původní a vymezuje neurčitý rozlehlý prostor mezi východní hranou původní ulice a novou silnicí, vzniklá bezprizorní plocha je využita pro autobusovou zastávku Hrabachov křižovatka (zastávka slouží jako přestupní, byly tam viděny i čtyři spoje najednou)
- průjezd je v trase komunikace II/286 oboustranně osvětlen (zatímco přiléhající a rozlehlý „městský“ prostor osvětlen není), podél komunikace nejsou žádné chodníky, na západní straně jsou svodidla, uprostřed velkorysé zpevněné plochy vozovky odbočovací pruh na autobusovou zastávku
- oblast kolem křižovatky prošla několika zásadními proměnami: rozdělení výstavbou nové silnice Jablonec - Valteřice v roce 1851, výstavba Masarykovy horské silnice v letech 1931 – 1936, nová výstavba neúměrného měřítka koncem 20. století a současná podoba s okružní křižovatkou z roku 2008 definitivně rozrušila strukturu střední části obce

3.3 veřejné prostory

- trasa dopravního koridoru původní veřejné prostory pozřela
- nové zatím nevznikly, ale mohly by...

4 Vyhodnocení průzkumů

4.1 hodnoty

- a převedení dopravy uvolnilo centrum města pro vhodnější aktivity
- b zvýšení bezpečnosti přecházení na obou okružních křižovatkách
- c plynulejší a rychlejší průjezd městem (především pro průjezdnou dopravu)

4.2 problémy

- a průtah není urbanisticky zapojen do města
- b vznikla obtížně prostupná bariéra pro pěší, cyklisty i vnitřní městskou motorovou dopravu
- c důsledkem je izolace východní části města a pravděpodobná pomalá ztráta její atraktivity
- d nevratné ztráty (rozsáhlé demolice v prostorech křižovatek v Jilemnici i v Hrabachově, zmizení unikátní autentické části města Za vodou)
- e zmizel hlavní vstup do města
- f Jilemka se z jižní části města ztratila (tváří se jako schovaný kanál), objevuje se až na severu za tratí
- g nový průjezd městem skýtá projíždějícím nevábný pohled na „rozbomabardované“ zbytky zástavby kolem silnice a zadní fasády domů s kůlnami a dvorky uliční fronty Dolení ulice, nic nenapovídá, že za nimi je skryto úžasné město
- h existuje studie nábřeží Jilemky s promenádou a zástavbou na jejím levém břehu – záměr skvělý, ale asi nereálný, zahrady domů v Dolení ulici sahaly odjakživa k vodě, i po regulaci toku (1907 – 8), nelze předpokládat, že by se záměrem všichni vlastníci nemovitostí souhlasili.



5 Podněty, možnosti, náměty k řešení

téměř všechny problémy (kromě nevratných) lze z větší části napravit:

- a urbanistické dořešení poškozené městské struktury podél silničního průtahu
- b obnova a doplnění veřejných prostranství, narušených průtahem
- c úprava dopravního řešení „nemocných“ křižovek (Krkonoská/Do Žlábků/Dolení, Krkonoská/Dolení na jihu)
- d úprava profilu průtahu silnice II/286, v centrální části podél západní hrany parkovací zálivy se stromy a návazností na mostky do centra (dnes jsou na východě a nejsou využívány, nelze se odtamtud dostat přes silnici)



- e obnovení pěší (a možná i cyklistické) trasy podél Jilemky v centru města (v úseku mezi mostkem v pokračování ulice V Domkách a Dolení na jihu – ve stopě zaniklé ulice Za Vodou)

- f slepé příčné uličky (původní spojky ulic Dolení a Za Vodou) zapojit do života města (klidná zákoutí u řeky s návazností na novou pěší (a možná i cyklistickou) trasu na západní straně vozovky (bod 5.))



- g obnova pěší propustnosti všemi směry (bezpečné přechody na vhodných místech s oboustrannou návazností)



1.a.2. DEMOGRAFIE

Úvod – souvislosti

Demografické změny jsou jedním z velkých hybatelů proměn sídelní struktury a pro udržitelný rozvoj představují důležitou výzvu.

V posledních dvaceti letech prochází obyvatelstvo střední Evropy a tedy i České republiky rozsáhlými změnami populačního vývoje. Dále pokračuje již déle než sto let trvající postupný pokles úmrtnosti a zvyšování průměrného věku populace. K tomu se přidal v historii nejvýraznější pokles celkové úrovně plodnosti, která dle prognóz na současné nízké úrovni pravděpodobně v nejbližších třech desetiletích zůstane. Zároveň narůstá a s ekonomickými a politickými turbulencemi se velmi nárazově proměňuje vnitřní (mezi obcemi a regiony ČR) a zahraniční migrace. Tato situace nemá svou historickou paralelu a nelze s ní pracovat na základě jednoduché zkušenosti.

V důsledku této situace lze říci, že v obcích v ČR převažuje záporný přirozený přírůstek a pokud má obec v počtu obyvatel alespoň stagnovat a nebo růst, musí přírůstek zajistit migrací. Výjimkou jsou obce, které získaly demografickou dividendu migrací – příchodem mladých párů se po omezenou dobu dostávají do situace kladného přirozeného přírůstu. Ale i pro tyto obce platí, že demografická dividendy období záporného přirozeného přírůstu pouze odsouvá v čase.

Pro územní rozvoj obcí z těchto změn plyne následující:

1. Přirozeným stavem bude úbytek obyvatel. K přírůstu může dojít jen místně a to vlivem migrace. Pokud obec plánuje růstovou strategii, musí mít připravené silné impulzy, kterými migraci – přistěhovávatelům podpoří.
2. Pro porozumění situaci v konkrétní obce je třeba sledovat 1/ její věkovou strukturu a pokud je nadprůměrně progresivní, odhadnout délku trvání demografické dividendy a 2/ sledovat její atraktivitu pro potenciální nově příchozí obyvatele (dle dat o migraci v posledních letech a případně kvalitativním průzkumem mezi potenciálními stavebníky a realitními makléři).

Vývoj města a regionu

Smyslem sledování vývoje je jednak porozumění vývoji osídlení v regionu (indikace síly a role obce v regionální sídelní struktuře) a dále na základě dat z posledních cca. 5-10 let indikace atraktivity pro nově příchozí obyvatele. Následující tabulky a grafy ukazují vývoj v posledních letech a srovnávají Jilemnici s obdobně velkými městy v regionu (pro úvahu, zda jevy v Jilemnici mohou být součástí širšího trendu v regionu, nebo jsou výjimečné) a s obcemi v bezprostředním okolí (pro ilustraci migrace v menším regionu).

Tabulka: Srovnání vývoje počtu obyvatel v Jilemnici a okolních obcích v letech 1994-2014 (zdroj ČSÚ – městská a obecní statistika)

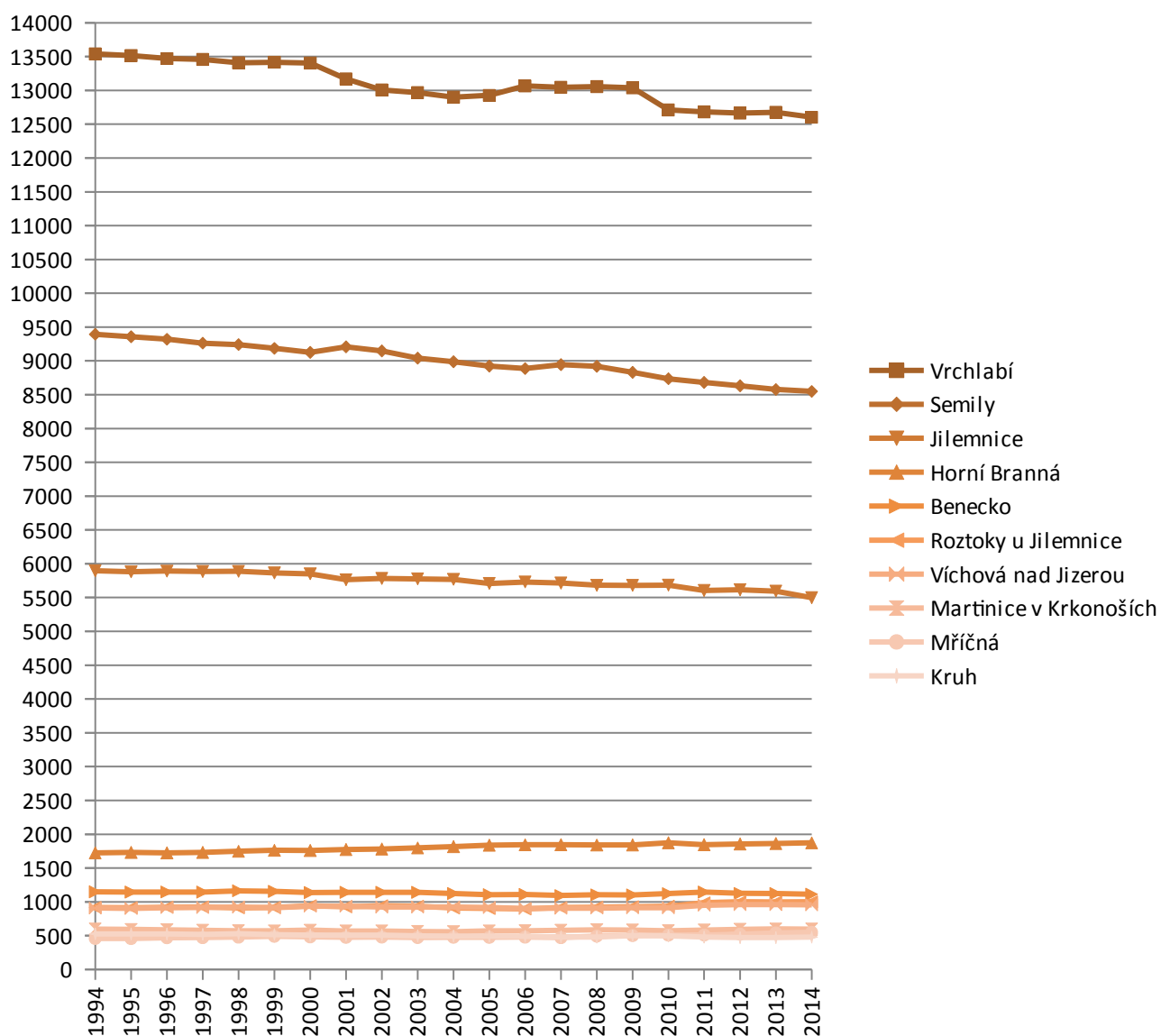
Název obce	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vrchlabí	13540	13514	13471	13458	13407	13416	13405	13170	13006	12968	12898	12926	13065	13044	13056	13037	12710	12683	12665	12676	12602
Semily	9394	9357	9320	9262	9241	9185	9125	9207	9148	9040	8986	8924	8886	8944	8919	8830	8736	8681	8630	8576	8548
Jilemnice	5896	5881	5892	5887	5888	5865	5852	5764	5783	5777	5770	5710	5731	5715	5682	5681	5685	5604	5616	5596	5499
Horní Branná	1725	1733	1726	1733	1748	1762	1760	1775	1782	1798	1817	1840	1844	1846	1841	1843	1874	1847	1856	1864	1873
Benecko	1149	1145	1147	1144	1164	1156	1138	1142	1143	1142	1124	1106	1110	1094	1105	1103	1122	1144	1126	1123	1113
Roztoky u Jilemnice	919	915	922	924	912	918	944	928	944	936	909	902	896	916	921	930	936	987	1001	998	1001
Vichová nad Jizerou	909	903	915	918	925	913	936	937	925	925	925	918	904	906	908	914	913	951	960	960	958
Maršovice v Krkonoších	598	593	588	581	574	571	582	570	570	563	559	571	572	579	586	584	573	583	595	599	598
Mříčná	460	458	470	471	478	491	482	476	480	473	477	476	479	471	494	502	509	510	523	542	550
Kruh	528	525	526	521	530	517	508	509	508	498	495	493	490	481	480	500	497	480	472	471	478

Vizualizace tabulky v grafech vypadá následovně:

Graf: Srovnání vývoje počtu obyvatel v Jilemnici a okolních obcích v letech 1994-2014 (zdroj ČSÚ – městská a obecní statistika)

ODBOBNÉ STUDIE K UDRŽITELNÉMU ROZVOJI MĚSTA JILEMNICE

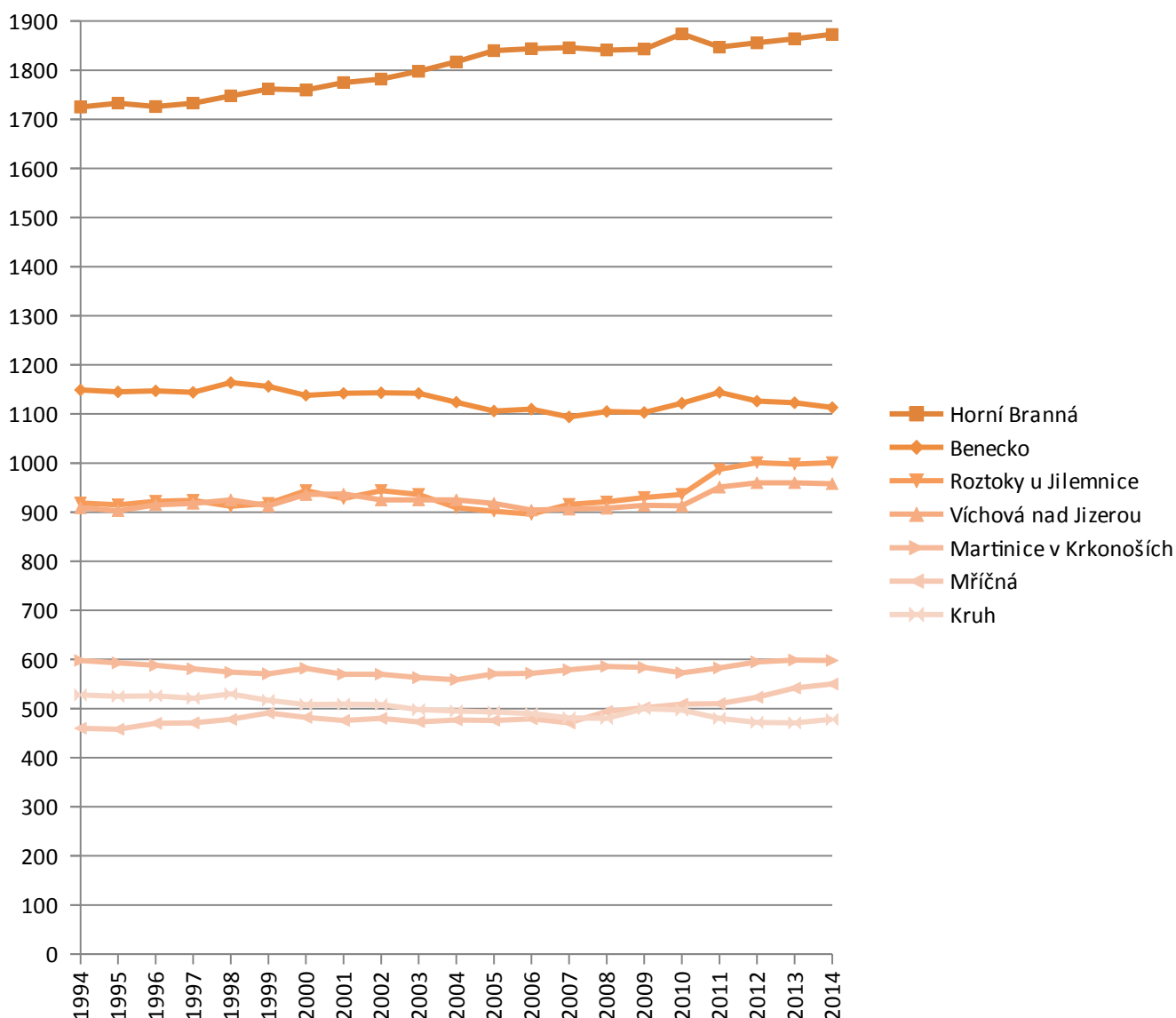
1. CELKOVÁ URBANISTICKÁ VIZE MĚSTA



Z grafu je zřejmé, že Vrchlabí i Semily procházejí v posledních 20. letech podobným vývojem jako Jilemnice – postupným pozvolným poklesem počtu obyvatel.



Graf: Srovnání vývoje počtu obyvatel v Jilemnici a sousedních menších obcích v letech 1994-2014 (zdroj ČSÚ – městská a obecní statistika)



Pokud se naopak zaměříme na obce v besprostředním okolí Jilemnice, je zřejmý setrvalý stav nebo obdobně pozvolný mírný nárůst. Lze se tak domnívat, že okolní obce jsou v současné době vnímány jako atraktivnější a nebo bydlení v nich dostupnější než v samotné Jilemnici. To je z hlediska udržitelného rozvoje problematické, protože v okolních obcích zpravidla nejsou nově příchozí zaměstnaní (případně zde není ani potřebné občanské vybavení) a roste tak dojíždka.

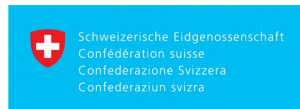
Pro udržitelnější regionální uspořádání je vhodnější, když rostou spíše obce mající roli center, je žádoucí, aby město Jilemnice aktivně zapracovalo na atraktivitě a dostupnosti bydlení v Jilemnici.

Když se zaměříme podrobněji na důvody změn počtu obyvatel v Jilemnici, jak ukazuje následující tabulka, zjistíme, že z hlediska přirozeného přírůstku byla v posledních 20. letech situace ještě nadprůměrně příznivá (a přesto došlo k poklesu počtu obyvatel).



Rok	Stav 1.1.	Narození	Zemřelí	Přistě- hovalí	Vystě- hovalí	Přírůstek přirozený	Přírůstek migrační	Přírůstek celkový	Stav 31.12.
1971	4 385	65	55	133	117	10	16	26	4 411
1972	4 411	85	59	134	102	26	32	58	4 469
1973	4 469	73	68	146	109	5	37	42	4 511
1974	4 511	88	42	102	86	46	16	62	4 573
1975	4 573	95	54	134	125	41	9	50	4 623
1976	4 623	96	57	90	164	39	-74	-35	4 588
1977	4 588	80	56	110	135	24	-25	-1	4 587
1978	4 587	108	73	312	74	35	238	273	4 860
1979	4 860	100	62	407	109	38	298	336	5 196
1980	5 196	117	67	176	90	50	86	136	5 332
1981	5 291	81	69	143	140	12	3	15	5 306
1982	5 306	84	52	118	126	32	-8	24	5 330
1983	5 330	81	56	177	125	25	52	77	5 407
1984	5 407	66	61	115	112	5	3	8	5 415
1985	5 415	65	46	117	158	19	-41	-22	5 393
1986	5 393	66	68	126	104	-2	22	20	5 413
1987	5 413	63	58	107	119	5	-12	-7	5 406
1988	5 406	64	65	111	114	-1	-3	-4	5 402
1989	5 402	66	68	120	128	-2	-8	-10	5 392
1990	5 392	89	69	491	110	20	381	401	5 793
1991	5 777	82	63	234	140	19	94	113	5 890
1992	5 890	94	63	120	126	31	-6	25	5 915
1993	5 915	89	58	139	128	31	11	42	5 957
1994	5 957	63	67	96	153	-4	-57	-61	5 896
1995	5 896	68	60	111	134	8	-23	-15	5 881
1996	5 881	47	43	108	101	4	7	11	5 892
1997	5 892	65	61	97	106	4	-9	-5	5 887
1998	5 887	68	45	94	116	23	-22	1	5 888
1999	5 888	48	53	101	119	-5	-18	-23	5 865
2000	5 865	64	50	81	108	14	-27	-13	5 852
2001	5 775	64	38	87	124	26	-37	-11	5 764
2002	5 764	68	42	122	129	26	-7	19	5 783
2003	5 783	58	37	96	123	21	-27	-6	5 777
2004	5 777	62	38	79	110	24	-31	-7	5 770
2005	5 770	57	43	94	168	14	-74	-60	5 710
2006	5 710	60	46	102	95	14	7	21	5 731
2007	5 731	58	51	105	128	7	-23	-16	5 715
2008	5 715	70	47	108	164	23	-56	-33	5 682
2009	5 682	88	54	109	144	34	-35	-1	5 681
2010	5 681	68	64	96	96	4	-	4	5 685
2011	5 666	69	57	121	195	12	-74	-62	5 604
2012	5 604	49	55	123	105	-6	18	12	5 616
2013	5 616	47	48	108	127	-1	-19	-20	5 596
2014	5 596	37	43	87	178	-6	-91	-97	5 499

Tabulka: Důvody změny počtu obyvatel v Jilemnici 1971-2014 (zdroj ČSÚ – městská a obecní statistika) Z tabulky je zřejmé, že po poměrně dlouhou dobu měla Jilemnice kladný (a v ČR nadprůměrný)



přirozený přírůstek. Od roku 2012 je však již přirozený přírůstek mírně záporný.

Věková struktura města

Oproti průměru ČR má Jilemnice v současné době mírně progresivnější věkovou strukturu, jak ukazují následující tabulky. Je tak zřejmé, že přirozený úbytek obyvatel bude v Jilemnici narůstat rychleji než průměr v ČR, pokud se nepodaří demografickou dividendu udržet tím, že se přistěhují noví mladí obyvatelé.

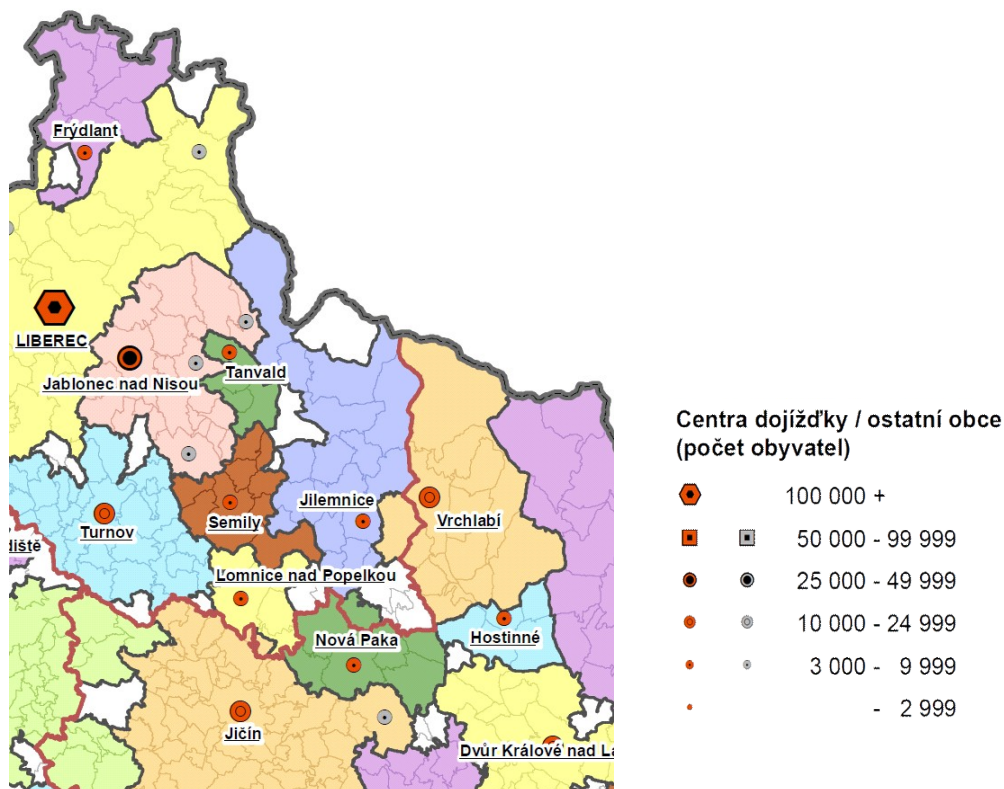
	ČR 104365,6			JILEMNICE 56,37	
	Muži	Ženy		Muži	Ženy
85 a více	-0,41128	1,070822	85 a více	-0,514458	0,993436
80 - 84	-0,76779	1,456246	80 - 84	-0,6918574	1,490154
75 - 79	-1,16304	1,813002	75 - 79	-1,1885755	1,632074
70 - 74	-1,58458	2,121398	70 - 74	-1,3659748	2,288451
65 - 69	-2,43675	2,935412	65 - 69	-2,2174916	3,246408
60 - 64	-3,38548	3,745669	60 - 64	-3,1399681	3,317367
55 - 59	-3,501	3,677064	55 - 59	-3,672166	3,831825
50 - 54	-3,16866	3,175002	50 - 54	-2,6077701	3,175448
45 - 49	-3,3634	3,262857	45 - 49	-3,5657265	3,051268
40 - 44	-3,43034	3,278714	40 - 44	-3,3173674	3,636686
35 - 39	-4,34176	4,147516	35 - 39	-4,2575838	4,275324
30 - 34	-4,24958	4,042319	30 - 34	-3,7253858	3,654426
25 - 29	-3,52474	3,363857	25 - 29	-3,0690083	2,891609
20 - 24	-3,29166	3,164941	20 - 24	-3,5302466	3,547987
15 - 19	-2,82956	2,687725	15 - 19	-3,2641476	3,015789
10 - 14	-2,18038	2,060296	10 - 14	-2,7142097	1,933653
6 - 9	-2,32181	1,725942	6 - 9	-2,093312	1,543374
3 - 5	-1,10328	1,053288	3 - 5	-0,9934362	1,206315
0 - 2	-1,71446	1,636516	0 - 2	-1,8094731	2,164272

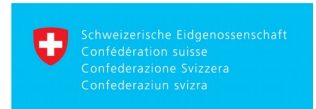


Role města v regionu

Jilemnice je dle výsledků sčítání SLDB 2011 menším pracovištním centrem. Jeho spádová oblast je ovlivněná morfologií terénu a uspořádáním komunikační sítě a zahrnuje nejzápadnější část Krkonoš. Uspořádání dojížděky v regionu obecně velmi silně závisí na terénu a jím ovlivněné komunikační síti a nepředpokládá se zde do budoucna výraznější změna.

Obrázek: Regionalizace dojížděky do zaměstnání podle sčítání 2011 (zdroj ČSÚ)





Prostorové rozmístění obyvatel v Jilemnici

Zalidnění jednotlivých základních sídelních jednotek ukazuje, že většina obyvatel žije v kompaktní zástavbě a téměř polovina obyvatel na sídlišti Spořilov.

Tabulka: Obyvatelé a základní sídelní jednotky 1.7.2015 (zdroj dat Regionální informační servis <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/detail?zuj=577197>)

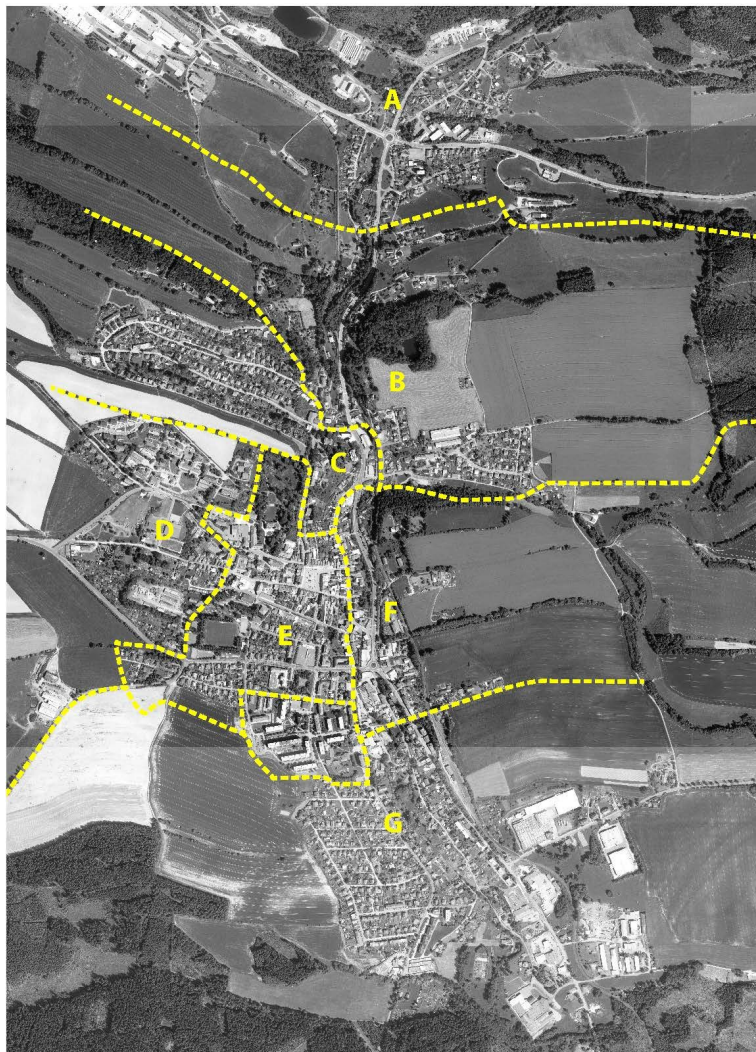
	výměra (ha)	1991	2001	2011	Část Jilemnice dle našeho pracovního vymezení (viz tabulka a obr. níže)
Hrabačov	219	755	744	698	A, B
Hrubý kopec	129	0	68	3	D
Javorek	415	13	7	11	G
Jilem	88	576	763	742	G
Jilemnice Střed	27	693	575	597	D, E, F
Kozinec	52	578	624	755	C
Roztocký les	86	0	0	0	G
Spořilov I (sídliště)	36	2144	2347	2226	není součástí
Spořilov II	18	1059	608	587	G
Svatý Isidor	82	0	0	0	C
U Hatiny	115	11	17	18	F
Žlábek	122	0	0	0	B
Celkem	1389	5829	5753	5637	
Jilemnice celkový údaj	1387				5499

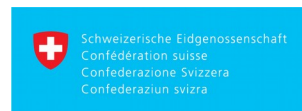
Rozdělení území

	katastrální území	část	součást sídelní jednotky
A	Hrabačov	severní část Hrabačova	Hrabačov
B	Hrabačov	jižní část Hrabačova	Hrabačov, Žlábek
C	Jilemnice	severní část Jilemnice	Kozinec, Svätý Isidor
D	Jilemnice	západní část Jilemnice	Jilemnice – Střed, Hrubý kopec
E	Jilemnice	střední část centra Jilemnice	Jilemnice – Střed
F	Jilemnice	východní část Jilemnice	Jilemnice Střed, U Hatiny
G	Jilemnice	jižní část (Jilem)	Jilem, Spořilov II, Javorek, Roztocký I



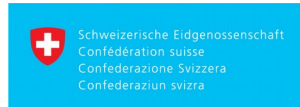
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra





1.a.3. SBĚR PODNĚTŮ NA PATICIPATIVNÍM VEŘEJNÉM WORKSHOPU DNE 22.9.2015

V průběhu analytické fáze práce na urbanistické vizi proběhl 22. 9. 2015 první workshop zaměřený na sběr podnětů od široké veřejnosti. Příchozí pracovali ve dvou menších skupinkách na tématech stávajících hodnot, problémů, dopravy a krajiny. Každé diskutované téma nejprve začalo brainstormingem, v rámci kterého byl vytvořen výčet námětů a poté byly náměty prioritizovány tak, že každý účastník obdržel pro dané téma 5 prioritních bodů, které dle své úvahy rozdělil (mohl přiřadit k jednomu výroku i více bodů). Výstupy setkání uvádíme v plném znění s komentářem v samostatné příloze č.1.



1.b. NÁVRHOVÁ ČÁST

1.b.1. Formulování základní prostorové vize města a jeho směřování s ohledem na budoucí demografický a ekonomický vývoj

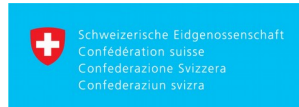
Město Jilemnice má řadu silných stránek. Přírodu v okolí, zachovalé historické centrum, vzhledem k velikosti nadstandardní občanskou vybavenost a v neposlední řadě nepřerušenu kontinuitu obyvatel bez propadů či odsunů. Má i své problémy a slabé stránky: postupný pokles počtu obyvatel, narušený vodní režim působící splachy půdy a bleskové povodně, narušení urbanistické struktury silničním průtahem.

Demografické výhledy České republiky na nejbližší desetiletí předpokládají setrvalý úbytek počtu obyvatel. Pro jednotlivá města budoucí populační vývoj záleží zejména na tom, zda se budou přestěhovávat noví obyvatelé – bez jejich nalákání bude úbytek pokračovat. Ochota k přistěhování se bude přitom odvíjet od toho, zda budou ve městě stimuly v oblasti kvality života a bydlení, ekonomické stimuly v oblasti pracovních příležitostí a také od poměru cena/výkon u dostupných nemovitostí lákajících nové obyvatele.

Postupně rostoucí vize

Není jisté, zda, kdy a v jaké míře se podaří výše uvedenými stimuly nové obyvatele přilákat. Proto je třeba spíše než jednu uzavřenou prostorovou vizi uvažovat postupně rostoucí vizi s jasně deklarovanými prioritami zástavby – aby jako první byly využity prioritní lokality a pak teprve – bude-li tomu vývoj příznivý – lokality další. Přitom platí následující zásady:

1. Město se rozvíjí jako polycentrická struktura čtvrtí s drobnými centry, která obsahují veřejné prostranství umožňující setkávání a komerční vybavenost. Platí, že je nezbytné dobré pěší a cyklo napojení ze čtvrti do tohoto drobného centra a z něj do centra města. Pro zefektivnění dopravy je vhodné upravit systém jednosměrek i s ohledem na cyklisty a humanizovat průtah městem a jeho napojení na centrum.
2. Kromě stávajících čtvrtí navrhujeme vytvoření/dotvoření dvou nových čtvrtí. Prioritou z hlediska ekonomické, sociální i environmentální udržitelnosti je čtvrť vzniklá přestavbou a intenzifikací území u nemocnice a hřbitova pro intenzivní zástavbu. Je zde možno ve výhledu počítat s možným využitím společné kogenerace pro sídliště Spořilov, centrum a nově vznikající intenzivní výstavbu této čtvrti. Druhou prioritou jsou další intenzifikace a zastavění menších ploch navazujících na stávající zástavbu. Až třetí prioritou je dotvoření čtvrti Zálázeňsko s novým veřejným prostranstvím mezi areálem Jinova a lomem. Pro podpoření této čtvrti a lepší pokrytí území veřejnou dopravou poslouží přilehlá nová vlaková zastávka. V případě realizace nové vlakové zastávky je vhodné centrum této čtvrti výrazně vyosít směrem k vlaku a navrhnout v něm okolo komunitního veřejného prostranství i intenzivnější řadovou zástavbu.
3. Nové čtvrti budou podrobněji koordinovány pomocí územní studie a nebo regulačního plánu, které prověří možnosti etapizace přímo v daných plochách a zajistí koordinaci retence vody v širším území. Pro nebezpečí z prodlení je třeba zahájit práce na těchto podrobnějších dokumentacích co nejdříve.
4. Nová zástavba bude respektovat nezastavitelná území a systém retence vymezené v rámci opatření adaptace na změnu klimatu. Pro ochranu stávající zástavby budou realizovány suché poldry.
5. Pro dosažení těchto priorit bude v územním plánu využito nástrojů etapizace a podmínek.



1.b.2. Potenciál pro novou obytnou zástavbu: Multikriteriální posouzení

Dlouhodobou udržitelnost města výrazně ovlivňuje, kde a v jakém uspořádání se staví nová obytná výstavba. Na některých místech může vyvolávat negativní vlivy dopravou či narušením přírodních hodnot, jinde naopak vhodně pohledově doplnit stávající zástavbu a využít již existujících sítí a komunikací, veřejných prostranství a vybavenosti území.

Pro porovnání výhod a dopadů případné nové obytné zástavby na různých místech města bylo v rámci návrhu koncepce rozvoje města vytvořeno multikriteriální posouzení. Srovnává plochy mezi sebou a umožňuje zvažovat, zda vůbec a v jakém pořadí je vhodné je zastavět. Zahrnuta jsou jednak kriteria, která popisují dopad zástavby v dané lokalitě na okolí a fungování města, tak kvalitu lokality a předpokládanou kvalitu bydlení v nové zástavbě.

Východiska hodnocení

Multikriteriální hodnocení potenciálního rozvoje v jednotlivých lokalitách Jilemnice bylo provedeno pro v územním plánu obsažené i potenciální lokality intenzifikace a rozvoje. Hodnotící kritéria vycházejí z odborných poznatků v oblasti územního plánování a úkolů územního plánování dle stavebního zákona a Republikových priorit Politiky územního rozvoje České republiky 2008 a její aktualizace č. 1. Přitom platí následující:

- **Hodnocení je komplexní** a spojuje v sobě exaktní i kvalitativní měřítka, což odpovídá komplexnímu pojetí urbanismu a územního plánování¹.
- **Hodnocení je vztažené ke konkrétnímu účelu** – porovnání vhodnosti a udržitelnost využití různých lokalit pro bydlení vůči sobě. Nenahrazuje obecnější univerzální vyhodnocení stavu území, jako např. rozbor udržitelného rozvoje území v územně analytických podkladech.
- **Hodnocení je expertní** – pracuje v jednotlivých kritériích s exaktními daty anebo s kvalifikovaným expertním odhadem. Neodráží subjektivní preference různých obyvatel města ani požadavky vlastníků pozemků.
- **Hodnocení je relativní** – nevyčísľuje absolutní hodnoty ale relativní pozici pro srovnání různých lokalit.

Kartogramy se zaznamenaným hodnocením umožňují vzájemné porovnávání vhodnosti různých lokalit vůči sobě navzájem. Hodnocení také umožňuje identifikovat etapizaci v realizaci jednotlivých ploch (pokud je stanovována etapizace, lépe hodnocené plochy je vhodné zařadit do dřívějších etap).

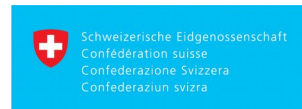
U jiných ploch než ploch bydlení a polyfunkčních ploch (s funkcí bydlení) je třeba obvykle k výstupům doplnit specifické úvahy týkající se dané funkce (které mohou být výrazně individuální). Limitem využití hodnocení je absence posouzení dostupnosti technické infrastruktury a ochota vlastníků stavět (nebyla k dispozici dostatečně podrobná data ani prostředky na jejich vytvoření).

Členění a aplikace kritérií hodnocení

Sledovaná kritéria jsou rozdělena do dvou skupin:

- **Měkká kritéria** jsou kritéria vyjadřující určitou kvalitu závislou na odborném odhadu kvality či autorském přínosu experta..

¹Dle §18 odstavec 2 Stavebního zákona: Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.



- **Tvrdá (exaktní) kritéria** vyjadřují podmínky zástavby a kvality území, které lze přesně číselně vyjádřit.

Pro obě skupiny jsou v závěru připraveny souhrnné vážené výstupy. Jednotlivé skupiny se mezi sebou však nepoměřují, neboť jde o kritéria s různým dopadem na území i různou právní závazností. Některá kritéria hodnotí kvalitu a vhodnost území pro zástavbu, některá naopak zástavbu úplně znemožňují.

Všechna kritéria jsou bodována ve škále 0-5. Hodnocení 5 je nejlepší, hodnocení 0 bodů naopak znamená z pohledu daného kritéria hodnocení nejhorší. Pro každé kritérium je vždy území Jilemnice rozděleno do územních celků se stejnou bodovou hodnotou.

Měkká kritéria

1 Urbanistická koncepce - vliv nové výstavby na strukturu města

Kritérium hodnotí prioritu využití ploch zástavby a přestavby z urbanistického hlediska. posuzuje dopad na ráz města a také vyvolané nároky na infrastrukturu (a tedy veřejné finance). U nejlépe hodnocených lokalit je efekt na ráz, kompozici sídla pozitivní a vyvolané nároky nejsou. U nejhůře hodnocených je naopak obojí již velmi problematické.

Škála hodnocení je pro lokality mimo zastavěné území tato:

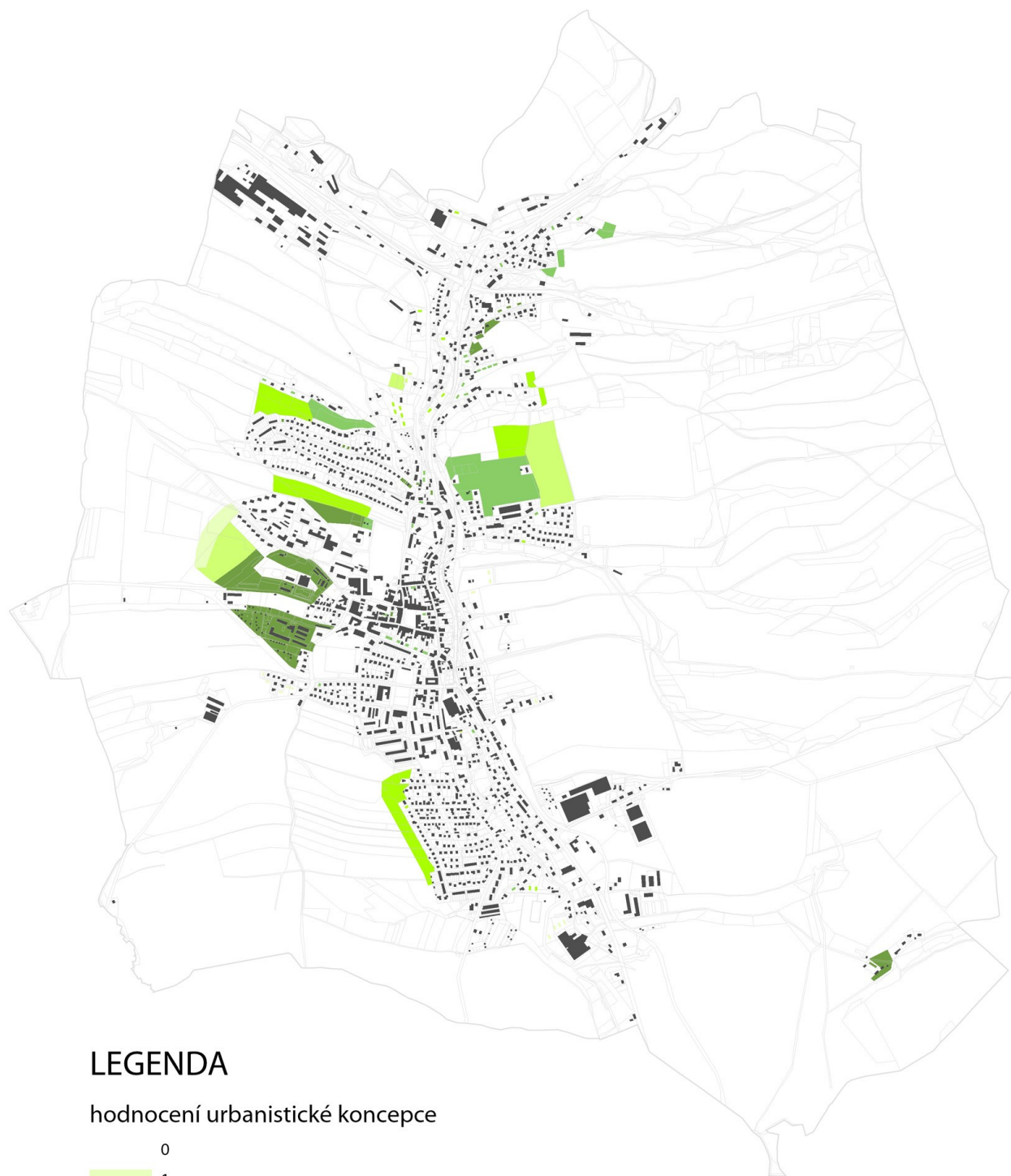
Umístění plochy v zastavěném území, přestavbové a rozvojové plochy dotvářející kompozičně „nedokončená“ již zastavěná území	5 bodů
Rozvojová území v těsné návaznosti na souvislé zastavěné území (jeho doplnění)	4 body
Rozvojová území navazující, nenarušující kompozici sídla (neutrální)	3 body
Rozvojová území mimo současné souvislé zastavění, avšak ve vazbě na kompozici sídla (podmíněno dokončením zástavby sousedních ploch, navazujících na zastavěné území)	2 body
Území, která by měla být ponechána jako nezastavěná rezerva, zastavitelná až po vyčerpání všech vhodnějších rozvojových ploch)	1 bod
Území s vyloučenou zástavbou (nežádoucí, ohrožení struktury sídla)	0 bodů

Hodnocení navržené intenzifikace zástavby uvnitř zastavěné plochy sídla

Potřebné (nezbytné) doplnění zástavby (dotvoření chýějících kompozičních prvků)	5 bodů
Žádoucí doplnění zástavby (podpora existující struktury)	4 body
Vhodné doplnění zástavby (doplnění struktury)	3 body
Možné doplnění zástavby (podmíněné prověřením širších souvislostí)	2 body
Případně možné doplnění zástavby (podmíněné prověřením širších souvislostí)	1 bod

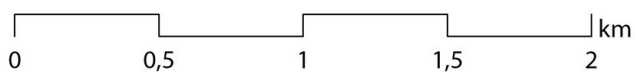


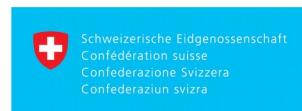
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



LEGENDA

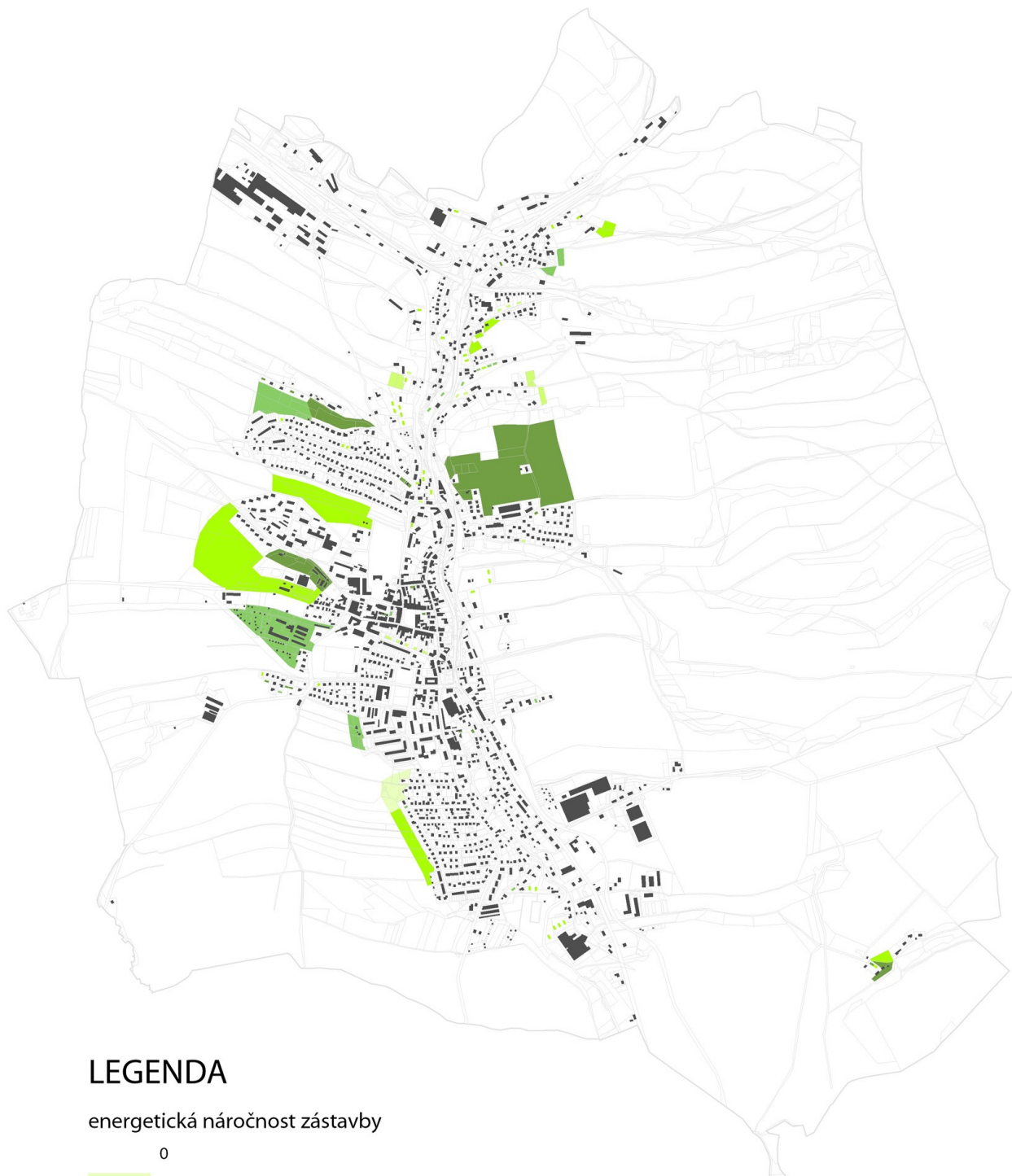
hodnocení urbanistické koncepce





2 Možnosti realizace energeticky úsporné zástavby

Kritérium je posouzeno terénním hodnocením na podkladě společného vlivu sklonu terénu, orientace přístupu k pozemkům a možnosti umístit objekty mimo stínění okolních budov či lesních porostů. Vyšší hodnocení znamená snazší a tedy i levnější dosažení energetické úspornosti při realizaci.



LEGENDA

energetická náročnosť zástavby





3 Pěší dostupnost center polycentrického systému

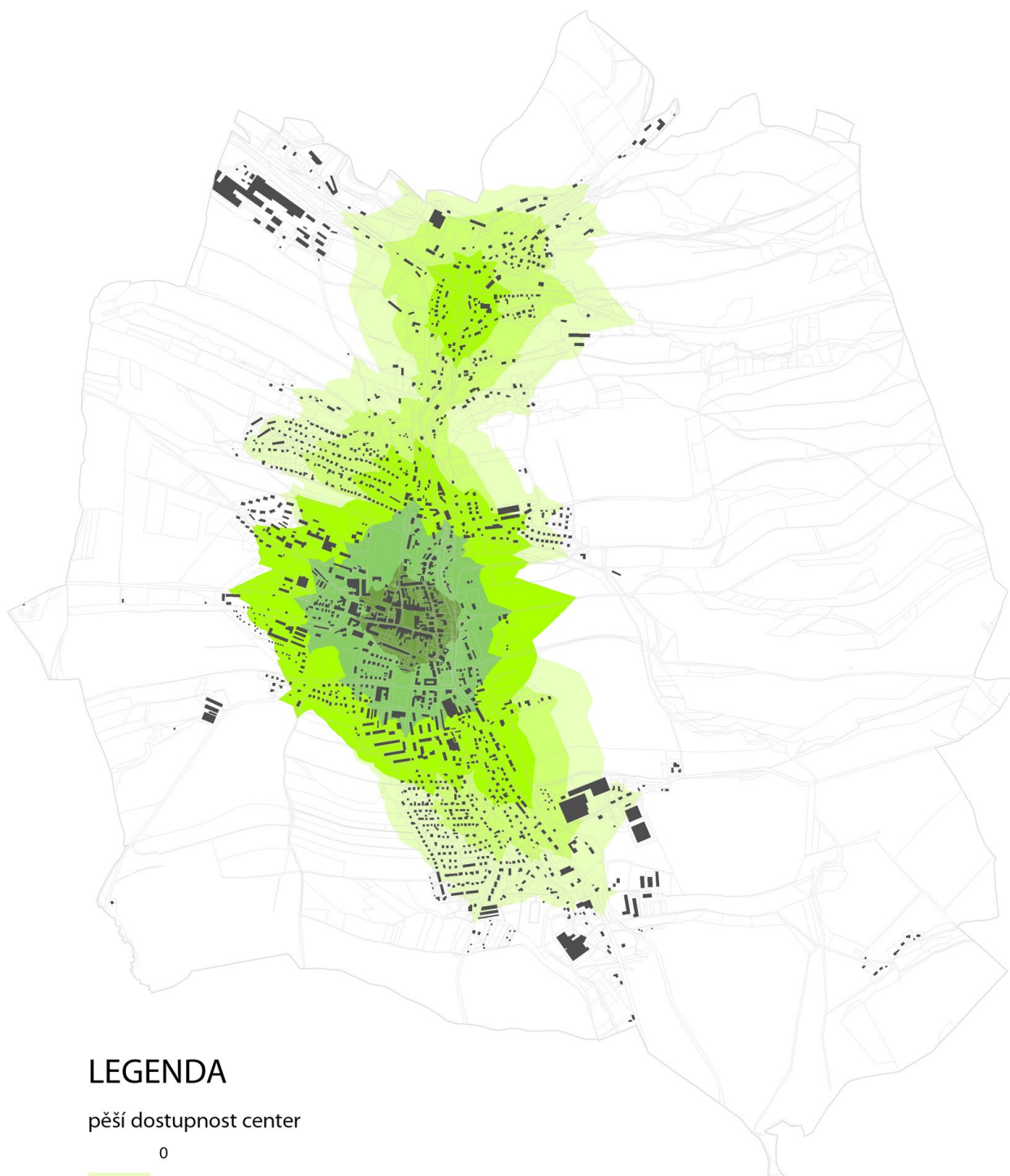
Toto kritérium hodnotí dostupnost zejména komerční občanské vybavenosti a veřejných prostranství ve vztahu prvkům polycentrického systému města. Vymezené prvky polycentrického systému města soustřeďují na svých plochách občanskou vybavenost ve významu, který odpovídá hierarchii jednotlivých prvků (celoměstské centrum, městské subcentrum). Každá funkční plocha je hodnocena jen vůči jednomu prvku polycentrického systému – tomu, vůči kterému vychází nejvyšší hodnota.

Hodnocena je pěší dostupnost center po cestní síti v těchto hodnotách (popis výpočtu dostupnosti je v úvodu kap. Tvrdá kritéria):

v pěší dostupnosti 5 min celoměstského centra	5 bodů
v pěší dostupnosti 10 min celoměstského centra	4 body
v pěší dostupnosti 15 min celoměstského centra a v pěší dostupnosti 5 min všech subcenter	3 body
v pěší dostupnosti 10 min všech subcenter	2 body
v pěší dostupnosti 15 min všech subcenter	1 bod
Ostatní území	0 bodů

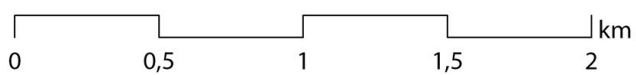


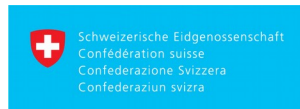
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



LEGENDA

pěší dostupnost center





4 Vliv na ekologickou stabilitu přírodní hodnoty

Kritérium hodnotí ekologickou kvalitu území. Jeho účel je především preventivní, jako ochrana před nevhodnými změnami územního plánu, které by mohly ohrozit přírodně hodnotná území, která nejsou jinak chráněna (podrobněji viz samostatná příloha „Řešení klimatických změn, str 13).

Škála hodnocení je tato:

Ekologicky nestabilní území – zastavěné území a zpevněné plochy	5 bodů
plochy nestabilní (orná půda)	4 body
plochy málo stabilní (TTP, PUPFL)	3 body
plochy středně stabilní	2 body
plochy velmi stabilní	1 bod
plochy nejstabilnější – zástavba vyloučena	0 bodů

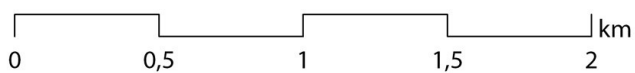


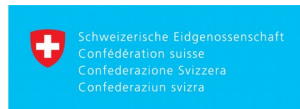
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



LEGENDA

přírodní stabilita území





5 Vliv na vodní režim, erozi a povodně

Vliv na vodní režim byl posouzen na základě kombinace terénního průzkumu a modelování odtoku dešťové vody ve vytipovaných problematických lokalitách. Účelem zde je chránit území a prvky důležité pro retenci vody v krajině, bezpečný rozliv a také území vhodná pro realizaci poldrů chránících zástavbu města před povodní a bahnotokem při přívalovém dešti (podrobněji viz samostatná příloha „Řešení klimatických změn, str 3).

Škála hodnocení je tato:

ostatní území	5 bodů
povodí suchých poldrů	3 body
údolnice určené k zatravnění, plochy zpomalující odtok dešťové vody, protierozní opatření	2 body
suché poldry včetně hráze, plochy pro retenci a vsakování vody	1 bod
nivy, vodní toky a rybníky s vegetačním doprovodem, rozlivné plochy	0 bodů

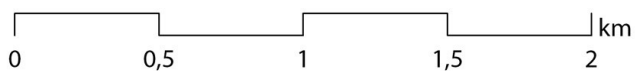


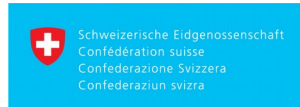
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



LEGENDA

vodní režim a eroze





Tvrdá kritéria

Posouzení popisující pěší dostupnost vznikla v prostředí GIS modelováním pohybu chodce po cestní síti rychlostí 3,6 km/h na rovině a adekvátně upravenou rychlostí dle sklonu terénu. Dobrá dostupnost vybavenosti či veřejné dopravy znamená jednak kvalitu lokality pro bydlení, tak menší tlak na automobilovou dopravu (rezidenti mohou krátkou cestu jít pěšky).

Tabulka: korekce rychlosti chůze dle sklonu terénu (dle Tobler 1993)

sklon	Rychlost v km/h
10 stupňů	3,549332186
15 stupňů	2,979511823
20 stupňů	2,501172118
25 stupňů	2,099626495
30 stupňů	1,762546202
35 stupňů	1,479581784
40 stupňů	1,242045316
45 stupňů	1,042643661
50 stupňů	0,875254541
55 stupňů	0,73473857
60 stupňů	0,616781451

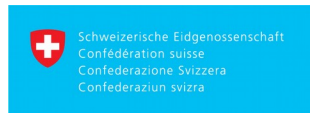
1 Dostupnost rekreace

Dostupnost rekreace je vyjádřena kombinací dostupnosti dětských hřišť a dostupnosti sportovišť.

1.1 Pěší dostupnost dětských hřišť

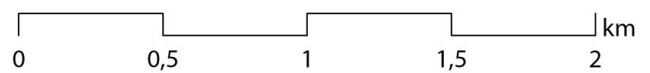
Škála hodnocení je tato:

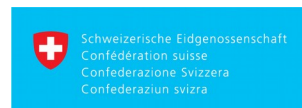
Veřejně přístupné dětské hřiště v docházkové vzdálenosti 5 min	5 bodů
Ostatní území	0 bodů



LEGENDA

pěší dostupnost dětských hřišť





1.2 Pěší dostupnost sportovišť

Škála hodnocení je tato:

Veřejné sportoviště v docházkové vzdálenosti 5 min	5 bodů
Veřejné sportoviště v docházkové vzdálenosti 10 min	4 body
Veřejné sportoviště v docházkové vzdálenosti 15 min	3 body
Ostatní území	0 bodů

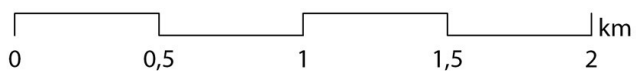


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



LEGENDA

pěší dostupnost sportovišť



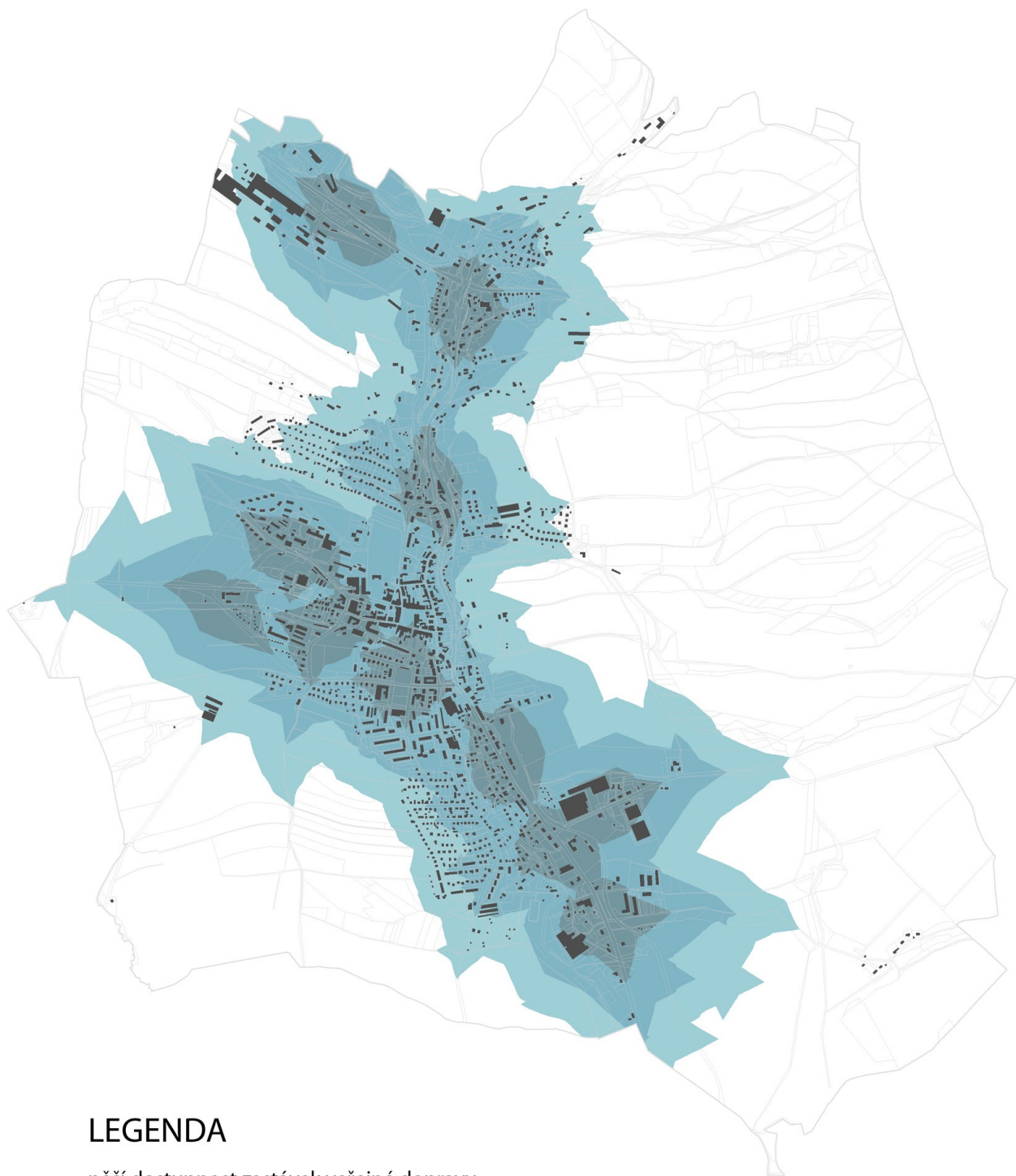
2 Dostupnost veřejné dopravy

Toto kritérium hodnotí dostupnost MHD jako základní předpoklad mobility obyvatel; veřejná doprava jednak umožňuje mobilitu těm, kdo z různých důvodů nejezdí automobilem a jednak je oproti individuální automobilové dopravě příznivější k životnímu prostředí. Posuzována je dostupnost na zastávky vlaku a autobusu v systému veřejné dopravy a průměrný interval mezi spoji v době provozu.

2.1 Pěší dostupnost zastávek veřejné dopravy

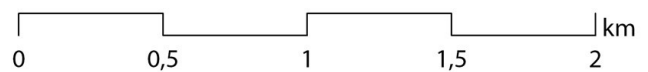
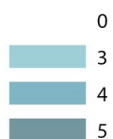
Škála hodnocení je tato:

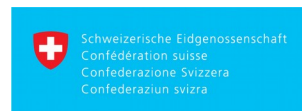
Zastávka MHD v pěší dostupnosti 5 min	5 bodů
Zastávka MHD v pěší dostupnosti 10 min	4 body
Zastávka MHD v pěší dostupnosti 15 min	3 body
Ostatní území	0 bodů



LEGENDA

pěší dostupnost zastávek veřejné dopravy



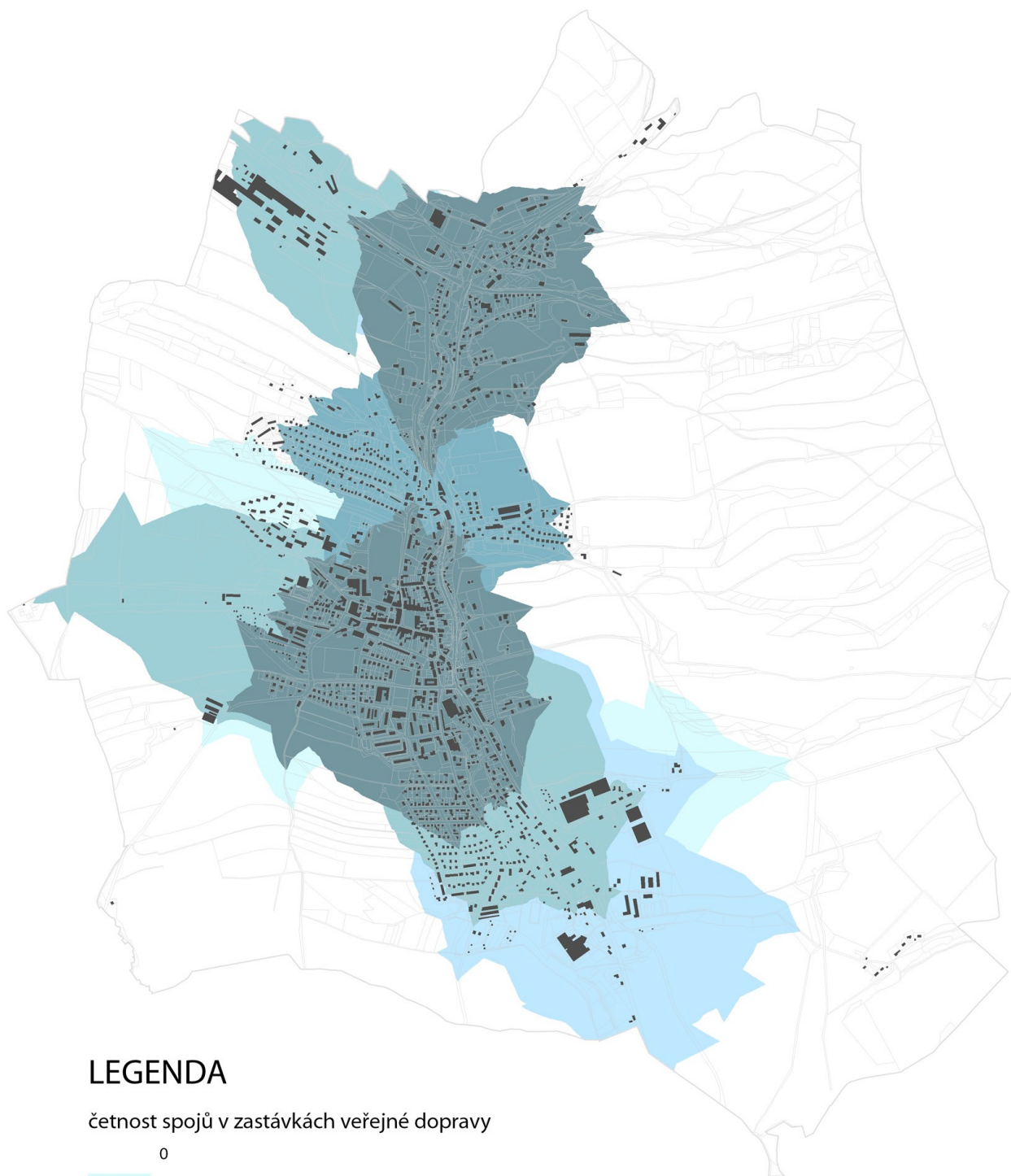


2.2 Četnost spojů v zastávkách MHD

Četnost spojů v zastávkách veřejné dopravy doplňuje dostupnost veřejné dopravy o důležitý aspekt, kolik spojů danou zastávkou opravdu projíždí.

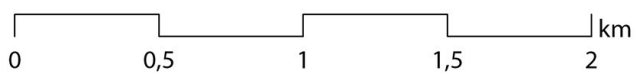
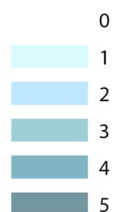
Škála hodnocení je tato:

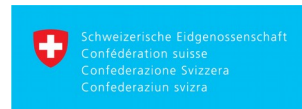
Alespoň jeden spoj MHD každých 15 min	5 bodů
Alespoň jeden spoj MHD každých 20 min	4 body
Alespoň jeden spoj MHD každých 30 min	3 body
Alespoň jeden spoj MHD každou 1 hod	2 body
Alespoň jeden spoj MHD méně často než 1 hod	1 bod
Ostatní území	0 bodů



LEGENDA

četnost spojů v zastávkách veřejné dopravy





3 Dostupnost školských zařízení

Dostupnost školských zařízení jako základní občanské vybavenosti je důležitou složkou kvality života. Hodnotí se zvláště mateřské a základní školy; vzhledem k věku dětí je u základních škol akceptovatelná delší docházková vzdálenost. Dostupnost středních škol hodnocena není, vzhledem k jejich specializaci se předpokládá cesta do školy s využitím MHD.

3.1 Pěší dostupnost základních škol

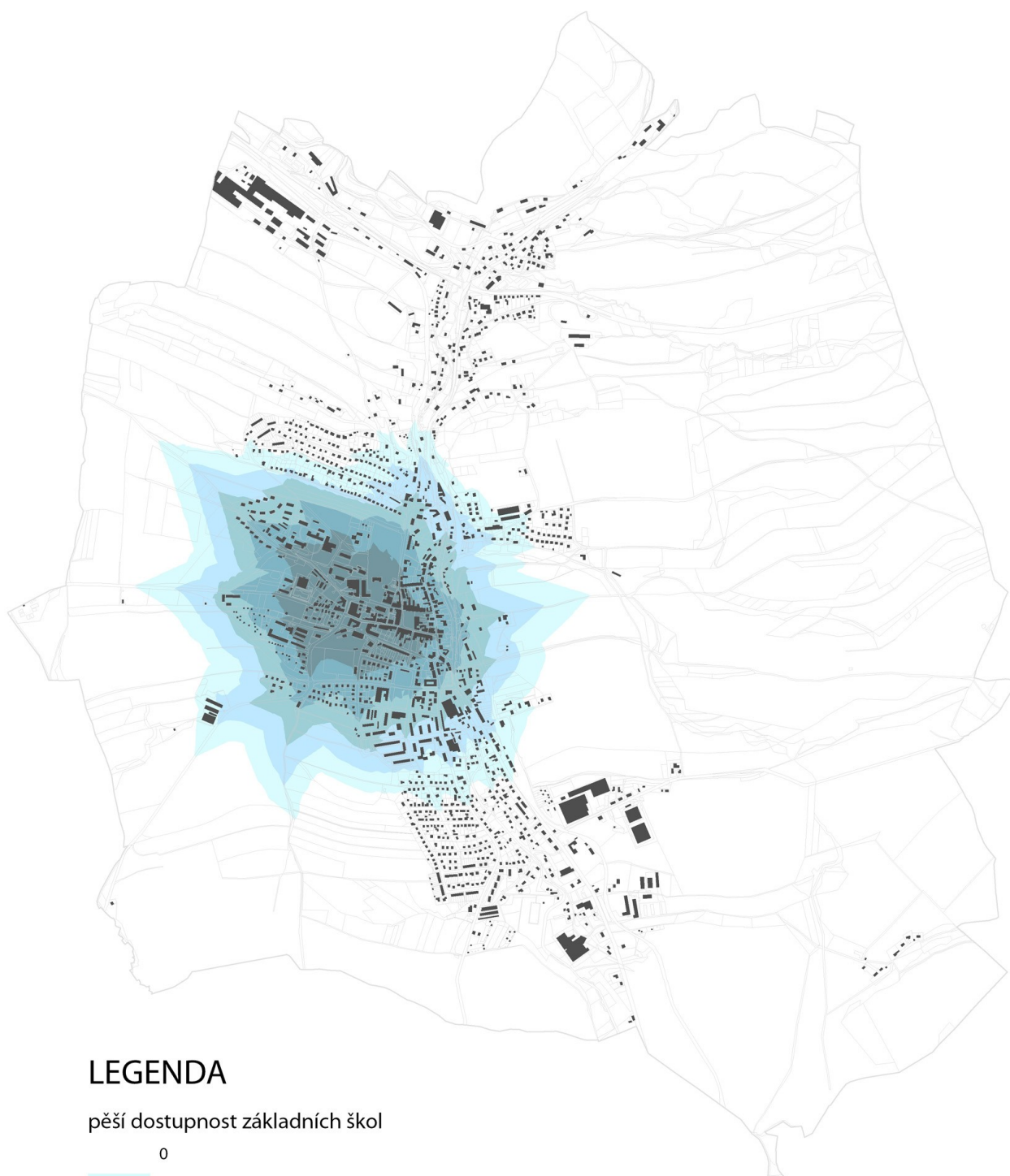
Toto kritérium hodnotí dostupnost nejbližší základní školy z hodnocené lokality. V území se nachází také soukromá škola. Její dostupnost je vůči bezplatným státním školám o jeden bod znevýhodněna.

Škála hodnocení je tato:

státní ZŠ v pěší dostupnosti 7 min (ekvivalent cca 400m při rychlosti chůze 3,6 km/h)	5 bodů
státní ZŠ v pěší dostupnosti 10 min (ekvivalent 600m při rychlosti chůze 3,6 km/h), soukromá ZŠ v pěší dostupnosti 7 min	4 body
státní ZŠ v pěší dostupnosti 13 min (ekvivalent cca 800m při rychlosti chůze 3,6 km/h), soukromá ZŠ v pěší dostupnosti 10 min	3 body
státní ZŠ v pěší dostupnosti 16 min, soukromá ZŠ v pěší dostupnosti 13 min	2 body
státní ZŠ v pěší dostupnosti 19 min, soukromá ZŠ v pěší dostupnosti 16 min	1 bod
Ostatní území	0 bodů

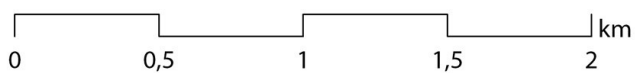
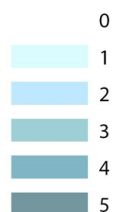


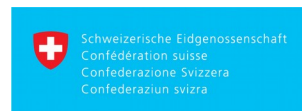
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



LEGENDA

pěší dostupnost základních škol





3.2 Pěší dostupnost mateřských škol

Toto kritérium hodnotí dostupnost nejbližší mateřské školy z hodnocené lokality. V území se nachází také soukromá školka. Její dostupnost je vůči bezplatným státním školám o jeden bod znevýhodněna.

Škála hodnocení je tato:

státní MŠ v pěší dostupnosti 7 min (ekvivalent cca 400m při rychlosti chůze 3,6 km/h)	5 bodů
soukromá MŠ v pěší dostupnosti 7 min	4 body
státní MŠ v pěší dostupnosti 10 min (ekvivalent 600m při rychlosti chůze 3,6 km/h)	2 body
soukromá MŠ v pěší dostupnosti 10 min	1 bod
Ostatní území	0 bodů

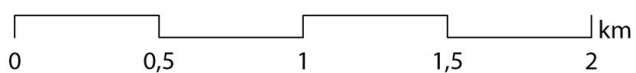
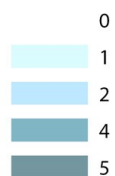


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



LEGENDA

pěší dostupnost mateřských škol





Souhrnná hodnocení = potenciál pro obytnou funkci

Souhrnný efekt měkkých a tvrdých kritérií ukazují souhrnné kartogramy. V každé skupině zvlášť jsou kritéria mezi sebou vážena poměrem ze 100%. Pro lepší orientaci v území jsou kartogramy doplněny vyznačením zastavitelných ploch z územního plánu a ploch kde bylo případné zastavění prověřováno.

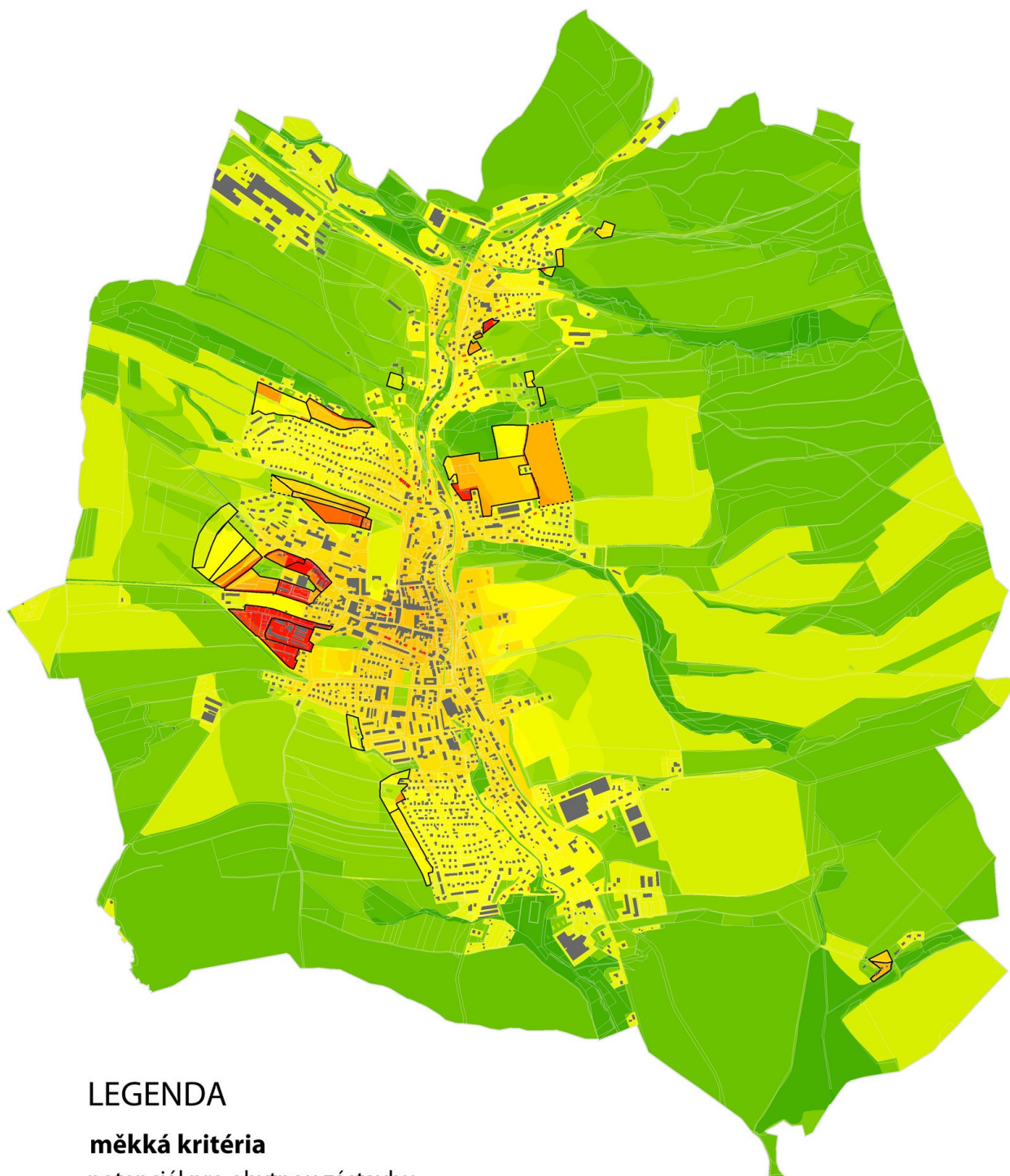
1 Měkká kritéria

Váhy jednotlivých měkkých kritérií v souhrnu:

Urbanistická koncepce - vliv nové výstavby na strukturu města	30%
Pěší dostupnost center polycentrického systému	15%
Možnosti realizace energeticky úsporné zástavby	10%
Vliv na ekologickou stabilitu	30%
Vliv na vodní režim, erozi a povodně	25%



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



LEGENDA

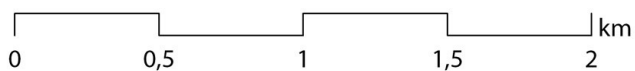
měkká kritéria

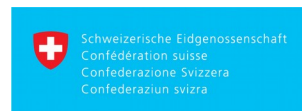
potenciál pro obytnou zástavbu



rozvojové plochy ÚP s funkcí bydlení

další prověřované plochy pro funkci bydlení





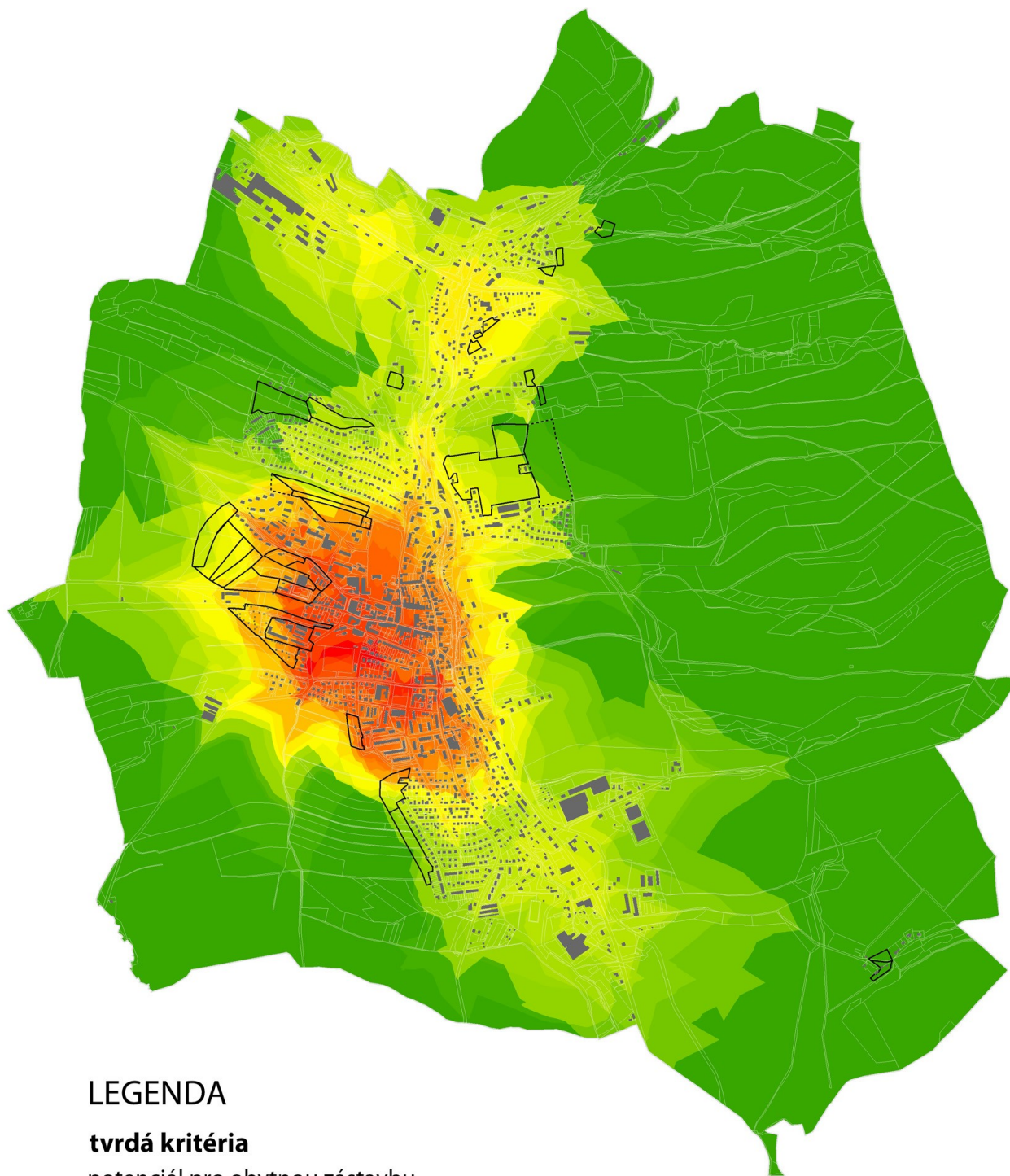
2 Tvrdá (exaktní) kritéria

Váhy jednotlivých měkkých kritérií v souhrnu:

Dostupnost MHD	40%	Dostupnost zastávek veřejné dopravy	20%
		Četnost spojů v zastávce	20%
Dostupnost školství	40%	Dostupnost MŠ	20%
		Dostupnost ZŠ	20%
Dostupnost rekreace	20%	Dostupnost dětských hřišť	10%
		Dostupnost veřejných sportovišť	10%



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



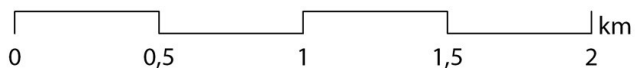
LEGENDA

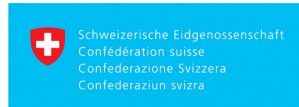
tvrdá kritéria

potenciál pro obytnou zástavbu



- rozvojové plochy s funkcí bydlení
- další prověřované plochy pro funkci bydlení





1.b.2. Koncepce rozvoje města ve vztahu k okolní krajině

Hlavní zásady postupně roustoucí vize uvedené v kapitole 1.b.1. jsou zde dále rozvíjeny a popsány podrobněji dle jednotlivých lokalit města (vymezených shodně jako v analytické části).

V praxi bývá v současné době „udržitelný rozvoj“ pojmán chybně technokraticky pouze v dimenzích hmoty a energie či v lepším případě dostupností vybavenosti infrastruktury a opomíjí hledisko vztahové, duševní a estetické. Proto je důležitou součástí našich úvah o koncepci rozvoje města kvalitativní posouzení možností a patřičnosti intenzifikace z pohledu struktury a kompozice města a veřejných prostranství a zohlednění vlivu nové zástavby na komunitu.

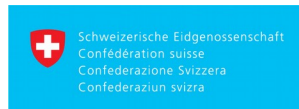
Budoucnost Jilemnice je především v zachování dosavadních silných stránek – identity, vztahu obsahu a formy, pevného v proměnách. Ohrožením je expansivní rozvoj měst, který vytváří problém nové struktury, která svou formou a rychlostí růstu nepřispívá sdílení a stmelování.

Je třeba primárně zastavovat přestavbová území a využívat možnosti intenzifikace, až nakonec, nenalezne-li se jiná varianta, přistoupit k zastavění rozvojových ploch.

Možnosti intenzifikace zástavby v intravilánu

• Oblast A

ÚP	funkční využití	lokace	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
Z28	obytné území venkovského charakteru	severní část Hanče a Vrbaty	1 – 2 RD	podmínečně (krajina, charakter) vs
Z29	obytné území venkovského charakteru	severní část Valteřická		
Z30	smíšené městské území	Vrchlabská	využití areálu Cedron (brownfield v centru)	US celého území
		Krkonošská	vhodnější využití „autobusového nádraží“	
		Valteřická	ověřit možnost zástavby severní strany ulice 1 – 3 RD	
Z31	obytné území venkovského charakteru	severovýchodní část Hrabačova	2 - 4 RD	podmínečně vs
Z32	výrobní plochy	bývalé staveništní zařízení (Krkonošská)		
Z33	výrobní plochy	Devro		
Z34	sport, oddech	lyžařský vlek na Kozinec		
Z35	živnostenská plocha	východně od Devro s.r.o.		
Z37	výrobní plochy	u Jizerky		
Z38	sport, oddech	sportoviště u Jizerky		
Z39	živnostenská plocha	severně od Vrchlabské		
Z49	zemědělský výrobní areál	jižně		



ÚP	funkční využití	lokace	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
		od čerpací stanice		
Z51	silniční doprava	čerpací stanice		
Z55	obytné území venkovského charakteru	V Lipkách	1 RD	vm – k přípravě
R38P	živnostenská plocha	jižně od Jizerské		

• **Oblast B**

ÚP	funkční regulace	lokace	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
Z1	smíšené městské území	severní část území: Hanče a Vrbaty Krkonoská Valdštejská	dostavba východní strany 2 BD (RD) dostavba západní strany (barierový BD?) k prověření nízkopodlažní dostavba (vybavenost?)	US
Z3	smíšené městské území	Krkonošská	regenerace a přestavba východní strany ulice	US (uvedeno v kapitole H)
Z25	nízkopodlažní obytná zástavba	Zalázeňsko	1 - 2 RD	vs
Z26	živnostenská plocha	Zalázeňsko		
Z27	nízkopodlažní obytná zástavba	východní část Ke Kozinci K Vodojemu Hanče a Vrbaty/ Na Kozinci	dostavba západní strany na jihu 1 BD	řešit v rámci US v návaznosti na Z1, integrovat garáže vm (část)
Z28	obytné území venkovského charakteru	Hanče a Vrbaty za tratí na západě jihozápadní část mezi Jilemkou a Krkonoškou	podél staré cesty nezahušťovat 1 RD za podjezdem 1-2 RD u zvoničky 4-5 RD v jižním cípu 1 - 2 RD	podmínečně (ochranné pásmo dráhy) prověřit dopravní napojení (z jihu od bytovek) napojení z Krkonošské nesnadné, ale možné, prověřit napojení z ulice Hanče a



ÚP	funkční regulace	lokace	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
				Vrbaty mostem přes Jilemku
Z29	obytné území venkovského charakteru	Na Stráni	5 – 6 RD	vs
		Pod Hatí	2 – 3 RD	vs

• Oblast C

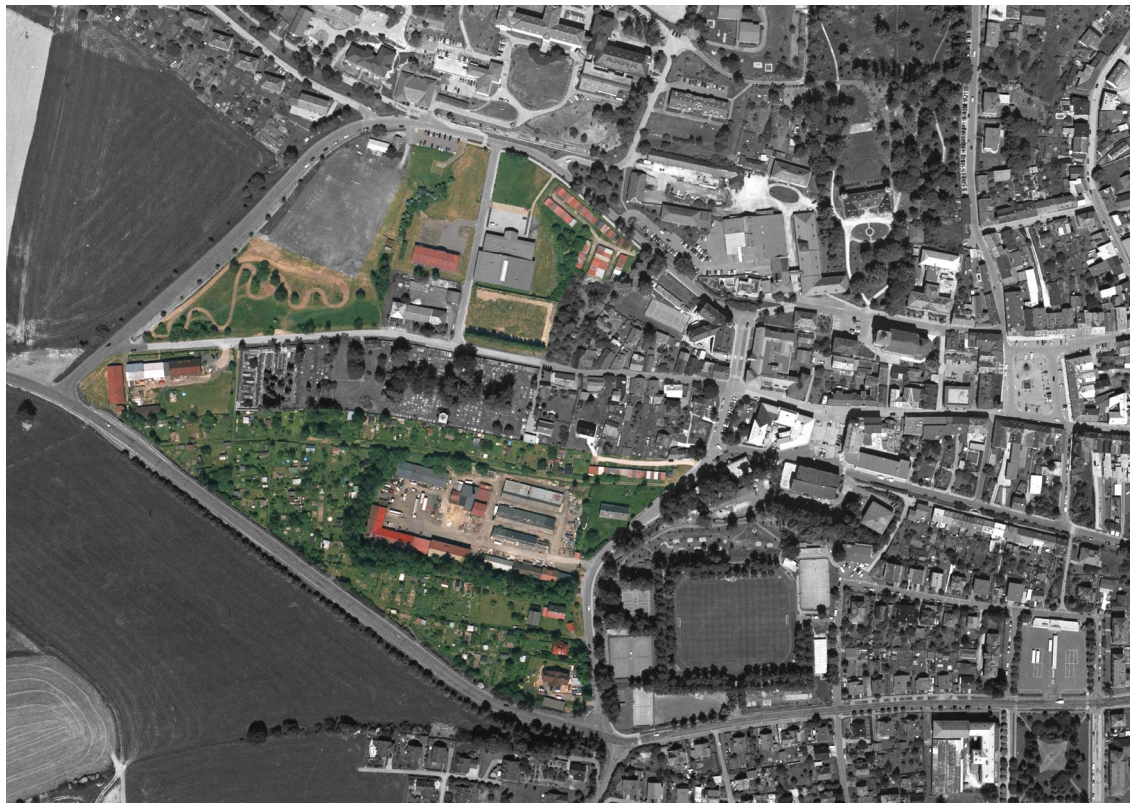
ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
Z1	smíšené městské území	území mezi ulicemi Valdštejnská, Krkonošská, Dolení, V Domkách	nejdou	US rehabilitace parku v severní části 1 stavba ve Valdštejnské na téměř celé vm
Z3	smíšené městské území	mezi tratí, Krkonošskou a tratí, Do Žlábků	dořešení východní strany Krkonošské ulice dostavba uliční fronty s omezením	US silničního průtahu a okolního území včetně křižovatek
Z27	nízkopodlažní obytná zástavba	lokalita Draha		
		Na Drahách	5 RD (nebo veřejné prostranství) ve východní části nedokončený BD	část vm sv (soukr. vlastn.)
		Na Kozinci	4 nedostavěné řadové RD 2 RD v proluce střed	sv
		Na Žuliánce	1 RD v proluce na sz	vm (vlastn. města) 2 parcely, je třeba nechat rezervu na možné propojení
Z28	obytné území venkovského charakteru	K Vodojemu	1 – 2 RD (možná)	sv

• Oblast D

Doporučeno. zpracování urbanistické/územní studie území mezi ulicemi Žižkova, Ve Vrbičkách, Metyšova, Komenského, K Břízkám („Nové město střed“)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



- Velká reserva pro výstavbu/přestavbu v prostoru mezi ulicemi K břízkám, Ve vrbičkách a Žižkova. Obrovský potenciál rezerv (R1P, R2P, R5P, Z44) - všechny předpoklady splněny (příjezd je, síť pravděpodobně také, většina ploch ve vlastnictví města R5P/ZM1 – ke zvážení změna využití na městské smíšené území (lokace vybízí k vhodnějšímu využití než živnostenská plocha (dle ÚP)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ilustrační znázornění rozsahu nevhodně využitých ploch (vešlo by se sem nejen celé sídliště Spořilov)



„Nové město“

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
Z1	smíšené městské území	západní část	volné plochy nejsou prověřit vhodnější využití plochy řadových garáží na jihu od zahrad Zvědavé uličky	US část vm
Z9	nízkopodlažní obytná zástavba	K Břízkám	součást komplexní přestavby území	US
Z44	smíšené městské území	Zvědavá ulička (bývalý areál služeb)	součást komplexní přestavby území	US mírný severovýchodní svah, možnost energeticky úsporné zástavby dobrá sv
R1P	smíšené městské území	jihozápadně od Metyšovy	součást komplexní přestavby území	US jihozápadní svah, možnost energeticky úsporné zástavby velmi dobrá

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
R2P	smíšené městské území	severně od Zvědavé uličky (dříve výtopna a okolo)	součást komplexní přestavby území	vm (kromě garáží) US vyrovnaný terén, možnost energeticky úsporné zástavby velmi dobrá část vm
R3P	sport a oddech	mezi R1P a R2P	součást komplexní přestavby území	US převážně vm
R5P	smíšené městské území	Žižkova (zahrádková kolonie)	součást komplexní přestavby území	US východně orientované údolí, možnost energeticky úsporné zástavby dobrá částečně vm
R5P/ ZM1	živnostenská plocha ověřit vhodnost využití dle ÚP zvážit změnu: smíšené městské území)	bývalý areál OSP	součást komplexní přestavby území	US východně orientované údolí, možnost energeticky úsporné zástavby dobrá částečně vm

Okolí nemocnice

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
Z1	smíšené městské území	severozápadní část	prověřit využití areálu pivovaru a okolí	US (existuje?) část vm
Z21	obytné území	severozápadně od nemocnice	nejsou, zástavba ukončena	
Z22	veřejná vybavenost	areál nemocnice		vm
R31P	nízkopodlažní obytná zástavba	severně od MŠ (zahrádková kolonie)	2 RD	mírný severovýchodní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední sv

• Oblast E

V centrální části města je jen minimum ploch s možností nové výstavby:



- několik proluk s možností dostavby (po prověření)
- Jungmannova ulice - zvážit dostavbu severní fronty (v novém kontextu bez potoka uvažovat, třeba prověřit), problematické i vlastnické vztahy
- V Domkách - možná dostavba 1-BD v jižní frontě ulice (stály tu kdysi)
- Z8 možnost doplnění pár RD

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
Z1	smíšené městské území	střed	zástavba téměř ukončena, výjimečně k obnově/přestavbě	městská památková zóna
		Haklova	1 – 2 BD východní strana	AS k prověření vs (soukr. vlastn.)
		Husova	1 BD jižní strana	AS k prověření vm (vlastn. města)
		V Domkách	1 BD jižní strana	AS k prověření vs
		Jungmannova	5 – 6 domů severní strana	AS k prověření vs
Z2	obytné území	severní část od ulice J. Buchara	zástavba ukončena	
Z5	nízkopodlažní obytná zástavba	západ - jižně od Žižkovy ulice	1 RD nároží na západě	AS k prověření vs
Z6	nízkopodlažní obytná zástavba	západ - severně od Žižkovy ulice	zástavba ukončena	
Z7	zemědělské výrobní areály	na západě		
Z8	nízkopodlažní obytná zástavba	Lyžařská (jižně od starého hřbitova)	3 RD	k zástavbě vs
Z36	silniční doprava ověřit vhodnost využití dle ÚP zvážit změnu u severní části plochy: smíšené městské území	autobusové nádraží	vhodnější využití/přestavba budovy v severní části	US vs

• Oblast F

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
Z1	smíšené městské území	východní část	zástavba téměř ukončena, výjimečně k obnově/přestavbě	část území městská památková zóna
		křižovatka Krkonoská/Dolení/Do Žlábků	součást komplexního řešení prostoru	US – dopravní a urbanistické řešení malá část vm
		spojky Dolení-Krkonoská (Za Vodou)	zobytnění prostor (bez nové zástavby)	US vm (vlastnictví)



ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
				města)
		prostor křižovatek Krkonoská/Dolení na jihu a okružní křižovatka	součást komplexního řešení prostoru (předpoklad dostavby na západní straně Krkonoské)	US – dopravní a urbanistické řešení převážně vm
Z3	smíšené městské území	mezi Krkonoskou a tratí		
		severní část křižovatka Krkonoská/Dolení/Do Žlábků	součást komplexního řešení prostoru	US – dopravní a urbanistické řešení částečně vm
		střední a jižní část průtah a prostor křižovatek Krkonoská/Dolení na jihu a okružní křižovatka	součást komplexního řešení prostoru (předpoklad dostavby v území východně od) Krkonoské ulice a okružní křižovatky)	US – dopravní a urbanistické řešení část vm
Z10	smíšené městské území	severní část území mezi Nádražní a Roztockou	součást komplexního řešení prostoru (předpoklad dostavby na jižní straně od okružní křižovatky)	US - dopravní a urbanistické řešení část vm
Z23	obytné území venkovského charakteru	skupina za tratí	1 RD (ověřit)	vs (soukr. vlastn.)
Z24	obytné území venkovského charakteru	skupina za tratí	3 RD (ověřit)	vs
Z54	obytné území venkovského charakteru	isolovaná zástavba za tratí	zástavba ukončena	vs

• Oblast G

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
Z3	smíšené městské území	jižní cíp východní strana Čs. legií	zástavba ukončena	
Z4	nízkopodlažní obytná zástavba	Spořilov - jih	zástavba ukončena, pouze volná parcela pro 1 RD v Knoblochově ulici	vs
Z10	smíšené městské území	území na východ od Roztocké ulice	1 RD jižně od ulice J. Weisse (místo řadových garáží)	vs
		území západně od ulice Čs. legií	zástavba ukončena	
Z11	obytné území venkovského charakteru	jižní část města v okolí Jilemky, Koupališti	1 RD na nároží ulic J. Weisse a V Jilmu	vm



ÚP	funkční využití	lokace/ulice	možnosti intenzifikace odhad kapacity	poznámka
			(k ověření) 3 RD v ulici Ke Koupališti	
Z12	obytné území	bytové domy podél Roztocké ulice	zástavba ukončena	
Z13	živnostenská plocha			
Z14	obytné území venkovského charakteru	jižní okraj města kolem ulice Čs. legií	3 – 4 RD v jižní části	vs
Z15	živnostenská plocha			
Z16	zahrádky	u lesa směrem k Javorku		
Z17	výrobní plochy	severně od Branské ulice severně od ulice K Javorku		
Z18	obytné území	severně od Branské ulice	zástavba zřejmě ukončena	
Z19	zahrádky	za tratí (u Z17)		
Z20	sport, oddech	koupaliště		
Z40	obytné území venkovského charakteru	severně od Branské	zástavba ukončena	
Z48	obytné území venkovského charakteru	Javorek	dopor. zahuštění jižní části zástavby RD se 3 byty	na místě čp. 561 stál od nepaměti velký téměř uzavřený dvorec

Posouzení kvality rozvojových ploch

• Oblast A

R20, R38, R33, R46 v severozápadní části – výrobní, živnostenské a technické infrastruktury logicky navazují na charakter navazujících ploch a zástavby

ÚP	funkční využití	lokace/ulice	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
R20	výrobní plocha	jižně od trati vedle Devro s.r.o.		logicky navazuje na charakter navazujících ploch a zástavby
R21	turistický ruch, rekreace	Vrchlabská u čerpací stanice		vs rekreace v pohledově exponované poloze podél Vrchlabské vhodné, s doporučením zpracování urbanistické studie v kontextu se stávající zástavbou a navazující plochou Z30
R22	živnostenská plocha	Vrchlabská u čerpací stanice		s doporučením zpracování urbanistické studie v kontextu se stávající zástavbou a navazující



ÚP	funkční využití	lokace/ulice	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
R32	obytné území venkovského charakteru	Dřevařská	dle ÚP 2 RD	plochou Z30 Záp. svah z jihu přistíněný lesem, komunikace ze západu do středu plochy – možnost energeticky úsporné zástavby střední, lepší v jižní části kde lze uvažovat z tohoto důvodu o umístění dvojdomku; vhodné k přípravě - obytné území venkovského charakteru (plochy minimálního rozsahu) vhodně navazují na současnou zástavbu vs
R33	plocha technické infrastruktury doporučena změna textu ÚP (možná se jedná o překlep – grafika odpovídá turistickému ruchu, rekreaci) veřejná plocha (zeleň, rekreace, případně i bydlení)	u Jizerky		prověřit vhodnější využití cenná plocha v příjemném prostředí část vm
R34	obytné území venkovského charakteru	U Potoka	dle ÚP 1 RD	Záp. svah, komunikace ze severu – možnost energeticky úsporné zástavby dobrá, lze uvažovat z tohoto důvodu o umístění dvojdomku; vhodné podmíněčně (záplavy, krajina) - obytné území venkovského charakteru (plochy minimálního rozsahu) vhodně navazují na současnou zástavbu vs
R45	obytné území venkovského charakteru	Na Jarmarou	dle ÚP 1 RD	Záp. svah, komunikace ze severu a západu – možnost energeticky úsporné zástavby dobrá; podmíněčně - obytné území venkovského charakteru (plochy minimálního rozsahu) vhodně navazují na současnou zástavbu vs

• Oblast B

ÚP	funkční regulace	lokace	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
R4	rekreace, zeleň	bývalý lom a okolí		
R18	nízkopodlažní obytná	plošina severně od	dle ÚP, prověřit	vhodné k přípravě (US)



	zástavba	Zalázeňská	dopravní napojení i z jihu cca 40 RD	zvláště při zřízení železnič. zastávky vm jen část jižní svah, možnost energeticky úsporné zástavby velmi dobrá
R35	obytné území venkovského charakteru	Na Stráni, Pod Hatí	dle ÚP, prověřit dopravní napojení i z jihu, tvar střechy neurčovat tak přesně 4 RD	bezvýhradně ano vs západní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední
R37	nízkopodlažní obytná zástavba	východně od lomu	dle ÚP, prověřit dopravní napojení i z jihu, tvar střechy neurčovat tak přesně cca 6 RD	vhodné k přípravě (US) zvláště při zřízení železnič. zastávky vm jen část jižní svah, možnost energeticky úsporné zástavby velmi dobrá
R47	obytné území venkovského charakteru	nad zvoničkou	1 RD	podmínečně (přejezd přes trať) severovýchodní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední

• Oblast C

ÚP	funkční využití	lokace	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
R19	nízkopodlažní obytná zástavba	jižní svah Kozince	dle ÚP, dopravní řešení musí odstranit stávající problém (Na Výsluní) cca 25 RD	vhodné k přípravě jižní svah, možnost energeticky úsporné zástavby velmi dobrá západní část vm
R28	nízkopodlažní obytná zástavba	pole mezi Drahami a Nouzovem	dle ÚP cca 18 - 20 RD	severovýchodní svah, přístup k pozemkům ze severu, možnost energeticky úsporné zástavby střední problémy: narušení zatravněného ochranného valu proti dešťové vodě a splaveninám podél jižní strany ulice extrémně úzká ulice Nouzov nadz. vedení vn podél ulice vs
			ke zvážení návrh	Viz poznámka ²

2 **ke zvážení je změna umístění rozvojové plochy R28:** nezastavovat jižní stranu ulice Nouzov, v pásu podél ulice ponechat pod vedením vn nízkou zeleň až k parku (k ploše R44), plochu pro nízkopodlažní obytnou zástavbu



změny ÚP
cca 18 RD

• Oblast D

Nové město střed

ÚP	funkční využití	lokace	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
R1	smíšené městské území	Metyšova ulice	dle ÚP	US vyrovnaný terén, možnost energeticky úsporné zástavby velmi dobrá Zástavba jednoznačně přínosem vm
R2	smíšené městské území	Zvědavá ulička severozápadní část	dle ÚP	US velmi mírný severovýchodní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední Zástavba jednoznačně přínosem částečně vm
R3	sport a oddech	Ve Vrbičkách (mezi R1 a R2)	dle ÚP	US Zástavba jednoznačně přínosem převážně vm

Okolí nemocnice

ÚP	funkční využití	lokace	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
R11	plocha pro přemístění heliportu (případně rozšíření sociálního zařízení)	severně od nemocnice	dle ÚP	mírný severovýchodní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední vm
R31	nízkopodlažní obytná zástavba	severně od nemocnice severozápadní část	dle ÚP 15 RD	US mírný severovýchodní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední částečně vm v trojúhelníku severozápadně od nemocničního areálu bez výhrad vhodné, možnost přípravy (i pozemky ve vlastnictví města)
(R28)	(nízkopodlažní obytná zástavba)	pole na severu	dle ÚP prověřit změnu umístění	US severovýchodní svah, možnost energeticky úsporné

přesunout na jižní okraj pole v návaznosti na plochu R31

odůvodnění: Stávající zatravněný terénní val podél jižní strany ulice Nouzov má funkci bariery proti vodě a splaveninám z pole (spádnice pole na severovýchod). Výstavba podél jižní strany ulice by bariery narušila (i kdyby byla sebelépe regulovaná, dodržení pravidel nelze zaručit), ulice Nouzov a stávající zástavba by ztratila ochranu. Údolnice je až severněji mezi zahradami. Zástavba podél jižního okraje pole bez nezbytnosti rozšíření ulice Nouzov, bez přeložky vn se jeví vhodnější. Pozemky na jižní straně pole jsou ve vlastnictví města (VM)

ODBORNÉ STUDIE K UDRŽITELNÉMU ROZVOJI MĚSTA JILEMNICE

1. CELKOVÁ URBANISTICKÁ VIZE MĚSTA

(18 RD – zahrnuto
do oblasti C)

zástavby střední
vm

Ostatní rozvojové plochy

ÚP	funkční využití	lokace	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
R6	živnostenská plocha	Žižkova ulice jihozápadní strana	dle ÚP	vs (podmiňující pro přestavbu areálu OSP) mírný severovýchodní svah, možnost energeticky úsporné zástavby dobrá
R7	živnostenská plocha	Žižkova ulice severní strana	dle ÚP	US (je) mírný severovýchodní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední vs Zástavba Buben se jako celek jeví problematická (nadzemní vedení VN, absence infrastruktury) a investičně nákladná, doporučeno ponechat jako rezervu do budoucnosti
R8	nízkopodlažní obytná zástavba	Buben střední část	dle ÚP	US (je) převážně vm východní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední Zástavba Buben se jako celek jeví problematická (nadzemní vedení VN, absence infrastruktury) a investičně nákladná, doporučeno ponechat jako rezervu do budoucnosti
R9	obytné území (smíšené městské území?)	Buben severozápadní část (podél ulice Ve Vrbičkách)	dle ÚP	US (je) převážně vm východní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední Zástavba Buben se jako celek jeví problematická (nadzemní vedení VN, absence infrastruktury) a investičně nákladná, doporučeno ponechat jako rezervu do budoucnosti, možná připravit jen část plochy R9 podél ulice Ve Vrbičkách



ÚP	funkční využití	lokace	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
R10	obytné území venkovského charakteru	Buben jihozápadní část	dle ÚPUS (je) vm prověřit vhodnost východní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední	US (je) vm východní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední Zástavba Buben se jako celek jeví problematická (nadzemní vedení VN, absence infrastruktury) a investičně nákladná, doporučeno ponechat jako rezervu do budoucnosti

• **Oblast E**

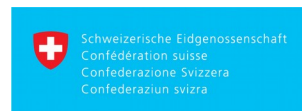
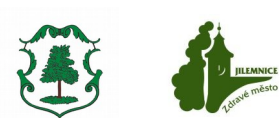
ÚP	funkční využití	lokace	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
(R12)	nízkopodlažní obytná zástavba)	na západ od sídliště	dle ÚP	(je řešeno v rámci sídliště Spořilov) východní svah, možnost energeticky úsporné zástavby dobrá část vm
R14	sport a oddech	jižně od Z5 a Z8	dle ÚP	malá část vm

• **Oblast F**

Rozvojové plochy nejsou v oblasti navrženy.

• **Oblast G**

ÚP	funkční využití	lokace	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
R13	nízkopodlažní obytná zástavba)	na západ od jižního Spořilova	dle ÚP 12 RD	nutná nová komunikace, sítě severní část podmáčená a nevhodná k zástavbě severní část severní svah, zbytek plochy západní svah, možnost energeticky úsporné zástavby střední, v severní části špatná minimální část vm
R16	výrobní plocha	na východ od stávajících	dle ÚP	
R17	obytné území venkovského charakteru	Javorek (střed)	dle ÚP 2 RD	k přípravě mírný jižní svah, komunikace uprostřed –



ÚP	funkční využití	lokace	prostorová regulace odhad kapacity	poznámka
				možnost energeticky úsporné zástavby v severní části střední, v jižní části velmi dobrá
R23	zahrádkářská plocha	jižně od ulice K Javorku	dle ÚP	
R24	plocha technické infrastruktury	jižně od silnice K Javorku	dle ÚP	
R25	zahrádkářská plocha	u Branské ulice	dle ÚP	náhrada za rušené zahrádky v centru
R27	živnostenská plocha	jižní cíp mezi silnicí na Roztoky a tratí	dle ÚP	
R30	sport, oddech		dle ÚP	golfový trenažer (?)
R36	turistický ruch, rekreace	na jihozápad od koupaliště	dle ÚP	
R43	silniční doprava	parkoviště západně od silnice na Roztoky	dle ÚP	



1.b.3. ZÁKLADNÍ KONCEPCE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ A JEJICH CHARAKTERU S OHLEDEM NA PROSTOROVÉ A SPOLEČENSKÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA

Stabilita města je závislá na kvalitě veřejného prostoru, jeho prostorových vazeb a hierarchické bohatosti. Dobře fungující části Jilemnice jsou vícevrstevnaté, bohaté, s velkým podílem vnímané „neviditelné složky“.

Přehled veřejných prostranství, jejich stručná charakteristika a potenciál

stávající a funkční	potenciál / k intenzivnějšímu využití	stávající nefunkční (?)	k úpravě/změně (?)
---------------------	--	-------------------------	--------------------

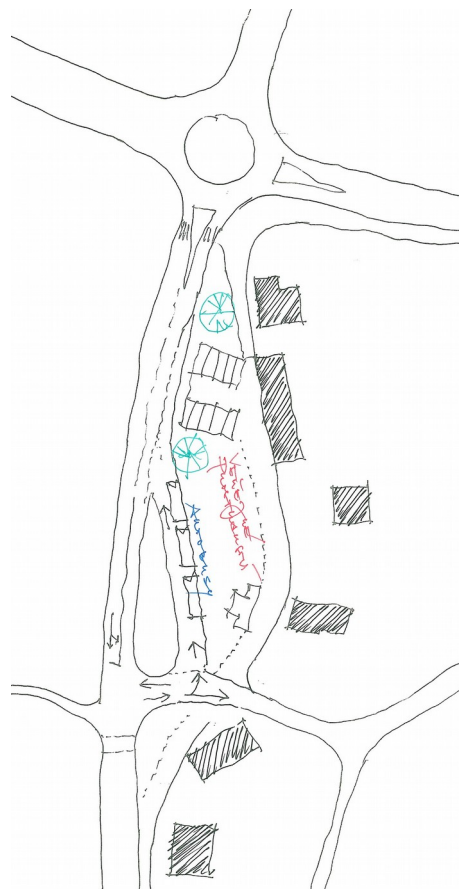
• Oblast A

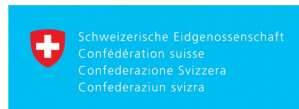
náměstí/návsi	ulice/cesty	veřejná zeleň/parky	veřejná zeleň/sport
„Autobusák“ u kovárny (?)	Hanče a Vrbaty, U Jizerky,	prostor u Jilemky (dnes nepřístupný – zpřístupnit?)	u Bělidla (ulice V lipkách)
	V Lipkách	park u kruháče (?)	

„Autobusák“ u kovárny:

- přestupní autobusová stanice Hrabačov křižovatka
- restaurace Na kovárně
- v blízkosti MŠ

Pozn. poměrně nenáročnou změnou organizace prostoru by mohlo vzniknout příjemné klidné veřejné prostranství (skica vpravo)





• Oblast B

náměstí/návsi	ulice/cesty	veřejná zeleň/parky	veřejná zeleň/sport
v západní části není a nechybí	Hanče a Vrbaty	okolí lomu	sportovní plocha jižně od ulic Do Žlábků a Ke Kluzišti
v Zalázeňsku není a chybí	Krkonošská (viz H)		

Svah, přiléhající na jihu za potokem ke sportovišti, by mohl být využit jako hlediště letního kina (s plátnem na sportovišti) – možná ještě nakreslíme...) - 1. varianta umístění letního kina

Veřejné prostranství :

- Zalázeňsko kromě sportoviště další veřejné prostranství nemá – mohlo by vzniknout v nové čtvrti na severu
- cca 250 obyvatel (současnost)

• Oblast C

náměstí/návsi	ulice/cesty	veřejná zeleň/parky	veřejná zeleň/sport
U Labutě (připojit navazující prostor Na Drahách ?)	Uličky mezi RD	park (zahrada) u vil v nároží (zpřístupnit veřejnosti?)	na západním okraji obytné zástavby Draha
Vyhlídková restaurace na Kozinci a okolí	Prostor mezi Krkonošskou a tratí (v úseku mezi Valdštejnskou a Ke Žlábkům)		v ulici Na Kozinci (svah mezi ulicemi)
trojúhelník Na drahách (?)	Krkonošská (viz H)		

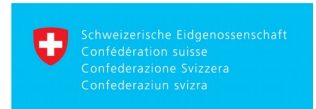
U Labutě:

- významná křižovatka mnoha cest
- restaurace s penzionem (nefunkční)
- prodejna potravin (nevzhledná a nefunkční)
- cca 900 obyvatel

Lze uvažovat s možností propojení s parkem Tauchmanovy vily, s prostorem, navazujícím západně v ulici Na Drahách (u řadových garáží, za Dřevotvarem)

• Oblast D

náměstí/návsi	ulice/cesty	veřejná zeleň/parky	veřejná zeleň/sport
---------------	-------------	---------------------	---------------------



Komenského (u škol a před Zvědavou uličkou)	Zvědavá ulička	hřbitov	nedokončený sportovní areál pod nemocnicí
prostor před nemocnicí a jižně od nemocnice	jižně od nemocnice k dořešení	jižně od nemocnice k dořešení	jižně od nemocnice k dořešení

• Oblast E

náměstí/návsi	ulice/cesty	veřejná zeleň/parky	veřejná zeleň/sport
TGM	Harrachova (část pěší)	Zámecký park	Zeleň v okolí stadionu
okolí kostela	ulice u náměstí	Park jižně od AN	
Tyršovo náměstí	Dolení ulice (sdílená s F)	Starý hřbitov na kopci	
autobusové nádraží			

• Oblast F

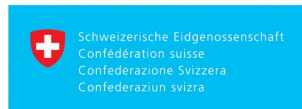
náměstí/návsi	ulice/cesty	veřejná zeleň/parky	veřejná zeleň/sport
Brána do města v jižní části (viz H)	Dolení ulice (sdílená s E)		
Prostranství východně od okružní křižovatky	uličky k Jilemce s mostky na Krkonošskou)	Zarostlý zelený hřeben jižně od Hatince	
	Krkonošská (viz H)	zeleň (stromořadí) podél pěší cesty u Jilemky s pokračováním stávající pěší cestou (za bývalou Normou a k přechodu přes trať)	

Svah, přiléhající na jihu za potokem ke sportovišti, by mohl být využit jako hlediště letního kina (s plátnem na sportovišti) – možná ještě nakreslíme... - 1. varianta umístění letního kina (zmíněno v oblasti B)

• Oblast G

náměstí/návsi	ulice/cesty	veřejná zeleň/parky	veřejná zeleň/sport
Prostranství u kapličky v Roztocké ulici	Nádražní a Čs. legií	prostor mokrého meandru V Jilmu (je možné zpřístupnit?)	koupaliště a okolí
Okolí nádraží	Roztocká (bez chodníků)		
	V Jilmu		

Rozlivná plocha V Jilmu by se mohla stát povodňovým přírodním parkem. Ponechat vlhkotmilný/mokřadní biotop v současném stavu nebo ho podpořit a zpřístupnit obyvatelům. Např. vybudováním dvou či tří větších tůní, zavést 1-2x do roka seč pro potlačení rákosu a dosadit



kvetoucí autochtonní kvetoucí rostliny pro zvýšení biodiverzity a atraktivity pro obyvatele
např. *Iris psudacorus*, *Lythrum salicaria*. Vytvořit procházkové okruhy po hatích či kamenech apod.
Inspirace v mokřadech v Jablonném v Podještědí

<https://naturesystems.cz/projekt/mokradu-u-falkenburku-misto-pro-lidi-i-prirodu-jablonne-v-podjestedi>

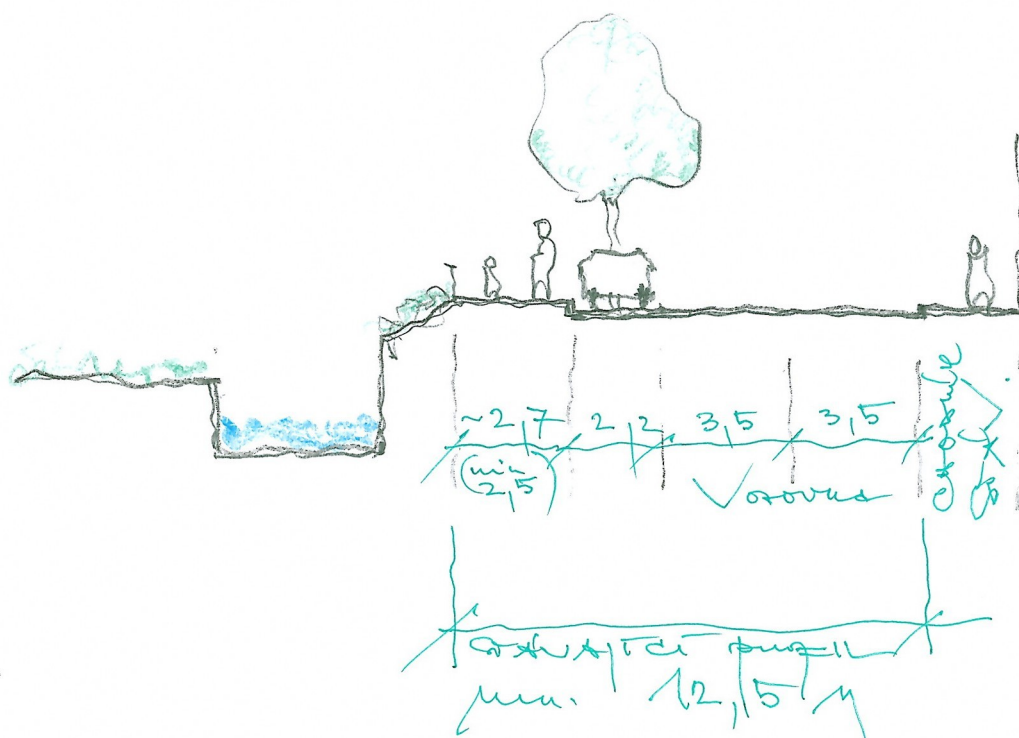
V prostoru koupaliště by mohlo být umístěno letní kino - 2. varianta umístění letního kina

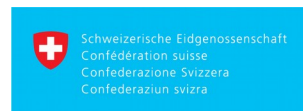
- **Oblast H (silniční průtah)**

náměstí/návsi	ulice/cesty	veřejná zeleň/parky	veřejná zeleň/sport
Prostor mezi jižní okružní křižovatkou a napojením Dolení ulice			
	Krkonošská ulice mezi křižovatkami s Dolení úprava profilu (skica)	doplnění doprovodné zeleně v Krkonošské (stromořadí)	
Prostor mezi severní křižovatkou s Dolení a přejezdem přes trať			
	Krkonošská ulice mezi přejezdem a prostorem autobusové stanice v Hřabačově	doplnění doprovodné zeleně v Krkonošské (stromořadí)	
„Autobusák“ u kovárny (viz oblast A)			

Skica návrhu úpravy profilu střední části průtahu silnice II/286 - Krkonošské ulice (u centra)

- zapojení
spojek
s





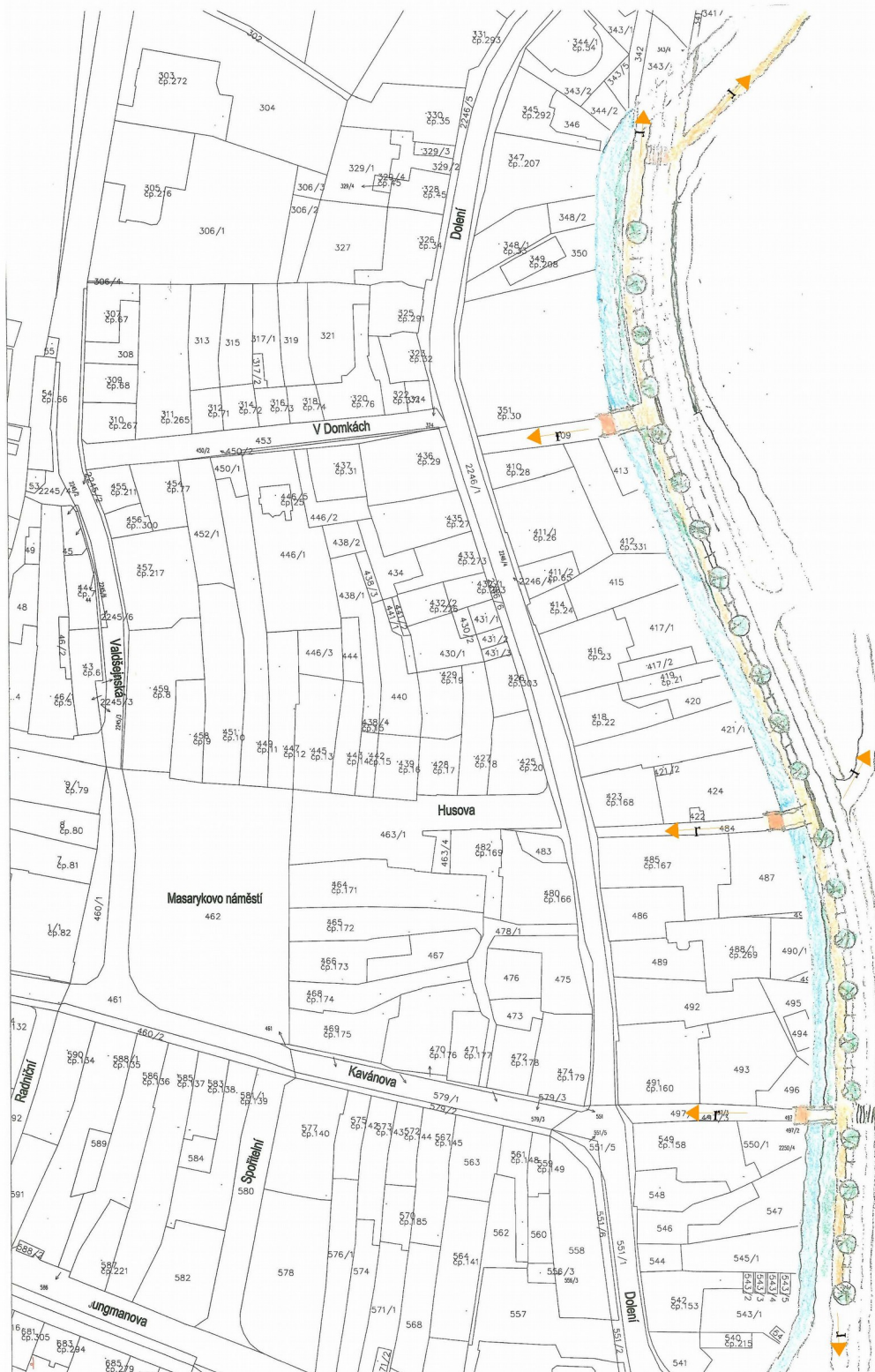
mostky mezi Dolení a Krkonoškou

- za každým ze tří mostků „brány“, zvoucí ke vstupu do města



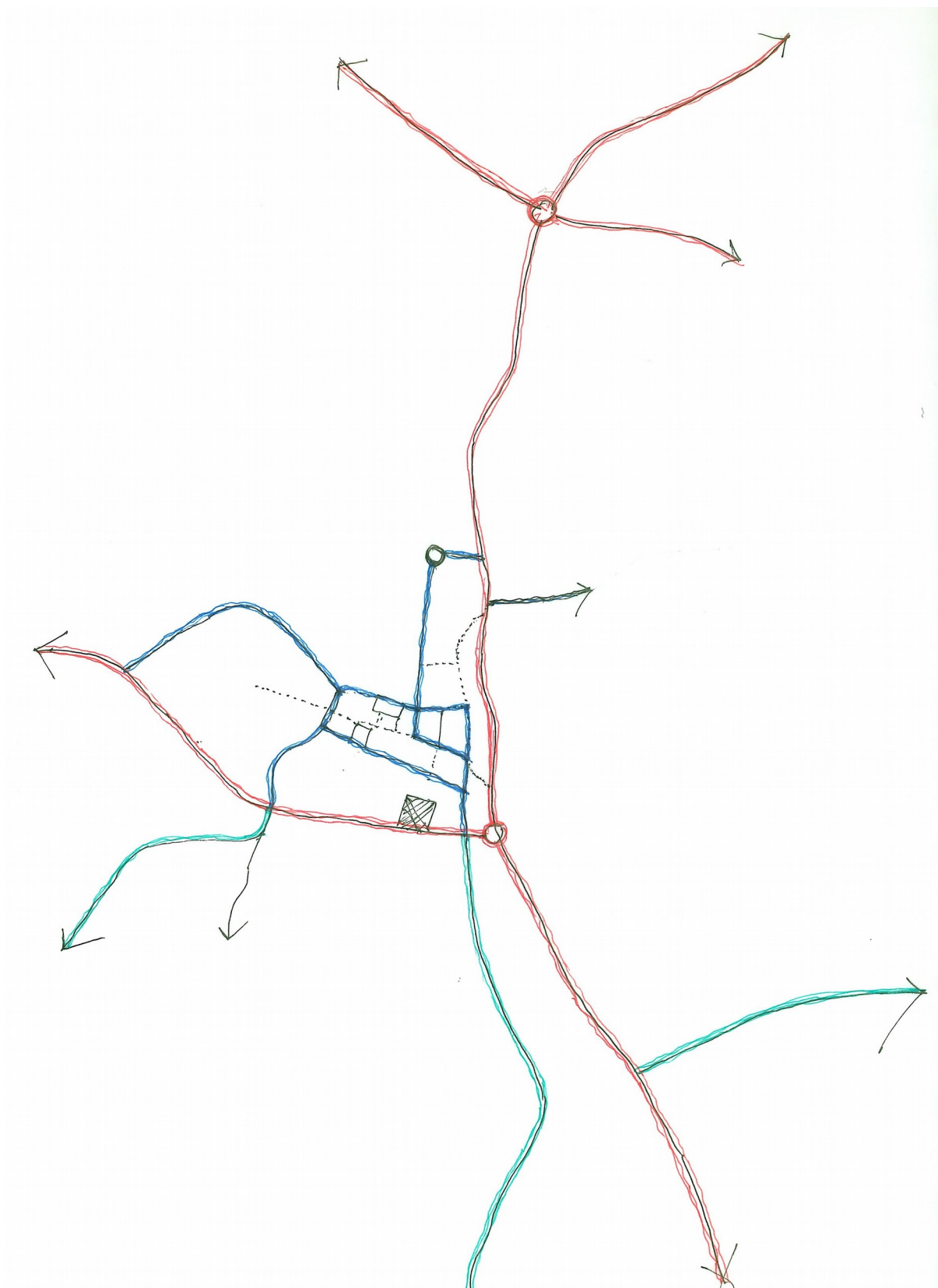
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

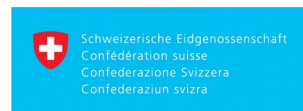
KONCEPT NÁVRHU ÚPRAVY SILNIČNÍHO PRŮTAHU V CENTRÁLNÍ ČÁSTI





Návrh úpravy organizace dopravy (všechny trasy doporučeny obousměrné)





1.b.4. SBĚR DOPLŇUJÍCÍCH PODNĚTŮ A ZPĚTNÉ VAZBY NA PARTICIPATIVNÍM VEŘEJNÉM WORKSHOPU DNE 3.12.2015

V průběhu práce na návrhu proběhl druhý workshop, zaměřený na získání zpětné vazby k rozpracovaným návrhům a doplňujícím vstupům. Pro diskusi byla vybrána témata, ve kterých zůstávaly otázky nebo ve kterých je pohled člověka s každodenní zkušeností cennou korekcí/verifikací odborného názoru.

Výstupy setkání uvádíme v plném znění s komentářem v samostatné příloze č.2.



Příloha č.1

Výstupy veřejného setkání / workshopu 22.9.2015

Hodnoty a pozitiva

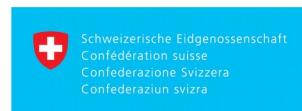
Poznat vnímané hodnoty je důležité jednak proto, aby mohly být v návrhu respektovány nebo – pokud je to třeba – chráněny a dále proto, že je možné na nich stavět pozitivní vizi do budoucna.

Tabulka: hodnoty a pozitiva – grafické zobrazení viz tematický výkres hodnoty na straně následující za tabulkou.

umístění na mapě	Hodnoty a pozitiva stávající	prioritní body v pracovních skupinách	prioritní body	
výstupy veřejného plánovacího setkání (22.9.2015)		1	2	SOUČET pozn.
1	nemocnice v Jilemnici – dobré služby, patří městu, velký zaměstnavatel; nemocnice – je tu, kvalitní péče, zatím ve veřejném vlastnictví, zaměstnavatel	2	10	12
2	rozvoj biatlonu a dalších sportovišť – Hraběnka; areál Hraběnka – potenciál do budoucna	1	7	8
3	Krkonošské muzeum – přitahuje turisty, akce pro veřejnost (koncerty, workshopy)		5	5
4	fungující zemědělství, dobře obhospodařovaná krajina (zemědělství v souladu s rekreací)	3	2	5 není vymezeno v mapě
5	historické jádro – městská památková zóna	4		4
6	zámecký park – klidová zóna, matky s dětmi, blízko centra		4	4
7	plavecký bazén; bazén – celoroční provoz, pro turisty		3	3
8	Brano, Devro, Mehler– zaměstnavatel; Technolen, Devro Brano – největší zaměstnavatelé		3	3
9	okruhy po okolí s keškami (zatím nepropojené) s vyhlídkou		3	3
10	kompostárna + svoz bioodpadu + možnost rozšiřovat		3	3
11	přírodní propojení krajiny a města – Kozinec, lom, aleje	2		2
12	kvalitní krajina – různorodá, vyváženost mezi lesními zemědělskými a zastavěnými plochami, kopcovitá, zvlněná , blízko hory	2		2 není vymezeno v mapě
13	potenciál jádra města (centra) pro společně sdílený prostor pro pěší, cyklisty auta – sharespace	2		2
14	funkční sportovní hala; městský stadion – fungující a udržované sportoviště, pro různé věky		2	2
15	alej březová	2		2
16	alej dubová	2		2
17	Norma – je tu obchod, dobře dostupný autem		2	2
18	Zvědavá ulička – roubenky, historická hodnota, malebnost, lákadlo		2	2
19	stará kolečková dráha – dnes lze s dětmi, kočárkem		2	2
20	výhled u lavičky – panorama Krkonoš		2	2
21	areál myslivců – pěkné na vycházku		2	2



lom – možnost přírodního koupání, poměrně vysoká přírodní hodnota –			v první skupině každý bod pro jednu hodnotu
22 zajímavé druhy; výhledy, vyblbnout se na kole (neruší)	2		2 (zvlášť)
23 budoucí rozhledna – potenciál, už je stožár	1		1
24 dostatek zeleně pro rekreaci v pěši vzdálenosti 10 min (i z centra)	1		1 není vymezeno v mapě
25 2 lípy, sv. Karel, boží muka	1		1
26 obnovená alej, hodnota starších stromů, i odumřelých	1		1
27 příležitost obnovit starou cestu	1		1
28 klidné město	1		1 není vymezeno v mapě
29 alej jilmová	1		1
30 meze	1		1
31 vyhlídka na město + Krkonoše	1		1
32 potenciál pro cyklostezku	1		1
33 biotop – potenciál přírodní koupaliště	1		1
34 okruh Jilemnice známá, neznámá	1		do mapy vyznačeny pouze body mimo městskou památkovou zónu
35 tradice lyžování - „kolébka běžek“		1	1 není vymezeno v mapě
36 relaxační zóna – napojení pěší/cyklo/běžky do hor – Valteřice		1	1
37 Jilemka – hlavně v centru, potenciál nábřeží		1	1
38 louky pro venčení psů		1	1
39 sjezdovka – pro děti		1	1
40 náměstí – je pěkné			0
41 blízko do hor – východisko pro různé aktivity, místní i turisté			0 není vymezeno v mapě
42 měděné doly – historické ale rizikové			0
43 cesta na Žaly (ale přes soukromé pozemky)			0
44 alej – kvalitní jeřábová			0
45 alej jilmová			0
46 kvalitní činnost sportovních spolků			0 není vymezeno v mapě
47 vyhlídka na město			0
48 strom fotogenický			0
49 výhledy			0
50 les skoro v centru – šlo by využít rekreačně			0
51 fungující ZŠ a MŠ			0 není vymezeno v mapě
52 obchod pro lyžaře Intersport – servis, velmi dobře vybavený			0
53 slepá ramena, náhon – běh, kolo			0
54 Javorek – klidová zóna pro rybáře, napojeno na rybníky k Martinicům			0



Z v tabulce uvedených bodů je zřejmé, že hlavní pozitivní tematické oblasti v Jilemnici jsou vybavenost a centrum a dostupnost rekreace a volné krajiny.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra





Problémy a negativa

Problémy znamenají jednak impulzy k řešení, tak v případě, že jsou neřešitelné alespoň

Tabulka: problémy a negativa – grafické zobrazení viz tematický výkres problémy na straně následující za tabulkou.

umístění na mapě	Problémy stávající výstupy veřejného plánovacího setkání (22.9.2015)	prioritní body v pracovních skupinách	prioritní body	SOUČET	pozn.
		1	2		
	areál OSP – chátrá, dožívá; areál služeb (býv. OSP) - „vybydlený“, špatný				
1	technický stav, rizikové, nebezpečné	4	7	11	
	bezdomovci – jsou na ráně, vidět při příjezdu busem; bezdomovci –				
2	žebření zápach, nepořádek, strach		6	6	
	3 chybí parkování pro Jednotu		6	6	
	není cyklo Martinice-Jilemnice; chybí pěší + cyklo propojení na vlak do				psáno dohromady s
4	Martinic	1?	5	5	bodem 44 – není zřejmé, kterému problému byl udělen bod
	křižovatka Žižkova x K Břízkám – nebezpečná (rozjíždění do kopce,				
5	zamrzá zrcadlo)		5	5	
	6 neudržované koupaliště; nefunkční koupaliště	1	3	4	
	7 Žižkova ulice – rámus, provoz, svádí k rychlé jízdě x škola, pošta, hřiště		4	4	
	8 Cedron – rozpadající se hotel; ruina, hyzdí	2	1	3	
	9 chybí ochrana proti povodni	3		3	
	10 zadržování vody při příchodových deštích – rozlévá se + další		3	3	
	11 bývalý kojenecký ústav – dnes nevyužitý, chátrá		3	3	
	chybí informační plán města na vjezdech + informační systém; chybí				není vymezeno v
12	parkování, resp. navádění k parkování v centru (chybí infosystém), rezervy		2	2	mapě
	13 nevyužitý turistický potenciál jako brány do Krkonoš	2		2	není vymezeno v
	14 chybějící značené vycházkové cesty; chybí zokruhování příjemných				mapě
	15 nevyužitý potenciál železnice – chybí zastávka	2	2	2	není vymezeno v
	16 nedostatečná kapacita dešťové kanalizace	2		2	mapě
	17 málo pozemků reálně zastavitelné – prodejné – RD; nedostupné pozemky		2	2	není vymezeno v
	18 omezování myslivosti – průnikem do krajiny (rekreace, chov psů,				mapě
	19 zástavba, motorky) – omezování honitby	2		2	není vymezeno v
	19 vykácení dubů – hrozí kvůli biatlonovému areálu		2	2	mapě
	20 gymnázium v několika budovách – složité přesuny		2	2	není vymezeno v



21 náměstí – ostrůvky brání údržbě v zimě		2	2
22 Nouzov – obdělávání pole ruší okolní bydlení (prach hluk eroze)		2	2
hala výroby (Jinova) uprostřed rodinných domů – střet se záměrem obytné			
23 výstavby, firma nemá prostor pro expanzi		2	2
24 průmyslová zóna – nelze využít kvůli nedostatku sítí = velká investice	1		1
25 velká spotřeba zboží na polotovary	1		1
26 nedostatečná obnova a tvorba remízů a mezí	1		není vymezeno v 1 mapě
27 neudržované cesty v krajině	1		1
28 opomíjení vlastníka pozemků při jednání o realizaci cest a vegetace	1		není vymezeno v 1 mapě
29 moc dopravních značek	1		není vymezeno v 1 mapě
autobusové nádraží – není udržované, je příliš velké; špatné, zbytečně			
30 velké		1	1
31 eroze	1		1
32 existující nevyužité rozvojové plochy a tlak na získávání nových ploch	1		není vymezeno v 1 mapě
33 průmyslová zóna – nevyužitý potenciál	1		1
34 Hraběnka – bez laviček a přístřeší (schovat před deštěm) a košů		1	1
35 textilka – špatný stav, nedokončená rekonstrukce		1	1
36 budova bývalé spořitelny – chátrá (jak využít? odkoupit? - město jedná)		1	1
37 malý zájem o dění ve městě		1	není vymezeno v 1 mapě
38 chybí spojnice Kozinec – ul. Mříčná – pro aut i pěší, musí se přes centrum		1	1
39 chybí ubytovací kapacity, např. sportovní ubytovna, jednolůžka, dvoulůžka			není vymezeno v 0 mapě
40 lom – špatná přístupnost			0
41 špatná údržba lesních cest			není vymezeno v 0 mapě
42 využít tramvaje místo železnice			není vymezeno v 0 mapě
43 nedostatečná retenční dešťových vod, rychlé odtokové poměry			není vymezeno v 0 mapě
44 nejasná strategie cyklodopravy	1?		není vymezeno v mapě; psáno dohromady s bodem 4 - není zřejmé, kterému problému byl udělen 0 bod
45 z centra mizí vegetace – trávníky, dřeviny			není vymezeno v 0 mapě
46 jednosměrné ulice v centru			není vymezeno v 0 mapě
47 nejsou přístupné toalety, např. když jsou svatby			0
48 osvětlení (centrální části města) nesvítlí se celonočně			0



49	sídliště RD Spořilov – doživající cesty + kanalizace	0	
50	motorky jezdí po krajině – ruší, škody na ZPF + PUPFL	0	není vymezeno v mapě
51	druhová skladba lesa . smrčiny	0	není vymezeno v mapě
52	koupaliště záměr – nepřírodní nerezová vana, nelze zasněžovat	0	
53	průtah městem + nebezpečné kruháče – není chodník (Hrabačov), bourání historie, kamiony, přechody, rychlost aut	0	
54	fronty náměstí – hyzdí některé prvky (hranaté vikýře, skleněná věž, porušení uliční čáry)	0	
55	konflikt hřiště x trénink hasičů (útokem se postříká hřiště – nelze běhat, hrát fotbal)	0	
56	technický stav boudy na hasičský materiál	0	
57	nemocnice – nemá rezervu pro další rozvoj	0	
58	nepořádek v parku, odpadky (viz 7)	0	
59	urnový hřbitov – ohořelé tůje, údržba	0	
60	špatně udržované plochy – je vidět z cesty	0	
61	chybí propojení přestupu vlak – autobus	0	není vymezeno v mapě
62	drahá voda	0	není vymezeno v mapě
63	nevyužitý zdroj vody Bátovka (Benecko – Žaly)	0	není vymezeno v mapě
64	chybí chodník, cyklostezka	0	

Z v tabulce uvedených bodů je zřejmé, že hlavní vnímané problémové okruhy jsou jednotlivé dopravní závady, nevyužitá a neudržovaná místa a problémy při přivalových deštích.



STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY

velikost čísla odpovídá důležitosti / četnosti jevu



Doprava

V rámci tématu dopravy byly diskutovány problémy a příležitosti ke zlepšení.

Tabulka: doprava – grafické zobrazení viz tematický výkres doprava na straně následující za tabulkou.

umístění na mapě	Doprava pěší, cyklo, automobilová, železnice, ... výstupy veřejného plánovacího setkání (22.9.2015)	prioritní body	prioritní body z hodnot a problémů	Pozn.:
			celkem	
	Žižkova ulice – rychlá jízda kamionů, nákladních aut, přechody u aut. nádraží, přechod hřiště – Hraběnka, křižovatka u OSP 1 (nepřehledná, zrcadlo, rozjezd do kopce)	10	4	také převzato: Žižkova ulice – rámus, provoz, svádí k rychlé jízdě x škola, pošta, hřiště
	parkování u pošty – provizorní (není ochrana řeky), parkování je třeba 2	6		
	3 chybí chodník na Čsl. legii (připravuje se)	5		
	kudy vést cyklisty mezi příjezdem od Martinic do centra – školy, 4 náměstí apod.	5		není vymezeno v mapě
	5 předimenzovaný autobusák	5	1	také převzato: autobusové nádraží – není udržované, je příliš velké; špatné, zbytečně velké
	6 riziko nadměrné dopravy u skautské klubovny	1		
	bariéra – železnice + průtah; nebezpečné přejezdy (bez světél. 7 signalizace)	1		
	8 nepropojení lokalit za tratí mezi sebou	1		
	9 cyklisté v protisměru jednosměrek (kolem náměstí)	1		není vymezeno v mapě
	10 problematické přecházení na obchvatu	1		
	11 problematické přecházení (bude přechod)	0		
	12 nenavazuje průchod	0		
	chybí pěší a cyklo propojení pro zokruhování (ad problémy sk. 2 č. 13 21)	body v mapě u jednotlivých tras	5	také převzato: není cyklo Martinice-Jilemnice; chybí pěší + cyklo propojení na vlak do Martinic
	14 příležitost obnovit starou cestu		1	převzato
	15 potenciál pro cyklostezku		1	převzato
	16 cesta na Žaly (ale přes soukromé pozemky)		0	převzato
	17 chybí parkování pro Jednotu		6	převzato
	křižovatka Žižkova x K Břízkám – nebezpečná (rozjíždění do 18 kopce, zamrzá zrcadlo)		5	převzato
	19 nevyužitý potenciál železnice – chybí zastávka		2	převzato
	chybí informační plán města na vjezdech + informační systém; chybí parkování, resp. navádění k parkování v centru (chybí 20 infosystém), rezerva pro turisty		2	Převzato, není vymezeno v mapě



chybějící značené vycházkové cesty; chybí zokruhování		Převzato, není
21 příjemných pěších tras + cyklo + běžky		2 vymezeno v mapě
chybí spojnice Kozinec – ul. Mříčná – pro aut i pěší, musí se přes		
22 centrum		1 převzato
23 moc dopravních značek		Převzato, není
		1 vymezeno v mapě
průtah městem + nebezpečné kruháče – není chodník (Hrabačov),		
24 bourání historie, kamiony, přechody, rychlost aut		0 převzato
25 chybí chodník, cyklostezka		0 převzato
26 chybí propojení přestupu vlak – autobus		Převzato, není
		0 vymezeno v mapě
27 špatná údržba lesních cest		Převzato, není
		0 vymezeno v mapě
28 využít tramvaje místo železnice		Převzato, není
		0 vymezeno v mapě
29 nejasná strategie cyklodopravy		Převzato, není
		0 vymezeno v mapě
30 jednosměrné ulice v centru		Převzato, není
		0 vymezeno v mapě

převzato = jev byl zaznamenán v rámci map hodnot a problémů,
tematicky však souvisí s problematikou dopravy, pro úplnost a
přehlednost byl proto také převzat do této tematické mapy

Konkrétní identifikované problémy a potenciály byly z větší části následně zapracovány do návrhu.





Krajina

V rámci tématu krajina byly doplněny komentáře ke stavu krajiny výslovně neuvedené v hodnotách a problémech.

Tabulka: krajina – grafické zobrazení viz tematický výkres krajina na straně následující za tabulkou.

umístění na mapě Krajina, povodně, eroze, ...	
výstupy veřejného plánovacího setkání (22.9.2015)	pozn.
1 močál	
2 obnovit kaskádu Starkenbach	
3 malá vodní plocha – obnovit	
4 zavezení přirozeného rozlivu v nivě	
5 rozliv / splach	
6 neudržované umělé vodoteče – zborcené propustky	
fungující zemědělství, dobře obhospodávaná krajina (zemědělství v	
7 souladu s rekreací)	převzato
8 přírodní propojení krajiny a města – Kozinec, lom, aleje	převzato
kvalitní krajina – různorodá, vyváženost mezi lesními zemědělskými a	
9 zastavěnými plochami, kopcovitá, zvlněná, blízko hory	převzato
10 alej březová	převzato
11 alej dubová	převzato
lom – možnost přírodního koupání, poměrně vysoká přírodní hodnota –	
12 zajímavé druhy; výhledy, vyblbnout se na kole (neruší)	převzato
13 2 lípy, sv. Karel, boží muka	převzato
14 obnovená alej, hodnota starších stromů, i odumřelých	převzato
15 alej jilmová	převzato
16 meze	převzato
17 alej – kvalitní jeřábová	převzato
18 alej jilmová	převzato
19 strom fotogenický	převzato
20 výhledy	převzato
21 chybí ochrana proti povodni	převzato
22 zadržování vody při přívalových deštích – rozlévá se + další	převzato
23 nedostatečná kapacita dešťové kanalizace	převzato
24 neudržované cesty v krajině	převzato
25 eroze	převzato
26 nedostatečná retence dešťových vod, rychlé odtokové poměry	převzato

převzato = jev byl zaznamenán v rámci map hodnot a problémů, tematicky však souvisí s problematikou krajiny, pro úplnost a přehlednost byl proto také převzat do této tematické mapy



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



KRAJINA

černě zobrazené jevy jsou převzaty z hodnot a problémů



Příloha č.2

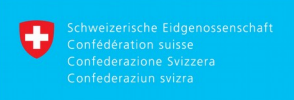
Výstupy veřejného setkání / workshopu 3.12.2015

Veřejná prostranství

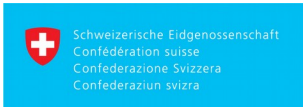
V rámci celkové urbanistické koncepce rozvoje byla diskutována veřejná prostranství komunitního charakteru – tedy ta, která tvoří centra jednotlivých čtvrtí. Byly diskutovány jejich cílové charakteristiky (tj. Jaká mají být v budoucnu) – charakter, kterým mají působit a aktivity, pro které mají být vytvořeny podmínky.

Tabulka: veřejná prostranství – grafické zobrazení viz tematický výkres na straně následující za tabulkou.

umístění na mapě	Veřejná prostranství		výstupy veřejného plánovacího setkání (3.12.2015)			
místo	typ prostoru	funkčnost	aktivity	charakter	pozn. (veřejnost)	
1V Lipkách	ulice / cesty	stávající a funkční			-	
2u Bělidla (ulice V lipkách)	veřejná zeleň / sport	potenciál / k intenzivnějšímu využití			málo využívané, chybí cíl pro cestu kolem, řešit i s okolím	
3U Jizerky	ulice / cesty	stávající a funkční			-	
4prostor u Jilemky	veřejná zeleň / parky	potenciál / k intenzivnějšímu využití	poldr, infocentrum		zátěž z komunikace velký provoz, přidat přístupovou cestu	
park u kruháče 5(Hrabačov)	veřejná zeleň / parky	stávající nefunkční	hřiště, sousedská setkávání		není dostatečný potenciál, ani potřeba	
6Autobusák u kovárny	náměstí / návsí	k úpravě / změně				
7Cedron		k úpravě / změně	obnovit ubytování			
8Hanče a Vrbaty Krkonosská ulice mezi přejezdem a prostorem autobusové	ulice / cesty	stávající a funkční			-	
9stanice v Hrabačově	ulice / cesty	stávající nefunkční				
10okruh pro kapličku a vyhlídky	ulice / cesty	k úpravě / změně				
Vyhlídková restaurace 11na Kozinci a okolí	náměstí / návsí	stávající a funkční			odlehlá, „hospoda Na mýtince“	
12okolí lomu	veřejná zeleň / parky	potenciál / k intenzivnějšímu využití	přírodní tělocvična, vycházky , koupání, horolezení	divoká příroda, městský les	problematický přístup	
na západním okraji obytné 13zástavby Draha	veřejná zeleň / sport	stávající a funkční			-	
14trojúhelník Na drahách	náměstí / návsí	k úpravě / změně			-	



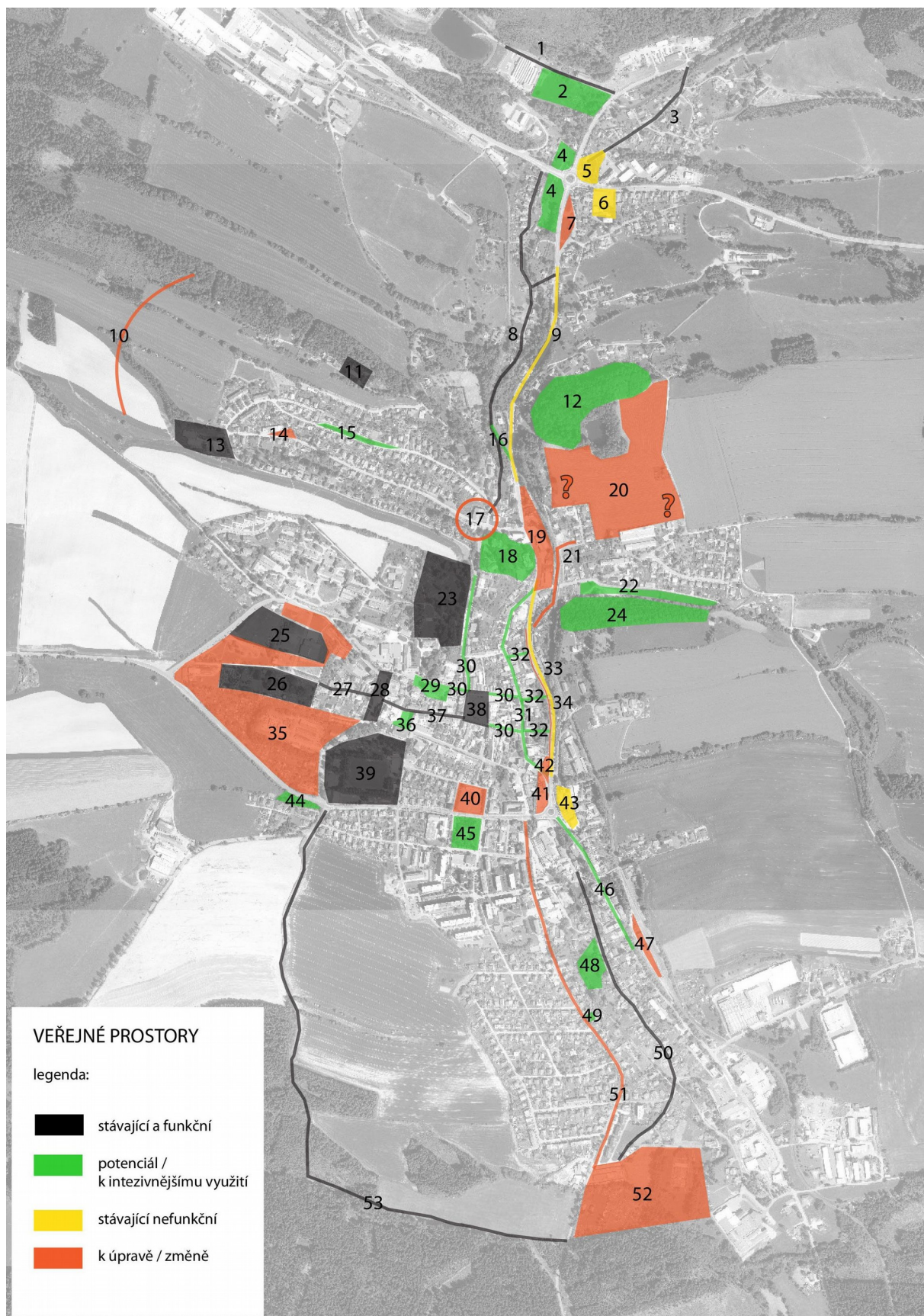
v ulici Na Kozinci (svah 15 mezi ulicemi)	veřejná zeleň / sport	potenciál / k intenzivnějšímu využití	přírodní tělocvična		
spojka Hanče a Vrbaty s 16 Krkonošskou podél trati	ulice / cesty	potenciál / k intenzivnějšímu využití			ověřit možnost propojení vylepšení přístupu z Kozince (chodník)
17 U Labutě	náměstí / návsi	k úpravě / změně	obchod, hospoda	otevřený prostor	
18 park (zahradu) u vil v nároží	veřejná zeleň / parky	potenciál / k intenzivnějšímu využití	vyžití pro studenty (i klidová zóna, potenciální seniory) intimnější členění		
Prostor mezi Krkonošskou a tratí (v úseku mezi přejezdem přes trať a Do 19 Žlábkou)	ulice / cesty	k úpravě / změně	informační centrum, obchody, mimoměstské aktivity		
20 nová čtvrť nad Lázeňským		k úpravě / změně		vyšší hustoty – BD; RD – bydlení u lesa	
zeleň (stromořadí) podél pěší cesty u Jilemky s pokračováním stávající pěší cestou (za bývalou Normou a k přechodu 21 přes trať)	veřejná zeleň / parky	k úpravě / změně			-
22 sportovní plocha jižně od ulic Do Žlábkou a Ke Kluzišti	veřejná zeleň / sport	potenciál / k intenzivnějšímu využití	sport, kluziště, zimní sporty, napojení na okruh, vybavení pro novou zástavbu		nepřašné provozy
23 Zámecký park	veřejná zeleň / parky	stávající a funkční			-
Zarostlý zelený hřeben jižně od Hatince (se zbytky skokanského 24 můstku)	veřejná zeleň / parky	potenciál / k intenzivnějšímu využití			-
nedokončený sportovní 25 areál pod nemocnicí	veřejná zeleň / sport	stávající a funkční			-
26 hřbitov	veřejná zeleň / parky	stávající a funkční			-
27 Zvědavá ulička	ulice / cesty	stávající a funkční			-
Komenského (u škol a 28 před Zvědavou uličkou)	náměstí / návsi	stávající a funkční			-
29 okolí kostela	náměstí / návsi	potenciál / k intenzivnějšímu využití	stav	klidová zóna	
30 ulice u náměstí	ulice / cesty	potenciál / k intenzivnějšímu využití	sharespace, korzo, cyklodoprava	omezení dopravy	chybí stojany
31 Dolení ulice	ulice / cesty	potenciál / k intenzivnějšímu využití			Dtto 28



uličky k Jilemce s mostky 32na Krkonošskou)	ulice / cesty	potenciál / k intenzivnějšímu využití			
doplnění doprovodné zeleně v Krkonošské 33(stromořadí)	veřejná zelen / parky	k úpravě / změně			
Krkonošská ulice mezi 34křižovatkami s Dolení	ulice / cesty	stávající nefunkční			
prostor před nemocnicí a 35jižně od nemocnice	náměstí / návsí	k úpravě / změně			
36Tyršovo náměstí	náměstí / návsí	potenciál / k intenzivnějšímu využití	parkování pro bazén a sporty (včetně K+R pro školy)	zelenější	
37Harrachova (část pěší)	ulice / cesty	stávající a funkční			Dtto 28
38TGM	náměstí / návsí	potenciál / k intenzivnějšímu využití			-
39Zeleň v okolí stadionu	veřejná zelen / sport	stávající a funkční			-
40autobusové nádraží	náměstí / návsí	k úpravě / změně	doplnit parkování, omezit asfalt		
Prostor mezi okružní křižovatkou a napojením	náměstí / návsí	k úpravě / změně	náplavka, parkoviště, park, důvod zastavit	reprezentativní	
41Dolení ulice	náměstí / návsí	k úpravě / změně			
Brána do města v jižní 42části	náměstí / návsí	k úpravě / změně			-
Prostranství východně od 43okružní křižovatk	náměstí / návsí	stávající nefunkční			Dtto 34
44Starý hřbitov na kopci	veřejná zelen / parky	potenciál / k intenzivnějšímu využití	pietní místo (viz studentská studie)		navázat na vstup do Hraběnky
45Park jižně od AN	veřejná zelen / parky	potenciál / k intenzivnějšímu využití	pro seniora se začleněním studentů	bezpečné, přehledné	úprava komunikace přes školu
46Nádražní a Čs. legii	ulice / cesty	potenciál / k intenzivnějšímu využití			-
47Okolí nádraží	náměstí / návsí	k úpravě / změně			-
prostor mokrého meandru 48V Jilmu	veřejná zelen / parky	potenciál / k intenzivnějšímu využití	voda, kluziště, molo, táborák, lavičky		
Prostranství u kapličky v 49Roztocké ulici	náměstí / návsí	potenciál / k intenzivnějšímu využití	jen lavička		velký provoz
50V Jilmu	ulice / cesty	stávající a funkční			-
51Roztocká	ulice / cesty	k úpravě / změně			
52koupaliště a okolí	veřejná zelen / sport	k úpravě / změně	letní kino, koncerty, autokemp (jako Pecka)	klidný, odpočinkový ! modrásek	
53stará kolečková dráha	ulice / cesty	stávající a funkční			



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra





Plocha mezi ulicemi Žižkova, Ve Vrbičkách, Metyšova, Komenského, K Břízkám

Tato plocha byla identifikována jako nejvýhodnější pro novou zástavbu a intenzifikaci. Proto byla na plánovacím setkání diskutována možná náplň zástavby jako podklad pro úvahy o rozvoji plochy a budoucí zadání územní studie. Diskuse proběhla jako brainstorming, poté každý vyjádřil svou prioritu přidělením prioritních bodů námětům z brainstormingu.

Tabulka: Plocha mezi ulicemi Žižkova, Ve Vrbičkách, Metyšova, Komenského, K Břízkám – náměty z plánovacího setkání

Plocha mezi ulicemi Žižkova, Ve Vrbičkách, Metyšova, Komenského, K Břízkám	prioritní body
výstupy veřejného plánovacího setkání (3.12.2015)	
domov pro seniory	10
víc parkování pro nemocnici	10
smuteční síň	6
něco pro teenagery – kola (freestyle, dort)	5
kavárna ve špitálu – kvalitní	5
soustředěné centrum – sportovní	4
sportovní ubytovna – turistická / hotel (levnější)	4
venkovní horolezecká stěna	3
prostor pro řemesla a služby (opravy	2
obchodní centrum – víc obchodů, pasáž (v polyfunkčním domě)	2
otevřít potok (odtrubnit)	2
hasičský trénink	2
cvičák pro psy	2
prostor pro cirkus, kolotoče	1
prostor pro velký koncert	1
obytné domy – startovní (sociální) nájemní byty	1
hraní pro menší děti (do 8 let)	0
venkovní výuka pro školu (přírodověda, vazba na rybníček – biotop)	0
brána od Prahy	0



Voda a retence

V rámci řešení adaptace na změny klimatu byla diskutována navržená opatření pro retenci dešťové vody – návrhy suchých poldrů a změn kultur. V reakci na komentáře došlo k identifikaci území vyžadujícího podrobnější zkoumání a drobným úpravám.

Tabulka: voda a retence – komentáře plánovacího setkání – grafické zobrazení viz tematický výkres na straně následující za tabulkou.

umístění na mapě Voda a retence		
výstupy veřejného plánovacího setkání (3.12.2015)		
1 poldr Hrabačov		voda stéká po cestě k areálu, v místě poldru ne tak akutní (občas jsou stížnosti, ale méně než jinde)
Hrabačov		problémy se záplavami na Jizerce
Zalázeňsko		požadovat řešení odvodnění (zatím řešeno)
Jilemka		zkusit kombinaci meandrů a hráze – větší poldr
U kolonie		před desítkami let byla zatravněná údolnice, dnes oves (dobré hospodaření)
-		počítat s připravovanými změnami dobré zemědělské praxe v legislativě
Nouzov		ve východní části zatím není zájem vlastníka stavět
Nouzov		otevření koryta v zahradách – drama
Spořilov		na svahu podmáčená místa – dožívající meliorace
2 střelnice		voda teče na silnici a po ní dolů z kopce



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

VEGETAČNÍ PRVKY ZLEPŠUJÍCÍ RETENCI DEŠŤOVÉ VODY

