

Územní studie **Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory**  
Návrhová část



# Územní studie **Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory**

## Zadavatel



**Liberecký kraj**

U Jezu 642/2a  
461 80 Liberec 2

## Pořizovatel

**Krajský úřad Libereckého kraje**

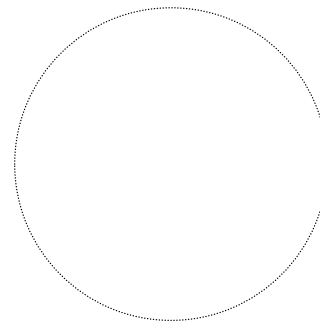
Odbor územního plánování a stavebního řádu  
U Jezu 642/2a  
461 80 Liberec 2

## Zpracovatel



**HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.**

Sokolovská 100/94  
186 00 Praha 8



.....  
Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.  
autorizovaný architekt pro obor architektura, osvědčení ČKA č. 04 019

Mgr. Lukáš Veselý (GIS)



# Obsah návrhové části

<b>Prolog</b>	<b>5</b>
Zadání územní studie	7
Cíle územní studie	9
Postup zpracování územní studie	10
Návod na použití územní studie	14
<b>Návrh</b>	<b>17</b>
Léto	33
Pěší turistika	39
Cykloturistika	55
Hipoturistika	73
Zima	81
Sjezdové lyžování	87
Běžecké lyžování	95





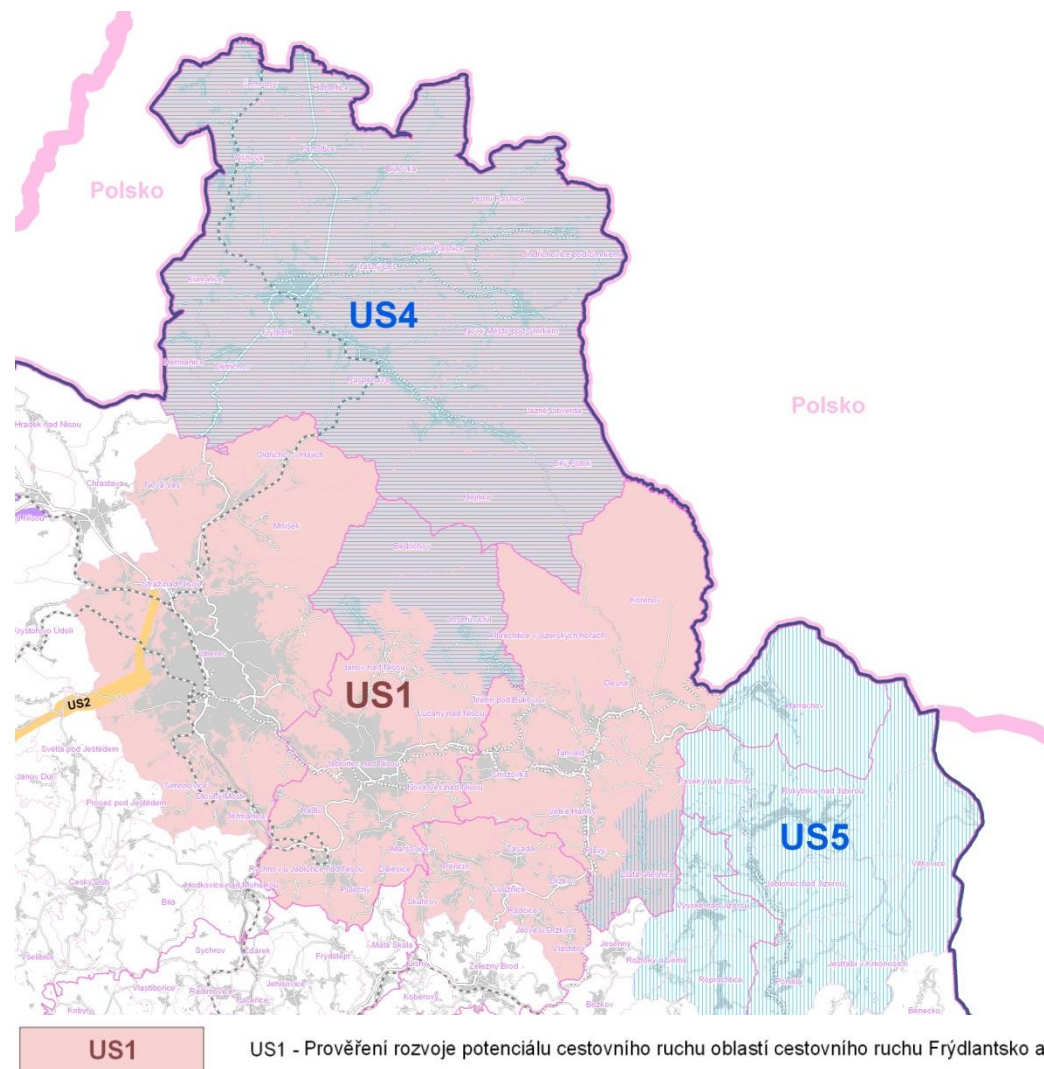
# Prolog





# Zadání územní studie

Zpracování Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory bylo uloženo Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen „ZÚR LBK“), o jejichž vydání rozhodlo Zastupitelstvo Libereckého kraje 13. 12. 2011. ZÚR LBK vymezily plochu nadmístního významu US1, ve které je prověření změn jejího využití územní studií podmínkou pro rozhodování v území:



**US1** US1 - Prověření rozvoje potenciálu cestovního ruchu oblastí cestovního ruchu Frýdlantsko a Jizerské hory

Obr.: Výřez z Výkresu oblastí, ploch a koridorů nadmístního významu pro prověření územní studií (zdroj: Zásady územního rozvoje Libereckého kraje, SAUL s.r.o., 2011)

Označení	US1
Název	<b>Prověření rozvoje potenciálu cestovního ruchu oblastí cestovního ruchu Frýdlantsko a Jizerské hory</b>
Vymezení (dotčené obce)	oblast CR Frýdlantsko Bílý Potok, Bulovka, Černousy, Děřichov, Dolní Řasnice, Frýdlant, Habartice, Hejnice, Heřmanice, Horní Řasnice, Jindřichovice pod Smrkem, Krásný Les, Kunratice, Lázně Libverda, Nové Město pod Smrkem, Pertoltice, Raspenava, Višňová oblast CR Jizerské hory Albrechtice v Jizerských horách, Bedřichov, Dalešice, Desná, Dlouhý Most, Držkov, Jablonec nad Nisou, Janov nad Nisou, Jeřmanice, Jiřetín pod Bukovou, Jílové u Držkova, Josefův Důl, Kořenov, Liberec, Loužnice, Lučany nad Nisou, Maršovice, Mníšek, Nová Ves, Nová Ves nad Nisou, Oldřichov v Hájích, Pěnčín, Plavy, Pulečný, Rádlo, Radčice, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Smržovka, Skuhrov, Stráž nad Nisou, Šimonovice, Tanvald, Velké Hamry, Vlastiboř, Zásada, Zlatá Olešnice
Základní údaje (vymezení obsahu US, stanovení cíle prověření změn v území)	Prověření možností rozvoje a regulace cestovního ruchu včetně řešení dopravy s ohledem zejména na přírodní hodnoty. Návrh opatření ke koordinovanému usměrňování a řízení cestovního ruchu a rekreace.

Tab.: Specifikace územní studie US1 dle platných ZÚR Libereckého kraje (zdroj: Zásady územního rozvoje Libereckého kraje, SAUL s.r.o., 2011)

Předmětem je zpracování Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory jakožto územně plánovacího podkladu ve smyslu ustanovení § 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon). Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory má komplexně řešit otázky spojené s rozvojem cestovního ruchu v oblastech cestovního ruchu Jizerské hory a Frýdlantsko dle ZÚR LBK. Konceptce má vycházet z požadavků detailně formulovaných v podkladu Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory, který byl zpracován



zadavatelem, zejména z formulovaných opatření. Úkolem Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory je tato opatření tvůrčím způsobem syntetizovat do koncepčního řešení předmětné problematiky. Výsledný dokument bude krajským úřadem aplikovatelný jakožto územně plánovací podklad při projednávání územně plánovací dokumentace obcí.

Základní požadavky na obsah zpracování Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory stanovil zadavatel takto:

- Stanovení konzistentní vize rozvoje cestovního ruchu v předmětném regionu
- Zpracování komplexního územně plánovacího řešení dané problematiky v odpovídajícím nadmístním měřítku
- Zpracování syntetické analýzy hodnot a limitů v území a na ní přímo navazující návrh rozvojových opatření na regionální úrovni
- Využití multioborového přístupu, který bude kombinovat opatření regulační, stimulační a informační
- Inovativní přístup k problému s potenciálem obohatit diskuzi a zaujmout zainteresované subjekty (stakeholdery)
- Zpracování srozumitelných výstupů, které budou nalezené řešení atraktivně prezentovat.

## Důvody pořízení územní studie

Krajský úřad Libereckého kraje přistoupil k pořízení Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory na základě reflexe dlouhodobých problémů v území Chráněné krajinné oblasti Jizerské hory a jejího okolí. Tyto problémy spočívají především v intenzivním střetu rozvojových aktivit zaměřených na rekreační využívání území a ochranou přírodních a krajinářských hodnot, které byly důvodem k vyhlášení CHKO Jizerské hory. Potřeba koncepčního řešení předmětného problému na úrovni kraje je pravidelně zmiňována ve strategických dokumentech řešících jak rozvoj cestovního ruchu, tak ochranu přírody a krajiny.

Studie vychází z předpokladu silného civilizačního tlaku generovaného především aglomerací Liberec – Jablonec nad Nisou (cca 150 000 obyvatel) na přírodně hodnotné a turisticky atraktivní prostředí Jizerských hor. Tento územní střet se projevuje problémy v udržitelnosti rozvoje cestovního ruchu v Jizerských horách. Základním cílem územní studie je vyhledat opatření, která povedou k usměrnění turistických aktivit v oblasti, tak aby byl předmětný územní střet minimalizován. Koncepčním východiskem je rozptyl turistů od nejvytíženějších středisek cestovního ruchu směrem k ostatním atraktivním oblastem v okolí. Nabídnutím širší palety alternativ turistického vyžití dojde jak k ochraně nejvytíženějších oblastí centrální části Jizerských hor, tak i zároveň k posílení hospodářsky slabších oblastí, především Frýdlantska, ale i dalších území mimo Jizerské hory.

## Podkladová Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory

Základním podkladem a východiskem pro zpracování Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory byla Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory zpracovaná zaměstnanci Krajského úřadu Libereckého kraje, Odboru územního plánování a stavebního řádu – oddělení územního plánování, v úzké součinnosti s oddělením cestovního ruchu a ve spolupráci s dalšími odbory krajského úřadu v letech 2012 - 2013. Ze Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory vyplývá základní zadání pro tvorbu Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu. Úkolem Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory pořízené v souladu s § 30 stavebního zákona a zpracované autorizovaným architektem má být další zpřesnění a konkretizace závěrů Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory a zejména vytvoření odpovídajícího podkladu pro územně plánovací činnost Libereckého kraje a zejména všech obcí v rámci území řešeného území studií. Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory přitom bude dále sloužit jako podklad pro aktivity krajského úřadu na úseku podpory cestovního ruchu v regionu. Kromě implementace do Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory tak bude Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory svých cílů dosahovat primárně pomocí marketingových opatření Krajského úřadu Libereckého kraje jakožto hlavního koordinátora cestovního ruchu v regionu. Dále bude Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory usměrňovat dotační politiku a v širším pohledu i celkové strategické plánování Libereckého kraje.



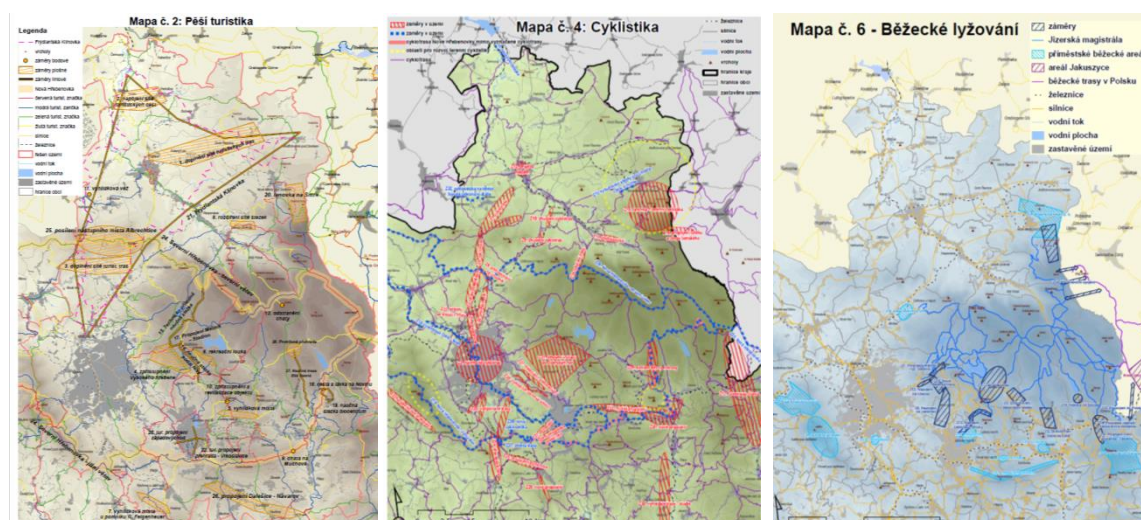
### Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory

**Zpracoval:**  
Krajský úřad Libereckého kraje  
odbor územního plánování a stavebního řádu

**Autor textu:**  
Mgr. Jindřich Felcman

**Tvorba map:**  
Ing. Věra Sedláčková, Ing. Dipl.-Ing. Bc. Jana Lufinková

**Finální verze: 11/2013**



Obr.: Ukázky ze Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory (zdroj: Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory, Krajský úřad Libereckého kraje, 2013)





# Cíle územní studie

Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory si klade tyto hlavní cíle:

## 1. Stanovení konceptce rozvoje cestovního ruchu na území oblastí cestovního ruchu Jizerské hory a Frýdlantsko, vyjádřené ve vizi a cílech rozvoje cestovního ruchu

Přestože se jedná o územně plánovací podklad pořizovaný dle stavebního zákona je ambicí Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory obsáhnout i strategickou a koncepční úroveň problematiky rozvoje cestovního ruchu v řešeném území. Ambicí Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory je návrh ucelené a konzistentní konceptce rozvoje cestovního ruchu v území oblastí cestovního ruchu Jizerské hory a Frýdlantsko, zejména pak stanovení celkové vize rozvoje a souboru hlavních cílů směřujících k úspěšnému naplnění této vize, a to v kontextu řešeného území jako celku i v kontextu širších, regionálních i nadregionálních územních vztahů a vazeb.

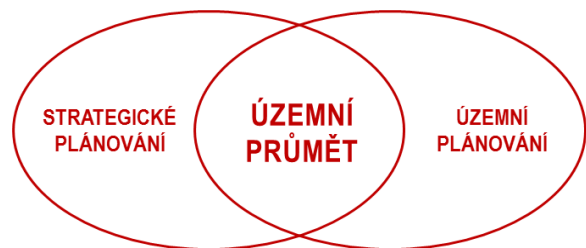
Stanovené vize a cíle rozvoje cestovního ruchu jsou základem a východiskem návrhu konkrétních záměrů a opatření na změny ve využití území, se zcela konkrétním územním dopadem a nároky na územně plánovací činnost kraje i dotčených obcí.

## 2. Územní průmět konceptce rozvoje cestovního ruchu

Stěžejním cílem Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory je přehledné a srozumitelné grafické vyjádření navrhované konceptce rozvoje cestovního ruchu a její průmět do území.

Územní průmět je průnikem konceptce / strategie do území a specifikuje územní aspekty a územní dopady opatření formulovaných v rámci strategického nebo koncepčního rozvojového dokumentu, mohou-li být územně identifikovány a vztahují-li se vůbec k území.

Územní průmět přehledným způsobem identifikuje řešené území, kde se významným způsobem může projevit realizace navržených strategických opatření, podopatření, aktivit a dalších záměrů identifikovaných v rámci strategie.



Obr.: Základní princip územního průmětu strategie

Územní průmět je jedním z nástrojů propojení strategického a územního plánování, umožňuje na základě stanovené strategie a znalosti území specifikovat požadavky na území tak, aby bylo možné je využít a zohlednit v procesu územního plánování, zejména při zpracování územně plánovacích dokumentací a územních studií.

Územní průmět vytváří předpoklady pro možnou realizaci strategických opatření v území.

## 3. Vytvoření územně plánovacího podkladu pro územně plánovací činnost Libereckého kraje a jednotlivých obcí v řešeném území

Základním předpokladem pro úspěšnou implementaci závěrů Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory v navazující územně plánovací činnosti kraje i dotčených obcí je uplatnění územně plánovacího přístupu k řešení vlastní územní studie.

Přestože je předmětem řešení „konceptce“, jedná se zároveň o „územní studii“, tedy o územně plánovací podklad, jehož jednoduchá a srozumitelná implementace v územně plánovací činnosti kraje a dotčených obcí musí být samozřejmostí.

## 4. Selling document

Výstupy Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory musí, kromě všech nároků kladených na obsah a formu zpracování územní studie, splňovat veškeré atributy tzv. „selling document“, dokumentu, který se stane:

- nástrojem komunikace Libereckého kraje se „stakeholdery“ v řešeném území
- presentačním materiálem Libereckého kraje ve vztahu k široké veřejnosti
- marketingovým produktem Libereckého kraje

Výstupy Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory musí být přehledné, srozumitelné, vizuálně atraktivní a jednoduše prezentovatelné.

Pro zpracování výstupů Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory je rozhodující „signální grafika“, jednoznačnost sdělení, jednoduchost vyjádření myšlenky, využití schémat a piktogramů.



# Postup zpracování územní studie

Územní studie Konceptu rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory byla zpracována v období 5/2014 – 7/2015 autorizovaným architektem v úzké součinnosti se zástupci pořizovatele, zaměstnanci Krajského úřadu Libereckého kraje, Odboru územního plánování a stavebního řádu – oddělení územního plánování, autory podkladové Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory. Do procesu zpracování byly v jejím průběhu zapojeni vybraní aktéři rozvoje území, zejména starostové obcí v řešeném území, zástupci CHKO Jizerské hory, Turistického regionu Jizerské hory, Klubu českých turistů, zástupci společnosti Jizerská o.p.s. či zástupci občanského sdružení Jezdecké stezky Libereckého kraje.

## Terénní průzkumy řešeného území

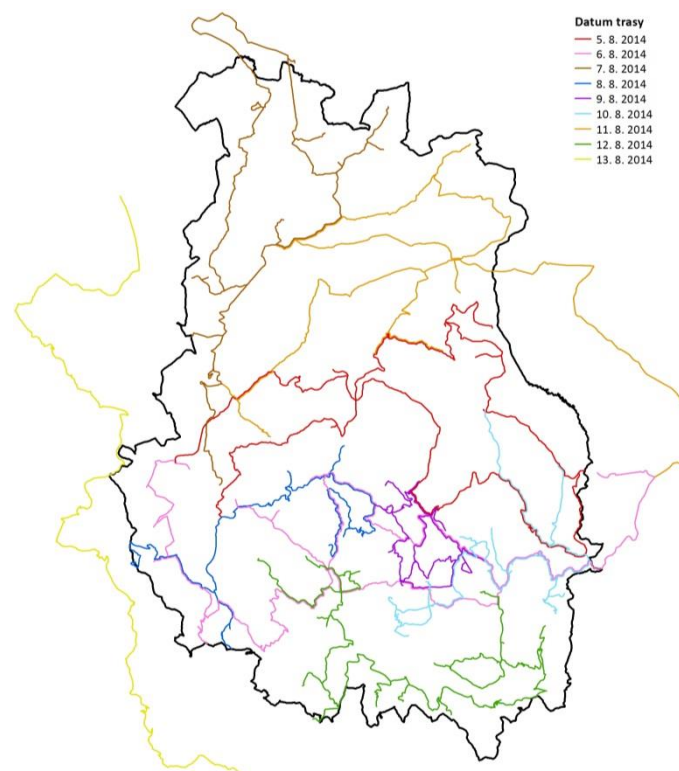
Perfektní znalost řešeného území je základním předpokladem úspěšného zpracování každého územně plánovacího dokumentu. Data, informace a dojmy nabyté v rámci fyzického terénního průzkumu řešeného území jsou nezastupitelné pro práci každého urbanisty.

Základní rámec navrhovaného řešení se formuje již v rámci fyzického terénního průzkumu řešeného území.

Fyzický terénní průzkum řešeného území byl zpracovatelem územní studie proveden ve dnech 5. 8. – 13. 8. 2014. Navštíveno bylo území všech 54 obcí v řešeném území včetně navazujících území na polské straně hranice (Bogatynia a okolí, Zawidów a okolí, jezero Witka a okolí, Świerodów-Zdrój, Szklarska Poreba, Jakuszyce, Orle, areál Bieg Piastów). Terénní průzkum území byl zaměřen na návštěvu a prohlídku hlavních míst zájmu cestovního ruchu v řešeném území, zejména na:

- jádra všech obcí v řešeném území
- jádra vybraných obcí za hranicí řešeného území
- informační centra
- rozhledny / přírodní vyhlídky
- nástupní místa pro turisty
- hlavní přírodní atraktivity cestovního ruchu
- hlavní kulturní atraktivity cestovního ruchu
- sjezdařské areály, lyžařská centra, sjezdovky
- hlavní sportovní areály
- areál singltreku

Podrobný itinerář fyzických terénních průzkumů území je uveden v samostatné příloze v rámci analytické části této územní studie.



Obr.: Schéma tras terénních průzkumů řešeného území

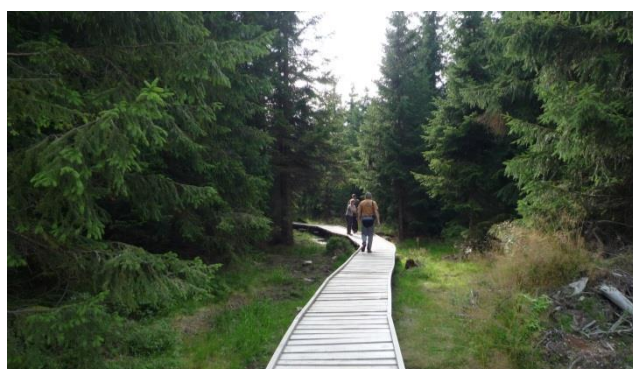
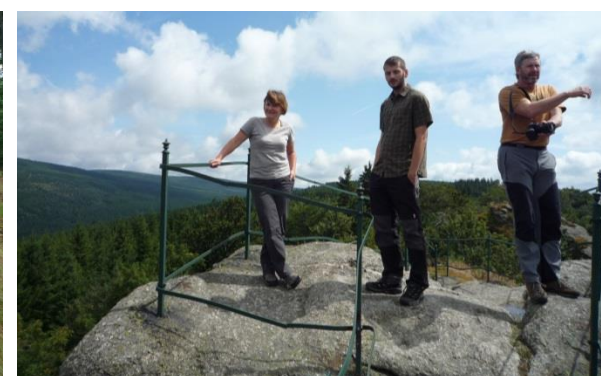


Foto: Terénní průzkumy řešeného území se zástupci CHKO Jizerské hory, 5.8.2014



# Rešerše a studium relevantních podkladů

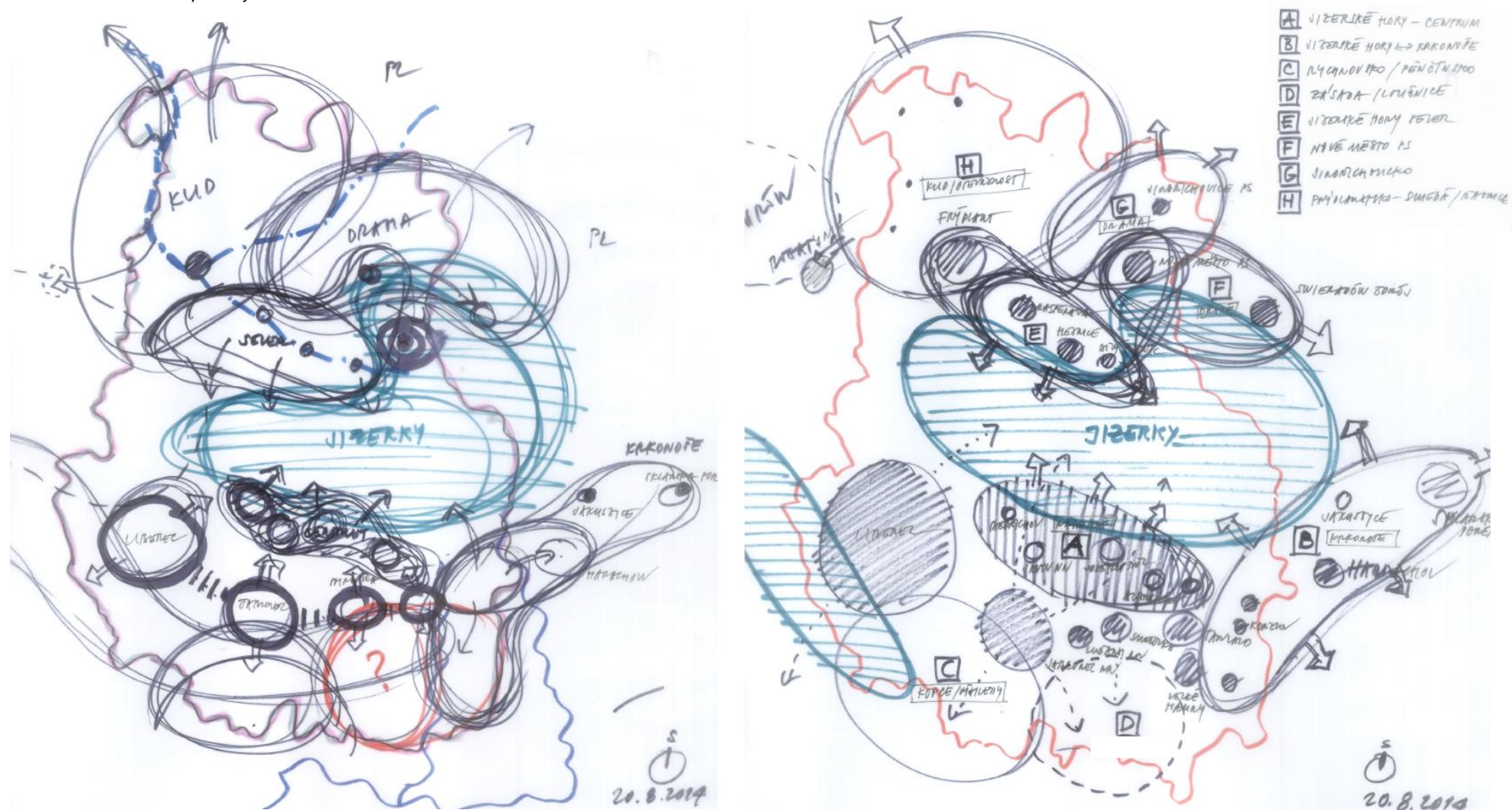
Celkový obraz o stavu a vývoji řešeného území, o jeho fungování a vazbách, o jeho problémech a potenciálech, dávají v kombinaci s fyzickou znalostí řešeného území zejména informace získané rešerší a studiem relevantních dokumentů a podkladů zabývajících se řešeným územím. Základem práce na Územní studii Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory byl sběr a následná analýza relevantních územně plánovacích dokumentací a podkladů, zejména Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, územních plánů měst a obcí v řešeném území a územně analytických podkladů, které poskytují ucelený přehled o stavu a vývoji a problémech a potenciálech řešeného území z pohledu územního rozvoje. Základním podkladem pro zpracování územní studie byla přitom Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory. Zvláštní důraz byl kladen na rešerši podkladů tematicky zaměřených přímo na problematiku cestovního ruchu.

Významným zdrojem informací o záměrech v území bylo, kromě vlastní podkladové Studie rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory, celé spektrum strategických a koncepčních dokumentů Libereckého kraje a místních akčních skupin případně dalších zájmových sdružení a svazků fungujících v řešeném území. Hlavními zdroji informací o záměrech na krajské úrovni byly Program rozvoje cestovního ruchu Libereckého kraje, Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji, Program rozvoje Libereckého kraje a Strategie rozvoje Libereckého kraje. Cenným zdrojem záměrů jednotlivých místních akčních skupin byly v roce 2014 nově pořízené, a tedy obsahově velmi aktuální, komunitně vedené strategie místního rozvoje území MAS Frýdlantsko, MAS Achát, MAS Podještědí a MAS Rozvoj Tanvaldska, pořízené pro období let 2014-2020.

Podrobný seznam podkladů a zdrojů použitých pro zpracování této územní studie je uveden v samostatné příloze v rámci analytické části této územní studie.

## Zpracování konceptu územní studie

Na základě poznatků z terénních průzkumů území, rešerše a studia relevantních podkladů a několika pracovních setkání se zástupci zadavatele a pořizovatele územní studie, byl zpracován koncept územní studie, zaměřený primárně na koncept členění řešeného území na území se shodnými cílovými charakteristikami cestovního ruchu. Koncept územní studie byl podkladem pro participaci s obcemi a dalšími aktéry rozvoje území a cestovního ruchu.



Obr.: Skici celkové koncepce rozvoje cestovního ruchu v řešeném území



# Participace s obcemi a dalšími aktéry rozvoje území a cestovního ruchu

K participaci na zpracování Územní studie Konceptu rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory byly na začátku prací v květnu 2014 vyzvány všechny obce v řešeném území a další vybraní aktéři rozvoje území, zejména Správa CHKO Jizerské hory, provozovatelé Jizerské magistrály a významných lyžařských středisek, Klub českých turistů, Lesy ČR a další.

Hlavním pilířem participace s obcemi a vybranými aktéry rozvoje území a cestovního ruchu byly semináře uspořádané v průběhu zpracování územní studie. Pro účely participace bylo řešené území rozděleno do třech územních celků, a to podle geografických souvislostí a podle převládajícího současného charakteru a funkčních vazeb cestovního ruchu v území: 1. Frýdlantsko (území Frýdlantského výběžku a severního podhůří Jizerských hor), 2. Jizerské hory (území CHKO Jizerské hory + aglomerace měst v jižním podhůří Jizerských hor, Liberec – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald – Desná), 3. Tanvaldsko / Pěnčínsko / Zásadsko / Rychnovsko (území jižně od Černostudničního hřbetu a jižně od liberecko – jablonecké aglomerace). V průběhu zpracování územní studie byly uspořádány celkem 3 semináře pro zástupce obcí a další vybrané aktéry rozvoje území a cestovního ruchu, přičemž každý ze tří seminářů byl zaměřen vždy na jeden ze tří územních celků řešeného území a byl určen pro zástupce obcí a zástupce aktérů rozvoje příslušné části území. Cílem seminářů byla diskuse s místními znalci a každodenními uživateli řešeného území o současných problémech a potenciálech cestovního ruchu a zejména o námětech na konkrétní záměry a opatření na zlepšení podmínek cestovního ruchu v dané části řešeného území.

## Frýdlantsko | Frýdlant 1. 10. 2014

Datum a čas konání: 1. 10. 2014, 9:00 – 12:00 h

Místo konání: Městský úřad ve Frýdlantu



Foto: Fotografie ze semináře ve Frýdlantu

## Jizerské hory | Janov nad Nisou 30. 1. 2015

Datum a čas konání: 30. 1. 2015, 9:00 – 12:00 h

Místo konání: Obecní úřad Janov nad Nisou

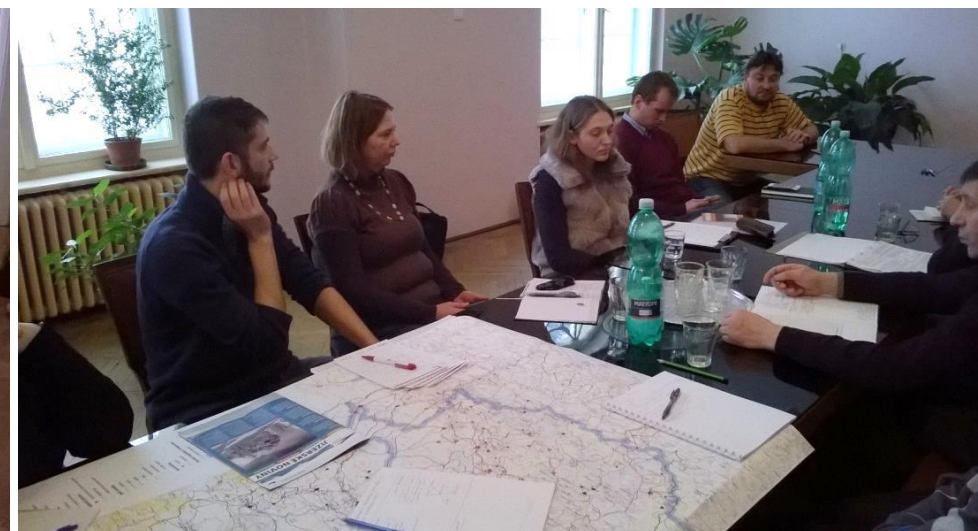
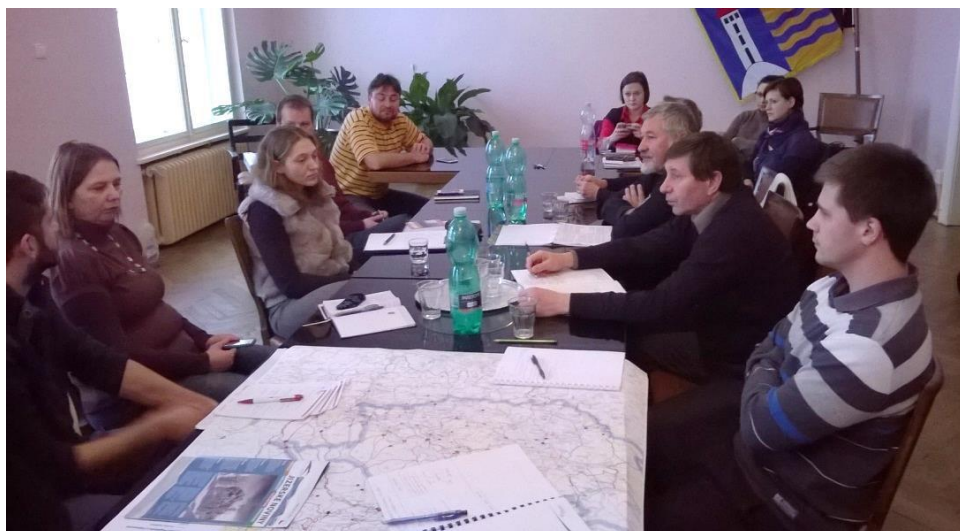


Foto: Fotografie ze semináře v Janově nad Nisou



## Tanvaldsko / Pěnčínsko / Zásadsko / Rychnovsko | Zásada 11. 2. 2015

Datum a čas konání: 30. 1. 2015, 9:00 – 11:30 h

Místo konání: Úřad městyse Zásada

## Projednáání územní studie s aktéry rozvoje území a cestovního ruchu

Dokončená územní studie byla v průběhu srpna 2015 neformálně projednaná se zadavatelem územní studie a na základě jeho připomínek byly v územní studii odstraněny drobné formální nedostatky, tak, aby mohla být územní studie v průběhu října 2015 postoupena do oficiálního formálního projednání.

Všem obcím v řešeném území, relevantním odborům Krajského úřadu Libereckého kraje a dalším vybraným aktérům rozvoje řešeného území a rozvoje cestovního ruchu v řešeném území, byla návrhová část územní studie společně s oficiální pozvánkou na projednání rozeslána dne 13.10.2015.

## Projednáání územní studie | Liberec 30. 10. 2015

Datum a čas konání: 30. 10. 2015, 9:00 – 12:30 h

Místo konání: Liberec, Krajský úřad Libereckého kraje

Projednáání Územní studie Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory se kromě zástupců odborů Libereckého kraje zúčastnilo víc než 30 zástupců aktérů rozvoje řešeného území a aktérů rozvoje cestovního ruchu v řešeném území, například zástupci CHKO Jizerské hory, Klubu českých turistů, Lesů ČR a řada starostů obcí v řešeném území.

V termín od 30.10.2015 do 15. 11.2015 bylo aktéry rozvoje řešeného území a aktéry rozvoje cestovního ruchu v řešeném území uplatněno několik desítek podnětů k doplnění a drobným úpravám územní studie. Všechny uplatněné připomínky a podněty byly prověřeny zadavatelem územní studie a v případě potřeby byly ještě s příslušnými aktéry podrobně prodiskutovány. Všechny zásadní a relevantní připomínky a podněty byly zapracovány do výsledného znění územní studie (čistopisu), který byl dokončen v průběhu ledna 2016.



Foto: Fotografie z projednání územní studie v Liberci 30.10.2015



# Návod na použití územní studie

## Struktura územní studie

Územní studie Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory je z důvodu její přehlednosti a uživatelské přívětivosti rozdělena do dvou samostatných částí:

- Analytická část
- Návrhová část

Hlavním důvodem pro rozdělení studie na část analytickou a návrhovou je možnost samostatné prezentace a publikace pouze návrhové části, která reprezentuje vlastní koncepci rozvoje a zároveň vlastní územně plánovací podklad pro územně plánovací činnost obcí, kraje a dalších aktérů rozvoje řešeného území.

**Analytická část** územní studie je přehledným a stručným shrnutím všech východisek relevantních pro zpracování územní studie. Obsahuje popis řešeného území a základní údaje a informace o něm, primárně se zaměřením na problematiku cestovního ruchu. Zvláštní důraz je kladen na podrobnou rešerši a inventář infrastruktury pro hlavní formy cestovního ruchu zastoupené v řešeném území, tedy pěší turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku, sjezdové lyžování a běžecké lyžování, ale také na vodní turistiku, či horolezectví.

**Návrhová část** územní studie představuje vlastní navrhovanou koncepci rozvoje cestovního ruchu, a to jak celkovou koncepci, tak koncepci rozvoje pro letní a zimní období a dále koncepci rozvoje pěti hlavních forem cestovního ruchu zastoupených v řešeném území: pěší turistika, cykloturistika, hipoturistika, sjezdové lyžování a běžecké lyžování. Celková koncepce i jednotlivé dílčí koncepce jsou zpracovány vždy ve shodné hierarchické struktuře: VIZE – CÍLE – ZÁMĚRY.

VIZE vyjadřuje představu cílového charakteru řešeného území, představu jeho budoucího optimálního využití, uspořádání a aktivit v něm. Prostředkem pro naplnění vize jsou konkrétní CÍLE navrhuující věcně konkrétní a územně adresná opatření v území. Pro možnou realizaci a provedení jednotlivých cílů jsou navrženy soubory zcela konkrétních a územně více či méně přesně identifikovaných ZÁMĚRŮ na provedení změn v území. Navrhovaný soubor záměrů na provedení změn v území, publikovaný v územní studii, nelze v žádném případě považovat za konečný. Jakýkoli další záměr na provedení změn v území přispívající k naplnění jednotlivých identifikovaných cílů a vize rozvoje cestovního ruchu v řešeném území je žádoucí řešit a realizovat. Stejně tak můžou přispět k naplnění cílů studie i opatření vztahující se k území mimo vlastní řešené území. Typickým příkladem je odklon části turistů přijíždějících od Prahy a středních Čech do oblasti Ralska, které má velký potenciál především pro rozvoj cykloturistiky. Studie se primárně zabývá opatřeními přímo lokalizovanými v řešeném území, nicméně tím přirozeně nevyklučuje i rozvojová opatření za hranicemi řešeného území.

## Způsob využití územní studie

Návrhová část Územní studie Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory by měla být využita přednostně pro tento účel:

### 1. Koordinace rozvoje cestovního ruchu v řešeném území

Přestože se jedná o územně plánovací podklad pořizovaný dle stavebního zákona, obsahuje Územní studie Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory dostatečně srozumitelně a přehledně také strategickou a koncepční úroveň problematiky rozvoje cestovního ruchu v řešeném území. Územní studie Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory je návrh ucelené a konzistentní koncepce rozvoje cestovního ruchu v řešeném území, zejména pak stanovení celkové vize rozvoje a souboru hlavních cílů směřujících k úspěšnému naplnění této vize, a to v kontextu řešeného území jako celku i v kontextu širších, regionálních i nadregionálních územních vztahů a vazeb.

Územní studie Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory by se měla stát jedním ze základních nástrojů koordinace rozvoje cestovního ruchu v řešeném území. Zejména samosprávě Libereckého kraje, samosprávám jednotlivých obcí v řešeném území, svazkům obcí, místním akčním skupinám či Turistickému regionu Jizerské hory by územní studie měla sloužit jako základní podklad při tvorbě koncepčních dokumentů rozvoje území, zvláště pak rozvoje cestovního ruchu a při jejich naplňování a jako podklad pro jejich marketingové aktivity v řešeném území.

### 2. Územně plánovací činnost Libereckého kraje a obcí v řešeném území

Hlavním účelem a smyslem Územní studie Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory je územní průmět navržené koncepce rozvoje cestovního ruchu do území a specifikace územních aspektů a územních dopadů opatření formulovaných v rámci koncepce, mohou-li být územně identifikovány a vztahují-li se vůbec k území. Cílem je přitom zajištění koordinace rozvoje řešeného území se zaměřením na rozvoj cestovního ruchu na regionální úrovni, tedy na úrovni vyšší než je území jedné obce a přitom v podrobnosti větší, než je podrobnost řešení zásad územního rozvoje.

Územní studie shromažďuje co možné nejširší a nejpestřejší spektrum územně specifikovaných cílů rozvoje cestovního ruchu v řešeném území a co možná nejrozsáhlejší katalog záměrů na provedení změn v území podporujících naplnění jednotlivých navržených cílů a vize rozvoje cestovního ruchu v řešeném území. Smyslem je poskytnout kraji a dotčeným obcím v řešeném území dostatečně pestrý a rozmanitý materiál pro další podrobné prověření v rámci jejich vlastní územně plánovací činnosti. Navrhovaný soubor záměrů na provedení změn v území, publikovaný v územní studii, nelze v žádném případě považovat za konečný. Jakýkoli další záměr na provedení změn v území přispívající k naplnění jednotlivých identifikovaných cílů a vize rozvoje cestovního ruchu v řešeném území je žádoucí řešit a realizovat.

Závěry návrhové části územní studie odpovídající podrobnosti řešení a obsahovému standardu zpracování zásad územního rozvoje budou prověřeny a zohledněny v rámci řešení příští aktualizace ZÚR Libereckého kraje.

Závěry návrhové části územní studie odpovídající podrobnosti řešení a obsahovému standardu zpracování územních plánů budou podrobněji prověřeny a zohledněny v rámci řešení pořízení nových územních plánů nebo změn územních plánů.



### 3. Komunikace Libereckého kraje s aktéry rozvoje území a cestovního ruchu

Výstupy návrhové části Územní studie Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory, obsah a forma jejího zpracování, splňují veškeré atributy tzv. „selling document“, dokumentu, který se stane

- nástrojem komunikace Libereckého kraje se „stakeholdery“ v řešeném území
- presentačním materiálem Libereckého kraje ve vztahu k široké veřejnosti
- marketingovým produktem Libereckého kraje

Výstupy Územní studie Koncepce rozvoje cestovního jsou přehledné, srozumitelné, vizuálně atraktivní a jednoduše prezentovatelné, rozhodující je „signální grafika“, jednoznačnost sdělení, jednoduchost vyjádření myšlenky a využití schémat k vyjádření vize a cílů koncepce.

## Subjekty, pro něž je územní studie především určena

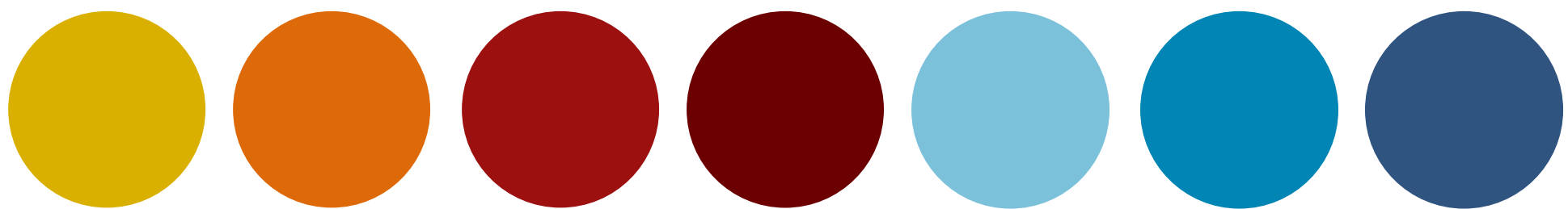
Územní studii Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory by při své činnosti měly využívat především tyto subjekty a tito aktéři územního rozvoje a rozvoje cestovního ruchu:

- samospráva Libereckého kraje
- Krajský úřad Libereckého kraje, zejména Odbor územního plánování a stavebního řádu, Odbor regionálního rozvoje a evropských projektů, Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, Odbor dopravy
- samosprávy obcí v řešeném území
- pořizovatelé územních plánů v řešeném území
- zpracovatelé / projektanti územních plánů v řešeném území
- pořizovatelé ÚAP ORP v řešeném území
- zpracovatelé / projektanti ÚAP ORP v řešeném území
- Turistický region Jizerské hory
- Místní akční skupiny / Dobrovolné svazky obcí v řešeném území





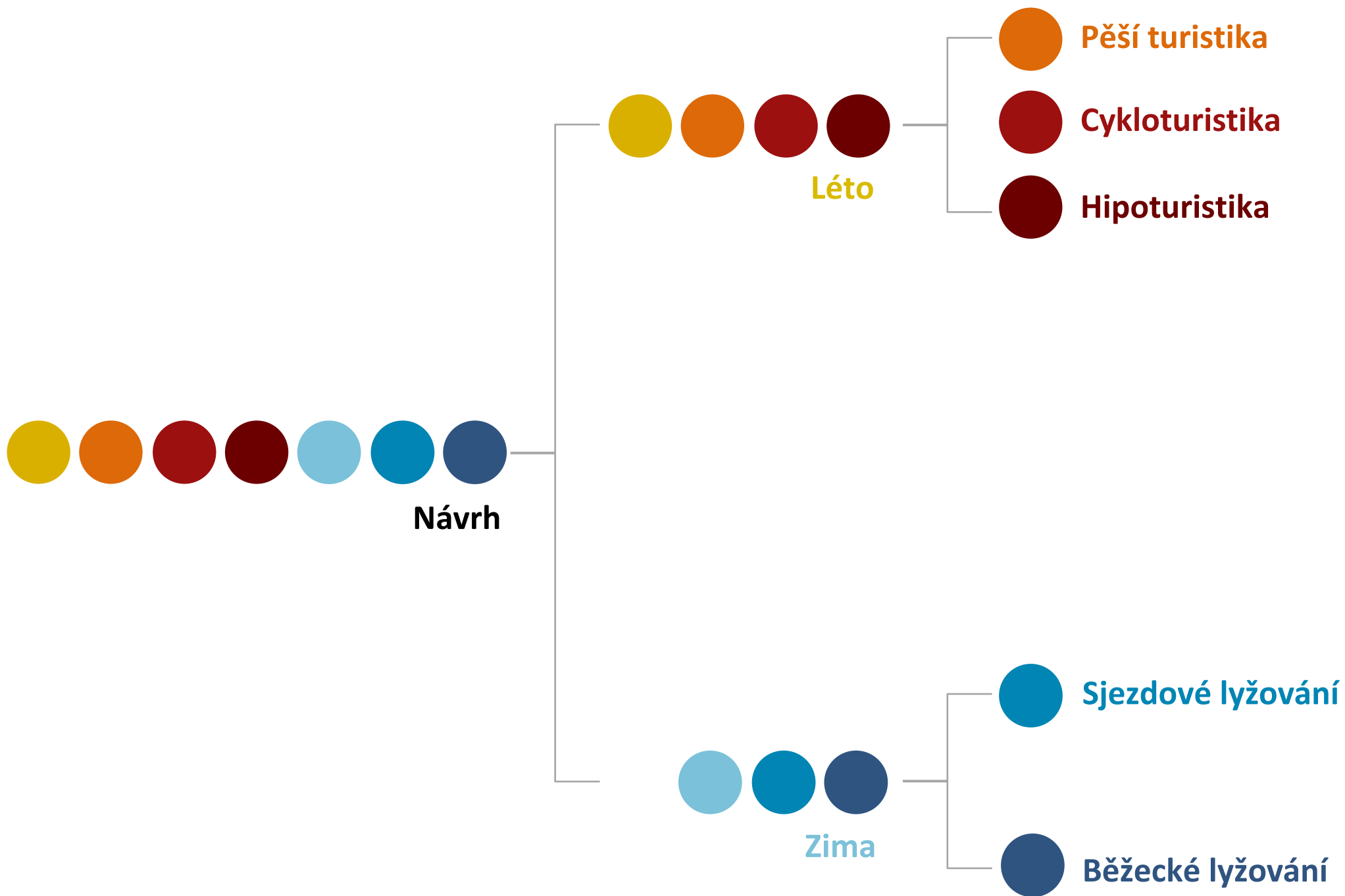




# Návrh









# Vize

## Krajina podhůří Jizerských hor objevená turisty

### Krajina severního a jižního podhůří Jizerských hor oblíbeným cílem turistů

Oblast Jizerských hor je dlouhodobě přetížena turistickým využíváním. Zatížení Jizerských hor cestovním ruchem vyplývá z jejich polohy v bezprostředním zázemí aglomerace Liberec – Jablonec nad Nisou s více než 150.000 obyvateli. Jizerské hory přitom plní rovněž funkci turistické destinace pro návštěvníky ze širšího regionu, zejména ze Středních Čech a také z Prahy. V letní i zimní sezóně odolává centrální část Jizerských hor náporu turistů. Klid a intimita hor jsou narušovány množstvím turistů a střety jednotlivých turistických aktivit. Intenzita využití hor pro cestovní ruch je v zásadní kolizi s přírodními a krajinnými hodnotami CHKO Jizerské hory. Využití centrální části Jizerských hor je zvláště ve špičkových obdobích letní i zimní sezóny na hranici své únosnosti.

Kouzlo a ducha Jizerských hor je nutné uchránit před dalším narušením. Před kvantitativním rozvojem je nutné upřednostnit kvalitativní změny, zejména zvyšovat komplexnost a kvalitu nabízených služeb. V první řadě je ale nezbytné otevřít turistům dveře do podhůří hor, do otevřené krajiny Frýdlantska i krajiny úchvatných dalekých výhledů jižně od Černostudničního hřbetu. Turisty a turistické aktivity je nutné rozptýlit do širšího okolí Jizerských hor, do většího území, nabídnout v zimě i v létě alternativní terény pro rekreační aktivity a pobyt turistů i mimo exponované území centrální části Jizerských hor.

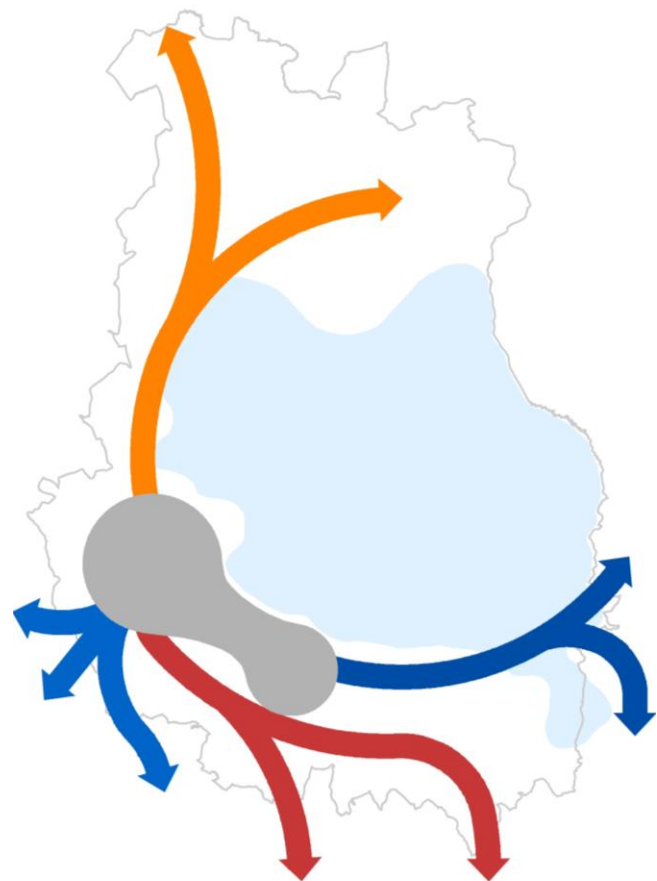


# Cíle

## A Rozptyl turistů z liberecko – jablonecké aglomerace do širšího okolí Jizerských hor

Zatížení řešeného území cestovním ruchem je v současné době velmi nevyvážené. Zatímco území centrální části Jizerských hor je vystaveno v letní i zimní sezóně silné expozici turistů a návštěvníků a rekreačních aktivit, území mimo Jizerské hory zůstává pro cestovní ruch zatím nedoceno. Důsledkem jsou závažné střety turistických aktivit se zájmy ochrany přírody a krajiny na území CHKO Jizerské hory.

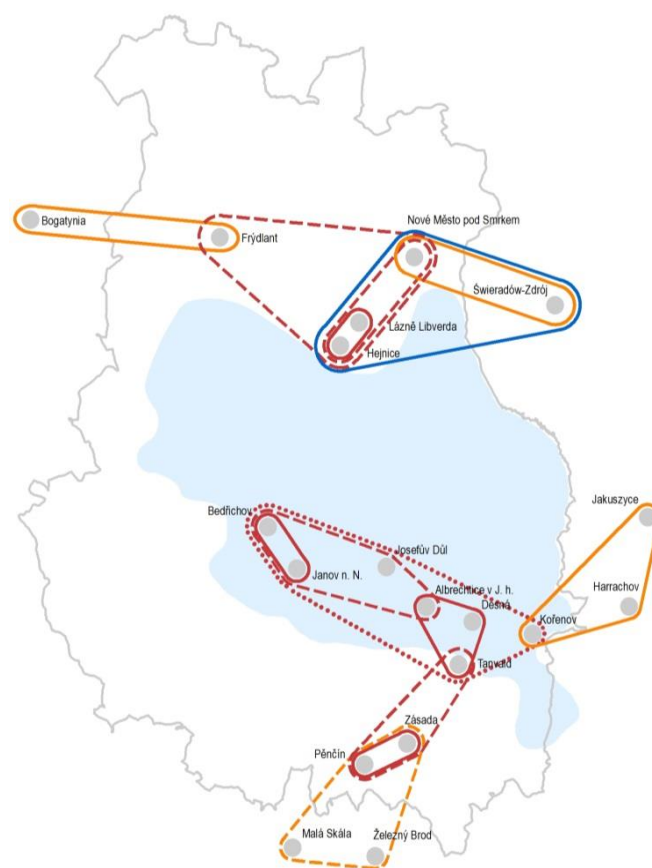
Hlavním cílem je vytvářet v území podmínky k usměrňování turistického ruchu a s ním spojených aktivit tak, aby byl minimalizován výše zmíněný střet. Základním východiskem je přitom rozptyl turistů z liberecko – jablonecké aglomerace do širšího okolí Jizerských hor, do turisticky atraktivních a přitom v současné době méně využívaných území mimo Jizerské hory. Prioritními směry rozptylu turistů jsou: 1. do oblasti **Frýdlantského výběžku**, 2. do oblasti **Pěňčína a Zásadka** a dále na **Maloskalsko a do Českého ráje**, 3. Přeb Tanvaldska dále na východ do **údolí Jizery** a dále do **polské části Jizerských hor** a 4. Přeb Ještědský hřeben do **Podještědí** a směrem na **Turnovsko**.



## B Funkční kooperace center cestovního ruchu

Kooperace jako konkurenční výhoda. Hierarchizace nástupních a obslužných center cestovního ruchu a jejich vzájemná funkční kooperace jsou prostředkem k rozvoji komplexnějších a pestřejších služeb cestovního ruchu. Zátěž území cestovním ruchem je přitom díky kooperaci možné udržet na přijatelné úrovni.

V rámci centrální části Jizerských hor je žádoucí kooperace mezi tradičními horskými středisky Bedřichov – Janov n. N. a funkční i prostorové integrace Albrechtice v J. h. – Desná – Tanvald. Obě jádra horské turistiky je přitom vhodné integrovat vzájemně jako celek. Kořenov je vhodné rozvíjet jako vstupní bránu do Krkonoš a do polské části hor, Integraci území v širším měřítku vázat především na rozvoj zimního skibusu mezi areály v Bedřichově, na Špičáku a v Kořenově. Rozvíjející se turistická centra Pěňčín a Zásada musí těžit z polohy na pomezí Tanvaldska a Českého ráje. Ve Frýdlantském výběžku je klíčová spolupráce Hejnice – Lázně Libverda – Nové Město p. S. a kooperace tohoto jádrového území s Frýdlantem. Základem přeshraničních turistických vazeb se musí stát „lázeňský trojúhelník“ Lázně Libverda – Nové Město p. S. – Świeradów-Zdrój a vazba Frýdlant – Bogatynia.

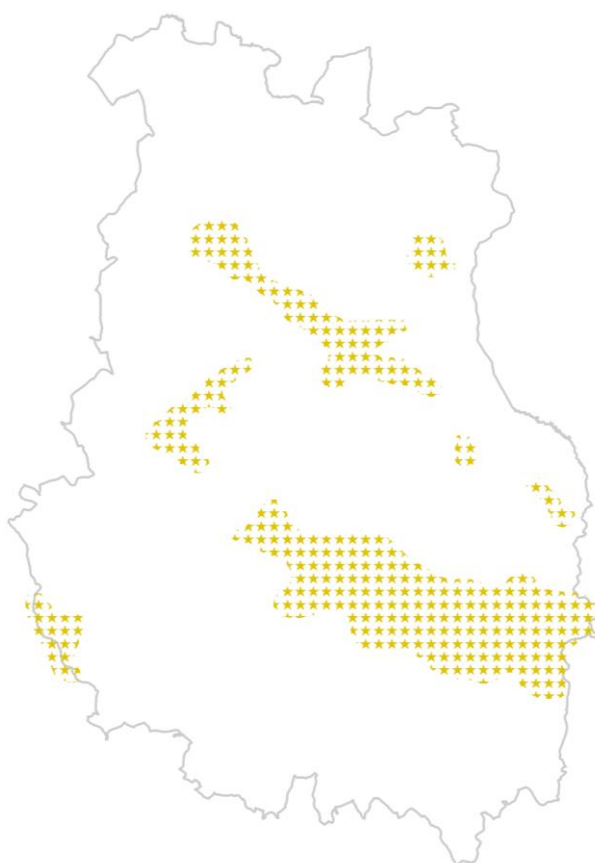


## C Kvalitativní rozvoj a zvyšování standardu infrastruktury a služeb cestovního ruchu

Pro zvýšení atraktivity řešeného území pro cestovní ruch je před plošným rozvojem infrastruktury a aktivit cestovního ruchu generujícím řadu střetů zejména se zájmy ochrany přírody a krajiny nezbytné upřednostnit kvalitativní rozvoj.

Cílem je komplexnější nabídka infrastruktury, služeb a aktivit cestovního ruchu pokrývající nároky na pobyt po celý rok, i mimo hlavní sezónu a za špatného počasí a uspokojující široké spektrum cílových skupin turistů, zejména pak rodiny s dětmi.

Outdoorové aktivity je žádoucí v centrální oblasti hor zpestřit stavebně nenáročnými záměry s minimálními dopady na přírodní hodnoty území, například novými rozhlednami, atrakcemi typu dětských a sportovních hřišť či lezeckých stěn, těsně navázaných na rekreační objekty, určené především pro vlastní hosty. Důležité je také hledat alternativy pro letní využití sjezdařských areálů. Větší ubytovací zařízení by měly nabízet pro své hosty, příp. hosty dalších zařízení v místě služby wellness a další indoorové sportovní aktivity, zejména pro vykrýtní špatného počasí a jako doplněk k tradičním formám turistiky.



# Cíle

## D Podpora obsluhy turisticky atraktivních území vlakem

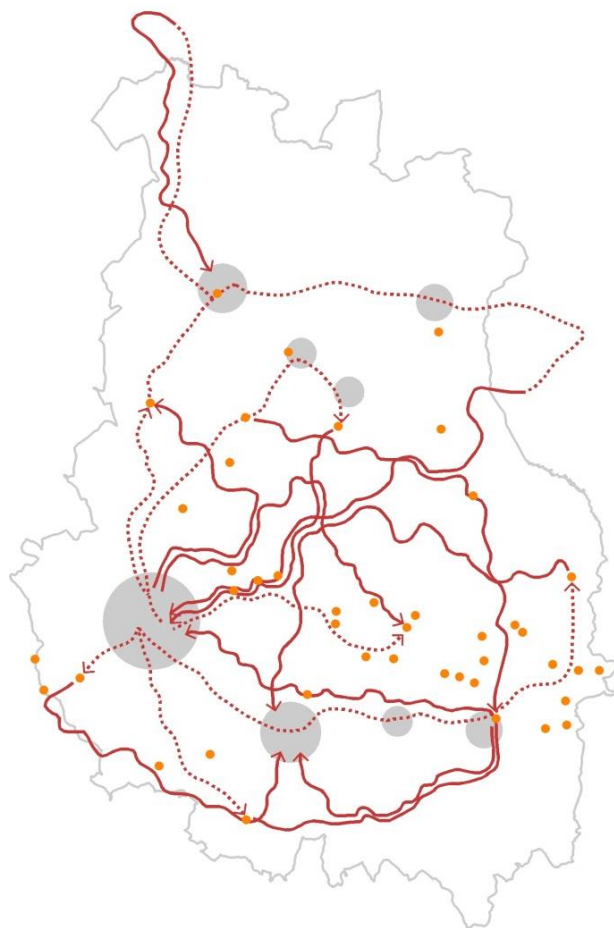
K udržitelnému cestovnímu ruchu patří také udržitelné formy dopravy. Jedním z dlouhodobých problémů řešeného území je vysoký podíl turistů přijíždějících do turisticky atraktivních území automobilem. V letní i zimní sezóně odolávají zejména hlavní horská střediska a nástupní místa náporu projíždějících a parkujících automobilů.

Jednou z cest, jak odlehčit zejména hlavním nástupním místům, je maximální podpora obsluhy turisticky atraktivních území vlakem. Kromě podpory vlastní železniční dopravy, tedy podpory přepravy jízdních kol či lyží a postupné modernizace železničních tratí s cílem zkrácení jízdních dob, je klíčové zajistit optimální vazby od železničních stanic a zastávek k výchozími pěších a cyklistických turistických tras a lyžařských stop a k nástupním stanicím lyžařských vleků.



## E Stimul zájmu turistů o výletní trasy s rozdílným místem startu a cíle

S obsluhou turisticky atraktivních území a hlavních nástupních míst hromadnými formami dopravy osob, zejména vlakem a cyklobusy resp. skibusy úzce souvisí stimulace zájmu turistů o výletní trasy s rozdílným místem startu a cíle. Přínosem je kromě snížení zátěže turisticky nejvyhledávanějších území automobilovou dopravou větší flexibilita turistů, možnost rozhodovat se o své cestě ad hoc podle momentální situace, podle počasí a zejména podle informací získaných až při vlastní cestě. Turisté nejsou bezpodmínečně svázáni návratem do místa, kde parkují svůj automobil.

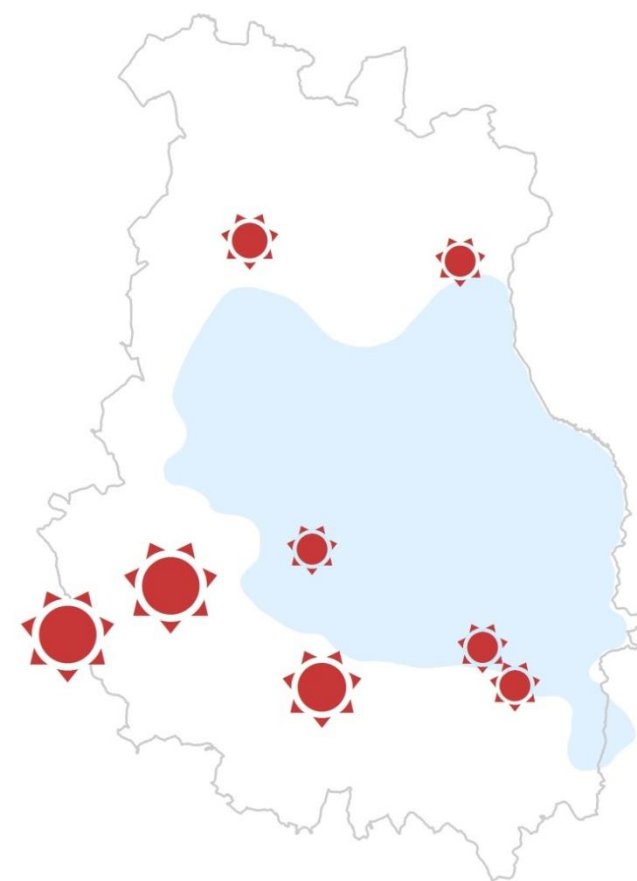


## F Rozvoj tvrdých forem cestovního ruchu soustředit do stávajících rekreačních středisek a do měst

Všechny formy cestovního ruchu se zvýšenými nároky na stavební činnost a zásahy do přírodního prostředí, zejména lyžařské areály, sportovní komplexy či zábavní areály je žádoucí v rámci řešeného území koncentrovat přednostně v rámci stávajících rozvinutých a dobře dopravně dostupných střediscích cestovního ruchu. Navazovat na stávající infrastrukturu a nevytvářet zejména na území CHKO Jizerské hory další radikální zásahy do prostředí hor.

V území Jizerských hor se se při rozvoji tvrdé infrastruktury cestovního ruchu držet existujících hlavních lyžařských center Bedřichova, Janova nad Nisou a areálu na Tanvaldském Špičáku, další infrastrukturu a aktivity umísťovat přednostně do hlavních center osídlení regionu, tedy do Liberce, Jablonce n. N., Tanvaldu, Desné, Frýdlantu a Nového Města pod Smrkem.

V ostatních částech řešeného území je žádoucí se zaměřit na rozvoj měkkých forem cestovního ruchu, nenáročných na základní i doprovodnou infrastrukturu, které nevyvolávají významné zásahy do přírodně nejvzácnějších území.

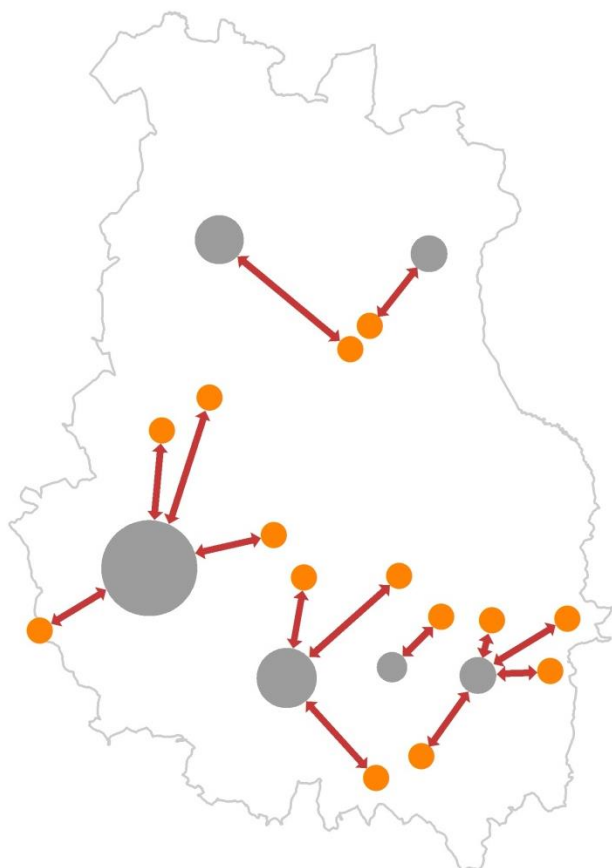


# Cíle

## G Posílení vazeb mezi hlavními turistickými centry a blízkými městy

Hlavní turistická centra mají vzhledem k jejich charakteru venkovských obcí a k jejich poloze v nejatraktivnějším území Jizerských hor v případě většiny z nich, jen omezený rozvojový potenciál. Ve většině turistických center je umísťována primárně jen základní infrastruktura cestovního ruchu, tedy ubytovací zařízení a v případě středisek zimní rekreace pak lyžařské areály a související sportovní vybavení. Turistická centra se tak stávají často jen jednostranně vybavenými sídly, kde absentuje možnost širšího spektra aktivit pro turisty.

Významná centra osídlení, zejména větší města, vzdálená od turistických center jen několik kilometrů, jsou přitom komplexně vybavena a turistům nabízejí široké spektrum aktivit doprovázených k pěší, cyklistické či lyžařské turistice (např. ZOO, botanická zahrada, zábavní centra, lázně, divadla, kina, galerie, kluby, aquacentra a plavecké bazény, zimní stadiony, sportovní haly, restaurace), jako zpestření vícedenních pobytů. Vazby mezi hlavními turistickými centry a blízkými městy, zejména vazby pěší, cyklistické a veřejnou dopravou, je proto nezbytné podporovat a systematicky rozvíjet, a to především marketingovými a informačními opatřeními.



## H Zmírnění střetů na rozhraní liberecko – jablonecké aglomerace a Jizerských hor

Bezprostřední kontakt mezi liberecko – jabloneckou aglomerací s koncentrací více než 150.000 obyvatel a tisíčkami dalších návštěvníků a přírodně vysoce hodnotným územím Jizerských hor generuje komplikované územní vztahy. Jižní partii hor jsou celoročně vystaveny značné expozici turistů a aktivit turistického ruchu. Intenzivní využití území pro cestovní ruch a další rozvoj turistické infrastruktury je v přímém střetu s ochranou hodnot na území CHKO Jizerské hory.

Aktivity v nejexponovanějším území Jizerských hor, tedy v okolí hlavních nástupních míst od Liberce a Jablonce nad Nisou, je nezbytné citlivě usměrňovat a před dalším plošným rozvojem upřednostnit jejich kvalitativní rozvoj. Je žádoucí také hledat možnosti rozptýlení turistů do více nástupních míst a snížit tak negativní důsledky koncentrace turistů do jader horských středisek. Pohyb v hlavní nástupní oblasti Bedřichov – Janov nad Nisou bude koordinován inteligentními dopravními systémy. Na základě monitoringu vytížení bude případně posíleno parkování v Hrabčeticích, Karlově a Maxově. Podpořen bude nástup z Josefova Dolu navázaný především na vlakové nádraží. V zimě je vhodné maximálně nahradit pohyb osobními automobily skibusy.

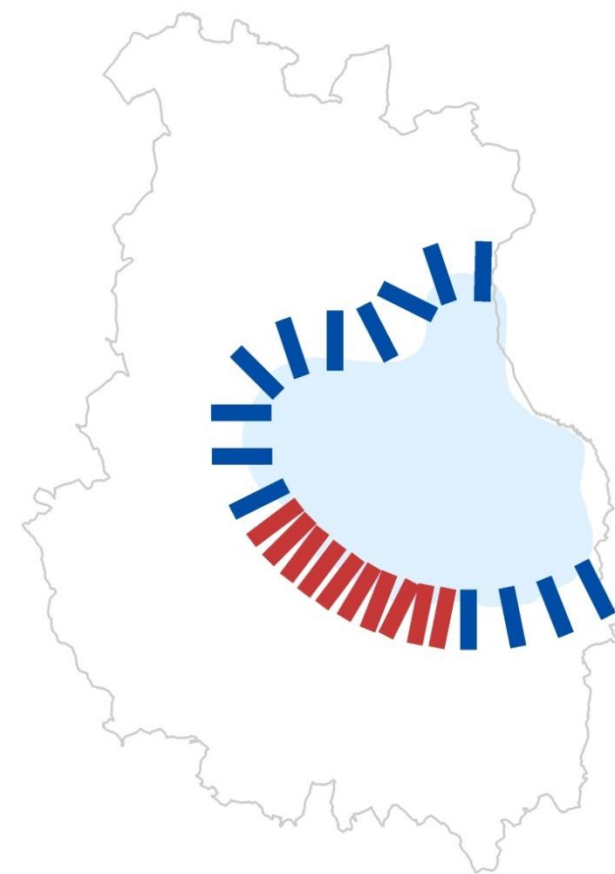


## I Rozptýlení nástupu turistů do centrální části Jizerských hor mimo hlavní nástupní místa od jihu

Hlavním generátorem návštěvníků Jizerských hor je liberecko – jablonecká aglomerace. Nejvíce exponovanými nástupními místy pro turisty do Jizerských hor jsou proto horská střediska na jižním úpatí hor, Bedřichov a Janov nad Nisou, nejlépe dopravně dostupná z Liberce a Jablonce nad Nisou. Specifická je situace u osady Jizerka, která je výjimečná svou polohou, atraktivitou i dostupností a rozptýl turistů by neměl Jizerku dále zatěžovat.

S cílem snížení expozice a zátěže hlavních nástupních míst je žádoucí vytvářet podmínky pro posílení významu a pro rozvoj nových nástupních míst do Jizerských hor mimo nejexponovanější území. Dojde tak zároveň k optimálnějšímu plošnému rozptýlu turistů po území hor. Největší pozornost je nutné věnovat rozptýlu podél železniční trati Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald – Kořenov – Harrachov a dále od severu, z Ferdinandova, z Bílého Potoka a především z Nového Města pod Smrkem.

Na místo kumulace turistů v několika nástupních místech jejich rozptýl do většího počtu míst.





# Cíle

## J Regulace dalšího nárůstu objektů individuální rekreace v centrální části Jizerských hor

Centrální část Jizerských hor je turisticky nejexponovanějším územím regionu. Území hlavních horských středisek cestovního ruchu, Bedřichova, Janova n. N., Josefova Dolu či Albrechtic v J. h., se blíží hranici své únosnosti. Střetává se tu tlak na rozvoj individuálních rekreačních aktivit, zejména chat a chalup, a na rozvoj infrastruktury pro hromadnou rekreaci. Zatímco objekty individuální rekreace nepřinášejí kromě údržby stavebního fondu pro obce žádnou další přidanou hodnotu, zařízení pro hromadnou rekreaci mají nesporný ekonomický přínos, oživují místní ekonomiku, vytvářejí pracovní příležitosti a zvyšují zásadně atraktivitu území obcí i širšího okolí pro cestovní ruch.

Nástroji územního plánování je proto vhodné regulovat další nárůst objektů individuální rekreace v centrální části Jizerských hor, a vnitřní rozvojové rezervy hlavních turistických center chránit přednostně pro vznik nových hromadných ubytovacích zařízení a občanského vybavení s kapacitou nepřekračující únosnost území a při zachování jeho přírodních hodnot.

## K Optimalizace sítě turistických tras v centrální části Jizerských hor

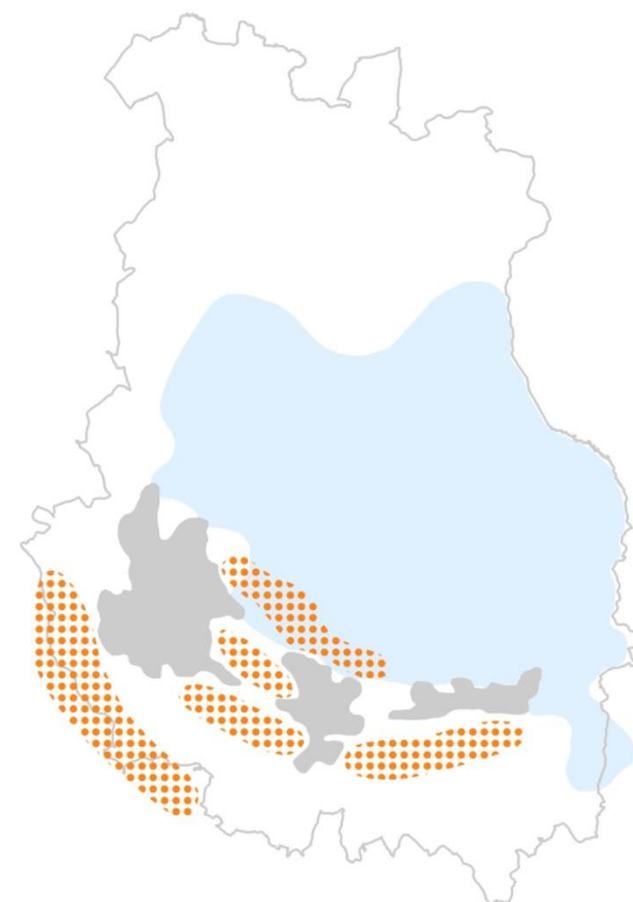
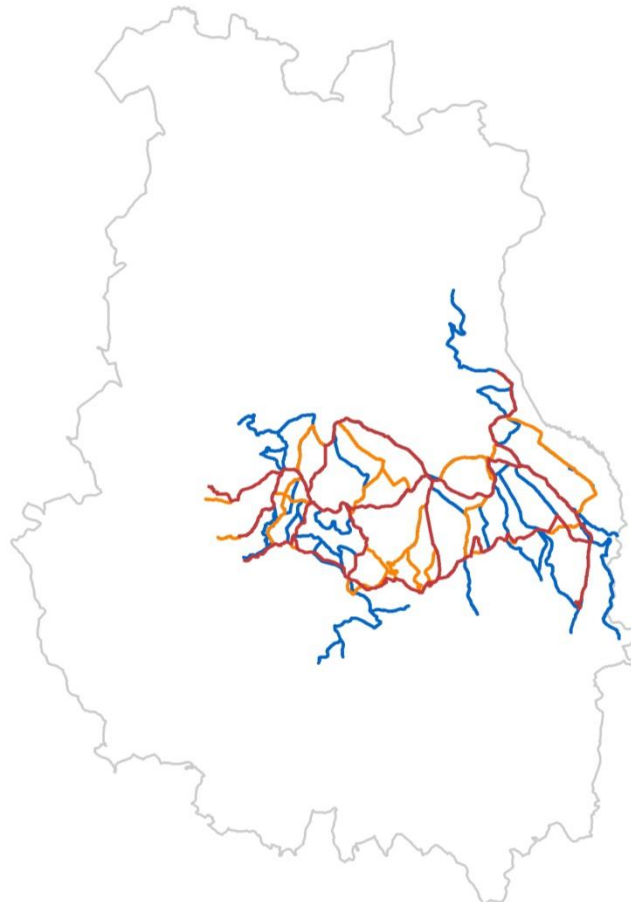
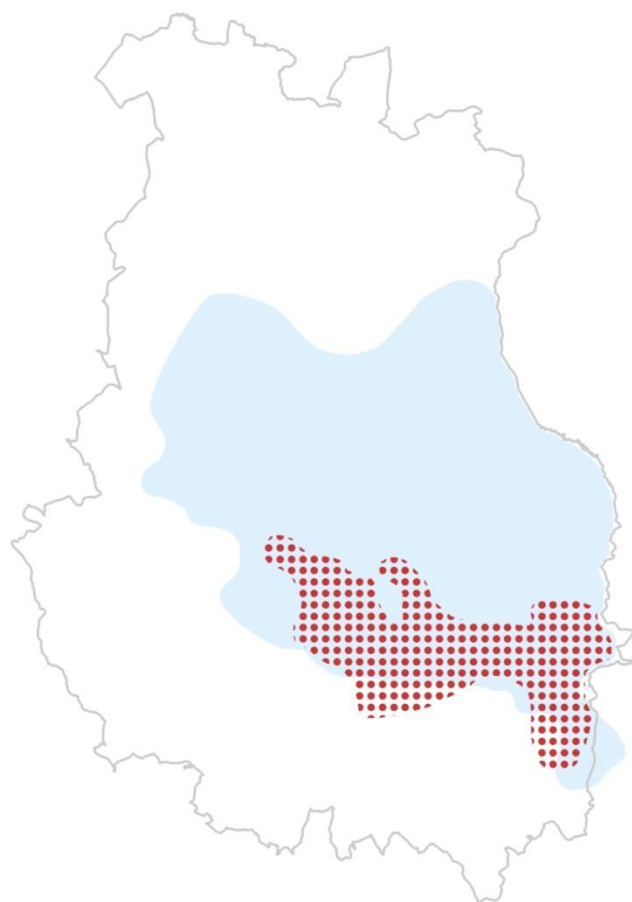
Expozice turisticky nejatraktivnějšího území regionu, centrální část Jizerských hor, generuje řadu vzájemných střetů jednotlivých turistických aktivit. Na plošně relativně malém území se odehrává velké množství rozdílných činností, každá se specifickými prostorovými nároky. V letní sezóně dochází k přetížení hlavních turistických cest pěšími turisty a cyklisty, v zimě běžkaři a pěšáky. Mezi pěšími turisty a cyklisty resp. mezi běžkaři a pěšáky dochází často k vzájemným střetům a kolizím.

V centrální části Jizerských hor je proto žádoucí optimalizovat síť turistických tras pěších, cyklistických a běžkařských, včetně vazeb na nástupní místa a tím řešit existující střety mezi jednotlivými turistickými aktivitami v Jizerských horách v letní i zimní sezóně.

## L Podpora turistického využití hřebenů okolo liberecko – jablonecké aglomerace

Největším generátorem návštěvníků turisticky nejexponovanější centrální části Jizerských hor, zvláště pak jednodenních návštěvníků využívajících hory jako místo každodenní příměstské rekreace, je pás osídlení jižně pod horami, liberecko – jablonecká aglomerace. V kombinaci s jednodenními i vícedenními turisty a návštěvníky ze širšího okolí včetně Středních Čech a Prahy se jedná o významný tlak na rekreační kapacitu území centrální části Jizerských hor a hlavních horských turistických center.

Pro rozptýlení každodenních turistů, obyvatelů měst pod horami, je nutné důsledně chránit a dále systematicky rozvíjet turistický potenciál přírodně a krajině atraktivních území mimo Jizerské hory. V bezprostřední vazbě na největší města aglomerace, Liberec a Jablonec nad Nisou, jsou to zejména Ještědský hřbet, Prosečský hřbet, Vysoký a Prostřední hřbet s Harcovským lesem a Císařský kámen, pro města a obce mezi Jabloncem nad Nisou a Tanvaldem je to pak Černostudniční hřbet. Zásadní je přitom chránit stávající a rozvíjet nové přístupové cesty z měst do těchto území pro pěší, cyklisty a v zimě také pro běžkaře.



# Cíle

## M Posílení významu a rozvoj Nového Města pod Smrkem jako hlavního turistického centra

Rozvoj cestovního ruchu může být významným impulzem pro oživení místní ekonomiky a sociální soudržnosti obcí v hospodářsky problematickém Frýdlantském výběžku. Kromě Frýdlantu, Hejnic a Lázní Libverda se zde nenachází žádná další obec s výraznějším podílem cestovního ruchu.

Zásadním a zatím nevyužitým turistickým potenciálem disponuje Nové Město pod Smrkem. Vybudováním česko-polského areálu Singltrek pod Smrkem se Nové Město p. S. stalo nadregionálně významným centrem terénní cyklistiky. Město je součástí „lázeňského trojúhelníku“ Lázně Libverda – Nové město p. S. – Świeradów-Zdrój a má šanci stát se novým hlavním nástupním místem do Jizerských hor ze severu. Potenciálem pro interpretaci místního dědictví je hornická minulost a unikátní renesanční urbanistické založení horního města. Ve městě ale stále chybí kvalitní základní infrastruktura cestovního ruchu, zejména nabídka širšího spektra ubytovacích a stravovacích služeb, rozvinutá zatím není ani kooperace s lázeňským městem Świeradów-Zdrój a napojení na lanovou dráhu na Stóg Izerský.

## N Rozvoj šetrných forem cestovního ruchu na Frýdlantsku a Pěňčínsku / Zásadsku

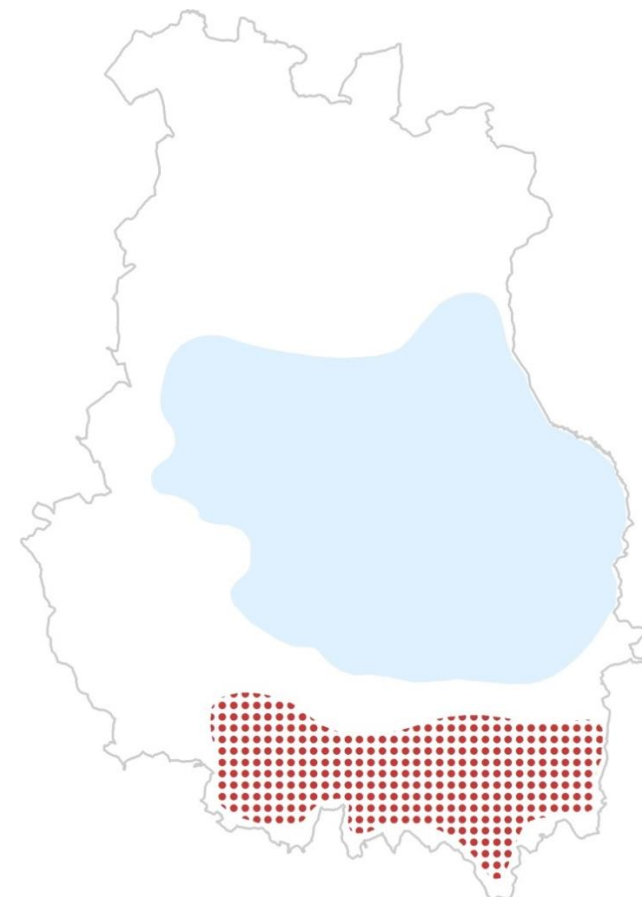
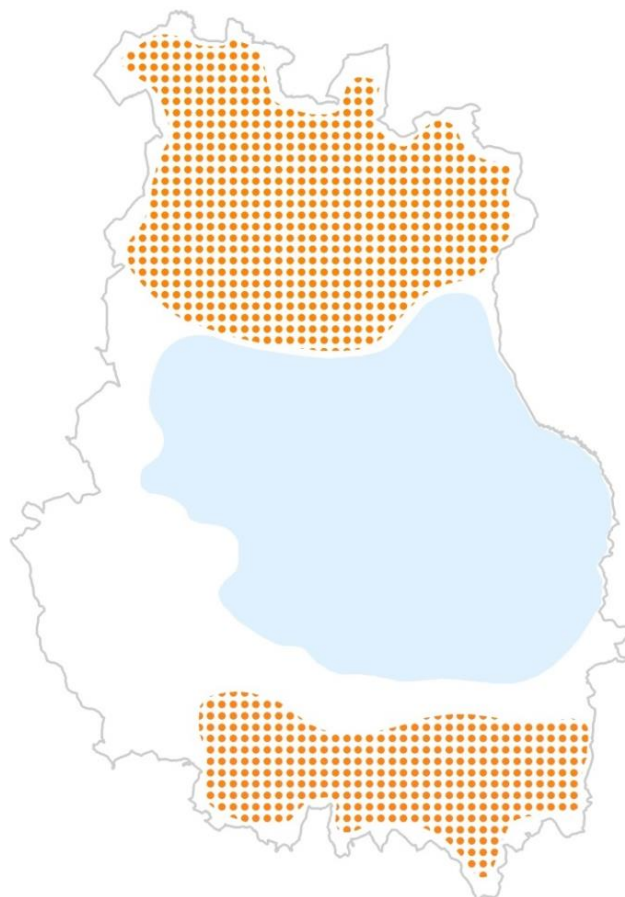
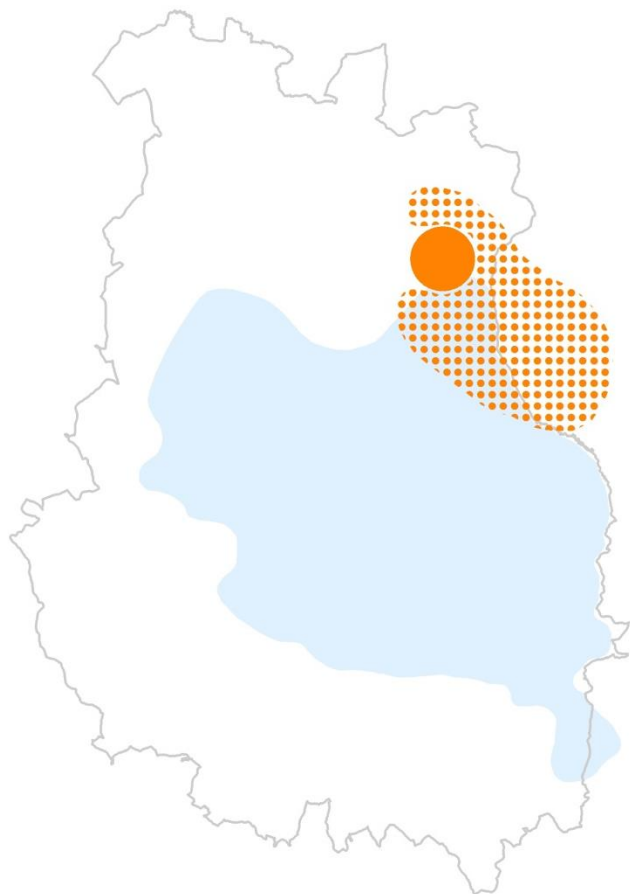
Rozložení aktivit cestovního ruchu je v řešeném území v současné době značně nerovnoměrné. S vysoce turisticky exponovaným a přetíženým územím centrální části Jizerských hor či Ještědu ostře kontrastují území severního i jižního podhůří hor, Frýdlantsko a území jižně od Černostudničního hřbetu, území okolo Rychnova u Jablonce nad Nisou, Pěňčina, Zásady či Zlaté Olešnice. Tato území jsou pro intenzivnější cestovní ruch zatím neobjevena. S ohledem na tradičně zemědělské využití krajiny, charakteristické svou vizuální otevřeností a rozmanitou mozaikou polí, luk, pastvin a lesů, a relativně hustou sítí venkovských obcí, se přitom jedná o území s výrazným potenciálem pro rozvoj zejména venkovské turistiky zaměřené na pobyt v přírodě ve spojení s agroturistikou nebo jezdeckou turistikou.

Rozvoj šetrných forem turistiky a Frýdlantsku a Pěňčínsku / Zásadsku představuje klíčovou výzvu pro oživení místní ekonomiky a komunit místních obyvatel.

## O Rozvoj hromadných ubytovacích zařízení na Pěňčínsku / Zásadsku

Území jižně od Černostudničního hřbetu, území obcí Rychnov u Jablonce nad Nisou, Pěňčín, Zásada, Skuhrov, Loužnice, Držkov, Jílové u Držkova a Vlastiboř, je v současné době z pohledu cestovního ruchu primárně tranzitním územím na pomezí Českého ráje a Maloskalska na jihu a Jizerskými horami a Krkonošemi na severu. Území trpí polohou mezi třemi turisticky snad vůbec nejoblíbenějšími turistickými destinacemi v ČR.

Území jižně od Černostudničního hřbetu přitom představuje nemalý turistický potenciál. Od kapličky v Držkově jsou jedny z nejkrásnějších výhledů na panorama západních Krkonoš, od Maršovic, Jistebka a Krásné jsou zase zcela unikátní výhledy na Maloskalsko, Český ráj a do hloubi České tabule. Otevřená, přehledná a přitom dramatická krajina v kombinaci s čistým ovzduším tvoří ideální základ pro nenáročné pobyty v přírodě, pro klimatické lázně. Téměř zcela zde přitom absentuje jakákoli základní infrastruktura cestovního ruchu, zejména ubytovací a stravovací zařízení, která by umožnila turistům pobyt.



# Koncepce rozvoje území

Navrhovaná celková koncepce rozvoje území je zobrazena na samostatném velkoformátovém výkrese **Koncepce rozvoje území**.

## Cílové charakteristiky cestovního ruchu

### Frýdlantsko

klidná, otevřená, přehledná krajina polí, luk, pastvin a remízů

<i>vymezení území</i>	Frýdlantský výběžek
<i>hlavní krajinné landmarky</i>	údolí říčky Smědé, Řasnice, Bulovského potoka a Panenského potoka
<i>převládající cílový charakter cestovního ruchu</i>	nenáročná rekreační rodinná pěší turistika a cykloturistika venkovská turistika: hipoturistika, agroturistika, ekoagroturistika poznávací turistika: „krajina podstávkových domů“, život na venkově v podhůří Jizerských hor, „Trojmezí“ (ČR/PL/SRN) lázeňství: Nové Město pod Smrkem, Lázně Libverda chalupaření: vhodná aktivita pro oživení místních komunit se stagnující/klesající populací (nové objekty umísťovat v podhůří, ve vazbě na zastavěné území)
<i>nevyužitý potenciál cestovního ruchu</i>	„krajina podstávkových domů“ údolí říčky Smědé
<i>hlavní centra cestovního ruchu</i>	Frýdlant, Nové Město pod Smrkem, Hejnice, Lázně Libverda
<i>hlavní integrační vazby cestovního ruchu</i>	údolím říčky Smědé směr jezero Witka (PL), Berzdorfer See (SRN) a Görlitz Frýdlant – Bogatynia Frýdlant – Nové Město pod Smrkem / Hejnice / Lázně Libverda Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – Świeradów-Zdrój (PL)

### okolí Smrku

dramatické, drsné a tajuplné vrcholy hor

<i>vymezení území</i>	nejvyšší partie Jizerských hor okolo Smrku (1124 m) a Stógu Izerského (1107 m), okolí Nového Města pod Smrkem a Świeradów-Zdróje
<i>hlavní krajinné landmarky</i>	Smrk
<i>převládající cílový charakter cestovního ruchu</i>	terénní cyklistika: singltrek náročná horská pěší turistika a cykloturistika rekreační běžecké lyžování lázeňství: Nové Město pod Smrkem, Lázně Libverda, Świeradów-Zdrój (PL)
<i>nevyužitý potenciál cestovního ruchu</i>	renesanční urbanistická struktura horního města Nové Město pod Smrkem kooperace Nové Město pod Smrkem – Świeradów-Zdrój (PL) lázeňské město Świeradów-Zdrój (PL) kabinová lanovka na Stóg Izerski (PL)
<i>hlavní centra cestovního ruchu</i>	Nové Město pod Smrkem, Hejnice, Lázně Libverda, Świeradów-Zdrój (PL)
<i>hlavní integrační vazby cestovního ruchu</i>	Nové Město pod Smrkem – Hejnice – Lázně Libverda – Świeradów-Zdrój (PL) Smrk – Stóg Izerski (PL)



## severní svahy lesy, skály, vodopády

<i>vymezení území</i>	severní svahy Jizerských hor
<i>hlavní krajinné landmarky</i>	skalní hřebeny Ořešník, Hajní kostel, Frýdlantské cimbuří, Polední kameny
<i>převládající cílový charakter cestovního ruchu</i>	náročná horská pěší turistika poznávací pěší turistika (nadšenci přírody): Jizerskohorské bučiny, vodopády, skalní útvary
<i>nevyužitý potenciál cestovního ruchu</i>	Jizerskohorské bučiny (jednotlivá vývojová stádia přirozeného lesa) Šolcův rybník (koupání)
<i>hlavní centra cestovního ruchu</i>	mimo území: Hejnice, Lázně Libverda
<i>hlavní integrační vazby cestovního ruchu</i>	

## Jizerské hory uzavřená horská krajina lesů

<i>vymezení území</i>	centrální část (hřebeny) Jizerských hor
<i>hlavní krajinné landmarky</i>	masivy lesů, vodní nádrže Bedřichov, Josefův Důl, Souš, Černá hora, Jizera, Bukovec
<i>převládající cílový charakter cestovního ruchu</i>	sportovní cykloturistika a běžecké lyžování („polykači kilometrů“) rekreační pěší turistika, cykloturistika a běžecké lyžování poznávací pěší turistika a cykloturistika: příroda Jizerských hor
<i>nevyužitý potenciál cestovního ruchu</i>	přeshraniční vazba na Jakuszyce (PL) a Szklarskou Porebu (PL)
<i>hlavní centra cestovního ruchu</i>	mimo území: Bedřichov, Janov nad Nisou, Josefův Důl, Albrechtice v J. h., Desná, Kořenov
<i>hlavní integrační vazby cestovního ruchu</i>	přeshraniční vazba: česká – polská strana řeky Jizery Tanvald – Desná – Kořenov – Jakuszyce (PL) – Szklarska Poreba (PL) Greenway Kamenice Greenway Jizera

## horská střediska rušné, živé, pulzující srdce Jizerských hor

<i>vymezení území</i>	horská střediska cestovního ruchu na jižním úpatí Jizerských hor: Bedřichov, Janov nad Nisou, Josefův Důl, Albrechtice v J. h., Desná, Kořenov
<i>hlavní krajinné landmarky</i>	hluboká údolí řek Kamenice, Bílé Nisy, Bílé a Černé Desné
<i>převládající cílový charakter cestovního ruchu</i>	nenáročná rodinná pěší turistika a cykloturistika nenáročné rodinné sjezdové lyžování rekreační běžecké lyžování další outdoorové a indoorové sportovní a rekreační aktivity (např. in-line, tenis, squash, wellness, plavání, ad.) hromadné ubytování a stravování doprovodné služby cestovního ruchu (maloobchod, informační služby, půjčovny a servis sportovního vybavení, parkování, ad.) poznávací turistika: muzea, kulturně historické památky
<i>nevyužitý potenciál cestovního ruchu</i>	wellness
<i>hlavní centra cestovního ruchu</i>	Bedřichov, Janov nad Nisou, Josefův Důl, Albrechtice v J. h., Desná, Kořenov
<i>hlavní integrační vazby cestovního ruchu</i>	horská střediska – města Liberec, Jablonec nad Nisou, Tanvald Tanvaldský Špičák



## aglomerace

### pás městského osídlení pod horami

<i>vymezení území</i>	městská aglomerace Liberec – Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou / Nová Ves nad Nisou – Smržovka – Tanvald – Desná
<i>hlavní krajinné landmarky</i>	údolí řek Lužická Nisa a Kamenice
<i>převládající cílový charakter cestovního ruchu</i>	městská turistika kongresová turistika, incentivní cestovní ruch intenzivní outdoorové a indoorové sportovní a rekreační aktivity poznávací turistika: muzea, galerie, ZOO, divadla, kulturně historické památky
<i>nevyužitý potenciál cestovního ruchu</i>	cyklostezka Odra - Nisa
<i>hlavní centra cestovního ruchu</i>	Liberec, Jablonec nad Nisou, Lučany nad Nisou, Smržovka, Tanvald, Desná
<i>hlavní integrační vazby cestovního ruchu</i>	cyklostezka Odra – Nisa Greenway Kamenice

## Ještědský hřbet

### masiv lesa na příkrých svazích hřbetu

<i>vymezení území</i>	Ještědský hřbet
<i>hlavní krajinné landmarky</i>	Ještěd
<i>převládající cílový charakter cestovního ruchu</i>	sportovní sjezdové lyžování sportovní běžecké lyžování náročná pěší turistika a cykloturistika terénní cyklistika: downhill, freeride poznávací pěší turistika a cykloturistika: příroda Ještědského hřbetu a Podještědí
<i>nevyužitý potenciál cestovního ruchu</i>	Kryštofovo údolí Hřebenovka (vazba Ještěd – Rašovka – Javorník – Císařský kámen – Rychnovsko / Pěnčínsko)
<i>hlavní centra cestovního ruchu</i>	mimo území: Liberec
<i>hlavní integrační vazby cestovního ruchu</i>	Hřebenovka

## Rychnovsko / Pěnčínsko

### dramatická otevřená krajina dalekých výhledů

<i>vymezení území</i>	území jižně od Černostudničního hřbetu: Rychnovsko, Pěnčínsko, Zásadsko, Zlatoolešnicko
<i>hlavní krajinné landmarky</i>	Černá Studnice
<i>převládající cílový charakter cestovního ruchu</i>	náročnější rodinná pěší turistika a cykloturistika nenáročné rodinné sjezdové lyžování rekreační běžecké lyžování venkovská turistika: hipoturistika, agroturistika, ekoagroturistika poznávací turistika: „Kittelovsko“, „klimatické lázně“
<i>nevyužitý potenciál cestovního ruchu</i>	nejkrásnější výhledy na panorama Krkonoš daleké výhledy do hloubi České tabule „české Toskánsko“ = rozhraní Jizerských hor / Krkonoš / Českého ráje „klimatické lázně“
<i>hlavní centra cestovního ruchu</i>	Rychnov u Jablonce nad Nisou, Pěnčín, Zásada, Velké Hamry
<i>hlavní integrační vazby cestovního ruchu</i>	Rychnovsko / Pěnčínsko – Český ráj / Maloskalsko Greenway Kamenice



# Usměrňování rozvoje horských středisek

Centrální část Jizerských hor je turisticky nejexponovanějším územím regionu. Území hlavních horských středisek cestovního ruchu, Bedřichova, Janova nad Nisou, Josefova Dolu, Albrechtic v Jizerských horách, Desné či Kořenova, se blíží hranici své únosnosti. Střetává se tu tlak na rozvoj individuálních rekreačních aktivit, zejména chat a chalup, a na rozvoj infrastruktury pro hromadnou rekreaci. V horských střediscích se podíl lůžek v objektech individuální rekreace pohybuje mezi 40 a 70 % z celkového počtu lůžek. Objekty individuální rekreace přitom nepřinášejí pro obce žádnou přidanou hodnotu, naopak generují zátěž dopravní a technické infrastruktury obcí a „privatizují“ přírodně a krajinně vysoce hodnotné území hor. Výstavba objektů individuálního bydlení rozšiřuje zastavěné území sídel na úkor jejich přírodně a krajinně hodnotného zázemí, aniž by to mělo pro obec dostatečný hospodářský přínos. Významným mementem vážných urbanistických chyb a neudržitelného rozvoje objektů individuální rekreace z poslední doby je výstavba apartmánových bytových domů ve Špindlerově Mlýně či v Harrachově. Zařízení pro hromadnou rekreaci přitom mají pro horské obce nezastupitelný ekonomický přínos, oživují místní ekonomiku, vytvářejí pracovní příležitosti a zvyšují významně atraktivitu území obcí i širšího okolí pro cestovní ruch.

Nástroji územního plánování a prostředky regulace dle stavebního zákona je proto vhodné usměrňovat další nárůst objektů individuální rekreace v centrální části Jizerských hor tak, aby se poměr objektů individuální rekreace dále nezvyšoval. Výstavbu objektů individuální rekreace je žádoucí připouštět a aktivně podporovat v turisticky méně exponovaných územích, zejména pak na Frýdlantsku, kde rozvoj individuálních forem rekreace může pozitivně přispět stabilizaci či dokonce záchraně často značně zanedbaného a nevyužívaného domovního fondu.

Vnitřní rozvojové rezervy na území sídel horských středisek cestovního ruchu a ve vazbě na ně je žádoucí přednostně chránit pro vznik nových hromadných ubytovacích zařízení a další infrastruktury hromadné rekreace a občanského vybavení, při zachování přírodních hodnot území. Rozvoj ubytovacích kapacit i další infrastruktury je třeba usměrňovat ve vztahu k rekreační kapacitě území a kapacitě veřejné infrastruktury horských středisek. Je třeba zohlednit také význam horských středisek pro krátkodobou rekreaci obyvatel širšího regionu, zejména měst liberecko – jablonecké aglomerace.

Na základě terénního průzkumu území, řešerše platných i rozpracovaných územních plánů dotčených obcí a na základě spolupráce se zadavatelem územní studie a zástupci CHKO Jizerské hory vymezuje územní studie ROZHRANÍ USMĚRŇOVÁNÍ ROZVOJE HORSKÝCH STŘEDISEK CESTOVNÍHO RUCHU a pro území nad rozhraním a pod rozhraním stanovuje pro podrobnější prověření při územně plánovací činnosti jednotlivých obcí tyto hlavní zásady usměrňování územního rozvoje:

## Usměrnění územního rozvoje „nad linií“ (extenzivní rozvoj)

Okraje sídel horských středisek + hory

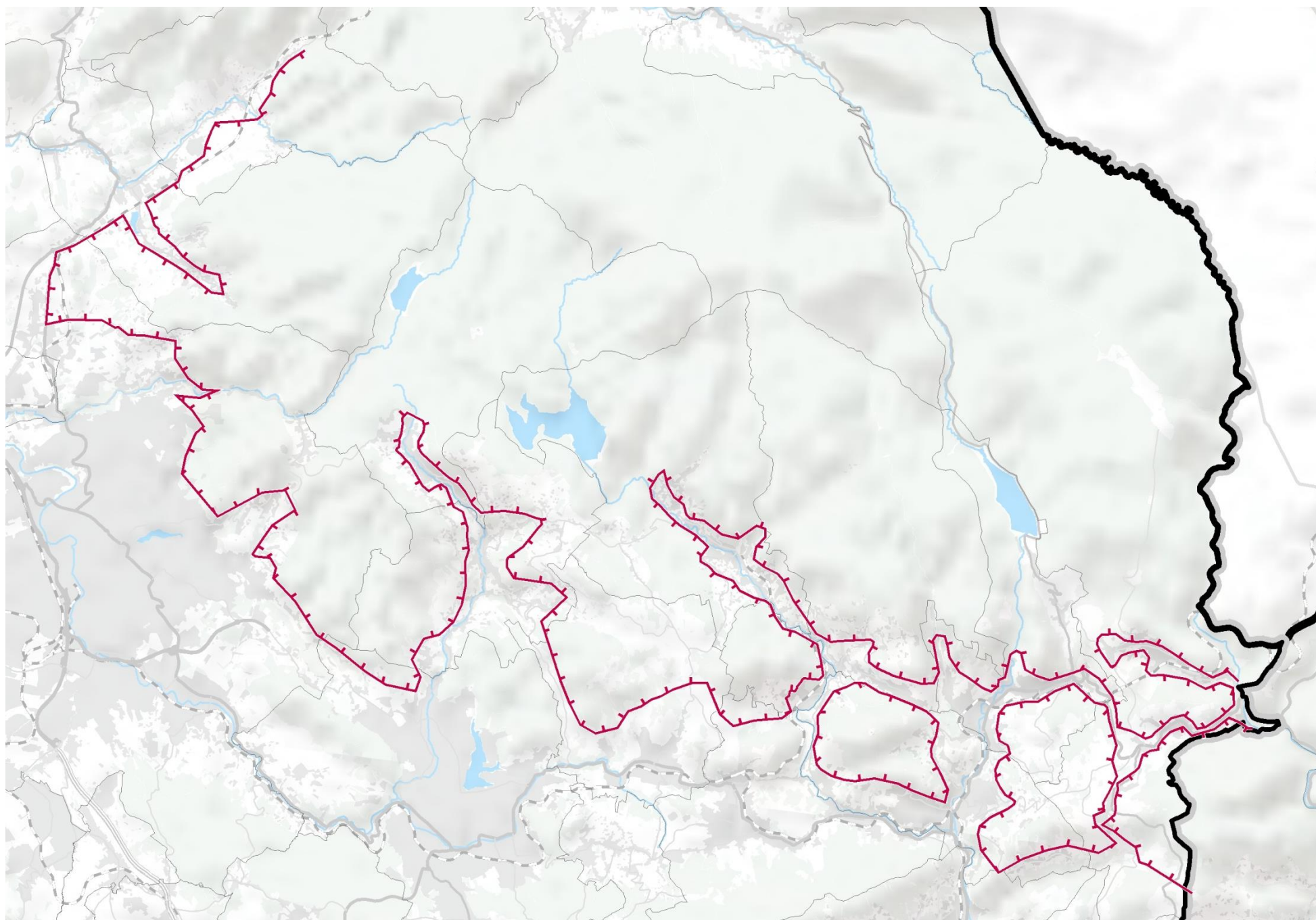
- Přednostní využití území okrajů sídel a hor pro hromadné formy rekreace s cílem otevření a zpřístupnění hor co největšímu množství uživatelů na místo „privatizace“ hor pro parciální soukromé zájmy.
- Výstavbu objektů individuální rekreace minimalizovat a připouštět výhradně v rozsahu zaniklých historicky doložitelných objektů či nevyužívaných objektů vhodných k zachování a obnově.
- Připustit pouze výstavbu občanského vybavení s významně pozitivním přínosem pro rozvoj obce a s malými nároky na dopravní obsluhu.
- Novou výstavbu připustit výhradně za podmínky vysoké kvality jejího architektonického řešení zohledňujícího urbanistický charakter horské zástavby v daném místě.
- Ve 3. zóně CHKO Jizerské hory u nových projektů zvláště odůvodnit jejich vhodnost vzhledem k charakteru lokality dané její kvalitní dostupností, možností projekt citlivě zakomponovat do krajiny, historií lokality, jedinečností záměru či vztahem nositele projektu k pozemkům v okolí.

## Usměrnění územního rozvoje „pod linií“ (intenzivní rozvoj)

Jádrová území sídel horských středisek

- Přednostní využití jádrových území sídel horských středisek pro umístování občanského vybavení náročnějšího na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.
- Umístování nových objektů individuální rekreace a individuálního bydlení plánovat na základě stanovené dlouhodobé rozvojové koncepce obcí a s ohledem na rekreační kapacitu území a kapacitu a dostupnost veřejné dopravní a technické infrastruktury.

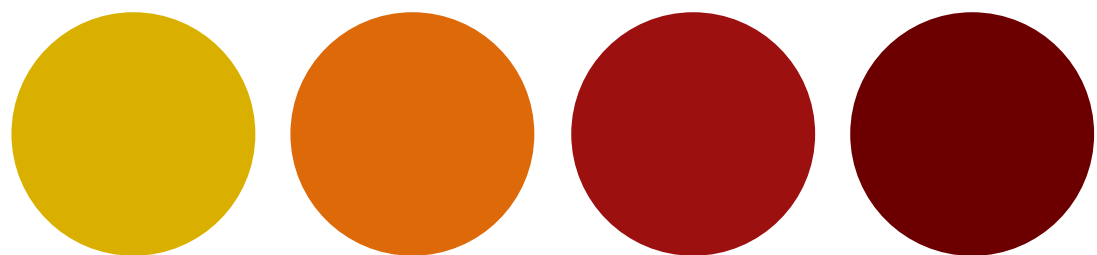




Obr.: Schéma rozhraní usměrnění územního rozvoje horských středisek cestovního ruchu







**Léto**





# Vize

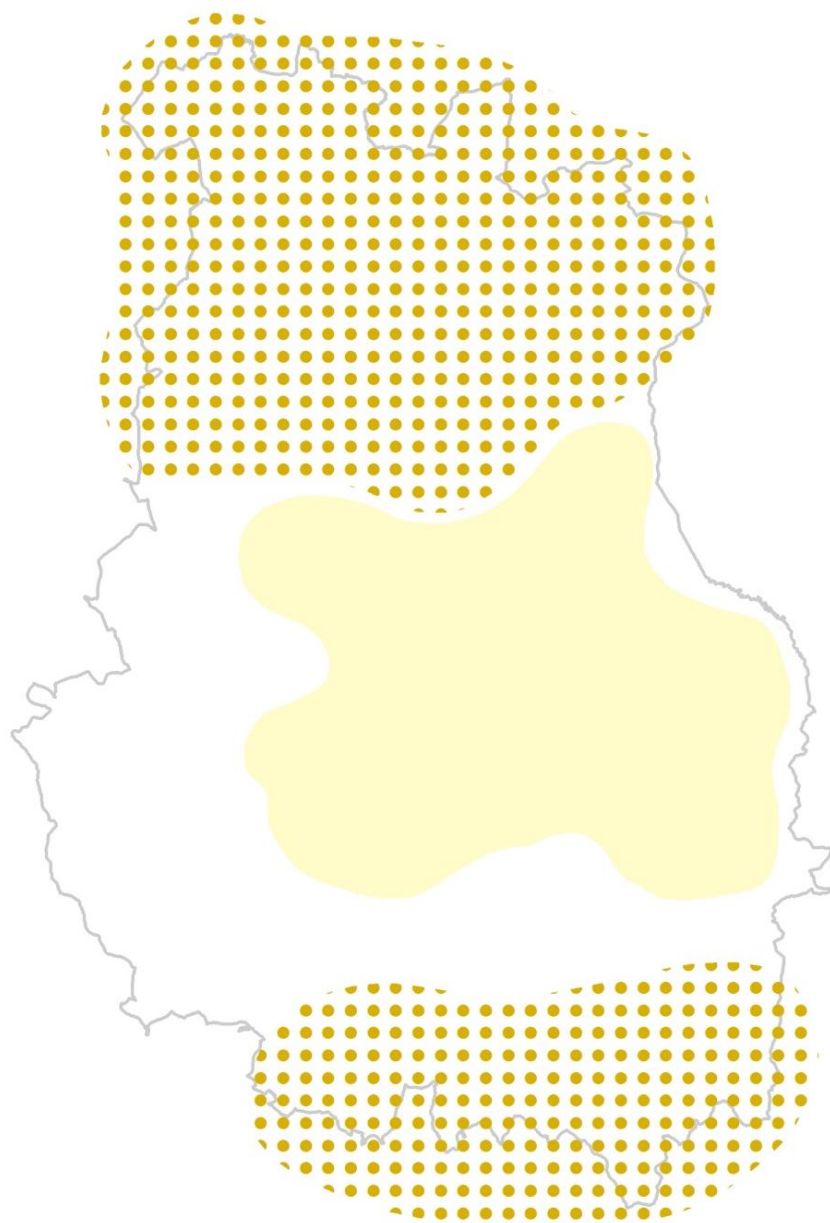
## Frýdlantsko & Pěňčínsko | krajina objevená turisty

Otevřená a přehledná krajina severního a jižního podhůří Jizerských hor oblíbeným letním cílem turistů

Jizerské hory jsou kolébkou pěší turistiky na území České republiky. V Jizerských horách byly již v druhé polovině 19. století značeny první pěší turistické trasy na našem území a od počátku se Jizerské hory staly oblíbeným cílem turistů. Na sklonku minulého století pěší turisty doplnili cyklisté, kteří si Jizerské hory oblíbili stejně jako pěší turisté. Obliba Jizerských hor pro turistiku s sebou ovšem přináší i řadu negativních důsledků, zejména přetížení hlavních nástupních míst a hlavních turistických tras ve špičkových obdobích sezóny. Využití jádrového území hor je často na hranici jeho kapacity, pobyt a rekreace v přírodě tak mnohdy díky množství lidí ztrácí své kouzlo.

V rámci řešeného území je přitom řada míst a celých oblastí, které jsou turisty zatím nedocenené a kde dosud není ani optimálně rozvinuta infrastruktura cestovního ruchu. Zásadní potenciál pro intenzivní rozvoj pěší turistiky i cykloturistiky má severní i jižní podhůří Jizerských hor. Genius loci Frýdlantska spočívá v otevřené, přehledné, mírně zvlněné krajině luk, pastvin, polí a remízů s relativně řídkým osídlením koncentrovaným do údolí vodních toků a s méně náročnými a bezpečnými terény pro rekreační turistiku. Krajina okolo Pěňčína, Zásady a v okolí údolí Kamenice, je v porovnání s Frýdlantskem dramatičtější, kopcovitá, při pohybu krajinou se tu ale díky tomu otevírají nečekané úchvatné výhledy do všech směrů, hlavně na Krkonoše a Podkrkonoší, na Český ráj a do hloubi České tabule.

Frýdlantsko a Pěňčínsko a jejich tajemství musí být turisty objeveny.



Územní studie Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory

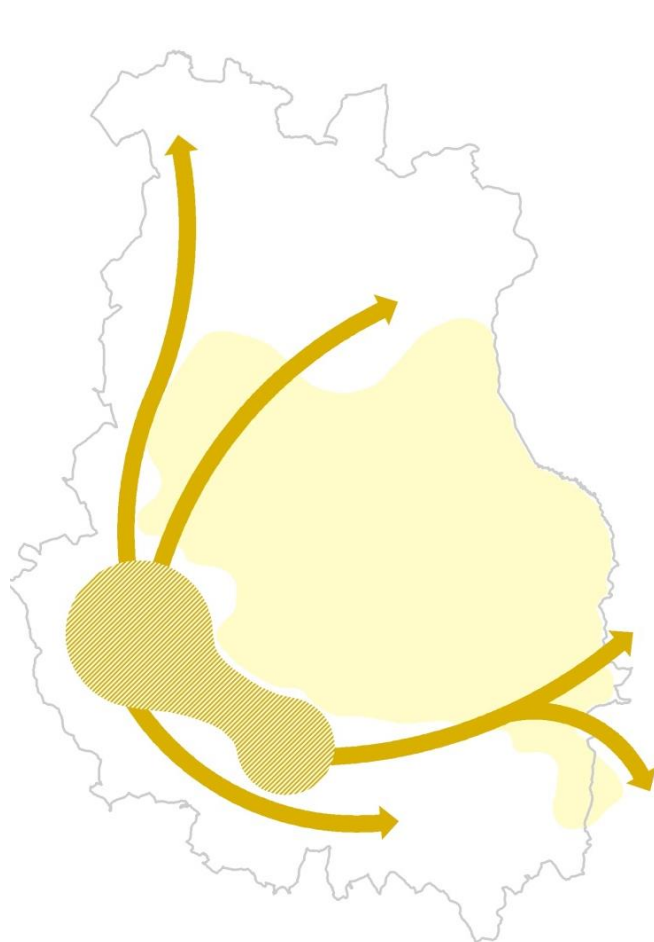


# Cíle

## A Hlavní směry rozptylu turistů z liberecko – jablonecké aglomerace do širšího okolí Jizerských hor

V letní i zimní sezóně odolává centrální část Jizerských hor, turisticky nejatraktivnější část řešeného území, náporu turistů. Ve špičkových obdobích v létě i v zimě jsou hřebeny hor zaplněné množstvím turistů a z hor se na chvíli vytrácí jejich původní kouzlo. Je proto třeba objevovat pro turisty i jiná místa v řešeném území, mimo jádrové území Jizerských hor, dosud neobjevená a přitom stejně atraktivní.

Hlavními směry rozptylu turistů z liberecko – jablonecké aglomerace v létě jsou rozptýly do severního a do jižního podhůří Jizerských hor, na Frydlantsko a do oblasti kolem Černostudničního hřbetu. Tady jsou krajiny klidné, tiché, prosté přemíry turistického ruchu, přitom atraktivní a vhodné zejména pro méně náročné formy rekreace zaměřené primárně na pobyt v přírodě.



## B Hlavní turistické koridory podél řek

Pro pěší i cyklistickou prostupnost územím mají vždy zásadní význam koridory řek a dalších vodních toků. Protínají území zpravidla v příznivé topografii, sklon terénu podél vodních toků je pozvolný a proto přívětivý pro pěší i cyklistický pohyb. Pohyb podél vody je přitom sám o sobě atraktivní a přitažlivý.

Zajištění veřejné pěší a cyklistické prostupnosti podél významných vodních toků v řešeném území je strategické zejména z důvodu zajištění vazeb řešeného území na širší území, zapojení řešeného území do regionálních i nadregionálních vazeb cestovního ruchu.

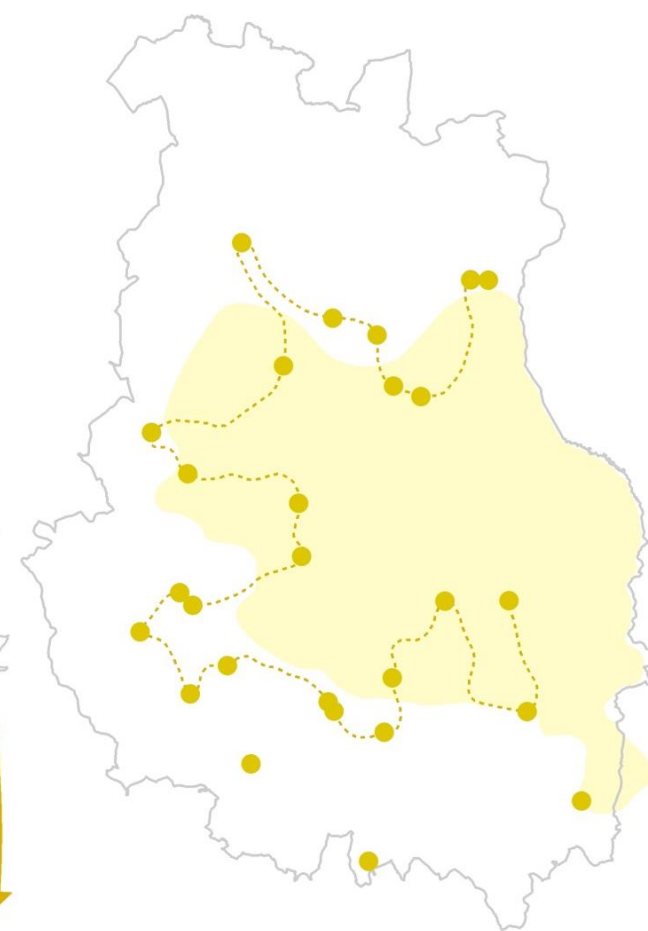
Klíčové pro zajištění prostupnosti řešeného území podél vodních toků v regionálních, nadregionálních i mezinárodních souvislostech mají řeky Nisa (mezinárodní cyklotrasa Odra – Nisa), Jizera (Greenway Jizera), Kamenice (napojení Tanvaldska na cyklotrasu Odra – Nisa) a Smědá (napojení na polské a německé rekreační oblasti kolem jezer).



## C Zlepšení podmínek pro rekreaci u vody

Již několikáté léto v řadě je nadprůměrně teplé, počet tropických dnů převyšuje výrazně dlouhodobý průměr, srážky jsou podprůměrné. Vedle aktivního trávení volného času formou pěší turistiky, cykloturistiky či dalších sportovních aktivit nabývají na významu také pasivnější formy rekreace, jako například koupání pod širým nebem a v přírodě. Prioritně by měly být rekonstruovány stávající areály a využito jejich zázemí (např. parkovací plochy).

Pro zvýšení atraktivity řešeného území pro letní turistiku, zejména pak pro zvýšení atraktivity území v podhůří Jizerských hor, je žádoucí rozvoj stávajících i nových možností trávení času u vody a koupání pod širým nebem, optimálně přímo v přírodě. Klíčová je dostupnost přírodních koupališť a dalších míst vhodných ke koupání a jejich napojení na značené pěší a zejména cyklistické turistické trasy. Je žádoucí také hledat možnosti vzájemného provázání jednotlivých možností koupání.



# Cíle

## D Rozvoj naučných stezek a místních okruhů v návaznosti na síť pěších a cyklistických turistických tras

Stále více Čechů tráví letní dovolenou v České republice. Češi touží poznávat svou vlast, a nevyhledávají zdaleka jen notoricky známé památky a turistické destinace. Stále více vyhledávají turisticky zatím okrajové kouty naší vlasti, chtějí objevovat dosud nepoznané, poznávat místní dědictví a místní kulturu.

Pro interpretaci místního dědictví mají zcela nezastupitelný význam naučné stezky a nejrůznější místní / lokální pěší i cyklistické poznávací a vyhlídkové trasy a okruhy, které turisty a návštěvníky provázejí po atraktivitách a zajímavostech daného místa. Rozvoj naučných stezek a místních okruhů je předpokladem pro uspokojení poptávky po poznávání všech, i těch nejdlejších koutů naší vlasti. Přitom je důležité napojovat lokální okruhy a trasy na síť značených turistických tras Klubu českých turistů, aby se místní okruhy a trasy mohly optimálně dostat do povědomí co největšího množství turistů.

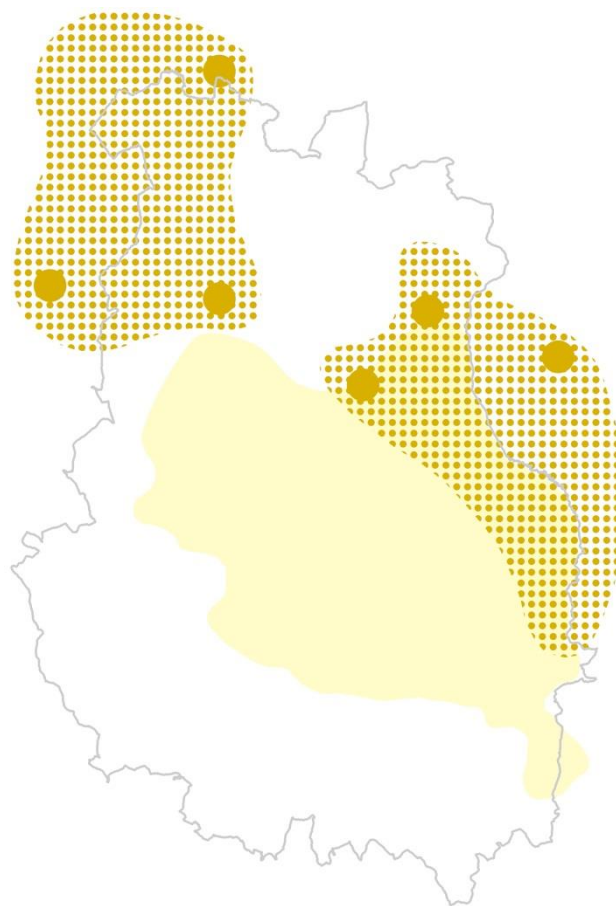
Rozvoj naučných stezek je třeba vzájemně koordinovat a nezahlcovat již proznačené trasy novým značením. Přednostně vymezovat nové trasy v neobjevených částech území.

## E Rozvoj přeshraničních turistických vazeb a kooperace turistických center v ČR a Polsku

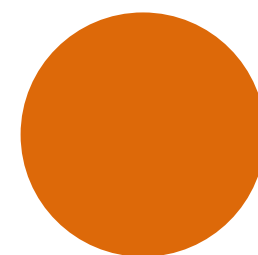
Hranice evokuje bariéru, okraj, periferii. Území podél státních hranic však již dlouho nejsou neprostupnou končinou s přísnou restrikcí vstupu. Hranice ČR jsou formálně otevřené, pro pěší a cyklistický pohyb volně prostupné do sousedních zemí.

Překročení hranic je vždy tak trochu dobrodružstvím, vstupujeme do cizí země, mezi cizí lidi, kteří hovoří jiným jazykem a mají jiné zvyky. Přeshraniční cestovní ruch je fenomén a je nadmíru důležité přeshraniční turistické vazby systematicky rozvíjet, a to v obou směrech.

Zásadní potenciál pro rozvoj přeshraničních vazeb s Polskem představuje kooperace měst v rámci „lázeňského trojúhelníku“, měst Lázně Libverda, Nové Město pod Smrkem a Świeradów-Zdrój, které spojuje tradice lázeňství v podhůří Smrku a Stógu Izerského. Města Frýdlant, Bogatynia a Zawidów zase spojuje tradice hrázděné architektury podstávkových domů.







# Pěší turistika







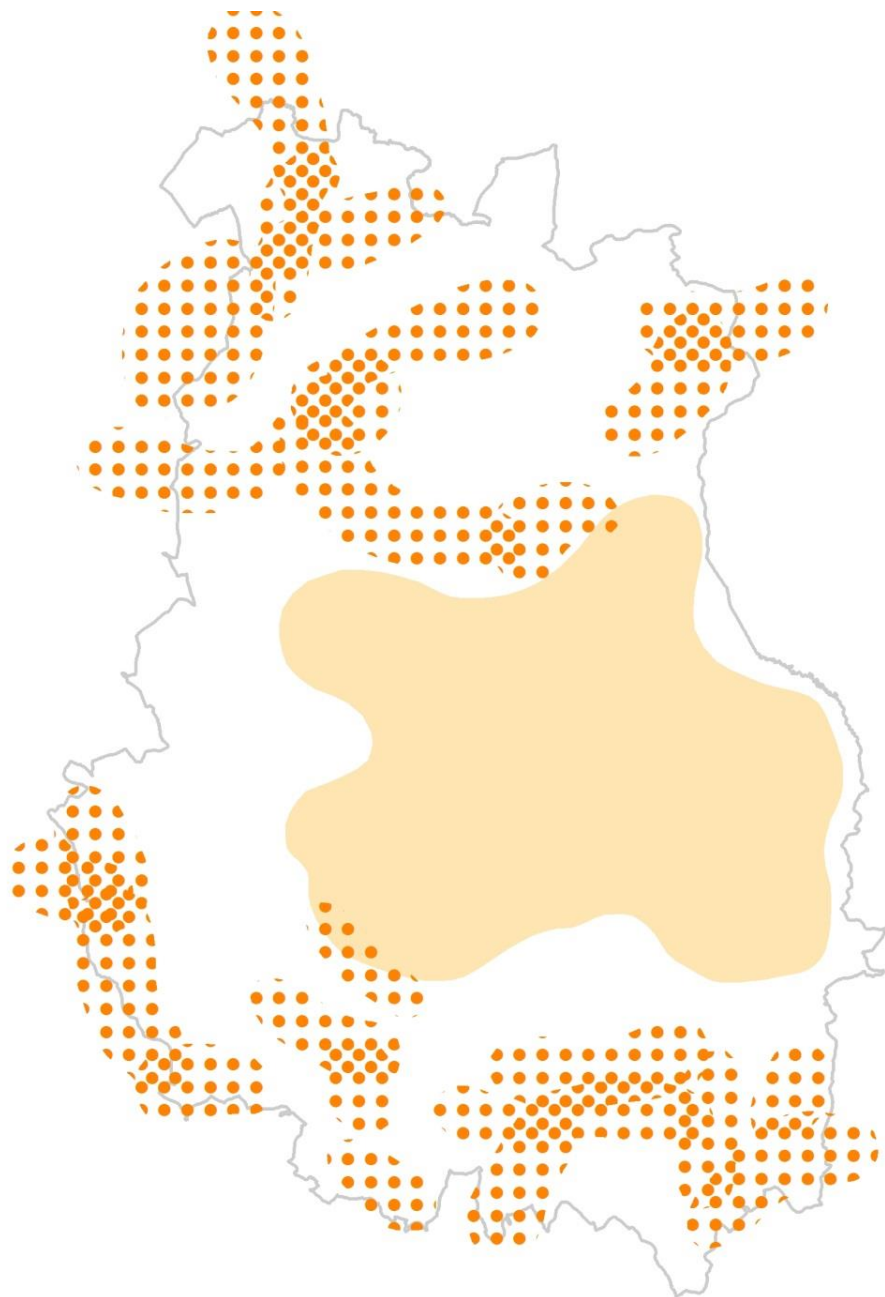
# Vize

## Krajiny podhůří Jizerských hor | krajiny putování, toulání, výletů, procházek....

Rozmanité krajiny obklopující Jizerské hory jako stvořené pro pěší turistiku

Jizerské hory pulzují turistickým ruchem, proudy turistů křížují hory všemi směry a obdivují jejich krásy. Krásy známé, objevené, které vidět je vlastně povinnost. Každý chce být alespoň chvíli součástí toho lidského mraveniště, zažít ten ruch.

V podhůří Jizerských hor jsou krajiny klidné, tajemné, krajiny méně známé i neznámé, některé turisty téměř neobjevené. Krajiny jako stvořené pro krátké procházky, výlety, daleká putování i bezcílná toulání. Tyto krajiny, menší i větší, otevřené i uzavřené, blízké i vzdálené, si zaslouží být objeveny pro pěší turistiku a prostý pobyt v krajině.



# Cíle

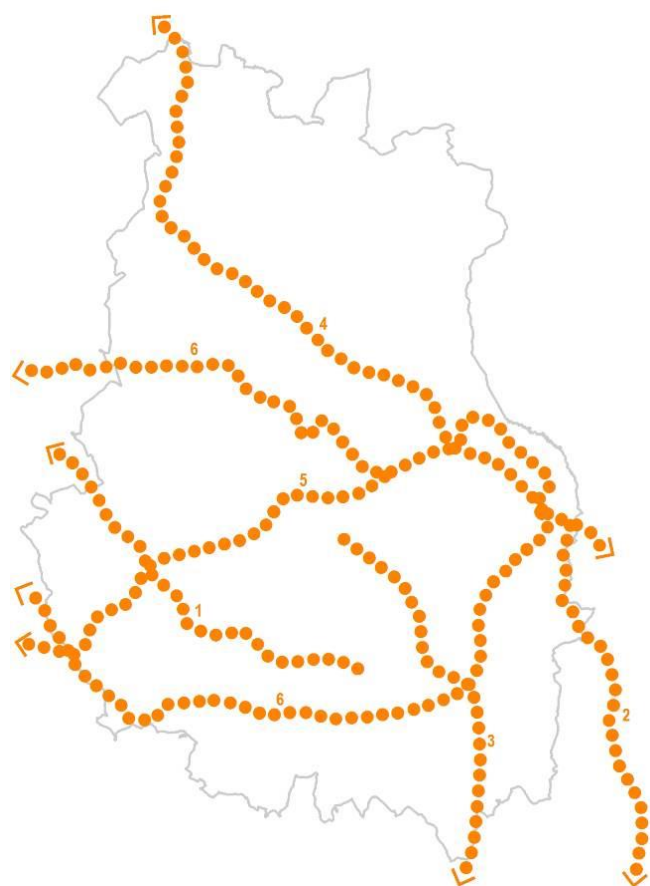
## A Páteřní pěší turistické trasy jako prostředek integrace řešeného území

Hlavním předpokladem atraktivity celého řešeného území pro cestovní ruch je jeho maximální míra integrace v rámci širších územních struktur. Páteřní pěší trasy mezinárodního, nadregionálního či regionálního významu procházející řešeným územím musí být spolu s páteřními cyklotrasami rozvíjeny jako hlavní prostředek integrace řešeného území a jako základní kostra sítě jeho turistických tras.

V rámci územně plánovací činnosti je nezbytné zajistit bezkolizní veřejnou dostupnost páteřních pěších tras územím, v případě potřeby zajistit průchod po nových cestách a stezkách, pro jejich realizaci případně využívat institutu veřejně prospěšných staveb pro vyvlastnění.

V řešeném území zprostředkovávají hlavní pěší mezinárodní a nadregionální vazby zejména turistické koridory 1. Odra – Nisa, 2. Greenway Jizera, 3. Greenway Kamenice, 4. koridor podél řeky Smědé, 5. Evropská dálková trasa E3 Santiago de Compostela – Černé moře a 6. koridory pěší Hřebenovky.

Záměry naplňující cíl: P01, P15, P27, P39



## B Pěší dostupnost podél vodních toků

Potoky a řeky propojují na velké vzdálenosti území podél svého toku, proto i turistické koridory a cesty vedené v souběhu s vodními toky představují významný potenciál pro turistiku. Vodní prvky v krajině jsou navíc vždy zároveň přírodními atraktivitami, které přitahují pozornost turistů, zejména pak v létě, kdy je kolem vodních toků a ploch příznivé mikroklima.

Pěší turistické trasy vedené podél významných vodních toků v řešeném území, zejména podél Nisy, Jizery, Kamenice a Smědé, ale také podél menších toků jako je Řasnice, Bulovský potok, Jeřice, Fojtka či Bílá a Černá Desná musí být rozvíjeny jako základní kostra sítě pěších turistických tras a stezek na území regionu.

Záměry naplňující cíl: P01, P07, P39, P46



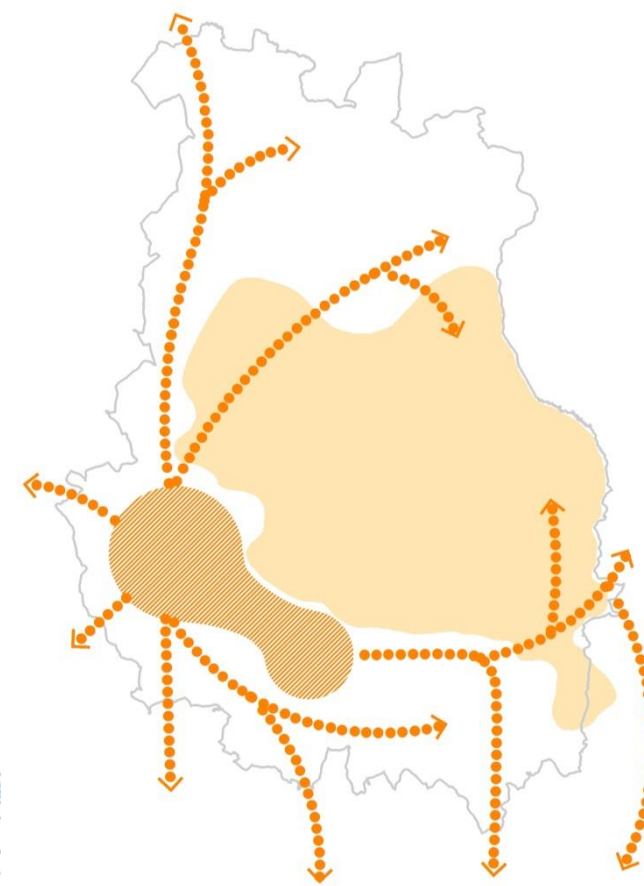
## C Rozptyl turistů z liberecko – jablonecké aglomerace mimo území CHKO Jizerské hory

Liberecko – jablonecká aglomerace je největším generátorem turistů v celém řešeném území. Turisté se rekrutují jednak z vlastních obyvatel a jednak z návštěvníků, kteří jsou zde ubytováni nebo sem přijíždějí ze širšího okolí a odsud vyrážejí na výlety.

Turisté z liberecko – jablonecké aglomerace představují dlouhodobě vysokou zátěž pro centrální část Jizerských hor, nejatraktivnější část celého regionu bezprostředně dostupnou právě z největších měst aglomerace, z Liberce a Jablonce nad Nisou.

Každoročně v letní i zimní sezóně odolává centrální část Jizerských hor a zvláště pak hlavní nástupní místa v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole náporu turistů. Je proto žádoucí nabídnout turistům spektrum možností rozptylu z liberecko – jablonecké aglomerace mimo Jizerské hory, zejména ve směru do Frýdlantského výběžku a pak do území jižně od aglomerace, s vazbou například na Maloskalsko a Český ráj, ale také na Krkonoše nebo polskou část Jizerských hor.

Záměry naplňující cíl: P01, P02, P03, P04, P05, P06, P11, P19, P25, P26, P41, P42, P44



# Cíle

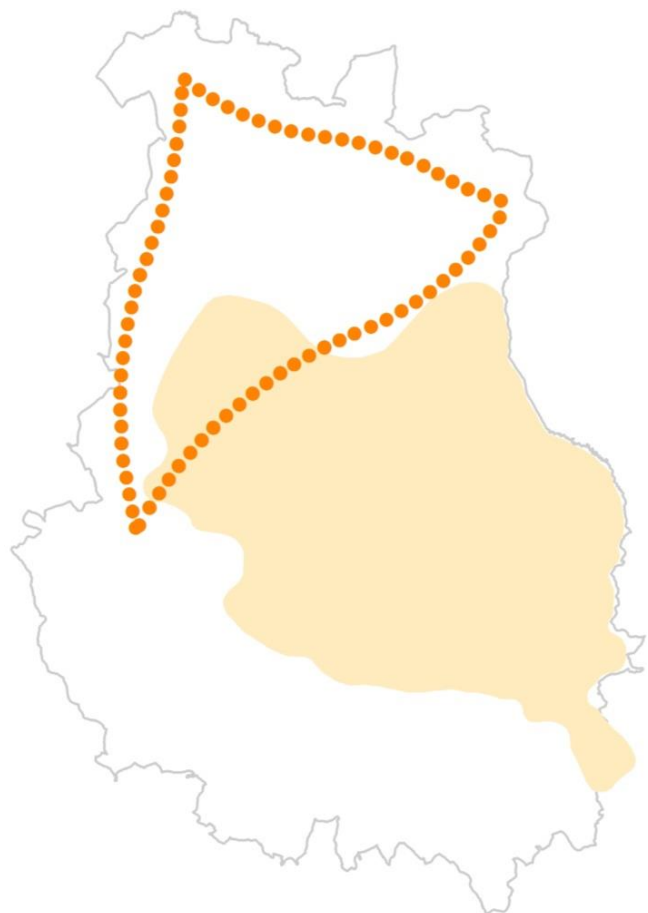
## D Frýdlantská Klínovka

Předpokladem naplnění cíle rozptylu turistů z liberecko – jablonecké aglomerace mimo území CHKO Jizerské hory je zlepšení přístupnosti a zvýšení atraktivity území mimo Jizerské hory pro pěší turistiku.

Dosud nevyužitým turistickým potenciálem disponuje celý Frýdlantský výběžek. Mírně zvlněná, otevřená krajina s poměrně hustou sítí silnic nižších tříd a polních a lesních cest s velmi nízkou intenzitou automobilové dopravy, s atraktivními výhledy na severní svahy Jizerských hor a masiv Smrku a četnými pamětihodnostmi, zejména hrázděnými podstávkovými domy a venkovskými kostely, nabízí nenáročné terény pro rekreační pěší turistiku i cykloturistiku.

Pro zpřístupnění celého Frýdlantského výběžku, tedy také území mimo hlavní turistická centra Frýdlant, Hejnice, Lázně Libverda či Nové Město pod Smrkem, je žádoucí detailně vyhledat možnosti okružního pěšího turistického propojení po obvodu výběžku, pracovně nazvané jako Frýdlantská Klínovka.

*Záměry naplňující cíl: P03, P04, P09, P12, P13, P17*

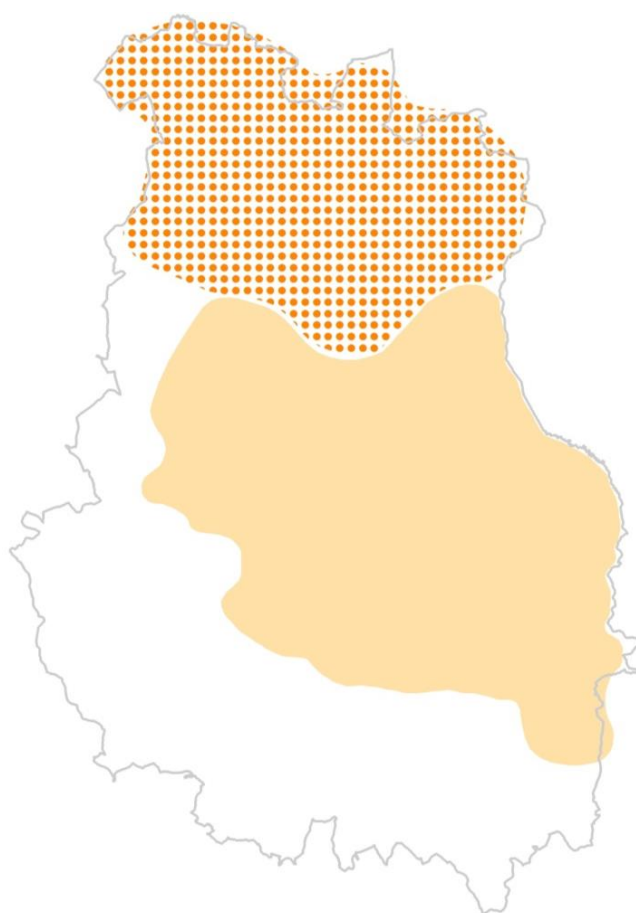


## E Rozvoj / zahuštění sítě pěších turistických tras na Frýdlantsku

Frýdlantský výběžek disponuje jen velmi řídkou sítí pěších turistických tras, zcela nepokryté je například území mezi údolím Smědé, Novým Městem pod Smrkem, Jindřichovicemi pod Smrkem a Pertolticemi.

Pro zvýšení atraktivity Frýdlantského výběžku pro turisty je kromě optimální přístupnosti území nutné nabídnout také dostatečně hustou síť turistických tras, propojujících jednotlivá centra cestovního ruchu v území a místa s atraktivitami cestovního ruchu.

*Záměry naplňující cíl: P04, P09, P10, P12, P13, P17, P18*



## F Frýdlantský výběžek: krajina podstávkových domů

Velkým potenciálem pro zahuštění sítě turistických tras ve Frýdlantském výběžku je například interpretace krajiny podstávkových domů a propojení míst s jejich výskytem turistickými trasami nebo naučnou stezkou.

Krajina podstávkových domů, tedy krajina s výskytem lidových staveb s charakteristickou dřevěnou konstrukcí sloupové podstavky a hrázděným patrem, zahrnuje kromě Frýdlantska dále polskou a německou část Lužice.

*Záměry naplňující cíl: P04, P09, P10, P12, P13, P17, P18*



# Cíle

## **G** Rozptyl turistů podél železniční trati Liberec – Jablonec n. N. – Smržovka – Tanvald – Desná – Kořenov – Harrachov

Pro rozptyl turistů z liberecko – jablonecké aglomerace ve východním směru a tedy pro odlehčení dlouhodobě nejexponovanějších nástupních míst do jádrového území Jizerských hor v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole, má nezastupitelný význam rozptyl turistů přímo z obcí pod jižním úpatím Jizerských hor a to nejen do samotných Jizerských hor, ale také do území kolem Černostudničního hřbetu na Greenway Kamenice a Jizera či do západních Krkonoš.

Pás osídlení pod Jizerskými horami je propojen železniční tratí Liberec – Jablonec n. N. – Smržovka – Tanvald – Desná – Kořenov – Harrachov s velmi hustou sítí stanic a zastávek s vhodnou polohou vůči výchozím místům turistických tras do různých směrů. Cílem je vytvářet podmínky pro možný pohodlný nástup od železničních stanic a zastávek na síť značených turistických tras resp. vytvářet v bezprostřední vazbě na obce pěší turistické okruhy různých délek a náročností s východišti právě u železničních stanic a zastávek.

*Záměry naplňující cíl: P01, P02, P31, P32, P33, P34, P35, P36, P37, P38, P39, P44, P46, P52*

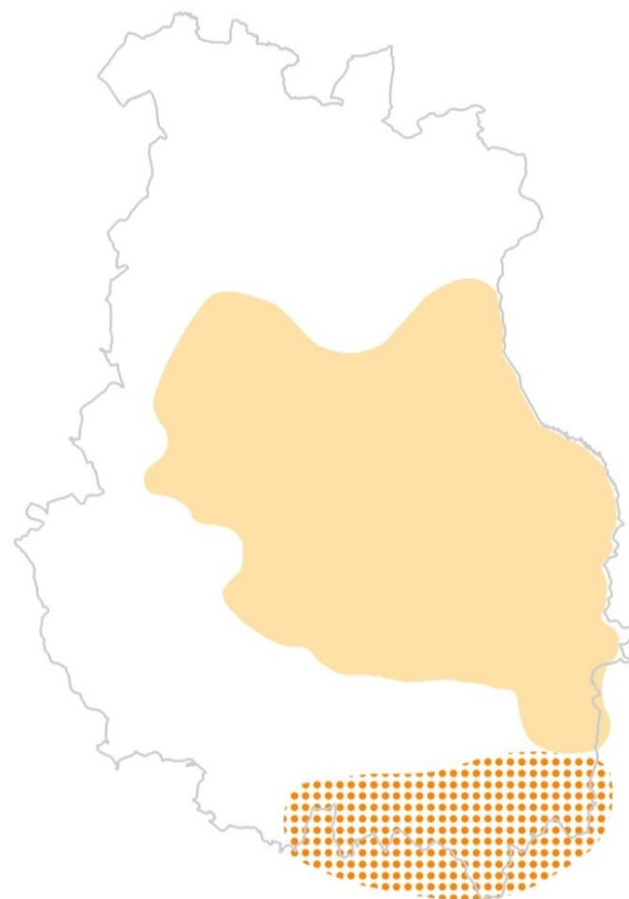


## **H** Zahuštění a zokruhování pěších turistických tras na Pěňčínsku / Zásadsku / Olešnicku

Krajina jižně od Černostudničního hřbetu a kolem údolí řeky Kamenice je sice kopcovitá, ale vizuálně otevřená a přehledná. Nejvyšší hodnotou krajiny kolem Pěňčina, Zásady, Držkova či Zlaté Olešnice jsou exkluzivní panoramatické výhledy na Krkonoše a Podkrkonoší, Ještědsko-kozákovský hřbet, na Český ráj a do hloubi České tabule.

Území jižně od Černostudničního hřbetu má v současné době z pohledu cestovního ruchu charakter spíše tranzitního území na pomezí turisticky vysoce atraktivního Českého ráje, Jizerských hor a Krkonoš. Nabídkou hustší sítě pěších turistických tras s možností tvorby různě náročných okruhů kolem jednotlivých obcí je potenciálem pro zvýšení atraktivity území pro turistu.

*Záměry naplňující cíl: P39, P40, P41*



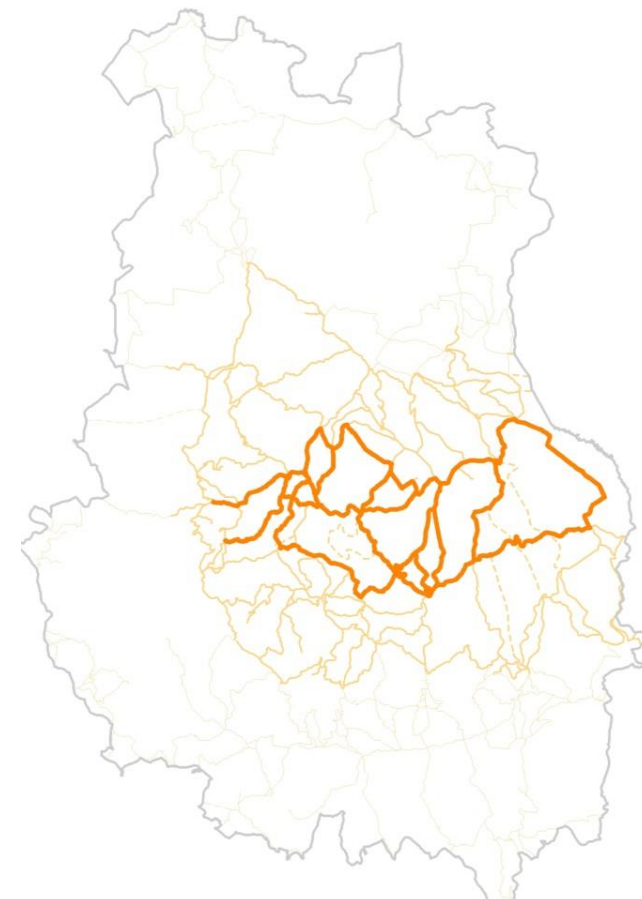
## **I** Řešení kolize pěších a cyklistů v exponovaném jádrovém území Jizerských hor

V turisticky nejatraktivnější a nejexponovanější části řešeného území, v jádrovém území Jizerských hor, kde je intenzita turistického provozu nejvyšší, dochází v letní sezóně často ke střetům cyklistů a pěších turistů. Situace je dlouhodobě nepříznivá například na okruhu Šámalova chata – Knajpa – Kristiánov nebo na trasách Josefův Důl – Jizerka, Josefův Důl – Kristiánov či Souš – Smědava a také okolo hlavních nástupních míst do jádrového území Jizerských hor v Bedřichově, Janově nad Nisou a Josefově Dole.

S ohledem na zájmy ochrany přírody a krajiny na území CHKO Jizerské hory přitom není řešením kolizních situací další zahušťování sítě turistických tras v CHKO.

Řešení je nutné hledat jednak v alternativním vedení pěších nebo cyklistických tras tak, aby nebyly ve vzájemném souběhu nebo v organizačních opatřeních usměrňujících proudy pěších a cyklistů podle významu jednotlivých tras a směrů pohybu turistů.

*Záměry naplňující cíl: P27, P28, P29, P48, P53, P54, P55, P56, P57*



# Záměry

Všechny záměry jsou zobrazeny na samostatném velkoformátovém výkrese **Pěší turistika** návrh.

číslo popis

**P01** **Cyklostezka Odra – Nisa v úseku Liberec – Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou (pramen) vedená v údolní nivě Lužické Nisy**



důvody

Cyklostezka Odra – Nisa patří mezi pilotní projekty Libereckého kraje v budování páteřní sítě cyklotras. Záměrem je propojit území podél celého toku řek Nisy a Odry od pramene Nisy v Nové Vsi nad Nisou až po ústí řeky Odry do Severního moře u polského Štětína převážně samostatně vedenou cyklostezkou odděleně od motorové dopravy přímo v údolní nivě řek. Cyklostezka Odra – Nisa má na zásadní význam také jako páteřní mezinárodní pěší turistická trasa. V řešeném území je cyklostezka zatím vedena převážně jako cyklotrasa po stávajících silnicích a místních a účelových komunikacích společně s motorovou dopravou. Většina trasy je navíc, až na výjimku úseku Chrastava – Liberec-Machnín, vedena mimo údolní nivu řeky Nisy, v řadě případů u ve značném odstupu od řeky Nisy. Cílem je vedení cyklostezky Odra – Nisa v maximální možné míře v údolní nivě řeky Nisy resp. v co nejtěsnějším souběhu s řekou a odděleně od motorové dopravy. Cílem je vytvořit multifunkční turistický koridor podél Nisy využitelný primárně pro cyklistiku a pěší turistiku a ve vybraných úsecích, zejména na území měst Liberec a Jablonec nad Nisou také jako in-line dráhu.

**P02** **Prostupnost Liberce ve směru Z-V pro pěší turisty**



Přes území města Liberec není v současné době značená žádná pěší turistická trasa. Z okraje města přitom vycházejí pěší turistické trasy do různých směrů, zejména do Jizerských hor a na Ještědský hřeben. Žádná ze značených turistických tras není vedena k libereckému nádraží ani například do historického jádra města. Na území města Liberec je přerušeno i vedení evropské dálkové trasy E3.

Na území města Liberec je žádoucí vyznačit hlavní pěší turistické vazby, zejména vzájemné propojení jednotlivých nástupních míst z okraje města do Jizerských hor či na Ještěd a nástupní místa také propojit s vlakovým i autobusovým nádražím a historickým jádrem města jako častými výchozími místy turistických výletů.

Na území města Liberec je žádoucí vyznačení evropské pěší dálkové trasy E3.

**P03** **Dostupnost Frýdlantského výběžku z Liberce: pěší turistické propojení Liberec – Stráž nad Nisou – Krásná Studánka – Nová Ves – Albrechtické sedlo – Heřmanice / Dětrichov / Frýdlant**

Město Liberec a jeho aglomerace je jedním z hlavních generátorů turistů v řešeném území. Nejexponovanějším územím pro turistiku je přitom jádrové území Jizerských hor, území dlouhodobě v letní sezóně přetížené náporu pěších i cykloturistů. Problémem jádrového území Jizerských hor je střet intenzivního využití území pro rekreaci a cestovní ruch s ochranou přírody a krajiny v CHKO Jizerské hory.

S cílem odlehčit jádrovému území Jizerských hor je žádoucí vytvořit podmínky pro rozptyl turistů z liberecko – jablonecké aglomerace mimo Jizerské hory. Významný potenciál pro zintenzivnění pěší i cyklistické turistiky představuje Frýdlantský výběžek, území s příznivými podmínkami pro rekreační formy turistiky v méně náročném terénu v otevřené přehledné krajině podhůří Jizerských hor.

Kromě stávajícího pěšího turistického propojení Liberec – Frýdlant přes Špičák je vhodné vytvořit podmínky také pro další směry rozptylu turistů z Liberce na Frýdlantsko, zejména také do území mimo hlavní turistická centra Frýdlant, Hejnice či Lázně Libverda, přednostně pak na trasu Frýdlantské Klínovky. Klíčové bude vyhledat vedení trasy skrz hustě obydlená území Krásné Studánky, Stráže nad Nisou, Mníšku a dalších obcí.



**P04 Dostupnost Frýdlantského výběžku z Liberce:**  
pěší turistické propojení Liberec – Mníšek – Oldřichov v Hájích – Raspenava – Nové Město pod Smrkem / Jindřichovice pod Smrkem

Město Liberec a jeho aglomerace je jedním z hlavních generátorů turistů v řešeném území. Nejexponovanějším územím pro turistiku je přitom jádrové území Jizerských hor, území dlouhodobě v letní sezóně přetížené náporu pěších i cykloturistů. Problémem jádrového území Jizerských hor je střet intenzivního využití území pro rekreaci a cestovní ruch s ochranou přírody a krajiny v CHKO Jizerské hory.

S cílem odlehčit jádrovému území Jizerských hor je žádoucí vytvořit podmínky pro rozptyl turistů z liberecko – jablonecké aglomerace mimo Jizerské hory. Významný potenciál pro zintenzivnění pěší i cyklistické turistiky představuje Frýdlantský výběžek, území s příznivými podmínkami pro rekreační formy turistiky v méně náročném terénu v otevřené přehledné krajině podhůří Jizerských hor.

Kromě stávajícího pěšího turistického propojení Liberec – Frýdlant přes Špičák je vhodné vytvořit podmínky také pro další směry rozptylu turistů z Liberce na Frýdlantsko, zejména také do území mimo hlavní turistická centra Frýdlant, Hejnice či Lázně Libverda, přednostně pak na trasu Frýdlantské Klínovky.

Propojení Liberec – Raspenava – Nové Město pod Smrkem je vhodné vést přes Oldřichovské sedlo a propojit přitom vodní nádrž Fojtka a Šolcův rybník na obou úpatích sedla.

**P05 Pěší prostupnost golfového areálu Fojtka**

Golfový areál Golf Ypsilon Liberec leží na spojnice města Liberec a vodní nádrže Fojtka, významnou turistickou atraktivitou a oblíbeným místem pro koupání a letní rekreaci u vody. Předpokladem optimální pěší i cyklistické dostupnosti vodní nádrže Fojtka z Liberce je zajištění veřejné prostupnosti golfového areálu, který se v opačném případě stává nežádoucí bariérou prostupnosti krajiny.

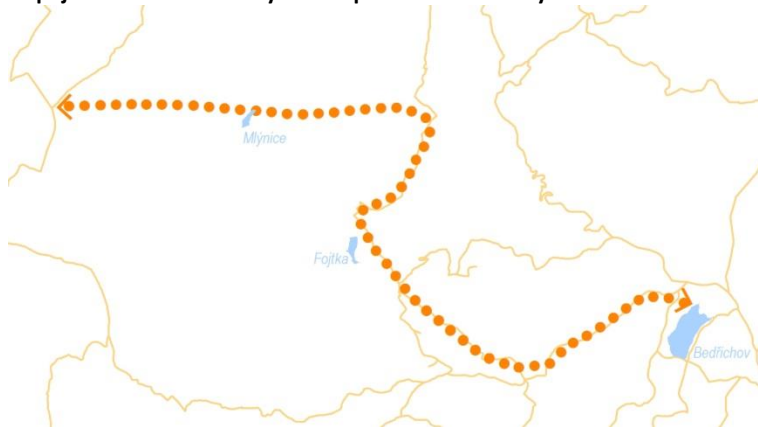
**P06 Posílení / dovybavení nástupního místa pro pěší a cyklisty: Fojtka**  
>> zvýšení kapacity parkoviště + stravování + ubytování

Fojtka se nachází na rozcestí značení pěších i cyklistických turistických tras. Nástupní místo dnes není nijak specificky řešené, využívá především vybavení přírodního koupaliště na vodní nádrži Fojtka (občerstvení, parkování) a dále plochy vhodné pro parkování u točky autobusu a rozcestníku turistických tras.

Všechna nástupní místa pro turisty, mimo ta nejexponovanější v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole, dostupná osobním automobilem pohodlně z Liberce, je žádoucí v maximální míře posilovat a dovybavovat tak, aby se turisté přijíždějící do Jizerských hor auty, rozptýlili do většího množství nástupních míst a nepřetěžovali tak několik exponovaných nástupních míst ve vyšších polohách a v jádru hor.

Nástupní místo Fojtka disponuje řadou ploch pro možné rozšíření parkovacích kapacit pro osobní automobily. Žádoucí je také dovybavení nástupního místa dalšími zařízeními stravování a ubytování.

**P07 Napojení vodní nádrže Mlýnice na pěší turistické trasy**



Vodní nádrž Mlýnice je díky své hrázi vystavěné v letech 1904 – 1906 nejen kulturní atraktivitou, ale díky okolnímu přírodnímu rámci také oblíbeným místem pro koupání, rybaření a další letní aktivity u vody. Vodní nádrž Mlýnice je proto vhodné napojit na síť značných turistických tras severně od Liberce. Propojení je vhodné trasovat pod Spáleným a Březovým vrchem, odkud jsou atraktivní výhledy na jih do údolí Lužické Nisy, na Liberec a na panorama Ještědského hřbetu. Doplněním turistických tras severně od Liberce by navíc došlo k turistickému propojení třech vodních nádrží severně od Liberce: Bedřichov, Fojtka a Mlýnice.

**P08 Veřejná pěší prostupnost krajiny u Albrechtic u Frýdlantu v trase pěší Hřebenovky**

Trasa severní větve pěší Hřebenovky (zelená turistická trasa) prochází mezi nástupním místem v Albrechticích u Frýdlantu a existující lesní cestou směřující do jádra Jizerských hor přes soukromé pozemky luk. Průchod přes louky je majitelem pozemků přehrazen a pěší trasa je tak přerušena.

V rámci územně plánovací činnosti je žádoucí vytvořit podmínky pro zlepšení prostupnosti krajiny pro pěší a cyklistický pohyb vymezením ploch veřejných prostranství a ploch veřejně prospěšných staveb.

**P09 Značená pěší turistická trasa Heřmanice – Višňová**  
>> doplnění Frýdlantské Klínovky

Mezi Heřmanicemi a Višňovou, podél česko-polské hranice není v současné době vedená žádná značená pěší turistická trasa, pouze naučná stezka Pašerácká. Pro doplnění okruhu Frýdlantské Klínovky vedené po obvodu Frýdlantského výběžku je vhodné vedení značené pěší turistické trasy.

**P10 Propojení Frýdlant – Heřmanice – Bogatynia**  
>> posílení turistických vazeb Frýdlantska na Polsko

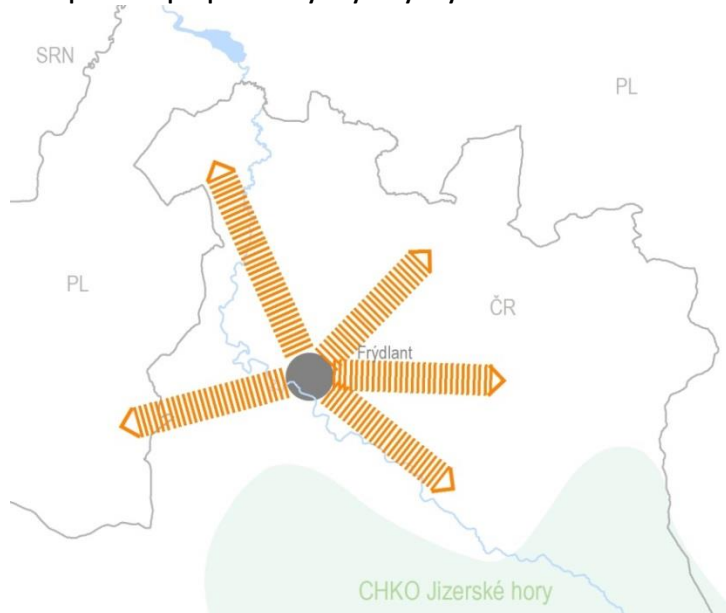
Bogatynia je historické polské město s vysoce hodnotným historickým jádrem tvořeným ojedinělým souborem tradičních lužických podstávkových domů, z nichž několik je památkově chráněných. Turistickým potenciálem pro interpretaci místního dědictví je také tradice těžby lignitu v okolí Bogatyně.

Vyšší míra turistické integrace Frýdlantského výběžku a sousedního Polska resp. blízkého Německa je jedním z předpokladů zvýšení atraktivity Frýdlantského výběžku pro cestovní ruch.



číslo popis

**P11 Nástupní místo pro pěší turisty a cyklisty: Frýdlant**



důvody

Město Frýdlant je plně vybaveným turistickým centrem, disponujícím širokým spektrem ubytovacích možností, stravování a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu. Město je velmi dobře dostupné automobilem po silnici I/13 s širokou škálou možností parkování. Dostupnost železniční stanice Frýdlant vlakem z Liberce je pouhých 31 minut, vlaky v relaci Liberec – Frýdlant jezdí ve všední dny v intervalech 30 minut, o víkendech v intervalu 60 minut.

Nástupní místo Frýdlant má význam pro zlepšení dostupnosti a zvýšení atraktivity Frýdlantského výběžku pro turisty. Frýdlant je vhodným výchozím místem na pěší i cyklistické okruhy Frýdlantským výběžkem v okolí města a na dálkové cyklotrasy podél řeky Smědé ve směru do centrální části Jizerských hor nebo do Polska a dále do SRN.

**P12 Zahuštění pěších tras ve Frýdlantském výběžku: propojení Višňová – Pertoltice**

Frýdlantský výběžek představuje jeden z největších potenciálů pro intenzifikaci využití pro pěší a cykloturistiku, zejména pro rekreační rodinnou turistiku v nenáročném terénu otevřené, mírně zvlněné krajiny podhůří Jizerských hor. Zahuštění sítě cyklistických tras přispěje možnosti vytvoření pěších a cyklistických okruhů po Frýdlantském výběžku různých délek a náročnosti. Pěší propojení Višňová – Pertoltice propojuje turisticky vysoce atraktivní území Přírodní rezervace Meandry Smědé s urbanisticky hodnotným jádrovým územím obce Pertoltice a soustavou rybníků na okraji obce.

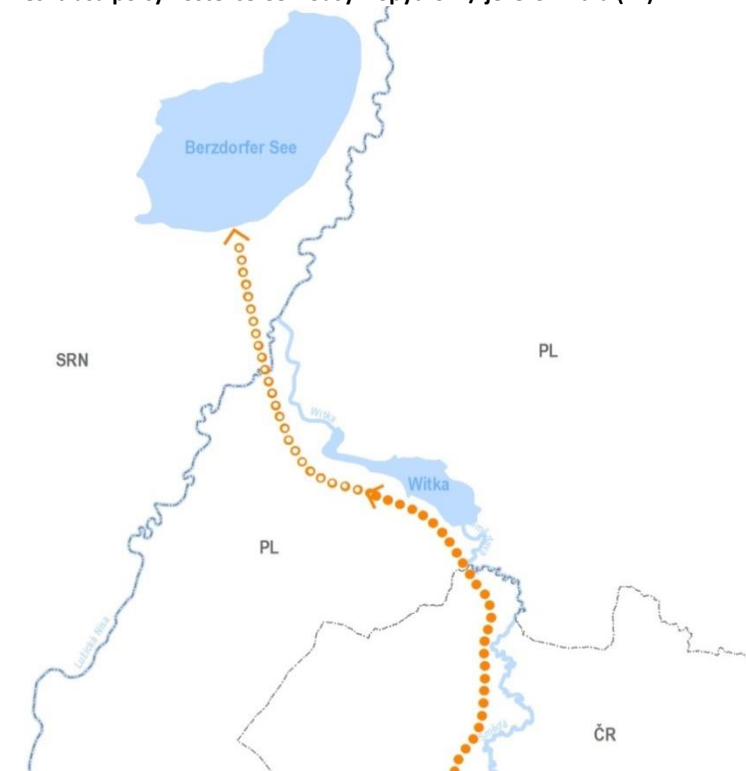
**P13 Zahuštění pěších tras ve Frýdlantském výběžku: propojení Černousy – Pertoltice**

Frýdlantský výběžek představuje jeden z největších potenciálů pro intenzifikaci využití pro pěší a cykloturistiku, zejména pro rekreační rodinnou turistiku v nenáročném terénu otevřené, mírně zvlněné krajiny podhůří Jizerských hor. Zahuštění sítě cyklistických tras přispěje možnosti vytvoření pěších a cyklistických okruhů po Frýdlantském výběžku různých délek a náročnosti. Pěší propojení Černousy – Pertoltice propojuje turisticky vysoce atraktivní území Přírodní rezervace Meandry Smědé a Dubového rybníka s urbanisticky hodnotným jádrovým územím obce Pertoltice a soustavou rybníků na okraji obce.

**P14 Zpřístupnění Meandrů Smědé a Dubového rybníka pro pěší**

Meandry Smědé a Dubový rybník patří k významným atraktivitám cestovního ruchu ve Frýdlantském výběžku. Stávající zelená i žlutá značená turistická trasa atraktivní území míjejí, procházejí po jeho obvodu a neumožňují přímé sdílení atraktivity. Pro posílení atraktivity páteřní pěší turistické trasy vedené v souběhu s tokem říčky Smědé by bylo přínosné prověření možnosti alespoň částečného vedení turistické pěší trasy v těsnějším kontaktu s Meandry Smědé nebo alespoň lokální zpřístupnění Meandrů říčky Smědé pro turisty.

**P15 Pěší trasa po cyklostezce Černousy – Spytków / jezero Witka (PL)**



V současné době není vyznačeno pokračování pěší turistické trasy v souběhu s tokem říčky Smědé dále do Polska resp. do Německa. Na polské straně, jen cca 2 km za státní hranicí, je přítomna na říčce Smědá vybudovaná přehradní nádrž Witka, která je významným střediskem vodní turistiky (koupání, rybaření, sportovní aktivity u vody ad.). Dalším významným centrem vodní turistiky je jezero Berzdorfer See v Německu, cca 10 km od českých hranic.

Pro posílení atraktivity páteřní pěší i cyklistické turistické trasy vedené v souběhu s tokem říčky Smědé je žádoucí vyznačení turistické trasy z Černous-Vsi dále na Spytków, v návaznosti na nově vybudovanou cyklostezku na polské straně.



**P16 Obnovení osobní dopravy na železnici z Černous dále do Polska a SRN**

Obnovení osobní dopravy na železniční trati z Černous dále do Polska a SRN (dnes končí osobní doprava na železniční trati Frýdlant – Görlitz v Černousech, dále přes státní hranici do Polska pokračuje jen nákladní doprava) by pro české turisty zpřístupnilo území kolem vodní nádrže Witka v Polsku a kolem Berzdorfer See ve SRN vysoce atraktivní pro vodní turistiku (koupání, rybaření, sportovní aktivity u vody ad.) a také turisticky vysoce atraktivní město Görlitz. S ohledem na větší vzdálenost turisticky atraktivních území na polské a německé straně od center osídlení na české straně by čeští turisté získali jedinečnou možnost jednu cestu nebo část cesty absolvovat vlakem a druhou část nebo zbytek cesty pak na kole nebo pěšky.

**P17 Značená pěší turistická trasa Pertoltice – Bulovka – Řasnice / Nové Město pod Smrkem / Jindřichovice pod Smrkem**  
>> doplnění Frýdlantské Klínovky

Frýdlantský výběžek představuje jeden z největších potenciálů pro intenzifikaci využití pro pěší turistiku a cykloturistiku, zejména pro rekreační rodinnou turistiku v nenáročném terénu otevřené, mírně zvlněné krajiny podhůří Jizerských hor. Zahuštění sítě pěších a cyklistických tras přispěje k vytvoření pěších a cyklistických okruhů po Frýdlantském výběžku různých délek a náročnosti. Pro doplnění okruhu Frýdlantské Klínovky vedené po obvodu Frýdlantského výběžku je vhodné vyhledat vedení pěší turistické trasy mezi Pertolticemi a Novým Městem pod Smrkem resp. Jindřichovicemi pod Smrkem, protínající atraktivní údolí Bulovského potoka a potoka Řasnice.

**P18 Vyhlídková trasa Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem po hřebeni mezi údolím říčky Řasnice a Arnoltického potoka**

Frýdlantský výběžek představuje jeden z největších potenciálů pro intenzifikaci využití pro pěší turistiku a cykloturistiku, zejména pro rekreační rodinnou turistiku v nenáročném terénu otevřené, mírně zvlněné krajiny podhůří Jizerských hor. Zahuštění sítě pěších a cyklistických tras přispěje k vytvoření pěších a cyklistických okruhů po Frýdlantském výběžku různých délek a náročnosti. Vedení turistické trasy mezi Frýdlantskou výšinou, Horní Řasnicí a Jindřichovicemi pod Smrkem po hřebeni nad údolím říčky Řasnice a Arnoltického potoka představuje potenciál vyhlídkové trasy s dalekými výhledy do krajiny Frýdlantského výběžku a na severní svahy Jizerských hor a na masiv Smrku.

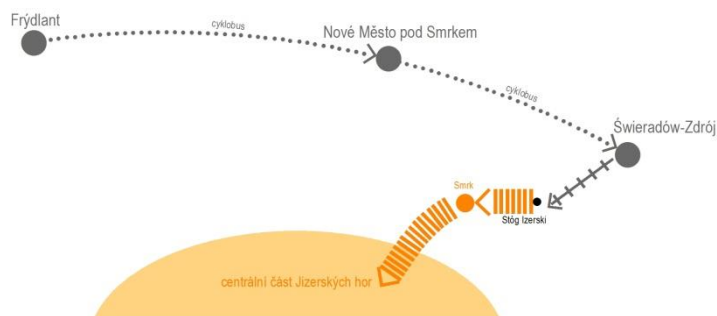
**P19 Cyklobus Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – Swieradów-Zdrój**

Zavedení cyklobusu mezi železniční stanicí ve Frýdlantu, Novým Městem pod Smrkem a městem Świeradów-Zdrój je jedním z předpokladů zvýšení atraktivity Frýdlantského výběžku pro turistiku, zejména pak zlepšení funkční kooperace českých center cestovního ruchu ve Frýdlantském výběžku (Frýdlant, Nové Město pod Smrkem, Hejnice, Lázně Libverda) s polským lázeňským městem Świeradów-Zdrój a dále umožnění nástupu na nejvyšší horu české části Jizerských hor Smrk a do centrální části Jizerských hor z polského Stógu Izerského (s efektem v odlehčení tradičních, exponovaných a přetížených nástupních míst do Jizerských hor z jihu, zejména z Bedřichova, Hrabětic ad.).

Jako nástup do Jizerských hor ze severu by mohla výhodně sloužit kabinová lanovka ze Świeradów-Zdróje na Stóg Izerski. Fungující kabinová lanovka na Stóg Izerski by se měla stát alternativou kontroverznímu záměru lanovky z Nového Města pod Smrkem na Smrk (lanovka na Stóg Izerski již existuje, tak proč ji nevyužít?)

Zavedení cyklobusu by zásadně zlepšilo podmínky dopravní dostupnosti severní části Jizerských hor pro obyvatele Liberce. Na trase Liberec – Frýdlant v Čechách jezdí vlak ve všední den v intervalech 30 min, o víkendech v intervalu 60 minut, přičemž jízda trvá jen 31 minut. Cesta z Liberce až do Nového Města pod Smrkem by tak kombinací vlak-cyklobus mohla trvat přibližně 50 minut, až do Świeradów-Zdróje pak přibližně 65-70 minut.

**P20 Propojení Stóg Izerski (PL) – Smrk >> nové nástupní místo do centrální části Jizerských hor od konečné stanice kabinové lanovky na Stóg Izerski**



Kabinová lanovka na Stóg Izerski je potenciálně významným nástupním místem na nejvyšší horu české strany Jizerských hor Smrk a do centrální části Jizerských hor ze severní strany. Podmínkou využití lanovky na Stóg Izerski jako nástupního místa do Jizerských hor je zavedení cyklobusu Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – Świeradów-Zdrój a zejména pak propojení Stógu Izerského s českým Smrkem a se sítí pěších turistických tras v centrální části Jizerských hor.

V současné době není propojení mezi turistickými trasami kolem Smrku na české straně a Stógu Izerského na polské straně značené. Z obou stran hranice se přitom značené pěší turistické trasy vzájemně přibližují, nejsou však propojené.

**P21 Zpřístupnění Vidlicové cesty pro turisty**  
>> propojení pěších turistických tras na české a polské straně centrální části Jizerských hor jižně od Smrku a Stógu Izerského

Cílem zahuštění přeshraničních propojení mezi českými a polskými cyklotrasami v severní části Jizerských hor je vyšší míra integrace české a polské sítě cyklistických tras.

Cílem je vytvořit podmínky pro možné využití méně náročných terénů pro cyklistiku na polské straně v porovnání s náročnějšími terény na české straně.

Výhodou využití Vidlicové cesty je existence tělesa cesty a pouze nutnost úpravy jejího povrchu vhodné pro provoz pěších a cyklistů.

Vidlicová cesta má potenciál stát se zároveň novou přístupnou turistickou atraktivitou. Na Vidlicové cestě jsou totiž dochovány relikty původní cesty, zejména původní kamenné překlady bystřin či propustky.

**P22 Nová pěší trasa Novina – Desenský hřeben – Protržená přehrada**

Trasa vedená po existujících cestách z Noviny přes Desenský hřeben na Protrženou přehradu nabídne pěším turistům alternativu k přístupu z Desné na Protrženou přehradu s možností pokračovat dále na Smědavu.

**P23 Rozšíření sítě bezbariérových cest pro návštěvníky Lázní Libverda a Hejnic se specifickými potřebami**

Lázně Libverda jsou významnými a turisticky oblíbenými českými lázněmi a reprezentují jednu z nejvýznamnějších atraktivit cestovního ruchu ve Frýdlantském výběžku. Právě díky Lázním Libverda je lázeňství jedním z významných segmentů cestovního ruchu v řešeném území.

Lázeňská péče v Lázních Libverda je orientována na onemocnění pohybového aparátu a srdce a krevního oběhu. Proto je pro oblibu lázní kromě vlastní úrovně lázeňské péče významný také stav infrastruktury lázní a zejména pak přívětivost prostředí lázní pro specifické potřeby pacientů.

Na území Lázní Libverda a v nejbližším okolí je žádoucí systematicky rozvíjet systém cest odpovídajících specifickým nárokům návštěvníků a pacientů lázní, především starších a léčících se lidí.



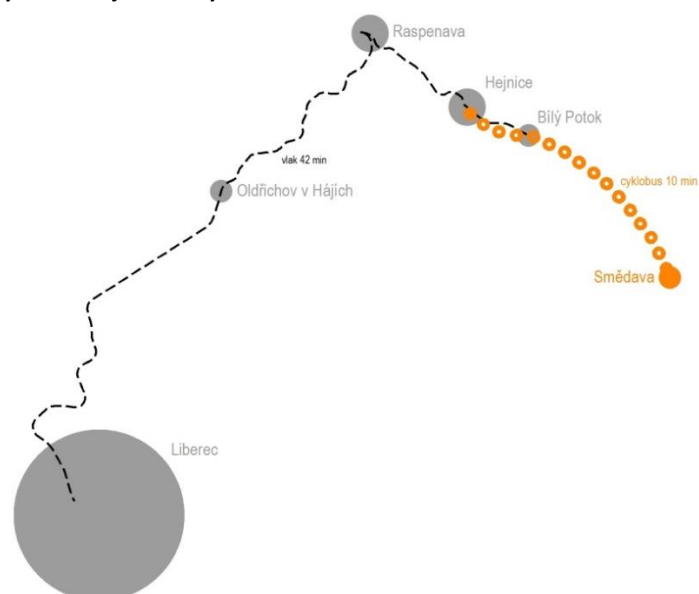


číslo popis

**P24** **Nové nástupní místo do centrální části Jizerských hor: Bílý potok – Zadní Studánka**

**P25** **Nové nástupní místo pro pěší turisty a cyklisty: železniční stanice Raspenava**

**P26** **Cyklobus Hejnice – Bílý Potok – Smědava**



**P27** **Nová pěší trasa Sedlo pod Zámky – Jezdecká cesta – Smědava**



důvody

Na východním okraji obce Bílý Potok pod Smrkem, v lokalitě Zadní Studánka, přímo u silnice II/290 vedoucí na Smědavu, se nachází rozsáhlý brownfield bývalého výrobního závodu. Plocha má potenciál pro vytvoření nového nástupního místa pro pěší turisty do centrální části Jizerských hor ze severu, zejména jako alternativa exponovanému nástupnímu místu na Smědavě. Plocha bývalého výrobního areálu nabízí možnost vybudovat kapacitní záchytné parkoviště pro osobní automobily s možností přímého přestupu na cyklobus Hejnice - Bílý Potok pod Smrkem – Smědava (viz též P26 ↓).

Dostupnost železniční stanice Raspenava vlakem z Liberce je pouhých 23 minut, vlaky v relaci Liberec – Raspenava jezdí ve všední dny i o víkendech v taktu 60 minut.

Nástupní místo železniční stanice Raspenava má význam pro odlehčení nástupních míst do centrální části Jizerských hor z tradičních, značně exponovaných nástupních míst z jihu, zejména z Bedřichova, Janova nad Nisou a další. Nástup do Jizerských hor ze severu je sice terénně náročný, ale pro fyzicky zdatnější turisty zvládnutelný. Doprava turistů z Liberce do Raspenavy pohodlně a rychle vlakem má dále význam pro zlepšení dostupnosti a zvýšení atraktivity Frýdlantského výběžku pro turistiku.

Jedno z nejvýznamnějších nástupních míst do centrální části Jizerských hor, Smědava na hřebenech Jizerských hor, je v současné době dopravně dostupné buď automobilem z Liberce, nebo cyklobusem Frýdlant – Raspenava – Hejnice - Smědava v návaznosti na železniční spojení Liberec – Frýdlant s přestupem v Raspenavě.

Zavedení cyklobusu od železniční stanice Hejnice přes Bílý Potok pod Smrkem na Smědavu, s návazností na vlak Liberec – Hejnice – Bílý Potok pod Smrkem (pro obyvatele Liberce) nebo Frýdlant – Hejnice – Bílý Potok pod Smrkem (pro obyvatele Frýdlantu), by umožnilo zkrátit trasu cyklobusu jen na úsek Hejnice – Bílý Potok pod Smrkem – Smědava a pro dopravu do Hejnic respektive do Bílého potoka pod Smrkem jak z Liberce, tak z Frýdlantu využít výhodně železničních spojů.

Mezi vodní nádrží Souš a Smědavou v současné době nevede žádná značená pěší turistická trasa. Pěší turisté využívají v tomto úseku buď silnici II/290, kde pak ovšem dochází k nežádoucímu souběhu provozu automobilů, pěších a cyklistů na relativně úzké horské silnici nebo využívají Knižecí cesty ze Sedla pod Zámky, po které je však vedena frekventovaná cykloturistická trasa 3018 Vysoké nad Jizerou – Kořenov – Václavikova Studánka – Smědava – Nové Město pod Smrkem.

Propojení Souš – Smědava je jedno z mála, které je žádoucí v centrální části Jizerských hor doplnit nad rámec stávajících značených tras. Pro eliminaci případných střetů pěších a cyklistů a bruslařů na Knižecí cestě je žádoucí prověřit možnost přeložení cyklotrasy č. 3018 z Knižecí cesty na Jizerskou silnici vedoucí přes Jizerku (viz též C66 ↓)

Společně se záměrem na propojení hráze vodní nádrže Souš se Smědavou také při západním břehu vodní nádrže a Černé Desné, tak vznikají dva nové alternativy pěších tras přetínající v severojižním směru hřeben Jizerských hor a propojující jižní a severní úpatí hor.



číslo popis

**P28 Zpřístupnění cesty po západním břehu vodní nádrže Souš pro chodce a cyklisty**



důvody

*Desná – přehrada Souš (pod hrází přehrady) je jedním z významných nástupních míst pro turisty do centrální části Jizerských hor z jihu. Nástupní místo je obslužené cyklobusem a u úpravny vody se nachází velká plocha v sezóně využívaná jako záchytné parkoviště pro osobní automobily. Přístup od hráze přehrady do hor je v současné době možný pouze po úzké a dopravně relativně zatížené silnici II/290, kde dochází k nežádoucí kumulaci pěších a cyklistických turistů s provozem automobilů.*

*Přístup od přehrady Souš do centrální části Jizerských hor by zlepšilo zpřístupnění cesty po západním břehu přehradní nádrže, a to především pro pěší s možností pohybu cyklistů. Zpřístupnění cesty po západním břehu vodní nádrže Souš pro pěší turisty by také umožnilo pěší propojení nástupního místa Souš se Smědavou, které v současné době zcela absentuje. V případě prodloužení pěší trasy dále na sever, podél západního břehu Černé Desné, by tak vzniklo nové propojení jižního a severního úpatí Jizerských hor přes hřebeny hor a zároveň propojení dvou frekventovaných nástupních míst do centrální části hor v Desné u vodní nádrže Souš a na Smědavě.*

*Kolem vodní nádrže Souš by tak navíc mohly vzniknout pěší i cyklistické okruhy různých délek, s výchozím místem u hráze vodní nádrže Souš. Pohyb turistů musí být ovšem vzhledem k blízkosti vodní nádrže jakožto zdroje pitné vody doprovázen adekvátními ochrannými opatřeními.*

Viz P27 ↑

**P29 Pěší trasa Desná, Souš – Smědava**

Viz P27, P28 ↑

*S ohledem na výskyt tetřívka obecného a nutné zajištění klidového území bude trasa po úpatí Zeleného vrchu pojata jako trasa s významným ekovýchovným zaměřením s významem pro osvětu v ochraně životního prostředí, jako cesta poznávací, s upozorněním na výskyt chráněného druhu a jasnými požadavky na odpovídající chování turistů. Je nutné počítat s omezením přístupu na cestu v době hnízdění tetřívka obecného.*

**P30 Nástupní místo pro turisty: Desná, Souš – vodárna**

*Hlavními nástupními místy do východní části Jizerských hor jsou Jizerka a Smědava, v letní i zimní sezóně jedny z vůbec nejexponovanějších nástupních míst. Rozvoj a posílení dalších nástupních míst do východní části Jizerských hor je základním předpokladem pro odlehčení Jizerce a Smědavě od náporu turistů.*

*Vodní nádrž Souš je hlavním nástupním místem do Jizerských hor přímo z města Desná. Do blízkosti vodní nádrže zajíždí cyklobus, u točky autobusu se nachází malé parkoviště pro osobní automobily. Bezprostředně pod hrází vodní nádrže, u vodárny, se nachází rozsáhlé zpevněné plochy, které slouží k příležitostnému parkování, jako oficiální parkoviště přitom deklarované nejsou. Je tedy žádoucí disponibilní plochy u vodárny využít ke zřízení kapacitního parkoviště s vybavení pro turisty, optimálně s možností stravování či občerstvení a ubytování.*

**P31 Pěší turistická trasa / naučná stezka Bílá Desná**

*Nástup turistů do centrální části Jizerských hor od železniční stanice Desná, která je v létě obslužena i cyklobusem Jizerka, podél Bílé Desné směrem k Protržené přehradě je vhodnou alternativou k nástupu v nejvytíženějších nástupních místech a příspěvkem k rozptýlu nástupu turistů do centrální části Jizerských hor z více nástupních míst.*

*Atraktivitu nástupu na hřebeny hor z Desné podél Bílé Desné by měla zvýšit naučná stezka interpretující události kolem protržení přehrady na Bílé Desné v roce 1916. Město Desná má dlouhodobý záměr využít objekt bývalé úpravní vody na Bílé Desné pro centrum ekologické výchovy a služeb turistům, které by sloužilo jako infocentrum s možností občerstvení, ubytování a parkování. Místo má potenciál stát se hlavním nástupním místem na Protrženou přehradu a sloužit zároveň pro interpretace jejího dědictví.*

**P32 Nástupní místo pro pěší a cyklisty: Bílá Desná – bývalá úpravna vody**

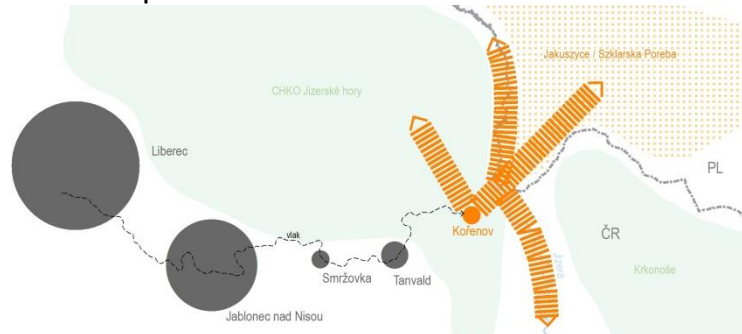
*Nástup turistů do centrální části Jizerských hor od železniční stanice Desná, která je v létě obslužena i cyklobusem Jizerka, podél Bílé Desné směrem k Protržené přehradě je vhodnou alternativou k nástupu v nejvytíženějších nástupních místech a příspěvkem k rozptýlu nástupu turistů do centrální části Jizerských hor z více nástupních míst.*

*Podél Bílé Desné směrem na Protrženou přehradu není v současné době značená žádná pěší turistická trasa, přesto je nástup z Desné podél Bílé Desné oblíbeným nástupním směrem na hřebeny hor.*

*V současné době je turistům k dispozici malé parkoviště u točky autobusu na severním okraji města. Město Desná má dlouhodobý záměr využít objekt bývalé úpravní vody na Bílé Desné pro centrum ekologické výchovy a služeb turistům, které by sloužilo jako infocentrum s možností občerstvení, ubytování a parkování. Místo má potenciál stát se hlavním nástupním místem na Protrženou přehradu a sloužit zároveň pro interpretaci jejího dědictví.*



**P33 Posílení nástupního místa železniční stanice Kořenov**



**P34 Přemostění Jizery pro chodce a cyklisty:** propojení Greenway Jizera s turistickými trasami a cestami v oblasti Szklarska Poreba / Jakuszyce (PL)

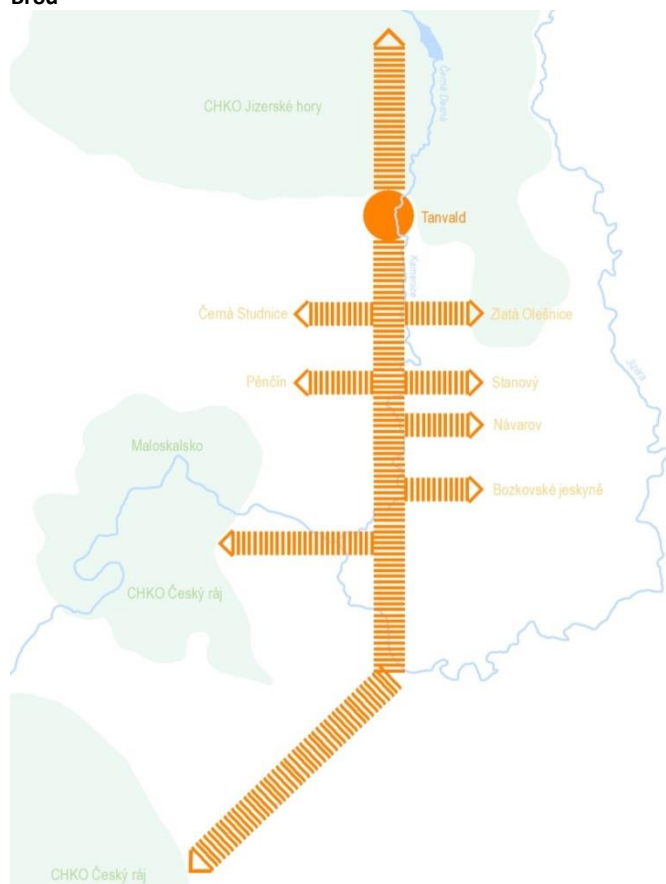
**P35 Přemostění Jizery pro chodce a cyklisty:** propojení Greenway Jizera s turistickými trasami a cestami v oblasti Szklarska Poreba / Jakuszyce (PL)

**P36 Přemostění Jizery pro chodce a cyklisty:** propojení Greenway Jizera s turistickými trasami a cestami v oblasti Szklarska Poreba / Jakuszyce (PL)

**P37 Obnovení železniční zastávky v místě bývalého nákladového nádraží Jakuszyce**

**P38 Nové nástupní místo pro turisty: Tanvald – dopravní terminál**  
 >> nástup do Jizerských hor a na jih podél Kamenice do Českého ráje

**P39 Greenway Kamenice: Smržovka – Tanvald – Spálov – Semily / Železný Brod**



Nástupní místo železniční stanice Kořenov je klíčové pro rozptyl turistů z liberecko – jablonecké aglomerace směrem na východ, do východní části Jizerských hor, do Krkonoše a také na polskou stranu hor. Kořenov je také jedním z výchozích míst na Greenway Jizera ve směru na sever do centrální části Jizerských hor i směrem na jih, směrem do Českého ráje. Kořenov je z Liberce pohodlně dostupný vlakem, i přesto, že cesta trvá více než hodinu a je dostupný také osobním automobilem a cyklobusem Jablonec nad Nisou – Jizerka. V okolí železniční stanice Kořenov se nachází množství ploch charakteru brownfields s potenciálem konverze na plochy parkovišť pro osobní automobily turistů. Došlo by tak k odlehčení v sezóně silně exponovaného parkoviště na Jizerce, stoupání z Kořenova podél Jizery po Greenway Jizera do Jizerky je zvládnutelné i méně zdatnými turisty. Žádoucí je také dovybavení nástupního místa možnostmi stravování a ubytování, optimálně také například půjčovnou a servisem jízdních kol.

Na české i polské straně Jizerských hor je hustá síť pěších i cyklistických turistických tras, jejich vzájemné propojení je však velmi omezené (Harrachov, Karlovský most). Vyšší míra integrace českých a polských turistických tras je žádoucí z důvodu možného širšího rozptylu turistů z obou stran hranice. Cílem je zejména propojení husté sítě turistických tras v centrální části českých Jizerských hor (Jizerská magistrála) se sítí značených turistických tras v krajině kolem Jakuszyce a Szklarske Poreby. Pro rozptyl cykloturistů z liberecko – jablonecké aglomerace směrem na východ je klíčové vlakové spojení Liberec – Kořenov – Harrachov – Szklarska Poreba, zejména pak nástupní místo u železniční stanice v Kořenově. Odtud je velmi snadný přístup podél Jizery směrem do centrální části Jizerských hor, chybí však přímé propojení do jakuszyckého areálu na polské straně. Je žádoucí vyhledat možnosti přemostění Jizery nad Kořenovem a propojení cyklistické Greenway Jizera s turistickými trasami na polské straně hor. Navrhuje se propojení a překonání Jizery na třech místech – vybudování přemostění v místě, kde se ke hranicím nejvíce přibližuje polská lesní cesta (P34), využití železničního viaduktu (např. dobudováním konstrukce pro pěší) (P35) a využití stávajícího mostu v Martinském údolí (P36).

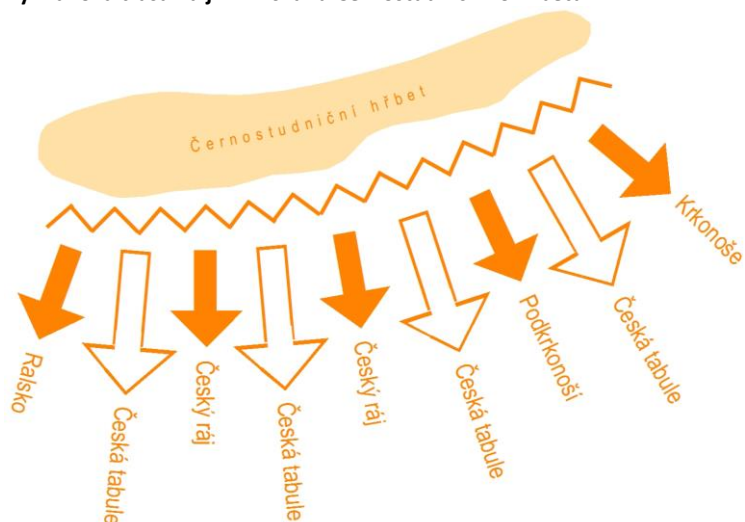
Potenciálem pro zlepšení přístupnosti areálu Biegu Piastów kolem Jakuszyce a Szklarske Poreby pro turisty z české strany je obnovení železniční zastávky v místě bývalého nákladového nádraží na trati Kořenov – Jakuszyce – Szklarska Poreba.

Nový dopravní terminál Tanvald, integrující vlakové a autobusové nádraží veřejné dopravy, je optimálním nástupním místem směrem na sever do centrální části Jizerských hor a zejména pak na jih po Greenway Kamenice směrem na Železnobrodsko a do Českého ráje.

Řeka Kamenice vytváří po celém svém toku až po ústí do Jizery u Spálova hluboký kaňon atraktivní pro vodní, pěší i cyklistickou turistiku. Cyklostezka vedená nivou řeky odděleně od motorové dopravy by vhodně propojila nejen města a obce po toku řeky, ale hlavně řadu významných turistických atrakcí, zejména historická města s bohatou průmyslovou tradicí Smržovka, Tanvald či Velké Hamry, hrad a zámek Návarov a další atraktivity v blízkosti toku řeky (např. rodiště Antala Staška Stanový, obec Zlatá Olešnice, výletní areál Pěnčín, soubor lidové architektury v Loužnici či Bozkovské dolomitové jeskyně). Greenway Kamenice by přispěla také propojení centrální části Jizerských hor s Železnobrodskem a Českým rájem.



**P40 Vyhlídková trasa na jižním svahu Černostudničního hřbetu**



důvody

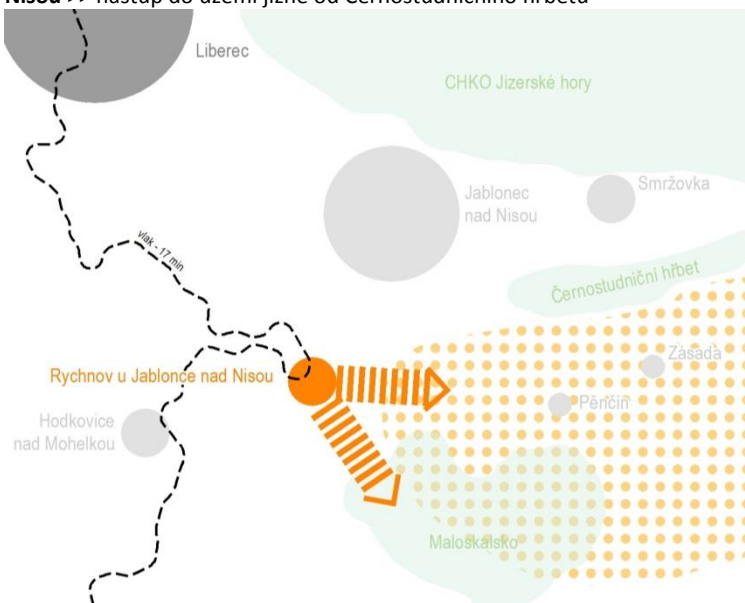
Jižní svah Černostudničního hřbetu na přechodu lesních porostů do urbanizovaného území Velkých Hamrů, Zásady, Pěnčína či Jablonce nad Nisou nabízí úchvatné panoramatické výhledy na Krkonoše a Podkrkonoší, na Český ráj, Ralsko či Bezděz a daleké výhledy do hloubi České tabule, do oblasti Pojizeří a Polabí. Vyznačení turistické trasy propojující místa nejkrásnějších panoramatických i bodových výhledů představuje významný potenciál pro zatraktivnění využití celého území jižně od Černostudničního hřbetu pro turisty. Pěnčínsko a Zásadsko, které jsou dnes v letní sezóně spíše tranzitním územím mezi Českým rájem a Jizerskými horami resp. Krkonošemi, by tak mohlo nabídnout novou významnou atraktivitu cestovního ruchu, která by motivovala návštěvníky zůstat v tomto území déle.

**P41 Pěší propojení Rychnov u Jablonce n. N. – Pěnčín – Loužnice – Držkov – Zlatá Olešnice – Paseky nad Jizerou**



Území jižně od Černostudničního hřbetu má dnes z hlediska cestovního ruchu charakter tranzitního území mezi Českým rájem a Jizerskými horami resp. Krkonošemi. Širokými zaříznutými údolními pravých přítoků Jizery probíhá řada radiálních značených pěších turistických tras mezi Českým rájem a Krkonošemi. Celým územím přitom neprochází ani jedna značená pěší turistická trasa, která by radiální turistické trasy vedené ve směru sever-jih a obce v území vzájemně propojovala. S cílem zvýšení atraktivity území Pěnčínska a Zásadsko pro turisty v letní sezóně je žádoucí zahuštění turistických tras s možností jejich zokruhování a zejména pak vzájemné propojení jednotlivých turistických atraktivit v území (Dalešický vrch, výletní areál Pěnčín, Kittelovo muzeum v Krásné, soubor lidové architektury v Loužnici, Držkov, hrad a zámek Návarov, údolí Kamenice, rodiště Antala Staška Stanový, Zlatá Olešnice) a jejich napojení na nástupní místo v Rychnově u Jablonce nad Nisou a na síť turistických tras v Krkonoších

**P42 Nástupní místo pro turisty: železniční stanice Rychnov u Jablonce nad Nisou >> nástup do území jižně od Černostudničního hřbetu**



Území jižně od Černé Studnice, Pěnčínska a Zásadsko, je turisty prozatím téměř neobjeveným kusem krajiny mezi Jizerskými horami na severu, Krkonošemi na východě a Maloskalskem a Českým rájem na jihu. Krajina je zde dramaticky zvládnutá, ale přitom otevřená, s dalekými výhledy na Krkonoše a do hloubi celé české kotliny. Území má potenciál rozvoje klimatických lázní zaměřených na pobyt a pohyb v krajině. Potenciálním nástupním místem pro pěší turisty i cyklisty do území jižně od Černé Studnice, ale také na Maloskalsko, z liberecko-jablonecké aglomerace je Rychnov u Jablonce nad Nisou. Rychnov u Jablonce nad Nisou je z Liberce dostupný vlakem za pouhých 17 minut. Odtud je pak Pěnčínsko, Zásadsko i Maloskalsko dostupné pozvolným stoupáním v řádu desítek minut chůze či jízdy na kole.

**P43 Pěší napojení Kopaniny / Frýdštejna na trasu podél Mohelky**

Údolí Mohelky, kterým je vedena rychlostní silnice R35 Turnov – Liberec, vytváří výraznou prostorovou bariéru pěší i cyklistické prostupnosti napříč údolím. V souběhu s Mohelkou je přitom vedena nadregionálně významná turistická trasa Liberec – Sychrov – Turnov. V důsledku bariéry silnice R35 zůstává turisticky vysoce atraktivní území Maloskalska zcela odříznuté od území na pravém břehu Mohelky. Pro integraci turistických tras Maloskalska s Podještědím je žádoucí vyznačení pěší turistické trasy směřující od Kopaniny / Frýdštejna přes Pelikovice dále k pěší lávce přes silnici R35 a údolí Mohelky.



číslo popis

**P44 Pěší propojení přehrada Mšeno – centrum města – Vrkoslavice**

důvody

Město Jablonec nad Nisou je spolu s Libercem nevýznamnějším generátorem turistů v regionu a tedy také východiskem turistických tras do všech směrů z města. Nejvýznamnější jsou přitom turistické trasy směřující na sever do Jizerských hor a na jih na Maloskalsko a do Českého ráje a na Černostudniční hřbet. Žádná ze značených turistických tras přitom neprochází územím města, všechny trasy začínají na jeho okraji. Je proto žádoucí severojižní propojení turistických tras přes historické jádro města a přes turisticky vysoce atraktivní přehradu Mšeno na severu města.

Západo – východní prostupnost města Jablonec nad Nisou bude zajištěna průchodem mezinárodní cyklostezky Odra – Nisa podél Lužické Nisy.

**P45 Vyhlídková trasa Záhoří – Ferdinandův kopec – Hrachový kopec – Jindřichov**

Severně od Lučan nad Nisou, na jižním úbočí Jizerských hor, se na přechodu lesních masivů do urbanizovaného území sídel otevírají nádherné a daleké výhledy na širokou urbanizovanou údolní nivu Lužické Nisy a Kamenice a Černostudniční hřbet. Je žádoucí vyhledat vhodné propojení míst atraktivních výhledů. Zároveň by tak došlo k propojení hned pěti radiálních turistických tras směřujících z údolního pásu osídlení na hřebeny Jizerských hor a pro obce v údolí by tak vznikl potenciál pro kratší pěší výlety po jižním úpatí hor.

**P46 Pěší cesta podél Bílé Nisy Jablonec nad Nisou – Janov nad Nisou – Bedřichov**

Města Liberec a Jablonec nad Nisou jsou nevýznamnějšími generátory turistů, a to jak z řad obyvatel obou měst, tak i z řad návštěvníků ze širšího okolí, kteří jsou ve městech ubytováni, nebo kteří odsud vyrážejí na výlety. Turisté z liberecko – jablonecké aglomerace vytvářejí v letní i zimní sezóně soustředěný tlak na horská střediska cestovního ruchu na hřebenech hor situovaná na jižní straně hor a z aglomerace dobře dostupná: Bedřichov, Janov nad Nisou a Josefův Důl. Závažným problémem pro běžný život i pro pobytovou kvalitu v exponovaných horských střediscích je zejména zátěž individuální automobilovou dopravou a vysoké nároky na plochy pro parkování vozidel.

Pro odlehčení exponovaných nástupních míst do hor je žádoucí zvýšení podílu turistů nastupujících do hor přímo z měst, bez nutnosti cestovat do hor autem. Z Jablonce nad Nisou se kromě současného nástupu do hor přes Břízky a Harcovský les nabízí také nástup podél Bílé Nisy přes Janov nad Nisou a Bedřichov s využitím vedení stezky v příznivém sklonu podél vodního toku.

**P47 Zahuštění pěších turistických tras**

Celé území Harcovského lesa mezi Vysokým hřebenem, Libercem a Jabloncem nad Nisou má potenciál pro rozvoj intenzivnějších forem příměstských turistických a sportovních aktivit. Jedná se o přírodní území v bezprostřední vazbě na obě největší města v regionu, která jsou největšími generátory turistů i každodenních rekreatů z řad obyvatel měst.

V Harcovském lese však chybí hustší síť značených tras, zejména ze strany od Liberce a na Vysokém hřebeni. Chybí zde také jakákoli hierarchizace tras podle jejich významu, která by usměrňovala turisty do nejvýznamnějších směrů či okruhů a činila tak území Harcovského lesa atraktivnější pro turistiku i každodenní rekreaci.

**P48 Cyklo / pěší okruh kolem vodní nádrže Josefův Důl**

Možnosti zahušťování pěších i cyklistických tras v centrální části Jizerských hor jsou s ohledem na zájmy ochrany přírody a krajiny výrazně omezené. Turistický okruh kolem vodní nádrže Josefův Důl by přispěl lepšímu rozptylu turistů v návaznosti na nejexponovanější nástupní místa do centrální části Jizerských hor v Bedřichově, Hraběticích či Josefově Dole.

Kolem vodní nádrže Josefův Důl by tak mohl vzniknout nenáročný a přitom atraktivní pěší / cyklistický okruh. Pohyb turistů kolem vodní nádrže Josefův Důl musí být ovšem vzhledem k blízkosti vodní nádrže jakožto zdroje pitné vody doprovázen adekvátními ochrannými opatřeními.

**P49 Posílení / dovybavení nástupního místa pro turisty: Bedřichov – Maliník >> stravování / občerstvení, půjčovna a servis jízdních kol**

Bedřichov – Maliník je druhým nejvytíženějším nástupním místem do jádrového území Jizerských hor na území obce Bedřichov. Kromě parkoviště s kapacitou 100 stání zde však není žádná další vybavenost. S ohledem na frekvenci využití nástupního místa je žádoucí dovybavit toto nástupní místo možnostmi stravování či občerstvení a půjčovnou a servisem jízdních kol.

**P50 Posílení / dovybavení nástupního místa pro turisty: Rudolfov – Česká Chalupa >> parkoviště**

Všechna nástupní místa pro turisty, mimo ta nejexponovanější v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole, dostupná osobním automobilem pohodlně z Liberce, je žádoucí v maximální míře posilovat a dovybavovat tak, aby se turisté přijíždějící do Jizerských hor auty rozptýlili do většího množství nástupních míst a nepřetěžovali tak několik exponovaných nástupních míst ve vyšších polohách a v jádru hor.

Nástupní místa Rudolfov – Česká chalupa a Rudolfov – elektrárna mají zásadní potenciál pro odlehčení vůbec nejexponovanějšího místa pro pěší turisty, cyklisty i běžkaře v Jizerských horách, Bedřichova.

V rámci nástupního místa Rudolfov – Česká chalupa dnes zcela chybí jakákoli možnost parkování, která by umožnila zachytit část automobilů směřujících do Bedřichova.

**P51 Posílení / dovybavení nástupního místa pro turisty: Rudolfov – Elektrárna >> zvýšení kapacity parkoviště**

Všechna nástupní místa pro turisty, mimo ta nejexponovanější v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole, dostupná osobním automobilem pohodlně z Liberce, je žádoucí v maximální míře posilovat a dovybavovat tak, aby se turisté přijíždějící do Jizerských hor auty, rozptýlili do většího množství nástupních míst a nepřetěžovali tak několik exponovaných nástupních míst ve vyšších polohách a v jádru hor.

Nástupní místa Rudolfov – Česká chalupa a Rudolfov – elektrárna mají zásadní potenciál pro odlehčení vůbec nejexponovanějšího místa pro pěší turisty, cyklisty i běžkaře v Jizerských horách, Bedřichova.

V rámci nástupního místa Rudolfov – elektrárna je v současné době k dispozici jen 12, nahodile uspořádaných, parkovacích stání. Zvýšení kapacity parkovacích stání by umožnila zachytit více automobilů směřujících do Bedřichova a zatěžujících jedno z nejexponovanějších nástupních míst do Jizerských hor.

**P52 Nástupní místo pro turisty: Josefův Důl – železniční stanice**

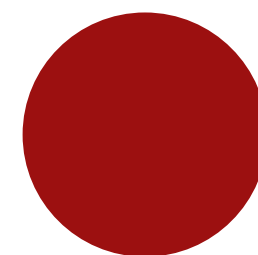
Posílení významu a rozvoj nástupních míst do centrální části Jizerských hor, které jsou obslouženy veřejnou hromadnou dopravou osob, zejména vlakem, je žádoucí pro odlehčení dlouhodobě nejexponovanějších nástupních míst v Bedřichově, v Janově nad Nisou, Hraběticích a dalších.

Josefův Důl je dostupný vlakem i cyklobusem a u železniční stanice jsou k dispozici plochy pro možné vybudování kapacitního parkoviště pro osobní automobily (alternativa pro nežádoucí kapacitní parkování automobilů v jádru hor).



číslo	popis	důvody
<b>P53</b>	<b>Řešení střetu pěších a cyklistů: Hřebínek – Knajpa</b>	<p>Specifickým problémem turisticky nejexponovanějšího jádrového území Jizerských hor v letní sezóně je přeplněnost kapacitně omezených cest a s tím související časté střety pěších turistů a cyklistů na některých cestách (zejména na cestách se souběhem značených pěších a cyklistických turistických tras). S ohledem na zájmy ochrany přírody a krajiny v rámci území CHKO Jizerské hory není řešením kolizních situací zahušťování sítě tras, řešení je nezbytné hledat buď v prověření alternativních vedení pěších nebo cyklistických tras tak, aby nebyly ve vzájemném souběhu, nebo v organizačních opatřeních usměrňujících toky pěších a cyklistů podle významu jednotlivých tras.</p> <p>Jedním z turisticky nejfrekventovanějších úseků turistických tras v centrální části Jizerských hor je okruh Nová Louka – Hřebínek – Knajpa – Kristiánov – Nová Louka. V úseku Bílá Kuchyně – Hřebínek – Knajpa dochází k souběhu velmi frekventované pěší turistické trasy se severní větví cyklistické Hřebenovky (nadregionální cyklotrasa č. 22). Tento úsek oblíbeného turistického okruhu prochází po severním úbočí hor s několika jedinečnými vyhlídkovými místy do údolí Smědé a do Frýdlantského výběžku. Lze tedy předpokládat, že ani pěší turisté ani cyklisté nebudou chtít tento úsek okruhu opustit a přesunout se na alternativní trasu. S ohledem na šíři asfaltové cesty je možné uvažovat s oddělením pěších a cyklistů dělicími pruhy nebo jinými organizačními opatřeními na stávající cestě.</p> <p>Viz též C67↓</p>
<b>P54</b>	<b>Řešení střetu pěších a cyklistů: Knajpa – Kristiánov – Nová Louka</b>	<p>Úvodní odstavec viz P53 ↑</p> <p>Jedním z turisticky nejfrekventovanějších úseků turistických tras v centrální části Jizerských hor je okruh Nová Louka – Hřebínek – Knajpa – Kristiánov – Nová Louka. V úseku Knajpa – Kristiánov – Nová Louka dochází k souběhu velmi frekventované pěší turistické trasy s cyklotrasou č. 3022 Mníšek – Fajtka – Josefův Důl – Albrechtice v Jizerských horách – Tanvald. V tomto úseku oblíbeného turistického okruhu je žádoucí prověřit možnost řešení usměrnění pohybu pěších a cyklistů v rámci existující cesty, přeložení modré pěší turistické trasy dále na sever se totiž z pohledu zájmů ochrany přírody jeví jako nevhodné.</p> <p>Viz též C68↓</p>
<b>P55</b>	<b>Řešení střetu pěších a cyklistů: hráz vodní nádrže Josefův Důl – Kristiánov</b>	<p>Úvodní odstavec viz P53 ↑</p> <p>Turisticky velmi frekventovaným je úsek od hráze vodní nádrže Josefův Důl po Kristiánov. Tady dochází k souběhu žluté pěší turistické trasy a cyklotrasa č. 3021 Hrabětice – Kristiánov. Mezi vodní nádrží Josefův Důl a Kristiánovem přitom není k dispozici žádná alternativní přímá cesta, proto bude nutné uvažovat s oddělením pěších a cyklistů dělicími pruhy nebo jinými organizačními opatřeními na stávající cestě.</p> <p>Odlehčení cesty mezi hrází vodní nádrže Josefův Důl a Kristiánovem po východním břehu vodní nádrže by mohlo významně přispět zokruhování cest po obvodu celé přehrady (viz č. P53 a C42). Vzniklo by tak nové spojení mezi hrází vodní nádrže a Kristiánovem po západním břehu nádrže.</p> <p>Viz též C69↓</p>
<b>P56</b>	<b>Řešení střetu pěších a cyklistů: Královka – Hrabětice</b>	<p>Úvodní odstavec viz P53 ↑</p> <p>Turisty vůbec nejintenzivněji využívané cesty jsou v okolí hlavních nástupních míst od Liberce a Jablonce nad Nisou, tedy v okolí Bedřichova, Janova nad Nisou a Josefova Dolu. Mezi Hraběticemi a Královkou vede oblíbená trasa jak pěších turistů, tak cyklistů. Úzká cesta je proto ve špičkách letní sezóny často přetížená a dochází k nežádoucímu narušení komfortu pohybu obou skupin uživatelů. Území Hrabětické louky jižně od cesty je příležitostí k oddělení provozů pěších turistů a cykloturistů. Akceptovatelné je zřízení nebezpečné stezky pro pěší, popř. pro cyklisty, krajinářsky citlivě procházející loukou.</p> <p>Viz též C70↓</p>
<b>P57</b>	<b>Řešení střetu pěších a cyklistů: Josefův Důl – Protržená přehrada – Jizerka</b>	<p>Úvodní odstavec viz P53 ↑</p> <p>Turisticky velmi frekventovaným je úsek Josefův Důl – Protržená přehrada – Jizerka. Tady dochází k souběhu žluté pěší turistické trasy a jižní větve cyklistické Hřebenovky (cyklotrasa č. 3020). Mezi Josefovým Dolem a Jizerkou v podstatě neexistují alternativní trasy, je tedy nutné uvažovat s oddělením pěších a cyklistů dělicími pruhy nebo jinými organizačními opatřeními na stávající cestě.</p> <p>Viz též C71↓</p>
<b>P58</b>	<b>Parkoviště Desná: Souš – pod přehradou</b>	<p>Hlavními nástupními místy do východní části Jizerských hor jsou Jizerka a Smědava, v letní i zimní sezóně jedny z vůbec nejexponovanějších nástupních míst. Rozvoj a posílení dalších nástupních míst do východní části Jizerských hor je základním předpokladem pro odlehčení Jizerce a Smědavě od náporu turistů.</p> <p>Vodní nádrž Souš je hlavním nástupním místem do Jizerských hor přímo z města Desná. Do blízkosti vodní nádrže zajíždí cyklobus, u točky autobusu se nachází malé parkoviště pro osobní automobily. Bezprostředně pod hrází vodní nádrže, v zatáčce silnice v ulici Soušská, je na pozemcích parc. č. 1752/1, 1752/2 a 1752/3 v k.ú. Desná III disponibilní ploch pro možné zřízení parkoviště pro osobní automobily.</p> <p>Souvisí se záměrem P30 ↑</p>
<b>P59</b>	<b>Naučná stezka údolím Černé Desné a Bílé Desné</b>	<p>Naučná stezka zaměřená na seznámení se s historií a současností vodních děl a vodních prvků v údolí Černé Desné a Bílé Desné (vodní dílo Souš, Protržená přehrada, vodopády Černé Desné, kaskády na Bílé Desné), vedená po stávajících cestách a v souběhu s existujícími nebo navrhovanými pěšími turistickými trasami, má potenciál stát se novou letní atrakivitou Mikroregionu Tanvaldsko.</p>





# Cykloturistika







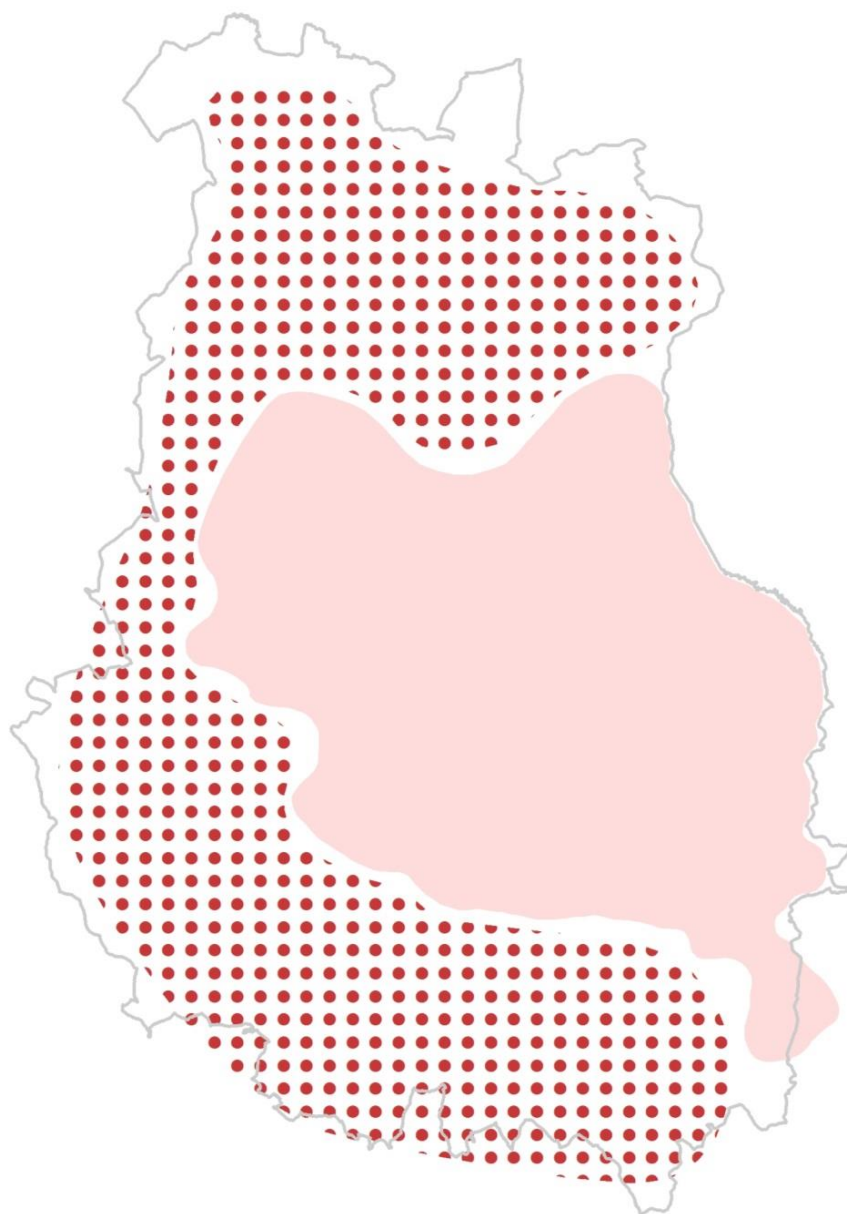
# Vize

## Atraktivní terény pro cykloturistiku také v okolí Jizerských hor

### Intenzivní využití krajiny mimo Jizerské hory pro rekreační i sportovní cykloturistiku

Vrcholové partie jádrového území Jizerských hor patří k nejoblíbenějším terénům pro rekreační i sportovní cyklistiku. Stejně jako v zimě jsou i v letním období trasy Jizerské magistrály zaplněné proudy turistů, pěších i cyklistů. Trasy jsou ve špičkových obdobích letní sezóny na hraně své kapacity, nezdávka dochází ke kolizím chodců a cyklistů, pohyb po hřebenech hor v davu turistů ztrácí svůj půvab. S ohledem na zájmy ochrany přírody a krajiny v CHKO Jizerské hory přitom není na území CHKO žádoucí reagovat na přetížení turistických cest jejich dalším zahušťováním. Žádoucí je naopak stabilizovat sezónně špičkové množství turistů na přijatelné úrovni a nabídnout turistům alternativní terény mimo jádrové území Jizerských hor.

Nabídka spektra alternativních terénů zejména pro rodinnou rekreační cyklistiku mimo vlastní jádrové území Jizerských hor je šancí pro rozptýlení cyklistů na plošně větší území a zachování uživatelské kvality a kouzla Jizerských hor. Ojedinělý půvab a kouzlo má například cyklisty dosud ne zcela objevená tajuplná krajina Frýdlantska, otevřená krajina polí, luk a pastvin, nabízející méně náročné terény zejména pro rodinnou rekreační cyklistiku. Krajina Frýdlantska přechází na severu plynule do polských a německých nížin s potoky, řekami a jezery, s nabídkou dalších terénů atraktivních pro cykloturistiku. Podobně krajina jižně od Černostudničního hřbetu, okolo Rychnova u Jablonce nad Nisou, Pěnčína, Zásady a údolí Kamenice, nabízí nejen ojedinělé daleké výhledy na Krkonoše a do hloubi České tabule, ale také pro cyklisty náročnější a přitom atraktivní terény pro rekreační i sportovní cyklistiku. Krajina na jihu dramaticky klesá do atraktivního údolí Jizery a na Maloskalsko a do Českého ráje. Sportovní cyklisté zase uvítají náročnější terény Ještědsko-kozákovského hřbetu. Krajina v okolí Jizerských hor si zaslouží být objevena pro cykloturistiku.



# Cíle

## A Páteřní cyklotrasy jako prostředek integrace řešeného území

Hlavním předpokladem atraktivity celého řešeného území pro cestovní ruch je jeho maximální míra integrace v rámci širších územních struktur. Páteřní cyklotrasy mezinárodního, nadregionálního či regionálního významu procházející řešeným územím musí být rozvíjeny jako hlavní prostředek integrace řešeného území a jako základní kostra sítě jeho cyklistických tras.

V rámci územně plánovací činnosti je nezbytné zajistit bezkolizní veřejnou dostupnost páteřních cyklotras územím, v případě potřeby zajistit průchod po nových cestách a stezkách využívat institutu veřejně prospěšných staveb pro vyvlastnění.

Na území řešeného území zprostředkovávají hlavní mezinárodní a nadregionální vazby zejména cyklistické koridory 1. Odra – Nisa, 2. Greenway Jizera, 3. Greenway Kamenice, 4. Zittau – Hrádek n. N. – Liberec – Turnov – Hradec Králové, 5. Ostritz – Višňová – Frýdlant – Raspenava – Kořenov – Harrachov, 6. Zittau – Hrádek n. N. – Kunratice – Frýdlant – Nové Město p. Smrkem – Karpatz a 7. koridory cyklistické Hřebenovky.

Záměry naplňující cíl: C01, C13, C20, C38, C41, C53, C66, C67

## B Rozvoj cyklotras / cyklostezek v údolních nivách vodních toků (greenways)

Koncept greenways využívá potenciálu přirozených přírodních os, zejména údolních niv vodních toků, k vedení turistických koridorů. Potoky a řeky propojují na velké vzdálenosti území podél svého toku, proto i turistické koridory vedené v souběhu s vodními toky představují významný potenciál pro turistiku.

Cyklotrasy / cyklostezky vedené podél významných vodních toků v řešeném území, zejména podél Nisy, Jizery, Kamenice a Smědé, musí být rozvíjeny jako základní kostra sítě cyklistických tras a stezek na území regionu.

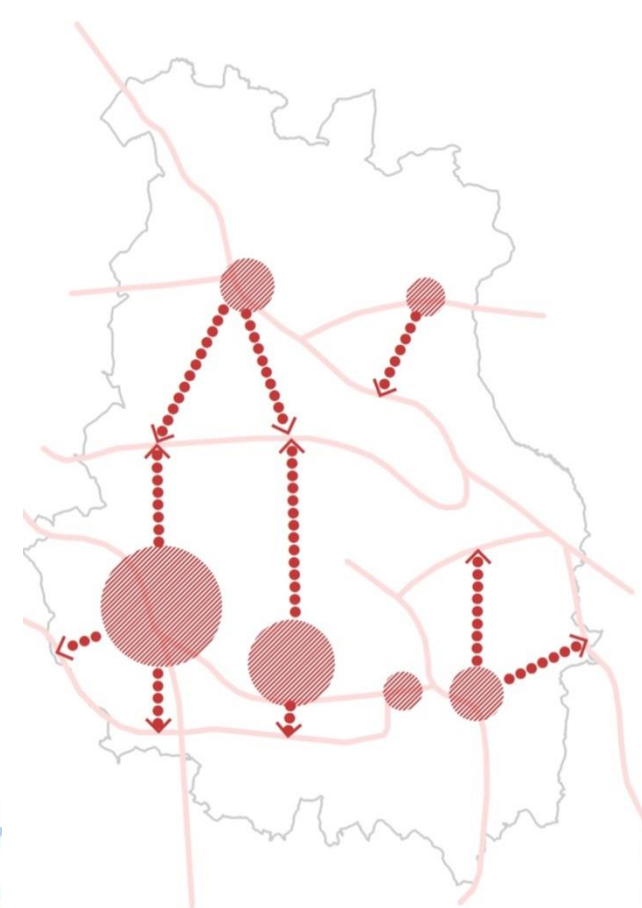
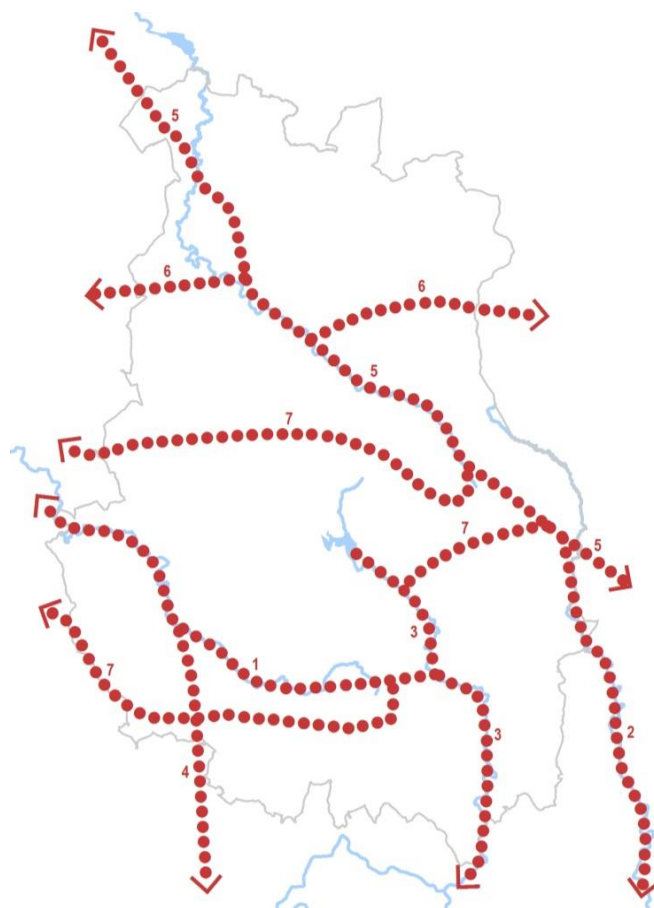
Záměry naplňující cíl: C01, C20, C38

## C Napojení měst na páteřní cyklotrasy

Města jsou velkým generátorem cykloturistů, kteří se rekrutují z řad vlastních obyvatel i z řad návštěvníků měst, kteří jsou zde ubytováni, nebo kteří do měst přijedou ze širšího okolí a odtud vyrazí na další cesty na kole. Města zároveň poskytují cykloturistům komplexní zázemí, zejména možnost stravování, ubytování, sportovního a kulturního vyžití a zpravidla také nabízejí koncentraci atraktivit cestovního ruchu.

Kvalitní a dostatečně husté napojení měst na páteřní cyklotrasy procházející jejich územím nebo jejich bezprostředním okolím je klíčové pro možný optimální rozptyl cyklistů do různých směrů a z páteřních cyklotras dále na místní síť cyklotras a zároveň je žádoucí pro zvýšení atraktivity páteřních cyklotras pro cykloturisty.

Záměry naplňující cíl: C01, C02a, C02b, C03, C05, C06, C08, C13, C38, C46, C51, C52, C56, C57



# Cíle

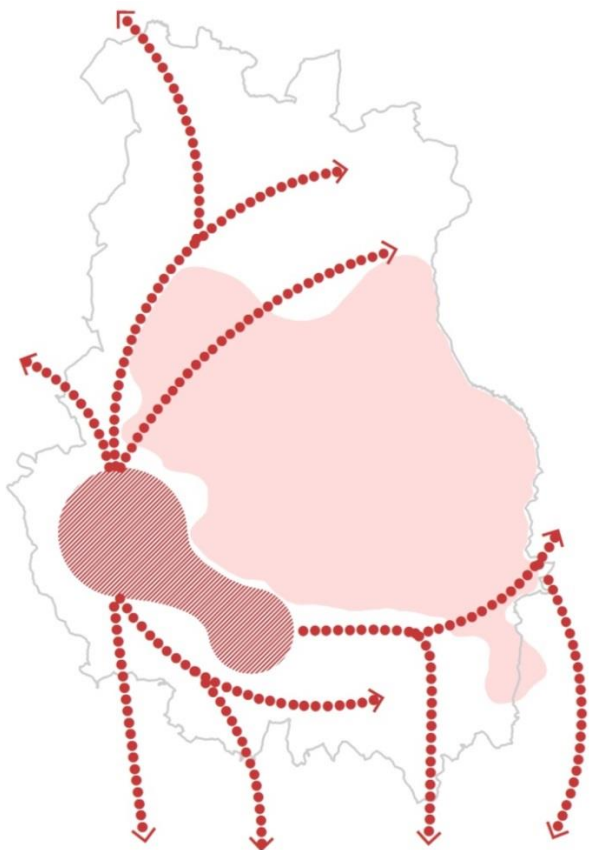
## D Rozptyl cykloturistů z liberecko – jablonecké aglomerace mimo území CHKO Jizerské hory

Liberecko – jablonecká aglomerace je největším generátorem cykloturistů v celém řešeném území. Cykloturisté se rekrutují jednak z vlastních obyvatel a jednak z návštěvníků, kteří jsou zde ubytovaní nebo sem přijíždějí ze širšího okolí a odsud vyrážejí dále na kole.

Turisté z liberecko – jablonecké aglomerace představují dlouhodobě vysokou zátěž pro centrální část Jizerských hor, nejatraktivnější část celého regionu bezprostředně dostupnou právě z největších měst aglomerace, z Liberce a Jablonce nad Nisou.

Každoročně v letní i zimní sezóně odolává centrální část Jizerských hor a zvláště pak hlavní nástupní místa v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole náporu turistů. Je proto žádoucí nabídnout turistům spektrum možností rozptylu z liberecko – jablonecké aglomerace mimo Jizerské hory, zejména ve směru do Frýdlantského výběžku a pak do území jižně od aglomerace, s vazbou například na Maloskalsko, Český ráj, ale také na Krkonoše nebo polskou část Jizerských hor.

*Záměry naplňující cíl: C01, C02a, C02b, C03, C04, C05, C32, C33, C34, C37, C38, C39, C47, C48, C49, C50, C51, C52, C65*



## E Frýdlantsko jako krajina rekreační rodinné cykloturistiky | zokruhování cykloturistických tras v okolí Frýdlantu

Nenáročné terény v mírně zvlněné otevřené krajině Frýdlantského výběžku, poměrně hustá síť silnic nižších tříd a polních a lesních cest s velmi nízkou intenzitou automobilové dopravy, atraktivní výhledy na severní svahy Jizerských hor a masiv Smrku a četné pamětihodnosti, zejména hrázděné podstávkové domy a venkovské kostely, jsou předpokladem pro rozvoj nenáročné rodinné cykloturistiky, vhodné i pro trávení volného času s dětmi.

Pro naplnění cíle je zásadní zejména možnost volby různě dlouhých a různě náročných okruhů a tedy zahuštění a zokruhování cyklistických tras v okolí Frýdlantu, jako hlavního výchozího místa pro rodinné výlety na kole do Frýdlantského výběžku.

*Záměry naplňující cíl: C07, C08, C13, C14, C15, C16, C17, C18, C20, C23*



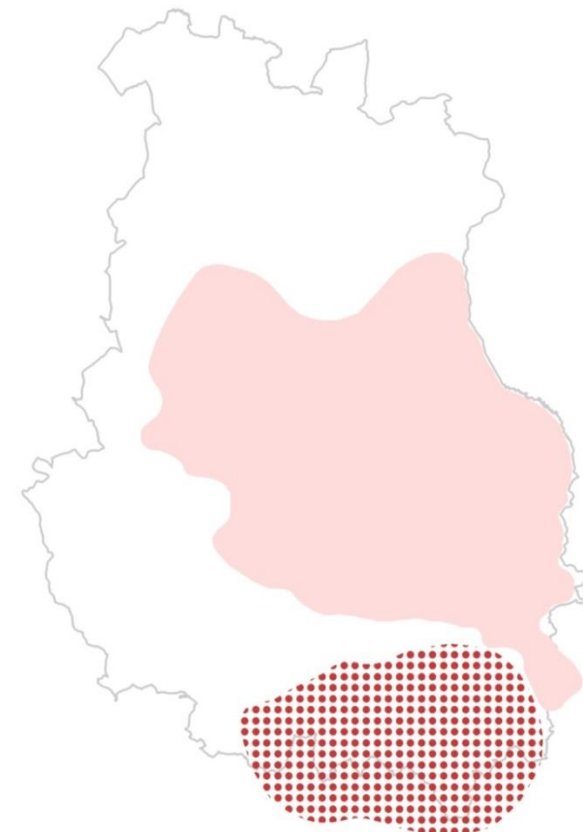
## F Rozvoj / zahuštění sítě cyklotras na Kittelovsku

Krajina na pomezí Jizerských hor, Krkonoš a Českého ráje. Krajina snad nejkrásnějších dalekých výhledů na Krkonoše a do hloubi České tabule. Krajina legendami opředeného doktora Kittela.

Krajina jižně od Černostudničního hřbetu, okolo Rychnova u Jablonce nad Nisou, Pěňčina, Zásady a podél údolí Kamenice, nabízí nejen ojedinělé scenérie a ducha místa, ale také pro cyklisty sice náročnější, ale neméně atraktivní terény pro rekreační i sportovní cyklistiku. Krajina přitom na jihu klesá do údolí Jizery a na Maloskalsko a do Českého ráje s další nabídkou nepřehledného množství atraktivních terénů pro cyklisty.

Rozmanité terény Zásadka mají rovněž velký potenciál pro rozvoj různých forem terénní cyklistiky.

*Záměry naplňující cíl: C38, C45, C48, C49*



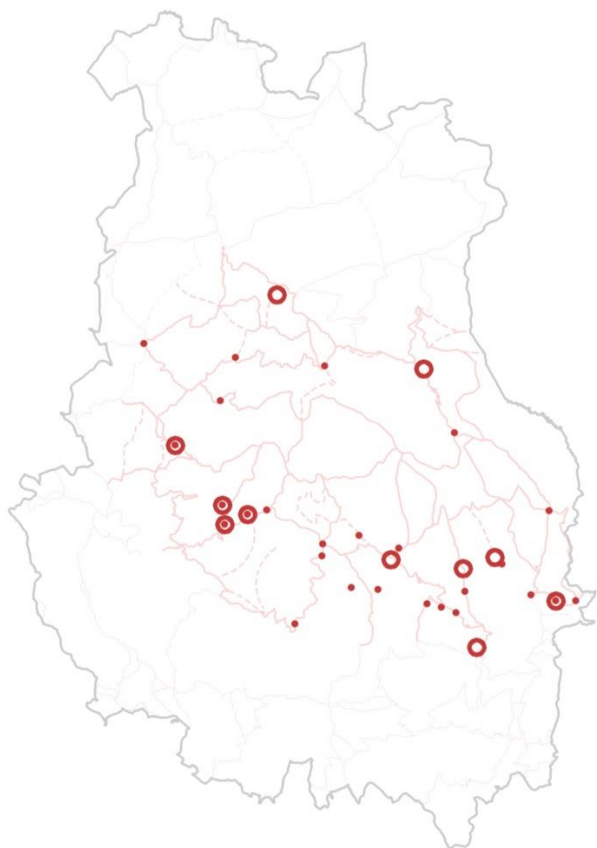
# Cíle

## G Rovnoměrné rozložení zátěže nástupních míst do jádrového území Jizerských hor pro cyklisty

Nejvíce exponovanými nástupními místy pro cyklisty do jádra Jizerských hor, na cyklotrasy Jizerské magistrály, jsou nástupní místa Bedřichov – Maliník, Bedřichov – centrální parkoviště / stadion, Hrabětice – kaplička, Jizerka a Smědava. Tato nástupní místa, umístěná na hřebenech hor a tudíž turisty přednostně vyhledávaná, odolávají v zimní i letní sezóně při příznivém počasí masivnímu náporu návštěvníků hor a velkému zatížení automobilovou dopravou. Ostatní nástupní místa přitom zůstávají často opuštěná nebo využívaná jen velmi extenzivně.

Zvýšení atraktivity ostatních existujících nástupních míst do jádrového území Jizerských hor a rozvoj nových nástupních míst je možností pro rozptýlení turistů do více míst a zmírnění zátěže tradičně nejexponovanějších nástupních míst.

Záměry naplňující cíl: C09, C28, C34, C40, C59, C60, C61, C62, C63, C64



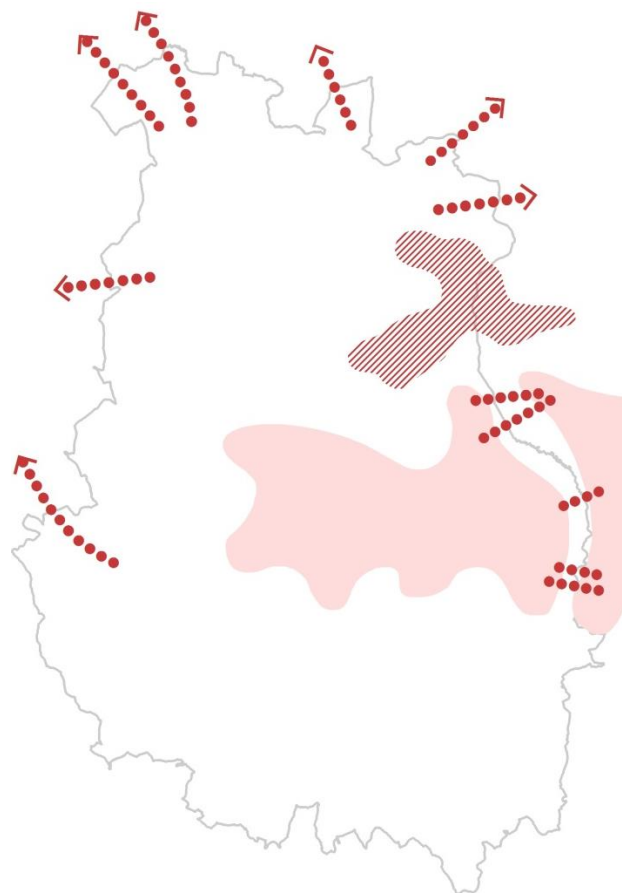
## H Posílení cyklistických vazeb ČR / Polsko

V Polsku se bezprostředně za českými hranicemi nachází atraktivní terény pro rekreační i sportovní cyklistiku. Na západní a severní straně navazuje na Frýdlantsko rovinatá krajina s množstvím řek, potoků a vodních ploch vhodných ke koupání. Jizerské hory na české i polské straně nabízejí náročnější terény.

Hlavním cílem je dále rozvíjet dobře fungující mezinárodní, česko-polský areál terénní cyklistiky Singltrek Pod Smrkem / Singl track Świeradów-Zdrój. Dále je nutné výrazně posilovat vazby mezi cyklistickými trasami Jizerské magistrály v centrální části Jizerských hor a Rowerowou Krajinou mezi Harrachovem, Jakuszcem a Szklarskou Porebą na polské straně. Klíčové je pak posílení radiálních vazeb mezi Frýdlantskem a Polskem, zejména v údolních nivách vodních toků (Smědá, Řasnice, Nisa ad.)

Významný integrační potenciál může mít okružní trasa budovaná v rámci projektu „Kolem kolem Jizek“, vedoucí v podhůří hor na obou stranách hranice.

Záměry naplňující cíl: C03, C13, C20, C21, C24, C25, C26, C27, C31, C32, C33, C34, C35, C65

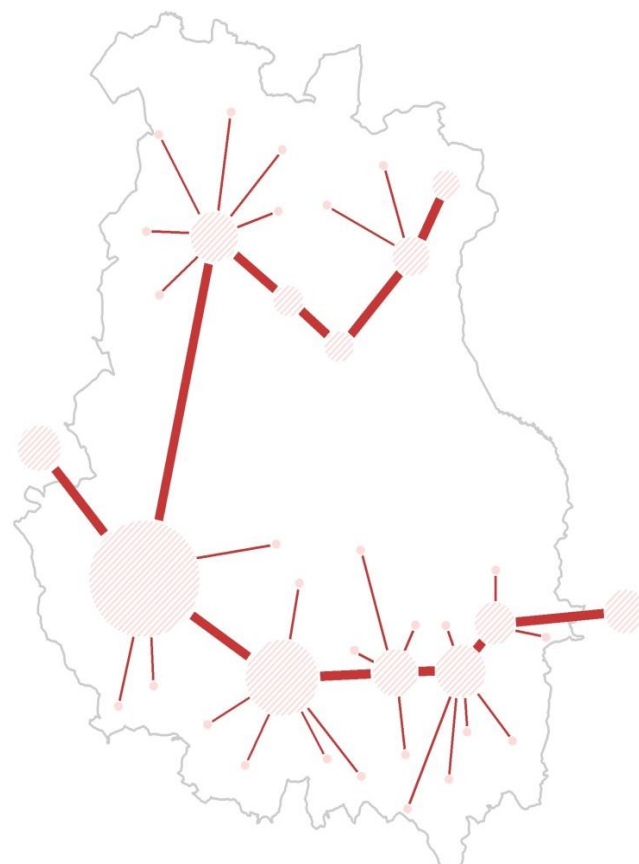


## I Integrace rekreační a dopravní funkce cyklotras

Při úpravách sítě cyklotras je žádoucí zvažovat nejen jejich turistickou funkci, ale také funkci obecně dopravní. Synergie mezi dopravní a rekreační funkcí cyklotras je nejpřínosnější mezi významnými centry osídlení, vzájemně rychlé a přitom turisticky atraktivní propojení měst je přínosem pro zvýšení podílu nemotorové dopravy na dělbě přepravní práce i pro zvýšení atraktivity měst pro cestovní ruch.

Synergie mezi dopravní a rekreační funkcí cyklotras je dále žádoucí využívat v případě radiálních propojení obcí a oddělených sídel v turisticky atraktivních územích okolo spádových center osídlení se spádovými centry osídlení.

Záměry naplňující cíl: C01, C02A, C38, C39, C55



# Cíle

## **J** **Řešení kolize pěších a cyklistů v exponovaném jádrovém území Jizerských hor**

V turisticky nejatraktivnější a nejexponovanější části řešeného území, v jádrovém území Jizerských hor, kde je intenzita turistického provozu nejvyšší, dochází v letní sezóně často ke střetům cyklistů a pěších turistů. Situace je dlouhodobě nepříznivá například na okruhu Šámalova chata – Knajpa – Kristiánov, anebo na trasách Josefův Důl – Čihadla, Josefův Důl – Jizerka, Josefův Důl – Kristiánov, Souš – Smědava, Rudolfov-elektřárna – Bedřichov – vodní nádrž Bedřichov a také okolo všech hlavních nástupních míst do jádrového území Jizerských hor.

S ohledem na zájmy ochrany přírody a krajiny na území CHKO Jizerské hory přitom není řešením kolizních situací další zahušťování sítě turistických tras v CHKO.

Řešení je nutné hledat jednak vhodným přeložením pěších i cyklistických turistických tras, zejména ale usměrňováním pohybu turistů dle významu jednotlivých pěších i cyklistických tras, které bude vycházet z parametrů cest.

*Záměry naplňující cíl: C36, C42, C66, C67, C68, C69, C70, C71*



## **K** **Podpora transportu jízdních kol na železnici**

Větší podíl dopravy cyklistů do turisticky atraktivních území po železnici je jednou z cest, jak snížit zátěž přírodně hodnotných území a obydlená a rekreačně využívaná území sídel individuální automobilovou dopravou a jak eliminovat obvyklé problémy s kapacitou parkovacích stání v turisticky nejexponovanějších nástupních místech.

Cílem je také posílit funkci v současné době spíše okraje využívaných nástupních míst pro turisty, zejména význam nástupního místa v Rychnově u Jablonce nad Nisou, v Tanvaldu, Kořenově, ale také ve Frýdlantu, v Raspenavě, v Bílém Potoce či v Novém městě pod Smrkem.

Předpokladem zvýšení atraktivity dopravy cyklistů po železnici, na místo vlastním automobilem, je podpora transportu jízdních kol ve vlacích na všech železničních tratích s osobní dopravou v řešeném území.

*Záměry naplňující cíl: C09, C12, C24, C28, C34, C37, C47, C65*



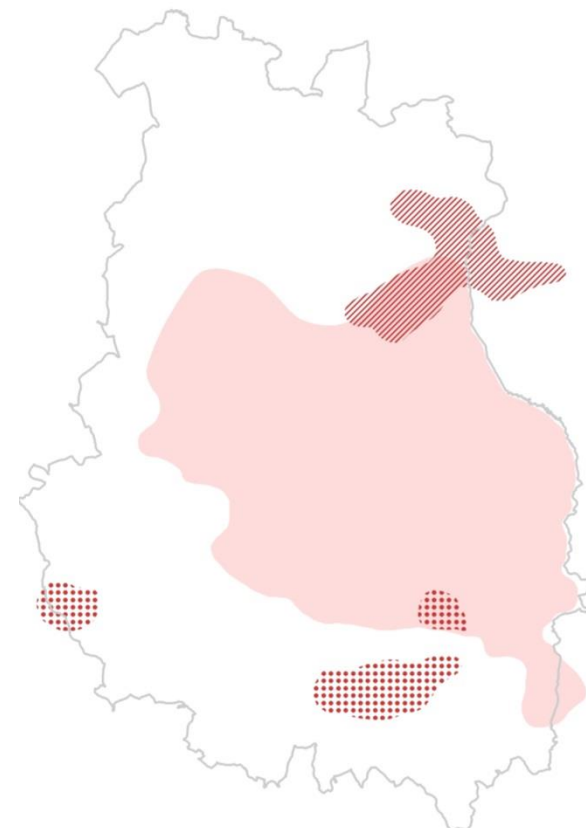
## **L** **Rozvoj terénní cyklistiky**

Se zvyšováním životní úrovně obyvatel souvisí i rozvoj netradičních forem cestovního ruchu včetně nejrůznějších adrenalinových a netradičních sportovních aktivit.

Terénní cyklistika je vhodnou doplňkovou formou tradiční cykloturistiky, protože zatraktivňuje území pro širší cílovou skupinu uživatelů. V posledních letech zaznamenává intenzivní rozvoj mezinárodní, česko-polský areál terénní cyklistiky Singltrek Pod Smrkem / Singl track Świeradów-Zdrój, v celé ČR jedinečný projekt jednostopých přírodních terénních cest v lesích na svazích Smrku a Stógu Izerského. Projekt singltreku je žádoucí chránit jako v celém regionu jedinečný a exkluzivní a je žádoucí jej dále intenzifikovat i plošně rozvíjet jako klíčovou infrastrukturu cestovního ruchu v Libereckém kraji.

Letní alternativou využití lyžařských areálů disponujících sedačkovými nebo kabinovými lanovkami jsou bikeparky s downhillovými dráhami a stezkami pro terénní cyklistiku navázanými na sjezdové tratě. Potenciál pro rozvoj decentralizované sítě příměstských tras pro terénní cyklistiku mají také rozmanité terény Zásadka. Integrovaným nástupním místem by měl být Tanvald s vazbou na bike park Špičák.

*Záměry naplňující cíl: C25, C44, C54*



# Záměry

Všechny záměry jsou zobrazeny na samostatném velkoformátovém výkrese **Cykloturistika** návrh.

číslo popis

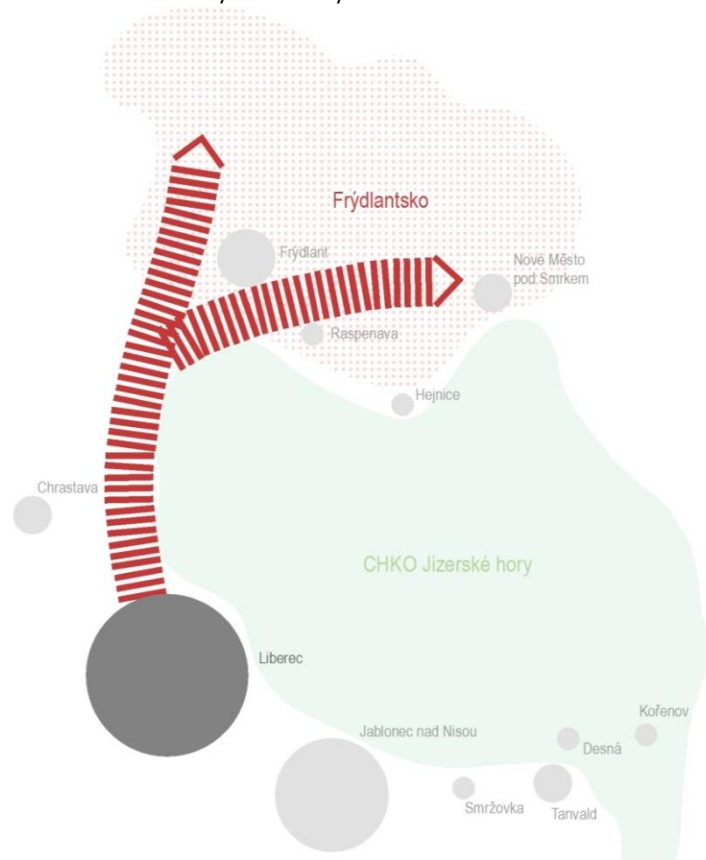
**C01** **Cyklostezka Odra – Nisa v úseku Liberec – Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou (pramen) vedená v údolní nivě Lužické Nisy**



důvody

*Cyklostezka Odra – Nisa patří mezi pilotní projekty Libereckého kraje v budování páteřní sítě cyklotras. Záměrem je propojit území podél celého toku řek Nisy a Odry od pramene Nisy v Nové Vsi nad Nisou až po ústí řeky Odry do Severního moře u polského Štětína převážně samostatně vedenou cyklostezkou odděleně od motorové dopravy přímo v údolní nivě řek. V řešeném území je cyklostezka zatím vedena převážně jako cyklotrasa po stávajících silnicích a místních a účelových komunikacích společně s motorovou dopravou. Většina trasy je navíc, až na výjimku úseku Chrastava – Liberec – Machnín, vedena mimo údolní nivu řeky Nisy, v řadě případů u ve značném odstupu od řeky Nisy. Cílem je vedení cyklostezky Odra – Nisa v maximální možné míře v údolní nivě řeky Nisy, resp. v co nejtěsnějším souběhu s řekou.*

**C02a** **Dostupnost Frýdlantského výběžku z Liberce pro cyklisty:**  
cyklistické propojení Liberec – Stráž nad Nisou – Krásná Studánka – Nová Ves – Albrechtice u Frýdlantu – Frýdlant



*Město Liberec a jeho aglomerace je jedním z hlavních generátorů cykloturistů v řešeném území. Nejexponovanějším územím pro cykloturistiku je přitom jádrové území Jizerských hor, území dlouhodobě v letní sezóně přetížené náporu pěších i cykloturistů. Problémem jádrového území Jizerských hor je střet intenzivního využití území pro rekreaci a cestovní ruch s ochranou přírody a krajiny v CHKO Jizerské hory.*

*S cílem odlehčit jádrovému území Jizerských hor je žádoucí vytvořit podmínky pro rozptýl cykloturistů z liberecko – jablonecké aglomerace mimo Jizerské hory. Významný potenciál pro zintenzivnění cykloturistiky představuje Frýdlantský výběžek, území s příznivými podmínkami pro rekreační formy cykloturistiky v méně náročném terénu v otevřeně přehledné krajině podhůří Jizerských hor.*

*Frýdlantský výběžek je dnes z Liberce pro cyklisty dostupný komplikovaně buď přes Fojtku, Mnišek, Oldřichov v Hájích a po Viniční stezce do Raspenavy a Hejnice, nebo přes Stráž nad Nisou, Vysokou a Albrechtice u Frýdlantu do Frýdlantu či do Heřmanic a Kunratic.*

*Přímější a pohodlnější cyklistické propojení Liberce s Frýdlantem jako hlavním turistickým centrem Frýdlantského výběžku dlouhodobě chybí. Zvýšilo by přitom atraktivitu celého Frýdlantského výběžku pro cyklisty.*

*Klíčovým úkolem při vyhledání optimální cyklistické trasy pro propojení Liberce a Frýdlantu je zajistit dobrou průjezdnost zastavěným územím Liberce, směrem od cyklostezky Odra – Nisa přes Pavlovice směrem na sever, a dále pak přes Krásnou Studánku či Stráž nad Nisou na Mnišek a Novou Ves a přes Albrechtické sedlo do Frýdlantu.*

*Jako vhodné se jeví vedení cyklotrasy (případně cyklostezky) Liberec – Frýdlant v souběhu s plánovanou přeložkou silnice I/13 Liberec – Krásná Studánka – Dětřichov nebo po vybudování přeložky silnice I/13 využít pro pohyb cyklistů stávající silnici I/13, na níž se po realizaci přeložky předpokládá zásadní snížení automobilového provozu.*

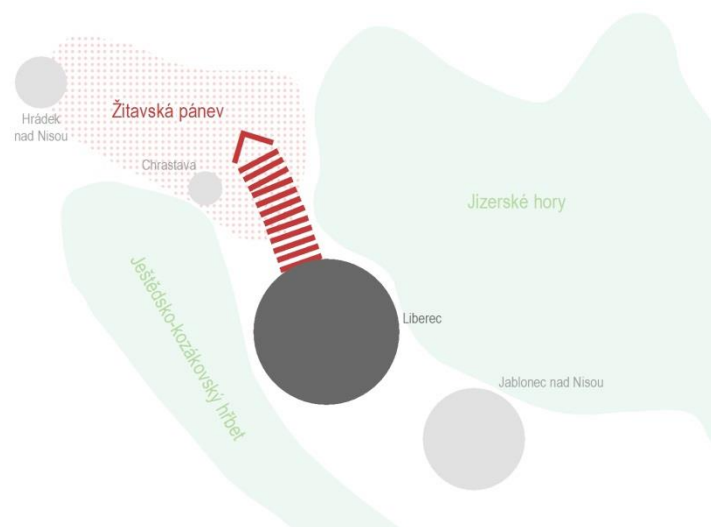
*Přímé cyklistické propojení Liberec – Frýdlant by mělo mít kromě turistického využití význam také pro každodenní dojíždění mezi Libercem a Frýdlantem.*



číslo popis

**C02b Dostupnost Frýdlantského výběžku z Liberce pro cyklisty:**  
cyklotrasa Liberec – Stráž nad Nisou – Krásná Studánka – Nová Ves – Albrechtice u Frýdlantu – Frýdlant

**C03 Dostupnost Žitavské pánve z Liberce pro cyklisty**



**C04 Přetrasování cyklistického propojení Liberec – vodní nádrž Fojtka (Mníšek)**

**C05 Prostupnost Liberce ve směru Z - V pro cyklisty**

**C06 Cyklistické propojení Viničné cesty (cyklotrasa č. 3006) se Šolcovým rybníkem >> propojení cyklotras vedených z Liberce na Oldřichovské sedlo s Raspenavou a Frýdlantem**

**C07 Cyklistické propojení Šolcův rybník – železniční stanice Raspenava >> propojení cyklotras vedených z Liberce na Oldřichovské sedlo s Raspenavou a Frýdlantem**

**C08 Zahuštění cyklotras ve Frýdlantském výběžku: napojení Šolcova rybníka na cyklotrasu okolo Frýdlantu**

**C09 Nové nástupní místo pro cyklisty: železniční stanice Raspenava**

**C10 Vyhlídková cyklotrasa po severním úbočí Jizerských hor**

**C11 Cyklistické propojení Hřebínek – Ferdinandov**

důvody

Viz C02a ↑

V rámci ÚAP Libereckého kraje 2013 je evidován oborový záměr na nadregionální cyklotrasu NR5 Liberec – Frýdlant. Při vyhledání optimálního cyklistického propojení Liberce s Frýdlantem je možné se evidovaným oborovým záměrem inspirovat.

Žitavská pánev mezi Chrastavou a Hrádkem nad Nisou je méně hornatým územím vklíněným mezi Jizerské hory a Ještědský hřbet, nabízející pro obyvatele Liberce jedno z nejbližších dostupných území s topograficky méně náročnými terény pro pěší i cykloturistiku.

Je žádoucí optimalizovat cyklistické propojení mezi Libercem a Žitavskou pávní, optimálně přes Stráž nad Nisou, Krásnou Studánku a Novou Ves s atraktivním údolím Jeřice ve směru na Dolní a Horní Vítkov a napojením na Pašeráckou naučnou stezku.

Nutná koordinace s přeložkou silnice I/13 a s cyklistickým propojením Liberec – Frýdlant.

Vodní nádrž Fojtka je jednou z lokálních atraktivit cestovního ruchu na Liberecku a v létě je oblíbeným místem pro koupání. Dostupnost vodní nádrže Fojtka pro cyklisty z Liberce je dnes poněkud komplikovaná, mimo jiné z důvodu veřejné neprostopnosti golfového areálu v Mníšku. Zlepšení dostupnosti vodní nádrže Fojtka z Liberce pro cyklisty může přispět ke zvýšení její atraktivity pro každodenní rekreaci obyvatel Liberce. Žádoucí je také zajištění veřejné prostupnosti golfového areálu v Mníšku / Fojtce.

V současné době velmi komplikovaná prostupnost území města Liberce ve směru západ – východ pro cyklisty a absence jakékoli značené cykloturistické trasy v tomto směru, v podstatě úplně brání žádoucímu propojení dvou turisticky nejatraktivnějších území v okolí Liberce, Jizerských hor na východě a Ještědského hřbetu na západě.

Doplnění propojení cyklotrasy č. 3006 vedené od Liberce přes Fojtku, Mníšek a Oldřichov v Hájích na Oldřichovské sedlo s cyklotrasou vedenou k Šolcovu rybníku, která dále pokračuje do Raspenavy a do Frýdlantu, je potenciálem pro zlepšení dostupnosti Frýdlantského výběžku a města Frýdlantu z Liberce pro cyklisty přes Oldřichovské sedlo. V současné době žádná přímá značená cyklistická trasa z Liberce před Oldřichovské sedlo do Raspenavy či Frýdlantu nevede.

Zahuštění cyklotras mezi Oldřichovským sedlem a Raspenavou a Frýdlantem je žádoucí pro zlepšení dostupnosti Frýdlantského výběžku z Liberce. Šolcův rybník je navíc v létě oblíbeným místem pro koupání a jeho dostupnost na kole od železniční stanice v Raspenavě a od páteřní cyklotrasy č. 3016 podél řeky Smědé může přispět ke zvýšení jeho atraktivity.

Frýdlantský výběžek představuje jeden z největších potenciálů pro intenzifikaci využití pro cykloturistiku, zejména pro rekreační rodinnou cykloturistiku v nenáročném terénu otevřené, mírně zvlněné krajiny podhůří Jizerských hor. Zahuštění sítě cyklistických tras přispěje možnosti vytvoření cyklistických okruhů po Frýdlantském výběžku různých délek a náročnosti. Jižně od Frýdlantu téměř úplně absentují značené cyklistické trasy, jediná trasa vedená po severním úbočí Jizerských hor, trasa č. 3065, je ukončena u Šolcova rybníka, bez pokračování dále na západ. Je žádoucí vyhledat vhodné cyklistické propojení od Šolcova rybníka dále na západ, ve směru na Děřichov, Heřmanice a polskou Bogatyni.

Dostupnost železniční stanice Raspenava vlakem z Liberce je pouhých 23 minut, vlaky v relaci Liberec – Raspenava jezdí ve všední dny i o víkendech v taktu 60 minut, ve špičkách ve všední dny dokonce v taktu 30 min.

Nástupní místo železniční stanice Raspenava má význam pro odlehčení nástupních míst do centrální části Jizerských hor z tradičních, značně exponovaných nástupních míst z jihu, zejména z Bedřichova, Janova nad Nisou a další. Nástup do Jizerských hor ze severu je sice terénně náročný, pro zdatné cyklisty však může představovat adrenalinový zážitek. Doprava cyklistů z Liberce do Raspenavy pohodlně a rychle vlakem má dále význam pro zlepšení dostupnosti a zvýšení atraktivity Frýdlantského výběžku pro cykloturisty.

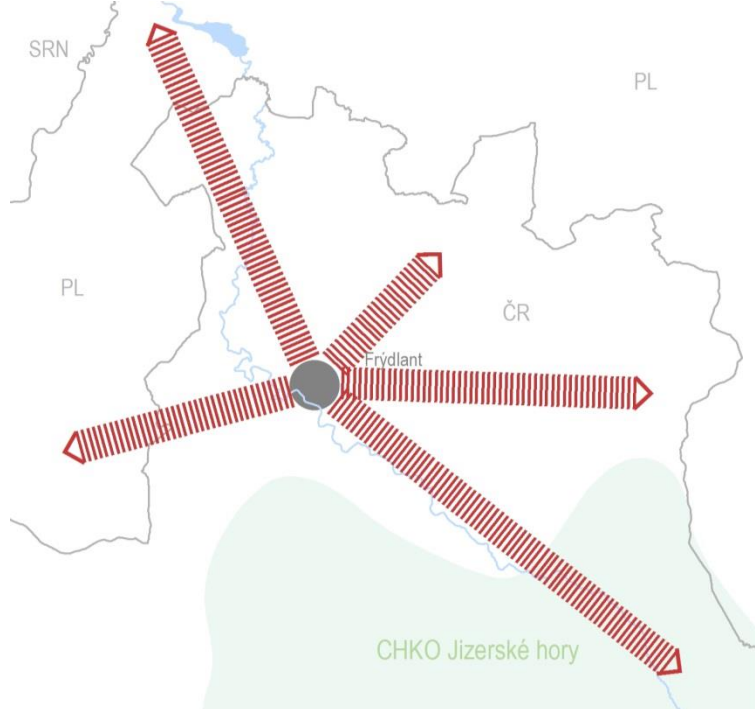
Severní svahy Jizerských hor nad pásem osídlení Frýdlant – Raspenava – Hejnice – Bílý Potok poskytují mimořádné výhledy na scenérii otevřené krajiny Frýdlantského výběžku. Vyhledání cyklistického propojení mezi Frýdlantem a Hejnicemi / Bílým Potokem při severním okraji lesů Jizerských hor by umožnilo vybudovat vysoce atraktivní vyhlídkovou trasu vedenou mimo vlastní pás osídlení podél řeky Smědé odděleně od motorové dopravy.

Propojení cyklotras vedených po severním hřebeni Jizerských hor a cyklotras vedených údolím Smědé přispěje zlepšení dostupnosti centrální části Jizerských hor ze severu, z Frýdlantska a tedy k odlehčení hlavních exponovaných nástupních míst do Jizerských hor od jihu (Bedřichov, Josefův Důl, Janov nad Nisou ad.). Propojení přispěje zvýšení významu Hejnic jako nástupního místa do centrální části Jizerských hor pro cyklisty ze severu.



číslo popis

**C12** Nástupní místo pro cyklisty a pěší turisty: Frýdlant



důvody

Město Frýdlant je plně vybaveným turistickým centrem, disponujícím širokým spektrem ubytovacích možností, stravování a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu. Město je velmi dobře dostupné automobilem po silnici I/13 s širokou škálou možností parkování. Dostupnost železniční stanice Frýdlant vlakem z Liberce je pouhých 31 minut, vlaky v relaci Liberec – Frýdlant jezdí ve všední dny v intervalech 30 minut, o víkendech v intervalu 60 minut. Nástupní místo Frýdlant má význam pro zlepšení dostupnosti a zvýšení atraktivity Frýdlantského výběžku pro turisty. Frýdlant je vhodným výchozím místem na pěší i cyklistické okruhy Frýdlantským výběžkem v okolí města i na dálkové cyklotrasy podél řeky Smědé ve směru do centrální části Jizerských hor nebo do Polska a dále do SRN.

**C13** Cyklostezka / in-line dráha Frýdlant – Dětrichov – Heřmanice – Bogatynia (PL) po tělese bývalé železniční dráhy Frýdlant – Zittau

Železniční dráha Frýdlant – Zittau byla zrušena v 60. letech minulého století. V téměř celém průběhu původní trati je zachován násep trati (bez kolejového svršku), využitelný výhodně pro vedení cyklostezky.

Vybudování cyklostezky na náspu bývalé železniční dráhy Frýdlant – Zittau by propojilo pro cyklisty turisticky vysoce atraktivní města Frýdlant na české straně a Bogatynia na polské straně a přispělo by tak posílení přeshraničních česko-polských vazeb pro cyklisty.

Cyklostezka by mohla být s výhodou využita také jako in-line dráha.

**C14** Vyhlídková trasa Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem po hřebeni mezi údolím říčky Řasnice a Arnoltického potoka

Frýdlantský výběžek představuje jeden z největších potenciálů pro intenzifikaci využití pro pěší turistiku a cykloturistiku, zejména pro rekreační rodinnou turistiku v nenáročném terénu otevřené, mírně zvlněné krajiny podhůří Jizerských hor. Zahuštění sítě pěších a cyklistických tras přispěje vytvoření pěších a cyklistických okruhů po Frýdlantském výběžku různých délek a náročností.

Vedení cyklistické trasy mezi Frýdlantskou výšinou, Horní Řasnicí a Jindřichovicemi pod Smrkem po hřebeni nad údolím říčky Řasnice a Arnoltického potoka představuje potenciál vyhlídkové trasy s dalekými výhledy do krajiny Frýdlantského výběžku a na severní svahy Jizerských hor a na masiv Smrku.

**C15** Zahuštění cyklotras ve Frýdlantském výběžku: propojení Višňová – Pertoltice

Frýdlantský výběžek představuje jeden z největších potenciálů pro intenzifikaci využití pro pěší a cykloturistiku, zejména pro rekreační rodinnou turistiku v nenáročném terénu otevřené, mírně zvlněné krajiny podhůří Jizerských hor. Zahuštění sítě cyklistických tras přispěje možnosti vytvoření pěších a cyklistických okruhů po Frýdlantském výběžku různých délek a náročností.

**C16** Zahuštění cyklotras ve Frýdlantském výběžku: propojení Višňová – Arnoltice – Bulovka

**C17** Zahuštění cyklotras ve Frýdlantském výběžku: propojení Pertoltice – Bulovka – Dolní Řasnice

**C18** Zahuštění cyklotras ve Frýdlantském výběžku: propojení Dolní Řasnice – Ludvíkov pod Smrkem

**C19** Zpřístupnění Meandrů Smědé a Dubového rybníka pro cyklisty

Meandry Smědé a Dubový rybník patří k významným atraktivitám cestovního ruchu ve Frýdlantském výběžku. Stávající cyklotrasa č. 3006 vedená v souběhu s tokem říčky Smědé, území Meandrů Smědé a Dubového rybníka míjí (na rozdíl od pěší turistické trasy) bez povšimnutí.

Pro posílení atraktivity regionálně významné cyklistické trasy vedené v souběhu s tokem říčky Smědé by bylo přínosné prověření možnosti alespoň částečného vedení cyklotrasy v těsnějším kontaktu s Meandry Smědé a Dubovým rybníkem nebo alespoň lokální zpřístupnění Meandrů říčky Smědé pro turisty.

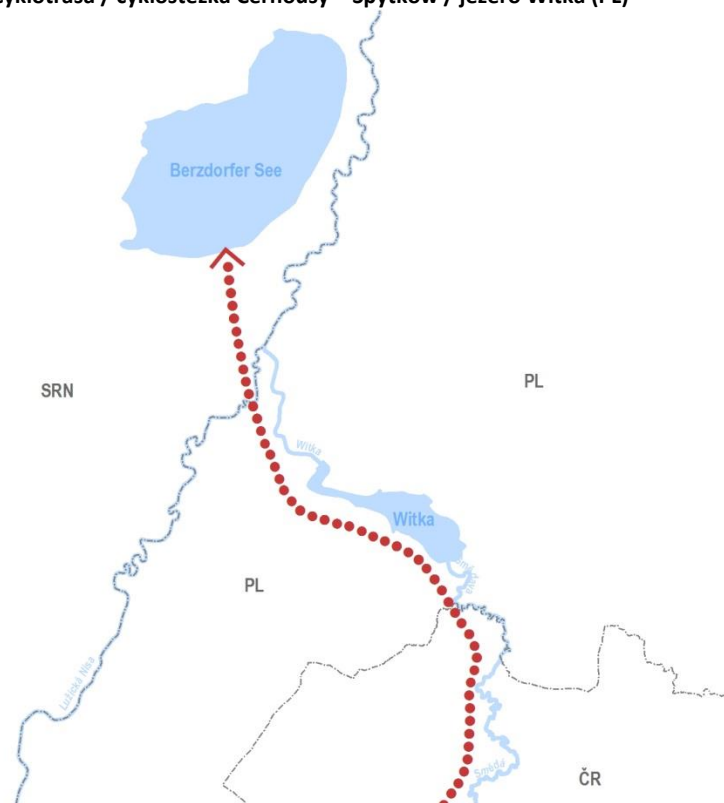
Trasy propojující Meandry Smědé a Dubový rybník se stávající cyklotrasou by měly mít vzhledem k vysokým přírodním hodnotám území výrazně ekovýchovný charakter, s opatřeními zamezujícími vjezdu motorových vozidel.





číslo popis

**C20** Cyklotrasa / cyklostezka Černousy – Spytków / jezero Witka (PL)



důvody

V současné době není vyznačeno pokračování cyklotrasy v souběhu s tokem říčky Smědé dále do Polska. Na polské straně, jen cca 2 km za státní hranicí, je přítomna na říčce Smědá vybudována přehradní nádrž, která je významným střediskem vodní turistiky (koupání, rybaření, sportovní aktivity u vody ad.). Dalším významným centrem vodní turistiky je jezero Berzdorfer See v Německu, cca 10 km od českých hranic.

Pro posílení atraktivity regionálně významné cyklistické trasy vedené v souběhu s tokem říčky Smědé je žádoucí vyznačení cyklistické trasy (případně vybudování cyklostezky) z Černous přes Ves dále na Spytków, v návaznosti na nově vybudovanou cyklostezku na polské straně.

**C21** Obnovení osobní dopravy na železnici z Černous dále do Polska a SRN

Obnovení osobní dopravy na železniční trati z Černous dále do Polska a SRN (dnes končí osobní doprava na železniční trati Frýdlant – Görlitz v Černousech, dále přes státní hranici do Polska pokračuje jen nákladní doprava) by pro české turisty zpřístupnilo území kolem vodní nádrže Witka v Polsku a kolem Berzdorfer See ve SRN vysoce atraktivní pro vodní turistiky (koupání, rybaření, sportovní aktivity u vody ad.) a také turisticky vysoce atraktivní město Görlitz. S ohledem na větší vzdálenost turisticky atraktivních území na polské a německé straně od center osídlení na české straně by čeští turisté získali jedinečnou možnost jednu cestu nebo část cesty absolvovat vlakem a druhou část nebo zbytek cesty pak na kole.

**C22** Cyklostezka / In-line dráha Nové Město pod Smrkem – Ludvíkov pod Smrkem

Frýdlantský výběžek představuje jeden z největších potenciálů pro intenzifikaci využití pro cykloturistiku, zejména pro rekreační rodinnou cykloturistiku v nenáročném terénu otevřené, mírně zvlněné krajiny podhůří Jizerských hor. Cyklostezka resp. in-line dráha vhodně rozšiřuje a zpestřuje nabídku infrastruktury pro letní turistiky v okolí Nového Města pod Smrkem. Stezka je vedena téměř po rovině a je tedy vhodným terémem právě pro in-line, ale také pro bezpečný cyklistický pohyb dětí a začínajících či méně zkušených cyklistů.

**C23** Cyklostezka / in-line dráha Jindřichovice pod Smrkem – Wolimierz (PL) po náspu bývalé železniční trati

Železniční trať z Jindřichovic pod Smrkem do Wolimierze byla v provozu v letech 1904 – 1945. Na české i polské straně jsou dnes koleje vytrhány a z kdysi významného železničního spojení zůstal dodnes zachován pouze násep trati. Vybudování cyklostezky po náspu bývalé železniční trati by jednak přispělo zvýšení návštěvnosti Jindřichovic pod Smrkem a zvýšení atraktivity města pro cestovní ruch a přispělo by zlepšení česko-polských přeshraničních turistických vazeb. Cyklostezka by mohla být s výhodou využita také jako in-line dráha.

**C24** Cyklobus Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – Świeradów-Zdrój

Zavedení cyklobusu mezi železniční stanicí ve Frýdlantu, Novým Městem pod Smrkem a městem Świeradów-Zdrój je jedním z předpokladů zvýšení atraktivity Frýdlantského výběžku pro cykloturistiku, zejména pak terénní cykloturistiku v rámci areálu Singltreku pod Smrkem / Single track Świeradów-Zdrój a dále potenciálem pro rozvoj nových nástupních míst do Jizerských hor pro cyklisty ze severu (s efektem v odlehčení tradičních, exponovaných a přetížených nástupních míst do Jizerských hor z jihu, zejména z Bedřichova, Hrabětic ad.)

Jako nástup do Jizerských hor ze severu i jako nástup na terénní trasy singltreku by mohla výhodně sloužit kabinová lanovka ze Świeradovy-Zdróje na Stóg Izerski. Fungující kabinová lanovka na Stóg Izerski by se měla stát alternativou kontroverznímu záměru lanovky z Nového Města pod Smrkem na Smrk (lanovka na Stóg Izerski již existuje, tak proč ji nevyužít?) Zavedení cyklobusu by zásadně zlepšilo podmínky dopravní dostupnosti severní části Jizerských hor a areálu Singltreku například pro obyvatele Liberce. Na trase Liberec – Frýdlant v Čechách jezdí vlak ve všední den v intervalech 30 min, o víkendech v intervalu 60 minut, přičemž jízda trvá jen 31 minut. Cesta z Liberce až do Nového Města pod Smrkem by tak kombinací vlak-cyklobus mohla trvat přibližně 50 minut, až do Świeradowy-Zdróje pak přibližně 65-70 minut.



**C25 Zahuštění + rozšíření sítě tras Singltreku pod Smrkem**

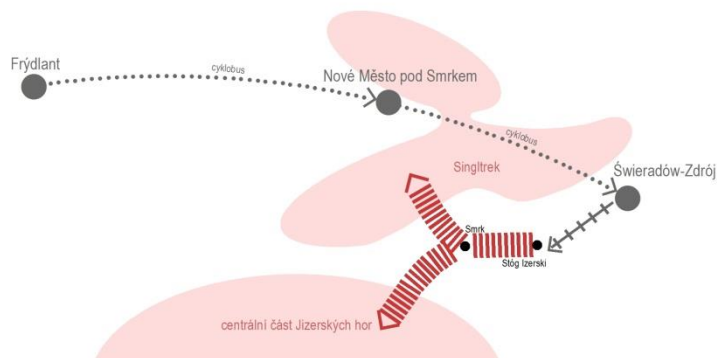
Mezi městy Nové Město pod Smrkem, Lázně Libverda a polským lázeňským městem Świeradów-Zdrój, na svazích Smrku a Stógu Izerkého na české i polské straně, se v posledních letech dynamicky rozvíjí jedinečný mezinárodní projekt terénní cyklistiky Singltreku pod Smrkem / Singl track Świeradów-Zdrój. Tento v ČR ojedinělý projekt jednopýchých cyklistických terénních cest v lesích Jizerských hor má za cíl aktivizovat ekonomicky a sociálně problematický region Frýdlantského výběžku, vyznačující se vysokou nezaměstnaností, omezenou nabídkou pracovních příležitostí a špatnou dostupností nadřazených center osídlení.

Singltreku pod Smrkem je žádoucí chránit a podporovat jako aktivitu cestovního ruchu nadmístního významu jedinečnou v celém kraji a je žádoucí ji dále intenzifikovat a také plošně rozvíjet, přirozeně při zohlednění zájmů ochrany přírody a krajiny. Exkluzivita Singltreku pod Smrkem v širším regionu nesmí být ohrožena obdobnými konkurenčními projekty, přípustné by měly být pouze příměstské terénní trasy nebo freeridové či downhillové dráhy, které by v regionu synergicky podporovaly zájem o terénní cyklistiku realizovanou v intenzivní formě právě na Singltreku pod Smrkem.

**C26 Propojení Stóg Izerski (PL) – Smrk – Singltreku / centrální část Jizerských hor >> nové nástupní místo do centrální části Jizerských hor a na singltreku od konečné stanice kabinové lanovky na Stóg Izerski**

Kabinová lanovka na Stóg Izerski je potenciálně významným nástupním místem do centrální části Jizerských hor ze severní strany a také nástupním místem na terénní stezky Singltreku pod Smrkem. Podmínkou využití lanovky na Stóg Izerski jako nástupního místa do Jizerských hor a na Singltreku pod Smrkem je zavedení cyklobusu Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – Świeradów-Zdrój a zejména pak propojení Stógu Izerského s českým Smrkem a se sítí cyklotras v centrální části Jizerských hor a s tratěmi Singltreku pod Smrkem pro cyklisty.

V současné době není cyklistické propojení mezi cyklotrasami pod Smrkem, vrcholem Smrku a Stógem Izerkým na české straně značené. V daném úseku jsou navíc jen velmi nekalitní cesty, pro cyklisty jen obtížně sjízděné. Na polské straně je značená cyklistická trasa ze Stógu Izerkého na státní hranici, tedy téměř pod vrchol Smrku.



**C27 Zpřístupnění Vidlicové cesty pro cyklisty >> propojení cyklotras na české a polské straně centrální části Jizerských hor jižně od Smrku a Stógu Izerkého**

Cílem zahuštění přeshraničních propojení mezi českými a polskými cyklotrasami v severní části Jizerských hor je vyšší míra integrace české a polské sítě cyklistických tras.

Cílem je vytvořit podmínky pro možné využití méně náročných terénů pro cyklistiku na polské straně v porovnání s náročnějšími terény na české straně.

Výhodou využití Vidlicové cesty je existence tělesa cesty a pouze nutnost zpevnění jejího povrchu pro provoz pěších a cyklistů. Vidlicová cesta má potenciál stát se zároveň novou přístupnou turistickou atraktivitou. Na Vidlicové cestě jsou totiž dochované reliktové původní cesty, zejména původní kamenné překlady bystřin či propustky.

**C28 Nové nástupní místo do centrální části Jizerských hor: Bílý potok – Zadní Studánka**

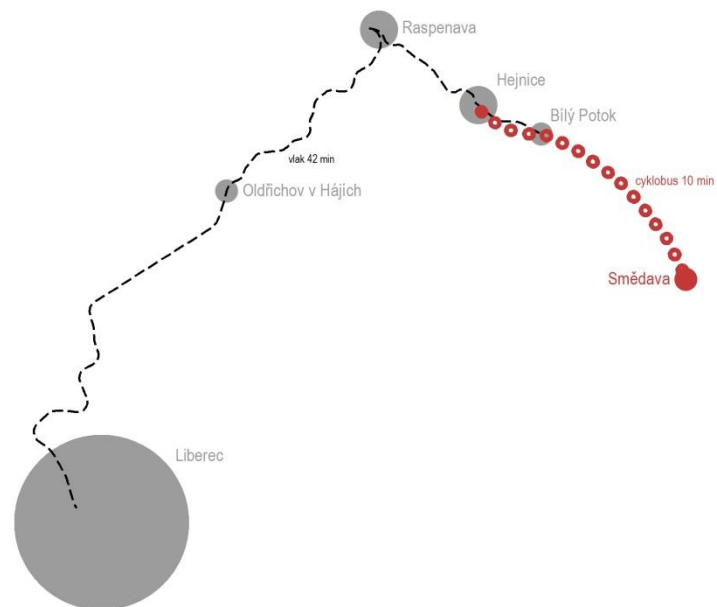
Na východním okraji obce Bílý Potok pod Smrkem, v lokalitě Zadní Studánka, přímo u silnice II/290 vedoucí na Smědavu, se nachází rozsáhlý brownfield bývalého výrobního závodu. Plocha má potenciál pro vytvoření nového nástupního místa pro pěší turisty a cyklisty do centrální části Jizerských hor ze severu, jako alternativa exponovanému nástupnímu místu na Smědavě. Plocha bývalého výrobního areálu nabízí možnost vybudovat kapacitní záchytné parkoviště pro osobní automobily s možností přímého přestupu na cyklobus směr Smědava resp. s možností přímého nástupu přes Bártlovu boudu na trasy kolem Smrku.

**C29 Cyklobus Hejnice – Bílý Potok – Smědava**

Jedno z nejnáměšších nástupních míst do centrální části Jizerských hor, Smědava na hřebenech Jizerských hor, je v současné době dopravně dostupné buď automobilem z Liberce přes Hejnice, nebo cyklobusem Frýdlant – Raspenava – Hejnice – Smědava v návaznosti na železniční spojení Liberec – Frýdlant s přestupem v Raspenavě.

Zavedení cyklobusu od železniční stanice Hejnice přes Bílý Potok pod Smrkem na Smědavu, s návazností na vlak Liberec – Hejnice – Bílý Potok pod Smrkem (pro obyvatele Liberce, doba jízdy 42 min) nebo Frýdlant – Hejnice – Bílý Potok pod Smrkem (pro obyvatele Frýdlantu, doba jízdy 28 min), by umožnilo zkrátit trasu cyklobusu jen na úsek Hejnice – Bílý Potok pod Smrkem – Smědava a pro dopravu do Hejnic respektive do Bílého Potoka pod Smrkem jak z Liberce, tak z Frýdlantu využít výhodně železničních spojů do Hejnic respektive do +Bílého Potoka pod Smrkem.

Viz též C28 ↑



**C30 Přetrasování cyklotras v úseku Hejnice – Bílý Potok po místních komunikacích souběžně se silnicí II/290**

Hlavní cyklotrasa vedená údolní nivou řeky Smědavy mezi Frýdlantem, Raspenavou, Hejnicemi, Bílým Potokem a Smědavou je mezi centrem Hejnic a Bílým Potokem trasovaná po silnici II/290, úzké silnici sevřené mezi zástavbou a zatížené silně automobilovou dopravou. Pro zvýšení bezpečnosti cyklistů je žádoucí hledat možnosti jejího přetrasování na souběžné místní komunikace.



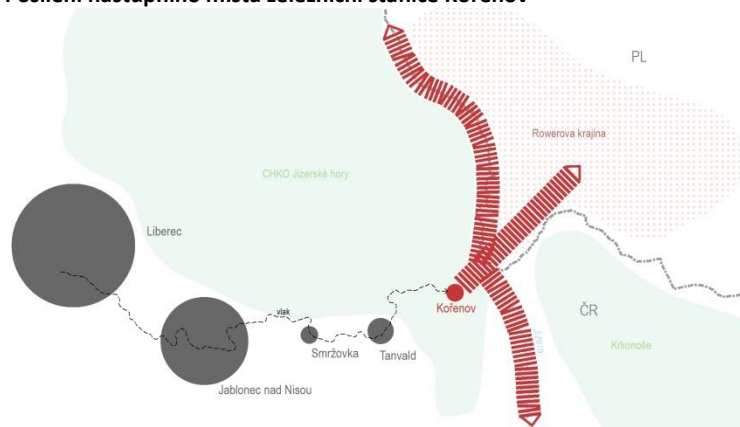
číslo popis

**C31 Přemostění Jizery pro chodce a cyklisty:** propojení Greenway Jizera s cyklotrasami Rowerova Krajina Szklarska Poreba / Jakuszyce (PL)

**C32 Přemostění Jizery pro chodce a cyklisty:** propojení Greenway Jizera s cyklotrasami Rowerova Krajina Szklarska Poreba / Jakuszyce (PL)

**C33 Přemostění Jizery pro chodce a cyklisty:** propojení Greenway Jizera s cyklotrasami Rowerova Krajina Szklarska Poreba / Jakuszyce (PL)

**C34 Posílení nástupního místa železniční stanice Kořenov**



**C35 Zlepšení podmínek nástupu na Greenway Jizera od železniční stanice Kořenov**

**C36 Zpřístupnění cesty po západním břehu vodní nádrže Souš pro pěší a cyklisty**

**C37 Nové nástupní místo pro cyklisty: Tanvald – dopravní terminál**  
>> nástup do Jizerských hor a na jih podél Kamenice do Českého ráje

důvody

Na české i polské straně Jizerských hor je hustá síť pěších i cyklistických turistických tras, jejich vzájemné propojení je však velmi omezené (Harrachov, Karlovský most, singltrek Nové Město pod Smrkem). Vyšší míra integrace českých a polských turistických tras je žádoucí z důvodu možného širšího rozptylu turistů z obou stran hranice. Cílem je zejména propojení husté sítě cykloturistických tras v centrální části českých Jizerských hor (Jizerská magistrála) se sítí značených cykloturistických tras v Rowerove krajíně kolem Jakuszyce a Szklarske Poreby.

Pro rozptyl cykloturistů z liberecko – jablonecké aglomerace směrem na východ je klíčové vlakové spojení Liberec – Kořenov – Harrachov – Szklarska Poreba, zejména pak nástupní místo u železniční stanice v Kořenově. Odtud je velmi snadný přístup podél Jizery směrem do centrální části Jizerských hor, chybí však přímé cyklistické propojení do jakuszyckého areálu na polské straně. Je žádoucí vyhledat možnosti přemostění Jizery nad Kořenovem a propojení cyklistické Greenway Jizera s cyklistickými trasami na polské straně hor.

Navrhuje se propojení a překonání Jizery na třech místech – vybudování přemostění v místě, kde se ke hranicím nejvíce přibližuje polská lesní cesta (C31), využití železničního viaduktu např. dobudování konstrukce pro pěší a cyklisty (C32) a využití stávajícího mostu v Martinském údolí (C33).

Nástupní místo železniční stanice Kořenov je klíčové pro rozptyl turistů z liberecko – jablonecké aglomerace směrem na východ, do Krkonoš a také do polské části Jizerských hor. Kořenov je jedním z výchozích míst na Greenway Jizera ve směru na sever do centrální části Jizerských hor i směrem na jih, směrem do Českého ráje. Kořenov má potenciál stát se také výchozím místem pro Krajinu Rowerovou na polské straně hor kolem Jakuszyce.

Kořenov je z Liberce pohodlně dostupný vlakem, i přesto, že cesta trvá více než hodinu a je dostupný také osobním automobilem a cyklobusem Jablonec nad Nisou – Jizerka. V okolí železniční stanice Kořenov se nachází množství ploch charakteru brownfields s potenciálem konverze na plochy parkovišť pro osobní automobily turistů. Došlo by tak k odlehčení v sezóně silně exponovaného parkoviště na Jizerce, stoupání z Kořenova podél Jizery po Greenway Jizera do Jizerky je zvládnutelné i méně zdatnými turisty.

Žádoucí je také dovybavení nástupního místa možnostmi stravování a ubytování, optimálně také například půjčovnou a servisem jízdních kol.

Viz C34 ↑

Zlepšení podmínek přístupu cyklistů z liberecko – jablonecké aglomerace na Greenway Jizera a dále na jih na Železnobrodsko a do Českého ráje nebo na sever na Jizerku, Orle a do polské části hor a Rowerove krajiny kolem Jakuszyce a Szklarske Poreby by přispělo odlehčení přetížené centrální části Jizerských hor a zejména odlehčení centrálním nástupním místům v Bedřichově, Janově nad Nisou, Josefově Dole apod.

Zlepšení nástupu na Greenway Jizera z Kořenova je nutné podpořit také marketingovými a informačními opatřeními.

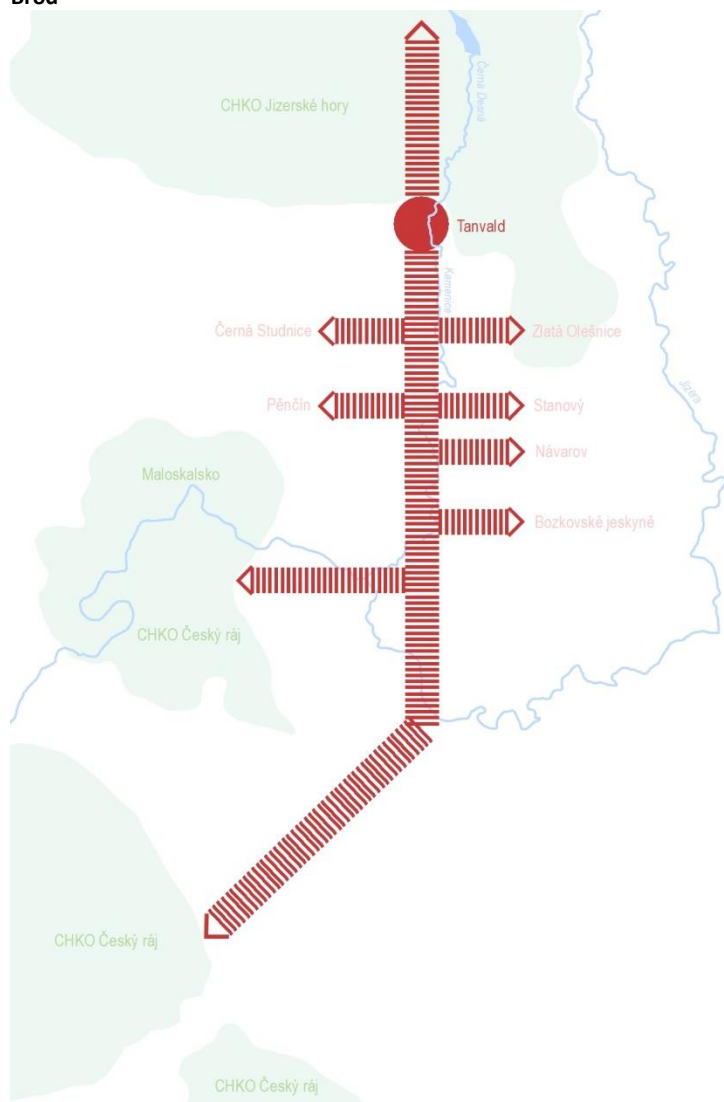
Desná – přehrada Souš (pod hrází přehrady) je jedním z významných nástupních míst pro turisty do centrální části Jizerských hor z jihu. Nástupní místo je obsluhované cyklobusem a u úpravny vody se nachází velká plocha v sezóně využívaná jako záchranné parkoviště pro osobní automobily. Přístup od hráze přehrady do hor je v současné době možný pouze po úzké a dopravně relativně zatížené silnici II/290, kde dochází k nežádoucí kumulaci pěších a cyklistických turistů s provozem automobilů.

Přístup od přehrady Souš do centrální části Jizerských hor by zlepšilo zpřístupnění v současné době uzavřené cesty po západním břehu přehradní nádrže.

Nový dopravní terminál Tanvald, integrující vlakové a autobusové nádraží veřejné dopravy, je optimálním nástupním místem směrem na sever do centrální části Jizerských hor a zejména pak na jih po Greenway Kamenice směrem na Železnobrodsko a do Českého ráje.



**C38 Greenway Kamenice: Smržovka – Tanvald – Spálov – Semily / Železný Brod**



Řeka Kamenice vytváří po celém svém toku až po ústí do Jizery u Spálova hluboký kaňon atraktivní pro vodní, pěší i cyklistickou turistiku. Cyklostezka vedená podél řeky, bude-li to v území reálně odděleně od motorové dopravy, by vhodně propojila nejen města a obce po toku řeky, ale hlavně řadu významných turistických atrakcí, zejména historická města s bohatou průmyslovou tradicí Smržovka, Tanvald či Velké Hamry, hrad a zámek Návarov a další atrakce v blízkosti toku řeky (např. rodiště Antala Staška Stanový, obec Zlatá Olešnice, výletní areál Pěnčín, soubor lidové architektury v Loužnici či Bozkovské dolomitové jeskyně). Greenway Kamenice by přispěla také propojení centrální části Jizerských hor s Železnobrodskem a Českým rájem.

**C39 Rychlé cyklistické propojení Liberec – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald**

Propojení celého souvislého pásu osídlení pod Jizerskými horami mezi Libercem a Tanvaldem je žádoucí jak pro účely turistického ruchu s cílem propojení všech významných center pod horami a pro usnadnění rozptylu turistů z Liberce a Jablonce nad Nisou na východ a na jih, tak pro každodenní cesty. Cílem je nízkenergetická náročnost cyklistického propojení, bez zásadních převýšení (vhodné je využít cyklostezky Odra-Nisa vedené v údolní nivě řeky, a také úseku Greenway Kamenice mezi Smržovkou a Tanvaldem).

**C40 Nástupní místo pro pěší a cyklisty: Josefův Důl – železniční stanice**

Posílení významu a rozvoj nástupních míst do centrální části Jizerských hor, které jsou obslouženy veřejnou hromadnou dopravou osob, zejména vlakem, je žádoucí pro odlehčení tradičně nejexponovanějších nástupních míst v Bedřichově, v Janově nad Nisou, Hraběticích a dalších. Josefův Důl je dostupný vlakem i cyklobusem a u železniční stanice jsou k dispozici plochy pro možné vybudování kapacitního parkoviště pro osobní automobily (alternativa pro nežádoucí kapacitní parkování automobilů v jádru hor). Vzhledem k náročnějšímu terénu je toto místo pro cyklisty vhodné spíše jako „výstupní“, nabízející se pro vytvoření alternativních okruhů s jiným místem návratu z hor.

**C41 Přístup pro cyklisty k vodní nádrži Josefův Důl z Josefova Dolu**

V současné době nevede z Josefova Dolu na hráz vodní nádrže Josefův Důl žádná přímá značená cyklistická trasa. Přístup k přehradě z Josefova Dolu je dnes značen přes Karlov a Hrabětic. Přímý přístup z Josefova Dolu k vodní nádrži Josefův Důl by podpořil význam nástupního místa Josefův Důl – železniční stanice a umožnil by rychlou dostupnost přehrady od vlaku, autobusu či z parkoviště V Josefově Dole.

**C42 Cyklo / pěší okruh kolem vodní nádrže Josefův Důl**

Možnosti zahušťování cyklistických tras v centrální části Jizerských hor jsou s ohledem na zájmy ochrany přírody a krajiny výrazně omezené. Turistický okruh kolem vodní nádrže Josefův Důl by přispěl lepšímu rozptylu turistů v návaznosti na nejexponovanější nástupní místa do centrální části Jizerských hor v Bedřichově, Hraběticích či Josefově Dole. Kolem vodní nádrže Josefův Důl by tak mohl vzniknout nenáročný a přitom atraktivní pěší / cyklistický okruh. Pohyb turistů kolem vodní nádrže Josefův Důl musí být ovšem vzhledem k blízkosti vodní nádrže jakožto zdroje pitné vody doprovázen adekvátními ochrannými opatřeními.

**C43 Lanovka z Tanvaldu na Tanvaldský Špičák**

Zpřístupnění jedné z nejvýznamnějších turistických atrakcí Jizerských hor, Tanvaldského Špičáku, přímo z města Tanvald lanovkou, by přispělo k odlehčení Albrechtic v Jizerských horách od náporu turistů a ke zlepšení přístupnosti navrhovaného bike parku Špičák pro cyklisty přímo z Tanvaldu.



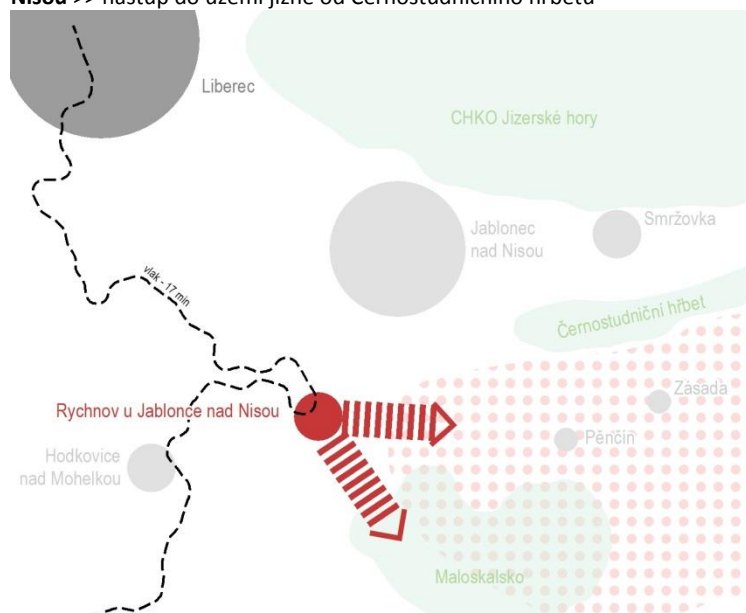
číslo popis

**C44 Bike park Špičák**

**C45 Zahuštění cyklotras v okolí Černé Studnice a okolo Pěňčina / Zásady**

**C46 Cyklostezka podél silnice I/65 Jablonec nad Nisou – Rychnov u Jablonce nad Nisou**

**C47 Nástupní místo pro cyklisty: železniční stanice Rychnov u Jablonce nad Nisou >> nástup do území jižně od Černostudničního hřbetu**



**C48 Napojení Rychnova u Jablonce nad Nisou na cyklotrasu okolo Pěňčina, Zásady (jižně od Černostudničního hřbetu)**

**C49 Napojení Rychnova u Jablonce nad Nisou na cyklotrasu na Maloskalsku**

**C50 Napojení Rychnova u Jablonce nad Nisou na nadregionální cyklotrasu Liberec – Hodkovice nad Mohelkou – Sychrov – Turnov**

**C51 Zlepšení napojení Liberce na Hřebenovku – jižní větev přes Vratislavice nad Nisou a Císařský kámen**

**C52 Zlepšení napojení Liberce na Hřebenovku – jižní větev přes Vesec a Rašovku**

**C53 Přetrasování jižní větve cyklistické Hřebenovky přes Javorník**

**C54 Rozvoj terénní cyklistiky (downhill, freeride) kolem Ještědu**

důvody

Využití lyžařských sjezdových tratí v letní sezóně pro nejrůznější sportovní aktivity je vítaným prostředkem pro celoroční využití lyžařských areálů vybavených sedačkovými nebo kabinovými lanovkami. Právě terénní cyklistika, konkrétně terénní sjezdy po sjezdových tratích (downhill) nebo sjezdy po překážkových dráhách vystavěných na sjezdových tratích (freeride), ale také příměstské trasy pro terénní cyklistiku jsou vhodnou alternativou využití lyžařských sjezdových tratí v létě.

Území jižně od Černé Studnice, Pěňčinsko a Zásadsko, je turisty prozatím téměř neobjeveným kusem krajiny mezi Jizerskými horami na severu, Krkonošemi na východě a Maloskalskem a Českým rájem na jihu. Krajina je zde dramaticky zvlněná, ale přitom otevřená, s dalekými výhledy na Krkonoše a do hloubi celé české kotliny. Území má potenciál rozvoje klimatických lázní zaměřených na pobyt a pohyb v krajině.

Zahuštění a zokruhování cyklistických tras je předpokladem pro vytvoření lokálních cyklistických okruhů pro rodinné výlety pro méně náročnou i sportovní cykloturistiku.

Rozmanité terény Zásadska mají potenciál rovněž pro rozvoj decentralizované sítě příměstských tras pro terénní cyklistiku, která se může stát významnou atraktivitou pro oživení oblasti. Integrovaným nástupním místem by měl být Tanvald s vazbou na Bike park Špičák.

Jablonec nad Nisou je druhým největším městem v řešeném území a tedy jedním z největších generátorů každodenních uživatelů turisticky exponovaného území centrální části Jizerských hor. S cílem rozptylu turistů z Jablonce nad Nisou mimo Jizerské hory je žádoucí integrace města na síť cyklistických tras jižně od města, zejména na jižní větev Hřebenovky a dále na Pěňčinsko a Zásadsko, Maloskalsko a také na Ještědsko-kozákovský hřbet.

Jedním z nástupních míst do jižní části řešeného území je Rychnov u Jablonce nad Nisou. Propojení Jablonce nad Nisou s Rychnovem se nabízí cyklostezkou v souběhu se silnicí I/65.

Území jižně od Černé Studnice, Pěňčinsko a Zásadsko, je turisty prozatím téměř neobjeveným kusem krajiny mezi Jizerskými horami na severu, Krkonošemi na východě a Maloskalskem a Českým rájem na jihu. Krajina je zde dramaticky zvlněná, ale přitom otevřená, s dalekými výhledy na Krkonoše a do hloubi celé české kotliny. Území má potenciál rozvoje klimatických lázní zaměřených na pobyt a pohyb v krajině.

Potenciálním nástupním místem pro cyklisty do území jižně od Černé Studnice, ale také na Maloskalsko, z liberecko – jablonecké aglomerace je Rychnov u Jablonce nad Nisou. Rychnov u Jablonce nad Nisou je z Liberce dostupný vlakem za pouhých 17 minut. Odtud je pak Pěňčinsko, Zásadsko i Maloskalsko dostupné pozvolným stoupáním v řádu desítek minut jízdy.

Viz C47 ↑

Viz C47 ↑

Propojení Rychnova u Jablonce nad Nisou s nadregionální cyklotrasou Liberec – Sychrov – Turnov s pokračováním do Českého ráje je součástí napojení Jablonce nad Nisou na nadregionální cyklistickou trasu směřující z Liberce do Českého ráje.

Liberec, jako největší generátor turistů v Turistickém regionu Jizerské hory, má v současné době pouze jedno značené cyklistické napojení na jižní větev Hřebenovky. S ohledem na mezinárodní význam Hřebenovky je žádoucí větší míra integrace města Liberec na Hřebenovku.

Liberec, jako největší generátor turistů v Turistickém regionu Jizerské hory, má v současné době pouze jedno značené cyklistické napojení na jižní větev Hřebenovky. S ohledem na mezinárodní význam Hřebenovky je žádoucí větší míra integrace města Liberec na Hřebenovku.

Mezi Císařským kamenem a Šimonovicemi prochází jižní větev cyklistické Hřebenovky hlubokým sedlem okolo Dlouhého Mostu a Jeřmanic. Míjí přitom jednu z významných atraktivit cestovního ruchu v této části Ještědsko-kozákovského hřbetu, vrchol Javorníku.

Využití lyžařských sjezdových tratí v letní sezóně pro nejrůznější sportovní aktivity je vítaným prostředkem pro celoroční využití lyžařských areálů vybavených sedačkovými nebo kabinovými lanovkami. Právě terénní cyklistika, konkrétně terénní sjezdy po sjezdových tratích (downhill) nebo sjezdy po překážkových dráhách vystavěných na sjezdových tratích (freeride), je vhodnou alternativou využití lyžařských sjezdových tratí v létě.

Pod Ještědem je downhill již provozován, s ohledem na výbornou dostupnost areálu pod Ještědem z Liberce je žádoucí tuto aktivitu dále intenzifikovat a rozvíjet.



číslo	popis	důvody
<b>C55</b>	<b>Přetrasování cyklotrasy Liberec – Jablonec nad Nisou v úseku Nový Harcov – Lukášov</b>	<i>Propojení dvou největších měst v řešeném území má zabezpečit primárně cyklostezka Odra – Nisa, sekundárně bude však nutné zachovat i další propojení po stávajících silnicích a komunikacích. S cílem zrychlení propojení Liberce a Jablonce nad Nisou severní cestou je vhodné přetrasování z Nového Harcova přes Lukášov po silnici III/29024.</i>
<b>C56</b>	<b>Nástup cyklistů z Liberce do centrální části Jizerských hor přímo na kole</b>	<i>Přístup do centrální části Jizerských hor z největších měst pod horami přímo na kole, i za cenu prudkého stoupání, ale bez nutnosti dopravy do hor automobilem nebo hromadnou dopravou, je jednou z možností jak odlehčit v turistické sezóně nejexponovanějším nástupním místům v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole. Od Liberce je vhodné zajistit přístup do Jizerských hor od Lidových sadů přes Rudolfov – Českou chalupu až na sedlo Maliníku. V této trase byla v roce 2015 vybudována nová asfaltová cesta dobře sjízdná pro cyklisty.</i>
<b>C57</b>	<b>Nástup cyklistů z Jablonce nad Nisou do centrální části Jizerských hor přes Harcovský les přímo na kole</b>	<i>Přístup do centrální části Jizerských hor z největších měst pod horami přímo na kole, i za cenu prudkého stoupání, ale bez nutnosti dopravy do hor automobilem nebo hromadnou dopravou, je jednou z možností jak odlehčit v turistické sezóně nejexponovanějším nástupním místům v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole. Od Jablonce nad Nisou je vhodné zajistit přístup do Jizerských hor přes Harcovský les v trase Jablonec / Lukášov – Kotel – Hašlerova chata.</i>
<b>C58</b>	<b>Zahuštění cyklotras v oblasti Císařského kamene</b>	<i>Terénní hřbet Císařského kamene se táhne mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou a je pohodlně přístupný pro obyvatele obou měst. Na rozdíl od Harcovského lesa na Císařském kameni není zatím plně rozvinut potenciál území pro každodenní příměstskou rekreaci pro obě největší města aglomerace. Na Císařském kameni je velmi hustá síť zpravidla nebezpečných cest a pěšin, v celém území přitom není značená žádná cyklotrasa (s výjimkou cyklotrasy 3036 vedoucí po okraji území). Pro lepší usměrnění uživatelů a turistů je žádoucí v oblasti Císařského kamene vytipovat síť značených místních cyklotras včetně pátečních cyklotras. Celé území Císařského kamene mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou má přitom značný potenciál pro rozvoj intenzivnějších forem příměstských rekreačních a sportovních aktivit.</i>
<b>C59</b>	<b>Posílení / dovybavení nástupního místa pro pěší a cyklisty: Fojtka</b> >> zvýšení kapacity parkoviště + stravování + ubytování	<i>Fojtka se nachází na rozcestí pěších i cyklistických turistických tras. Nástupní místo dnes není nijak specificky řešené, využívá především vybavení přírodního koupaliště na vodní nádrži Fojtka (občerstvení, parkování) a dále plochy vhodné pro parkování u točky autobusu a rozcestníku turistických tras. Všechna nástupní místa pro turisty, mimo ta nejexponovanější v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole, dostupná osobním automobilem pohodlně z Liberce, je žádoucí v maximální míře posilovat a dovybavovat tak, aby se turisté přijíždějící do Jizerských hor auty, rozptýlili do většího množství nástupních míst a nepřetěžovali tak několik exponovaných nástupních míst ve vyšších polohách a v jádru hor. Nástupní místo Fojtka disponuje řadou ploch pro možné rozšíření parkovacích kapacit pro osobní automobily. Žádoucí je také dovybavení nástupního místa dalšími zařízeními stravování a ubytování.</i>
<b>C60</b>	<b>Posílení / dovybavení nástupního místa pro pěší a cyklisty: Rudolfov – Česká Chalupa</b> >> parkoviště	<i>Všechna nástupní místa pro turisty, mimo ta nejexponovanější v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole, dostupná osobním automobilem pohodlně z Liberce, je žádoucí v maximální míře posilovat a dovybavovat tak, aby se turisté přijíždějící do Jizerských hor auty, rozptýlili do většího množství nástupních míst a nepřetěžovali tak několik exponovaných nástupních míst ve vyšších polohách a v jádru hor. Nástupní místa Rudolfov – Česká chalupa a Rudolfov – elektrárna mají zásadní potenciál pro odlehčení vůbec nejexponovanějšího místa pro cyklisty, pěší turisty i běžkaře v Jizerských horách, Bedřichova. V rámci nástupního místa Rudolfov – Česká chalupa dnes zcela chybí jakákoli možnost parkování, která by umožnila zachytit část automobilů směřujících do Bedřichova.</i>
<b>C61</b>	<b>Posílení / dovybavení nástupního místa pro pěší a cyklisty: Rudolfov – Elektrárna</b> >> zvýšení kapacity parkoviště	<i>Všechna nástupní místa pro turisty, mimo ta nejexponovanější v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole, dostupná osobním automobilem pohodlně z Liberce, je žádoucí v maximální míře posilovat a dovybavovat tak, aby se turisté přijíždějící do Jizerských hor auty, rozptýlili do většího množství nástupních míst a nepřetěžovali tak několik exponovaných nástupních míst ve vyšších polohách a v jádru hor. Nástupní místa Rudolfov – Česká chalupa a Rudolfov – elektrárna mají zásadní potenciál pro odlehčení vůbec nejexponovanějšího místa pro cyklisty, pěší turisty i běžkaře v Jizerských horách, Bedřichova. V rámci nástupního místa Rudolfov – elektrárna je v současné době k dispozici jen 12, nahodile uspořádaných, parkovacích stání. Zvýšení kapacity parkovacích stání by umožnila zachytit více automobilů směřujících do Bedřichova a zatěžujících jedno z nejexponovanějších nástupních míst do Jizerských hor.</i>
<b>C62</b>	<b>Posílení / dovybavení nástupního místa pro pěší a cyklisty: Bedřichov – Maliník</b> >> stravování / občerstvení, půjčovna a servis jízdních kol	<i>Bedřichov – Maliník je druhým nejvytíženějším nástupním místem do jádrového území Jizerských hor na území obce Bedřichov. Kromě parkoviště s kapacitou 100 stání zde však není žádná další vybavenost. S ohledem na frekvenci využití nástupního místa je žádoucí dovybavit toto nástupní místo možností stravování či občerstvení a půjčovnou a servisem jízdních kol.</i>
<b>C63</b>	<b>Nástupní místo pro pěší a cyklisty: Bílá Desná – bývalá úpravná voda</b>	<i>Nástup turistů z Desné podél toku Bílé Desné na Protrženu přehradu patří k turisticky oblíbeným nástupním směrům. V současné době je turistům k dispozici malé parkoviště u točky autobusu na severním okraji města. Město Desná má dlouhodobý záměr využít objekt bývalé úpravné vody na Bílé Desné pro centrum ekologické výchovy a služeb turistům, které by sloužilo jako infocentrum s možností občerstvení, ubytování a parkování. Místo má potenciál stát se hlavním nástupním místem na Protrženu přehradu a sloužit zároveň pro interpretace jejího dědictví.</i>
<b>C64</b>	<b>Nástupní místo pro pěší a cyklisty: Desná – Souš-vodárna</b>	<i>Hlavními nástupními místy do východní části Jizerských hor jsou Jizerka a Smědava, v letní i zimní sezóně jedny z vůbec nejexponovanějších nástupních míst. Rozvoj a posílení dalších nástupních míst do východní části Jizerských hor je základním předpokladem pro odlehčení Jizerce a Smědavy od náporu turistů. Vodní nádrž Souš je hlavním nástupním místem do Jizerských hor přímo z města Desná. Do blízkosti vodní nádrže zajíždí cyklobus, u točky autobusu se nachází malé parkoviště pro osobní automobily. Bezprostředně pod hrází vodní nádrže, u vodárny, se nachází rozsáhlé zpevněné plochy, které slouží k příležitostnému parkování, jako oficiální parkoviště přitom deklarované nejsou. Je tedy žádoucí disponibilní plochy u vodárny využít ke zřízení kapacitního parkoviště s vybavením pro turisty, optimálně s možností stravování či občerstvení a ubytování.</i>
<b>C65</b>	<b>Obnovení železniční zastávky v místě bývalého nákladového nádraží Jakuszycy</b>	<i>Potenciálem pro zlepšení přístupnosti areálu Bieg Piastów kolem Jakuszyc a Szklarske Poreby pro turisty z české strany je obnovení železniční zastávky v místě bývalého nákladového nádraží na trati Kořenov – Jakuszycy – Szklarska Poreba, s možností obsluhy vlakovými spoji od Liberce a Tanvaldu.</i>

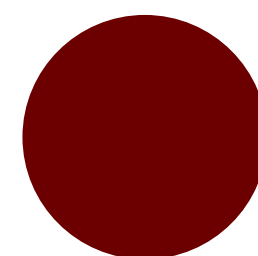


číslo	popis	důvody
<b>C66</b>	<b>Přeložení cyklotrasy č. 3018 Polubný – Smědava</b>	<i>Cílem přeložení značené cykloturistické trasy č. 3018 v úseku Polubný – Václavíkova Studánka – Smědava částečně do péře s cyklistickou Hřebenovkou a částečně na samostatnou trasu je uvolnění cesty mezi Souší a Smědavou pro samostatné vedení pěšího turistického propojení. Viz též P27 ↑</i>
<b>C67</b>	<b>Řešení střetu pěších a cyklistů: Hřebínek – Knajpa</b>	<i>Specifickým problémem turisticky nejexponovanějšího jádrového území Jizerských hor v letní sezóně je přeplněnost kapacitně omezených cest a s tím související časté střety pěších turistů a cyklistů na některých cestách (zejména na cestách se souběhem značených pěších a cyklistických turistických tras). S ohledem na zájmy ochrany přírody a krajiny v rámci území CHKO Jizerské hory není řešením kolizních situací zahušťování sítě tras, řešení je nezbytné hledat buď v prověření alternativních vedení pěších, nebo cyklistických tras tak, aby nebyly ve vzájemném souběhu nebo v organizačních opatřeních usměrňujících toky pěších a cyklistů podle významu jednotlivých tras. Jedním z turisticky nejfrekventovanějších úseků turistických tras v centrální části Jizerských hor je okruh Nová Louka – Hřebínek – Knajpa – Kristiánov – Nová Louka. V úseku Bílá Kuchyně – Hřebínek – Knajpa dochází k souběhu velmi frekventované pěší turistické trasy se severní větví cyklistické Hřebenovky (nadregionální cyklotrasa č. 22). Tento úsek oblíbeného turistického okruhu prochází po severním úbočí hor s několika jedinečnými vyhlídkovými místy do údolí Smědě a do Frydlantského výběžku. Lze tedy předpokládat, že ani pěší turisté ani cyklisté nebudou chtít tento úsek okruhu opustit a přesunout se na alternativní trasu. S ohledem na širší asfaltové cesty je možné uvažovat s oddělením pěších a cyklistů dělicími pruhy nebo jinými organizačními opatřeními na stávající cestě. Viz též P53 ↑</i>
<b>C68</b>	<b>Řešení střetu pěších a cyklistů: Knajpa – Kristiánov – Nová Louka</b>	<i>Úvodní odstavec viz C67 ↑ Jedním z turisticky nejfrekventovanějších úseků turistických tras v centrální části Jizerských hor je okruh Nová Louka – Hřebínek – Knajpa – Kristiánov – Nová Louka. V úseku Knajpa – Kristiánov – Nová Louka dochází k souběhu velmi frekventované pěší turistické trasy s cyklotrasou č. 3022 Mníšek – Fojtka – Josefův Důl – Albrechtice v Jizerských horách – Tanvald. V tomto úseku oblíbeného turistického okruhu je žádoucí prověřit možnost řešení usměrnění pohybu pěších a cyklistů v rámci existující cesty, přeložení modré pěší turistické trasy dále na sever se totiž z pohledu zájmů ochrany přírody jeví jako nevhodné. Viz též P54 ↑</i>
<b>C69</b>	<b>Řešení střetu pěších a cyklistů: hráz vodní nádrže Josefův Důl – Kristiánov</b>	<i>Úvodní odstavec viz C67 ↑ Turisticky velmi frekventovaným je úsek od hráze vodní nádrže Josefův Důl po Kristiánov. Tady dochází k souběhu žluté pěší turistické trasy a cyklotrasa č. 3021 Hrabětice – Kristiánov. Mezi vodní nádrží Josefův Důl a Kristiánovem přitom není k dispozici žádná alternativní přímá cesta, proto bude nutné uvažovat s oddělením pěších a cyklistů dělicími pruhy nebo jinými organizačními opatřeními na stávající cestě. Odlehčení cesty mezi hrází vodní nádrže Josefův Důl a Kristiánovem po východním břehu vodní nádrže by mohlo významně přispět zokruhování cest po obvodu celé přehrady (viz č. P53 a C42). Vzniklo by tak nové spojení mezi hrází vodní nádrže a Kristiánovem po západním břehu nádrže. Viz též P55 ↑</i>
<b>C70</b>	<b>Řešení střetu pěších a cyklistů: Královka – Hrabětice</b>	<i>Úvodní odstavec viz C67 ↑ Turisty vůbec nejintenzivněji využívané cesty jsou v okolí hlavních nástupních míst od Liberce a Jablonce nad Nisou, tedy v okolí Bedřichova, Janova nad Nisou a Josefova Dolu. Mezi Hraběticemi a Královkou vede oblíbená trasa jak pěších turistů, tak cyklistů. Úzká cesta je proto ve špičkách letní sezóny často přetížená a dochází k nežádoucímu narušení komfortu pohybu obou skupin uživatelů. Území Hrabětické louky jižně od cesty je příležitostí k oddělení provozů pěších turistů a cykloturistů. Viz též P56 ↑</i>
<b>C71</b>	<b>Řešení střetu pěších a cyklistů: Josefův Důl – Protržená přehrada – Jizerka</b>	<i>Úvodní odstavec viz C67 ↑ Turisticky velmi frekventovaným je úsek Josefův Důl – Protržená přehrada – Jizerka. Tady dochází k souběhu žluté pěší turistické trasy a jižní větve cyklistické Hřebenovky (cyklotrasa č. 3020). Mezi Josefovým Dolem a Jizerkou v podstatě neexistují alternativní trasy, je tedy nutné uvažovat s oddělením pěších a cyklistů dělicími pruhy nebo jinými organizačními opatřeními na stávající cestě. Viz též P57 ↑</i>
<b>C72</b>	<b>Parkoviště Desná: Souš – pod přehradou</b>	<i>Hlavními nástupními místy do východní části Jizerských hor jsou Jizerka a Smědava, v letní i zimní sezóně jedny z vůbec nejexponovanějších nástupních míst. Rozvoj a posílení dalších nástupních míst do východní části Jizerských hor je základním předpokladem pro odlehčení Jizerce a Smědavy od náporu turistů. Vodní nádrž Souš je hlavním nástupním místem do Jizerských hor přímo z města Desná. Do blízkosti vodní nádrže zajišťují cyklobus, u točky autobusu se nachází malé parkoviště pro osobní automobily. Bezprostředně pod hrází vodní nádrže, v zatáčce silnice v ulici Soušská, je na pozemcích parc. č. 1752/1, 1752/2 a 1752/3 v k.ú. Desná III disponibilní ploch pro možné zřízení parkoviště pro osobní automobily. Souvisí se záměrem C64 ↑</i>









# Hipoturistika





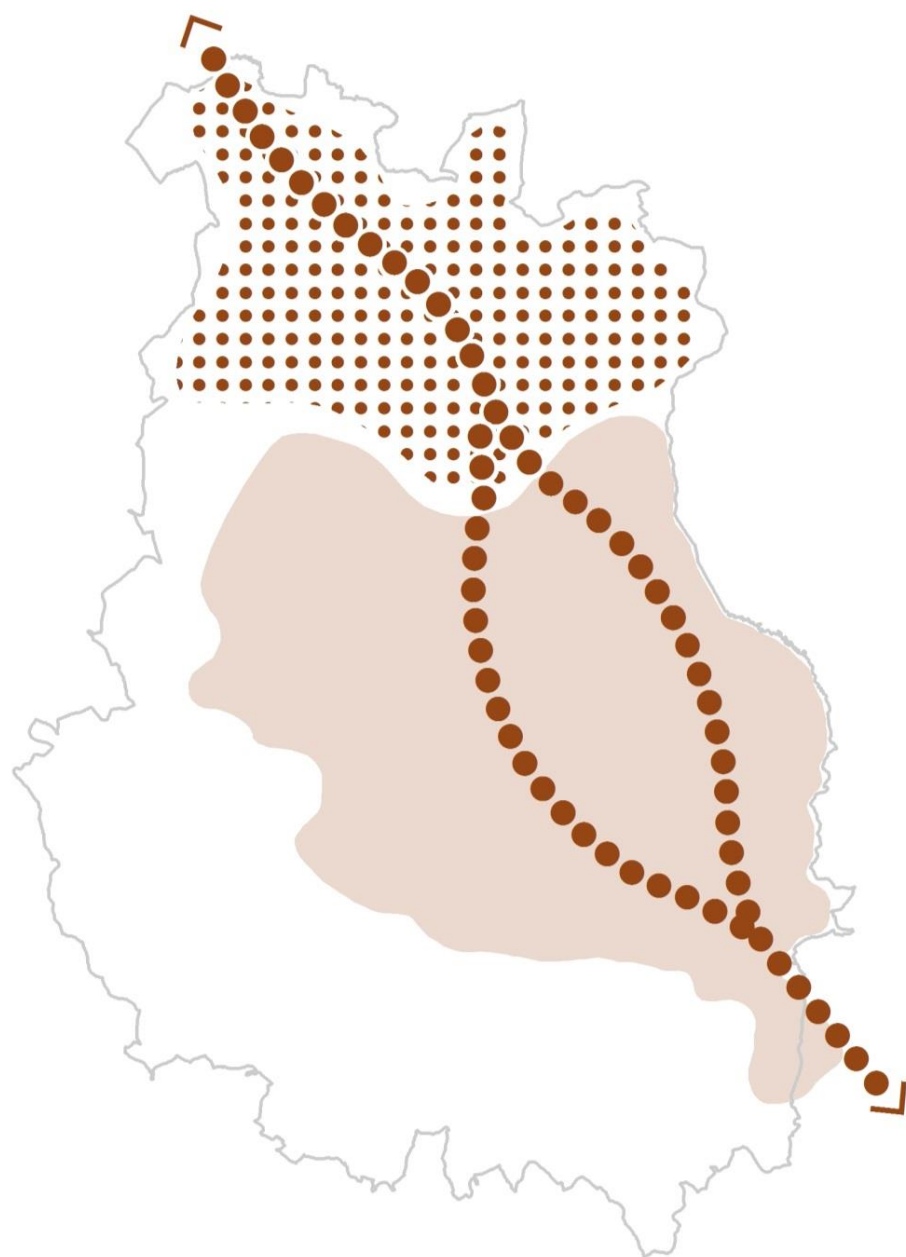
# Vize

## Krajina Frýdlantska nejkrásnější z koňského hřbetu

### Jezdecká turistika a agroturistika jako impuls pro rozvoj cestovního ruchu ve Frýdlantském výběžku

Krajina Frýdlantska má optimální podmínky pro rozvoj hipoturistiky a navazujících forem turistiky, jako je agroturistika či ekoturistika. Tradičně převážně zemědělsky využívaná krajina, přitom vysoce atraktivní pro turisty. Krajina otevřená, přehledná, mírně zvlněná, s mozaikou polí, luk, pastvin, remízů, lesů a rybníků. Krajina relativně řídko osídlená, přitom s hustou sítí polních a lesních cest a dalších komunikací s minimálním provozem automobilů. Krajina výhledů na severní úbočí Jizerských hor a na nejvyšší horu české části Jizerských hor, na horu Smrk. Krajina podstávkových domů, venkovských kostelů a kaplí.

Každá krajina je nejkrásnější z koňského hřbetu, o té frýdlantské to platí dvojnásob.



# Cíle

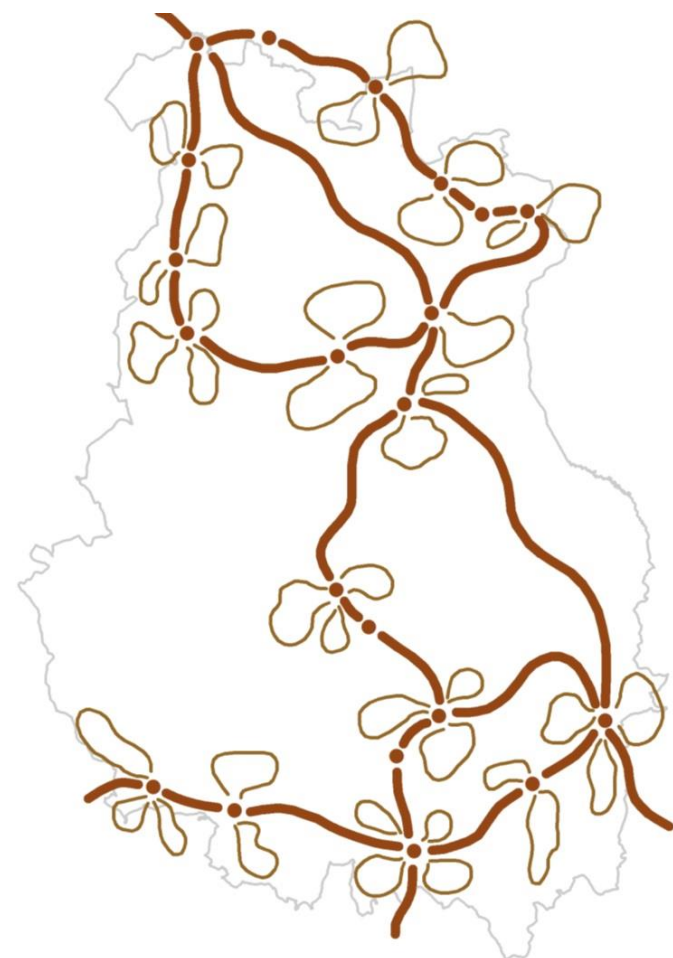
## A Řetězové a hvězdicové hipostezky

Základním předpokladem rozvoje hipoturistiky je rozvoj tras vhodných pro jízdu na koni, rozvoj hipostezek, v návaznosti na jezdecké stanice poskytující zázemí pro koně i jezdce.

Vedení hipotras je nejvhodnější po pružných površích, po lesních a polních cestách a pěšinách s hlinitým, hlinitopísčítým či mlatovým povrchem.

Koncepce vedení hipostezek musí respektovat možnost realizace dvou základních forem pohybu na koni vůči výchozímu místu. Zatímco řetězová forma je charakteristická pro dlouhé výlety a putování na koních mezi jednotlivými jezdeckými stanicemi, vzdálenými vzájemně zpravidla až desítky kilometrů, hvězdicová forma umožňuje různě dlouhé vyjížděky a výlety v bezprostředním i širším okolí jezdecké stanice.

*Záměry naplňující cíl: H01, H02, H03, H04, H05, H06, H08, H09*

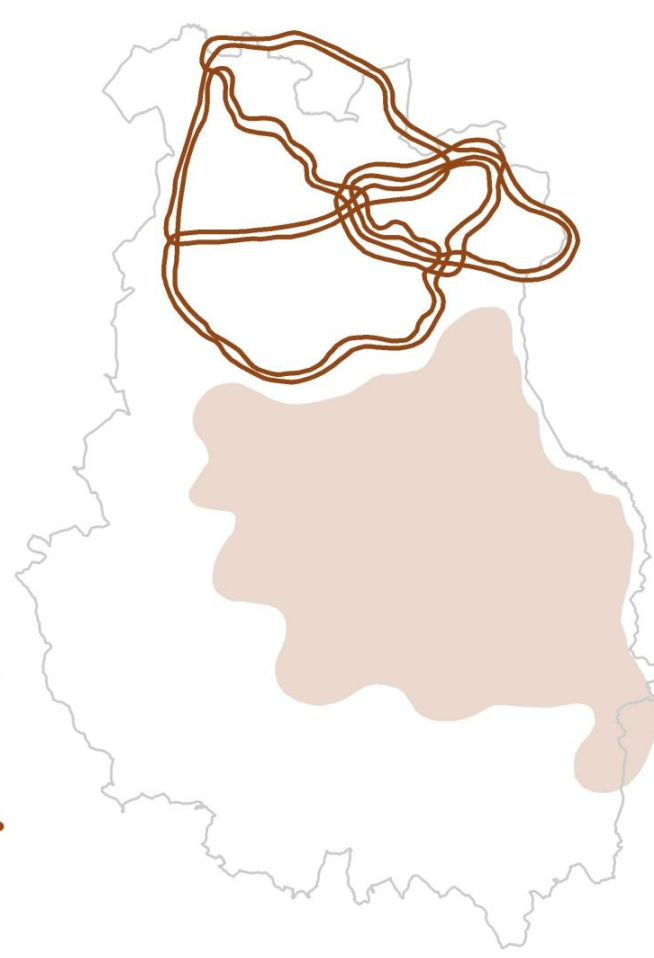


## B Rozvoj a zokruhování hipostezek ve Frýdlantském výběžku

Frýdlantský výběžek má v celém Turistickém regionu Jizerské hory nejlepší podmínky pro rozvoj hipoturistiky. Mírně zvlněná, otevřená a přehledná krajina tvořená atraktivní mozaikou luk, pastvin, polí, remízů a lesů, s působivými výhledy na severní úbočí Jizerských hor a nejvyšší horu české části hor Smrk a množstvím kulturně historických a přírodních atraktivit, nabízí příznivé, nenáročné terény pro pěší turistiku, cykloturistiku i hipoturistiku.

Pro úspěšný rozvoj hipoturistiky ve Frýdlantském výběžku je nezbytné postupně vybudovat základní síť hipostezek, které umožní konání různě dlouhých a různě náročných vyjížděk, výletů i delších putování.

*Záměry naplňující cíl: H01, H03, H04, H05, H06*

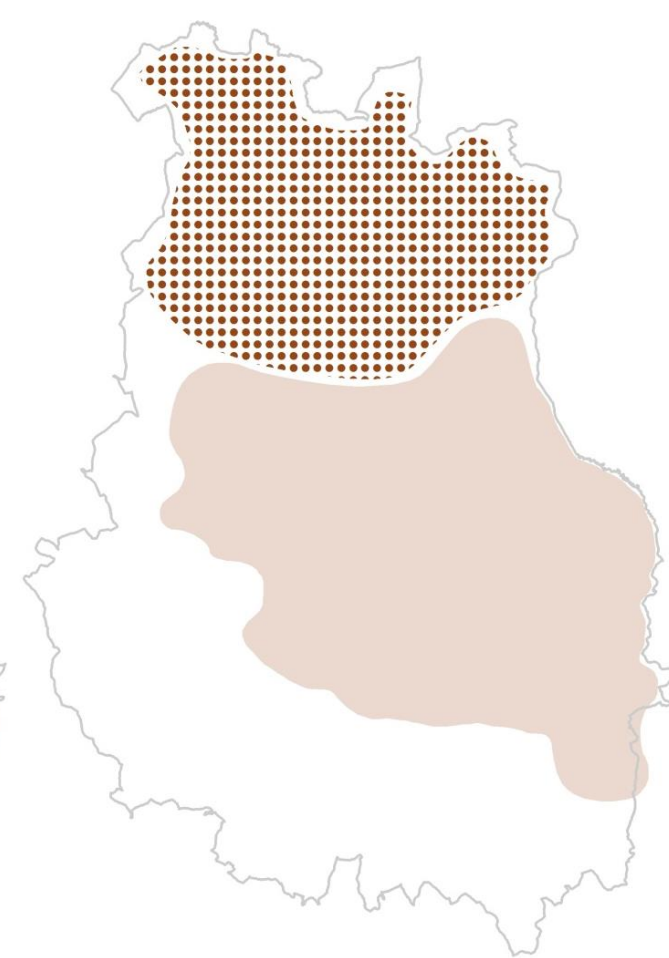


## C Rozvoj agroturistiky ve Frýdlantském výběžku

Krajina Frýdlantska je tradičně zemědělsky využívanou krajinou, kde se střídají obhospodařovaná pole s pastvinami, loukami a lesy a četnými rybníky. Charakter krajiny vytváří optimální podmínky pro rozvoj agroturistiky, jako segmentu hospodářství propojujícího zemědělské a rekreační využití krajiny.

V hospodářsky méně rozvinutém Frýdlantském výběžku představuje agroturistika vhodnou ekonomickou aktivitu a stejně vhodnou doplňkovou formu cestovního ruchu, často úzce provázanou s hipoturistikou, po níž je mezi turisty stále vyšší poptávka.

*Záměry naplňující cíl: H07*



# Cíle

## D Doplnění sítě jezdeckých stanic na hipostezkách

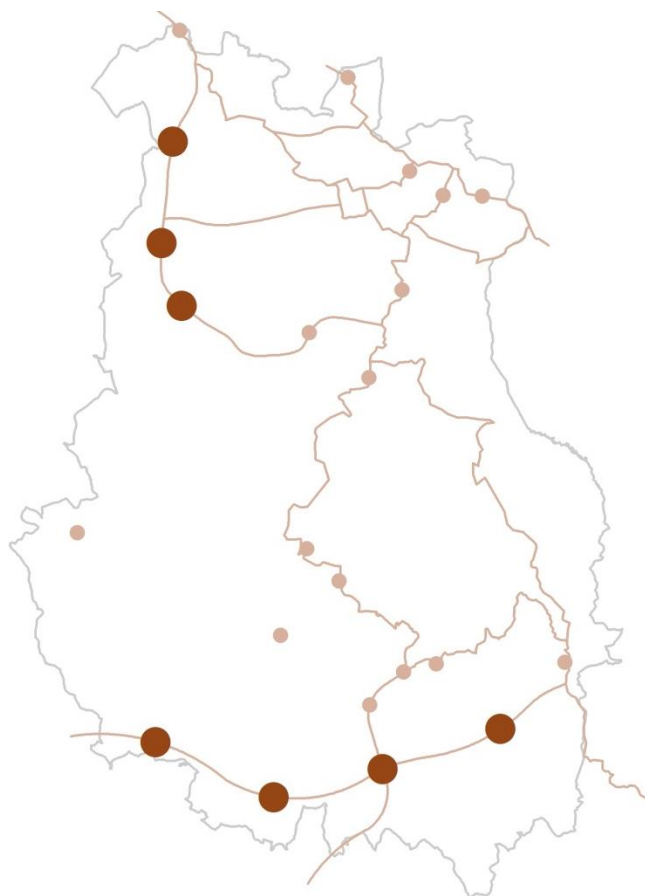
Základní předpokladem rozvoje hipoturistiky jako plnohodnotné formy rekreace, vhodně doplňující tradičně masově provozovanou pěší a cyklistickou turistiku, je postupné budování a zřizování základní infrastruktury pro hipoturistiku.

Plnohodnotné zázemí pro jezdce a jejich koně poskytují jezdecké stanice. Tady jsou koně ustájeny, krmeny, napájeny, ale také očištěny nebo ošetřeny.

Jezdecké stanice jsou zpravidla součástí větších zemědělských areálů, koňských farem či jiných zařízení agroturistiky. Odtud se pořádají vycházky a výlety na koních do okolí.

Vzhledem k možnosti pořádání řetězových putování na koních je žádoucí, aby jezdecké stanice na hipostezkách byly rozmístěny ve vzájemné vzdálenosti max. 30 km, což odpovídá přibližně jednomu dni rekreační jízdy na koni.

*Záměry naplňující cíl: H07, H10, H11*



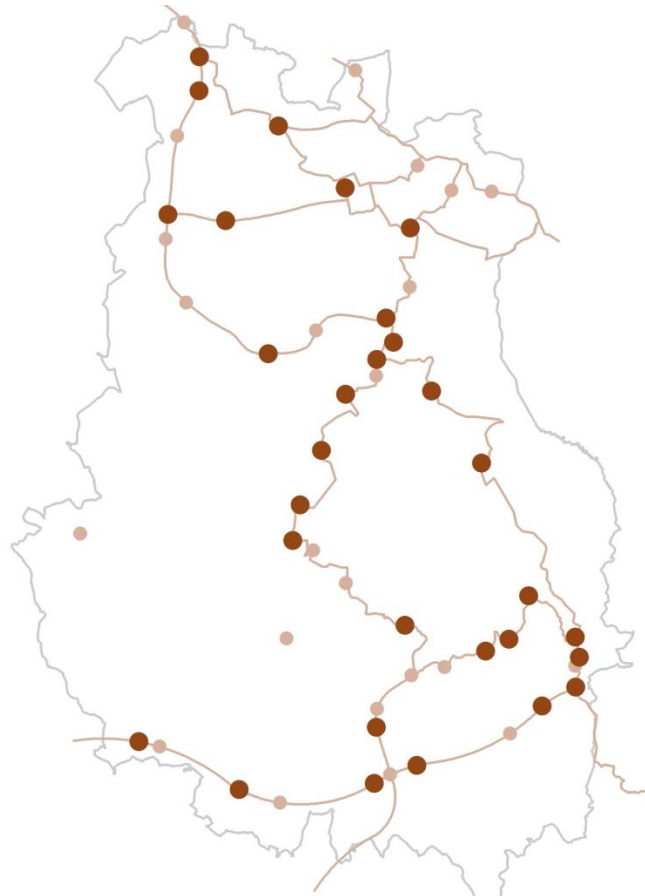
## E Zřizování úvazišť na hipostezkách

Základní předpokladem rozvoje hipoturistiky jako plnohodnotné formy rekreace, vhodně doplňující tradičně masově provozovanou pěší a cyklistickou turistiku, je postupné budování a zřizování základní infrastruktury pro hipoturistiku.

Jako musí být na cyklistických trasách pamatováno na možnost dočasného bezpečného odstavení jízdního kola, hipostezky je v místech turistického zájmu, například u historických pamětihodností, u přírodních atraktivit, u rozhleden a vyhlídek, u míst pro koupání, u křižení cest, ale také u hospod a restaurací či u ubytovacích zařízení, nezbytné vybavit úvazišti pro krátkodobé uvázání koně. Jedině tak se z jezdců na koních mohou stát plnohodnotní turisté.

Úvaziště pro koně, která poskytují základní možnost odpočinku a občerstvení pro koně i jezdce, je vhodné umísťovat ve vzdálenosti ne větší než 5 km.

*Záměry naplňující cíl: -*



# Záměry

Všechny záměry jsou zobrazeny na samostatném velkoformátovém výkrese **Hipoturistika** návrh.

číslo popis

**H01 Páteří hipostezka – hlavní větev:** Witka/Spytków (PL) – Černousy-Ves – Pertoltice – Bulovka – Dolní Řasnice – Hajniště – Ludvíkov – Lázně Libverda – Hejnice – Bílý Potok – Smědava – Václavíkova Studánka – Kořenov-Tesařov – Příchovice – Sklenařice – Jablonec nad Jizerou – Mříčná – Železnice – Jičín – Podkrkonoší



důvody

Sdružení Jezdecké stezky Libereckého kraje navrhuje a dlouhodobě prosazuje vedení páteří hipostezky řešeným územím v trase Černousy-Ves – Pertoltice – Bulovka – Dolní Řasnice – Hajniště – Ludvíkov – Lázně Libverda – Hejnice – Bílý Potok – Smědava – Václavíkova Studánka – Kořenov-Tesařov – Příchovice (Hvězda) – Vysoké nad Jizerou – Sklenařice – Jablonec nad Jizerou s návazností dále na síť páteřních hipostezek na území Královéhradeckého kraje. Cílem navrhované trasy hipostezky je zejména napojení Frýdlantského výběžku s největší koncentrací jezdeckých stanic v celém Libereckém kraji a s optimálními podmínkami pro rozvoj navazujících forem agroturistiky na území Podkrkonoší, kde jsou obdobně optimální podmínky pro hipoturistiku a agroturistiku. Trasa hipostezky navíc propojuje řadu významných turistických atraktivit ve Frýdlantském výběžku a v jádrovém území Jizerských hor.

Podrobně navržené je vedení páteří hipostezky ve Frýdlantském výběžku, v úseku Černousy-Ves – Pertoltice – Bulovka – Dolní Řasnice – Hajniště – Ludvíkov – Lázně Libverda – Hejnice, kde má hipostezka propojit síť stávajících jezdeckých stanic. Ve zbylém úseku navrhované páteří hipostezky Hejnice – Bílý Potok – Smědava – Václavíkova Studánka – Kořenov-Tesařov – Příchovice (Hvězda) – Vysoké nad Jizerou – Sklenařice – Jablonec nad Jizerou je nutné optimální vedení stezky v terénu teprve podrobně vyhledat.

Vedení celé páteří hipostezky je nezbytné v řešeném území stabilizovat a zajistit možnost veřejného užívání.

**H02 Páteří hipostezka – západní větev:** Hejnice – Ferdinandov – Nová Louka – Prezidentská chata – Hrabětice – Horní Maxov – Záhoří – Smržovka (Agro Z Penzion Ski) – Albrechtice v Jizerských horách – Desná – Souš – Polubný – Kořenov

Sdružení Jezdecké stezky Libereckého kraje navrhuje průchod páteří hipostezky přes Jizerské hory ve dvou větvích. Západní větev je vedena náročnějším terénem, ale přitom turisticky nejvíce navštěvovanou částí jádrového území Jizerských hor. Přitom, na rozdíl od hlavní větve, prochází po okraji osídlení hlavních horských středisek cestovního ruchu (Bedřichov, Janov nad Nisou, Josefův Důl, Albrechtice v Jizerských horách, Desná).

Vedení západní větve páteří hipostezky je nezbytné v terénu podrobně vyhledat, stabilizovat a zajistit možnost veřejného užívání.

**H03 Místní hipostezky v okolí Jindřichovic pod Smrkem**

V okolí Jindřichovic pod Smrkem se již dnes nacházejí 3 jezdecké stanice a nejnáchodnější kout Frýdlantského výběžku má díky specifickému kouzlu a tajemnosti zdejší krajiny potenciál pro rozvoj dalších jezdeckých stanic a pro rozvoj navazujících agroturistiky. Sdružení Jezdecké stezky Libereckého kraje zde proto navrhuje základní síť místních hipostezek, napojujících stávající jezdecké stanice na navrhovanou páteří hipostezku a vytvářející místní okruhy.

**H04 Místní hipostezky v okolí Bulovky**

Potenciál pro rozvoj hipoturistiky a agroturistiky má také celý severní okraj Frýdlantského výběžku, na česko-polských hranicích. Jezdecké stanice se dnes nachází v Oldřiši a také v polském Zawidowě.

Sdružení Jezdecké stezky Libereckého kraje v okolí Bulovky a Dolní Oldříše navrhuje další místní hipostezky, napojující stávající jezdeckou stanici v Dolní Oldřiši na navrhovanou páteří hipostezku a umožňující propojení českých hipostezek do Polska ve směru na Zawidów a jezero Witka.

**H05 Propojení hipostezkou: Lázně Libverda – Raspenava – Dětrichov – Kunratice – Višňová – Černousy**

Pro zvýšení atraktivity celého Frýdlantského výběžku pro hipoturistiku je žádoucí vyhledat a stabilizovat pro veřejné užívání hipostezku (nebo celou síť hipostezek) v okolí Frýdlantu, s návazností na navrhovanou páteří hipostezku.

Hipostezkou je vhodné propojit atraktivity cestovního ruchu v okolí Frýdlantu, např. Přírodní park Chlum, Raspenavu, Šolcův rybník, rozhlednu v Heřmanicích, podstávkové domy v Dětrichově a Kunraticích a Višňově, Pohanské kameny, meandry Smědé či Dubový rybník.

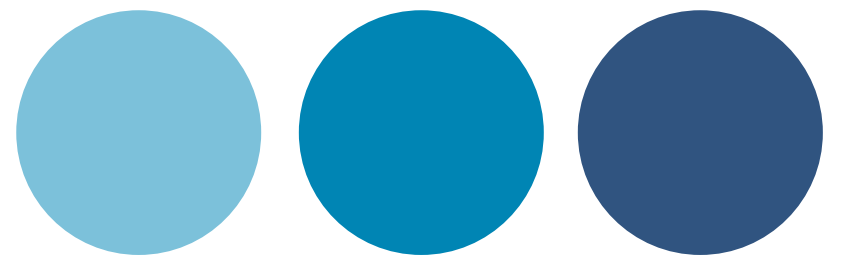


číslo	popis	důvody
<b>H06</b>	<b>Vyhlídková hipostezka Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem po hřebeni mezi údolím říčky Řasnice a Arnoltického potoka</b>	Frýdlantský výběžek představuje jeden z největších potenciálů pro intenzifikaci využití pro pěší turistiku, cykloturistiku i hipoturistiku, zejména pro rekreační rodinnou turistiku v nenáročném terénu otevřené, mírně zvlněné krajiny podhůří Jizerských hor. Zahuštění sítě hipostezek přispěje vytvoření výletních jezdeckých okruhů po Frýdlantském výběžku různých délek a náročností. Vedení hipostezky mezi Frýdlantskou výšinou, Horní Řasnicí a Jindřichovicemi pod Smrkem po hřebeni nad údolím říčky Řasnice a Arnoltického potoka představuje potenciál vyhlídkové trasy s dalekými výhledy do krajiny Frýdlantského výběžku a na severní svahy Jizerských hor a na masív Smrku.
<b>H07</b>	<b>Doplnění sítě jezdeckých stanic: Dětrichov / Heřmanice / Kunratice / Višňová</b>	Viz H05 ↑ Spolu s doplněním sítě hipostezek kolem Frýdlantu bude vhodné doplnit také síť jezdeckých stanic, které budou novým hipostezkám vytvářet odpovídající zázemí. S cílem posílení místní ekonomiky by byl vhodný rozvoj zázemí pro hipoturistiku na území některé z obcí Dětrichov / Heřmanice / Kunratice / Višňová.
<b>H08</b>	<b>Propojení hipostezek v Jizerských horách s hipostezkami v Českém ráji</b>	Velký potenciál pro rozvoj hipoturistiky i návazné agroturistiky má krajina jižně od Černostudničního hřbetu. Otevřená krajina s jedinečnými dalekými panoramatickými výhledy a rozmanitými terény nabízí optimální podmínky pro vyjíždky na koních a pobyt v přírodě. Území okolo Pěnčína je vhodné napojit na páteřní hipostezky navrhované přes Jizerské hory a zároveň na turisticky vysoce atraktivní území Maloskalska a Českého ráje.
<b>H09</b>	<b>Propojení hipostezkou: páteřní hipostezka – Pěnčínsko – Podještědí</b>	Velký potenciál pro rozvoj hipoturistiky i návazné agroturistiky má krajina jižně od Černostudničního hřbetu. Generátorem uživatelů zařízení pro hipoturistiku i agroturistiku přitom mohou být obyvatelé pásu osídlení pod Jizerskými horami. Území jižně od pásu osídlení Liberec – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald je vhodné propojit hipostezkou, která by zároveň pro jezdce zpřístupnila Černostudniční hřbet a jeho jižní svahy s úchvatnými dalekými panoramatickými výhledy do Krkonoš, Českého ráje a do hloubi České tabule a přitom napojila území Pěnčínska na páteřní hipostezku navrhovanou přes Jizerské hory a na krajinu Podještědí.
<b>H10</b>	<b>Doplnění sítě jezdeckých stanic: Pěnčínsko</b>	Velký potenciál pro rozvoj hipoturistiky i návazné agroturistiky má krajina jižně od Černostudničního hřbetu. Otevřená krajina s jedinečnými dalekými panoramatickými výhledy a rozmanitými terény nabízí optimální podmínky pro vyjíždky na koních a pobyt v přírodě. Jakýmsi pomyslným centrem území jižně pod Černou studnicí je Pěnčín, kde se již dnes nachází turisty vyhledávaný výletní areál se zemědělským muzeem a ekologickou farmou. Doplnění aktivit o jezdeckou stanicí s možností ubytování by přispělo zvýšení atraktivity celého území mezi Jizerskými horami a Českým rájem pro cestovní ruch.
<b>H11</b>	<b>Doplnění sítě jezdeckých stanic: Ještědský hřbet</b>	Velkým generátorem zájemců o využití zařízení pro hipoturistiku a agroturistiku mohou být obyvatelé velkých měst, zejména Liberce a Jablonce nad Nisou. V blízkosti obou velkých měst je žádoucí na navrhovaných hipostezkách podporovat také vznik dalších jezdeckých stanic.









**Zima**



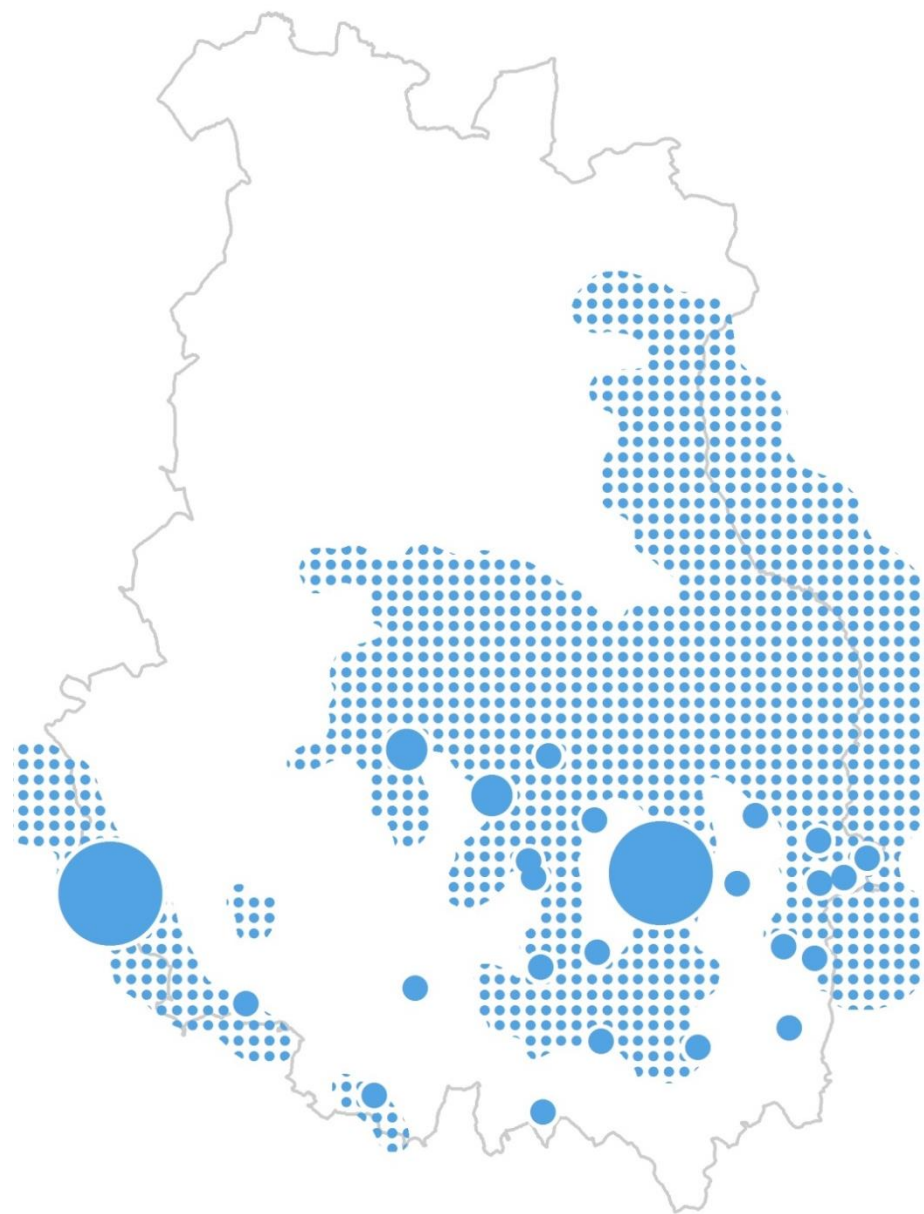


## Jizerské hory a okolí | Ráj běžkařů a rodinného lyžování

Terény pro rekreační i sportovní běžecké lyžování a pro sjezdové lyžování na nenáročných tratích

Jizerské hory jsou v zimě oblíbenou destinací zejména běžkařů, vrcholové partie hor nabízejí ideální běžkařské terény, téměř 200 km strojově upravovaných běžeckých tratí propojených do méně náročných i náročnějších okruhů. Podmínky jsou tu vhodné pro rekreační běžecké lyžování i pro sportovní výkony. Běžecké areály jsou i mimo centrální část hor, v podhůří a v okolí některých měst a obcí. Jizerská magistrála je symbolem celého regionu. Jižní svahy Jizerských hor i jejich jižní podhůří přitom nabízejí i terény pro sjezdové lyžování. Vesměs nenáročné kratší sjezdařské trati v lyžařských areálech rodinného charakteru či jednotlivě rozeteté po krajině jsou vhodné i pro méně zdatné či začínající lyžaře, zejména pak pro děti.

Fenomén Jizerských hor jako ráj běžeckého lyžování musí být zachován a dále rozvíjen. Základním pilířem zimní turistiky v řešeném území musí být běžecké lyžování, a to nejen v samotné centrální části Jizerských hor, ale také v jejich podhůří a v širším okolí. Běžecké tratě vytvářející hustou pavučinu pokrývající hory a kopce, vybavené kvalitní doprovodnou infrastrukturou a službami. To vše na jižních svazích hor a v jižním podhůří doplněno mozaikou sjezdařských areálů a sjezdařských tratí rodinného charakteru, lidského měřítká a přívětivých i k méně zdatným lyžařům a dětem, s moderní infrastrukturou a kvalitními službami.



# Cíle

## A Rovnováha mezi rozvojem běžeckého a sjezdového lyžování

Běžecké lyžování je fenomén, Jizerská magistrála symbol Jizerských hor a celého regionu. Topograficky a klimaticky příznivé partie hor přitom vyhledávají také sjezdaři. Hlavní horská střediska na jižních svazích hor jsou hlavními výchozišti běžeckých tras a zároveň oblíbenými centry sjezdového lyžování. V zimní sezóně odolávají jižní partie hor soustředěnému tlaku turistů a související dopravní zátěže.

V území, kde se střetávají zájmy běžeckého a sjezdového lyžování, je nezbytné hledat rovnováhu mezi oběma aktivitami. Rozvoj sjezdového lyžování nesmí narušit standard a komfort běžkařů, proto je nutné před masivním rozvojem nových sjezdovek a celých areálů upřednostnit, až na výjimky již dnes rozvinutých lyžařských areálů na Ještědu, na Tanvaldském Špičáku a v Bedřichově a na Severáku, kvalitativní rozvoj a hájit tak přednostně prostor pro zájmy běžeckého lyžování.

## B Obsluha hlavních nástupních míst pro běžkaře a sjezdařských areálů primárně vlakem a skibusy

Ve špičce zimní sezóny odolávají hlavní horská střediska v Jizerských horách náporu lyžařů a zejména jejich automobilů. Snaha návštěvníků hor dostat se co nejdále do jádra hor a co nejvýše na jejich hřebeny osobním automobilem narušuje nejen prostředí obcí, ale zejména klid a rekreační pohodu okolní krajiny. Příjezd automobilů do hor je navíc často komplikován zhoršenou sjezdovostí silnic a zúžením komunikací i parkovacích ploch bariérami sněhu.

Je žádoucí podporovat v maximální možné míře obsluhu hlavních nástupních míst pro běžkaře a hlavních a nejvíce navštěvovaných sjezdařských areálů veřejnou dopravou, vlaky, městskou hromadnou dopravou a skibusy.

## C Integrace lyžařských areálů na české a polské straně hor

Vyšší míra integrace lyžařských areálů, tedy běžeckých tras i sjezdařských areálů na české a polské straně Jizerských hor je potenciálem pro rozptýlení turistů na větším území a pro rozšíření nabídky a pro zvýšení atraktivity území mimo centrální část Jizerských hor pro turisty.

Hlavním cílem integrace musí být propojení tras Jizerské magistrály s trasami areálu Bieg Piastów v okolí Jakuszyc a Szklarske Poreby. Vznikl by tak jeden z největších běžkařských areálů v Evropě. V oblasti sjezdového lyžování je žádoucí integrace a zejména posílení dopravních vazeb města Nové Město pod Smrkem a města Świeradów-Zdrój se ski areálem Ski & Sun na úpatí Stogu Izerského a také zlepšení dopravních vazeb Tanvaldska na Szklarskou Porebu se ski areálem na úpatí hory Szrenica.



# Cíle

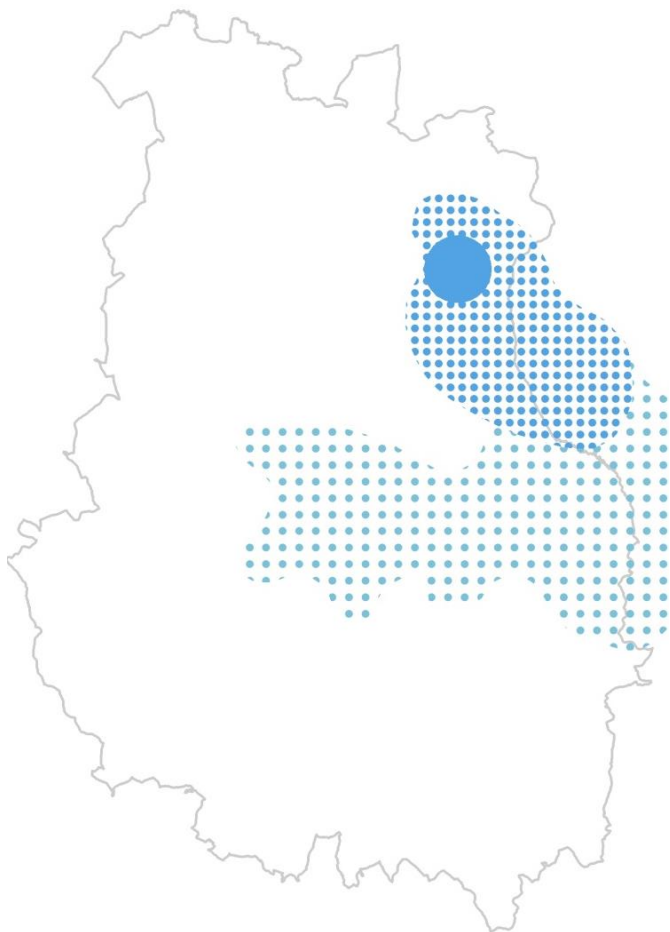
## D

### Nové Město pod Smrkem: nové centrum zimní turistiky

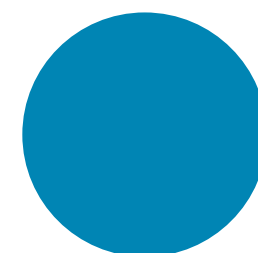
Frýdlantsko dlouhodobě bojuje s vysokou nezaměstnaností a jejími ekonomickými a sociálními důsledky, cestovní ruch je tak šancí pro oživení místní ekonomiky a posílení sociální soudržnosti obyvatel obcí.

Ze všech obcí Frýdlantského výběžku má nejpříznivější podmínky pro rozvoj cestovního ruchu také v zimním období Nové Město pod Smrkem. Díky vybudování česko-polského areálu Singltrek pod Smrkem se Nové Město pod Smrkem stalo centrem terénní cyklistiky. Alternativa pro zimní turistickou sezónu však ve městě a jeho okolí stále chybí.

Kromě dalšího plošného rozvoje běžeckého areálu Stopy pod Smrkem představuje největší potenciál rozvoje zimní turistiky integrace Nového Města pod Smrkem a polského lázeňského města Świeradów-Zdrój, kde se nachází lyžařský areál s kabinovou lanovkou Ski & Sun na Stóg Izerki a s nejdelší sjezdovou tratí v celých Jizerských horách a Krkonoších.







# Sjezdové lyžování







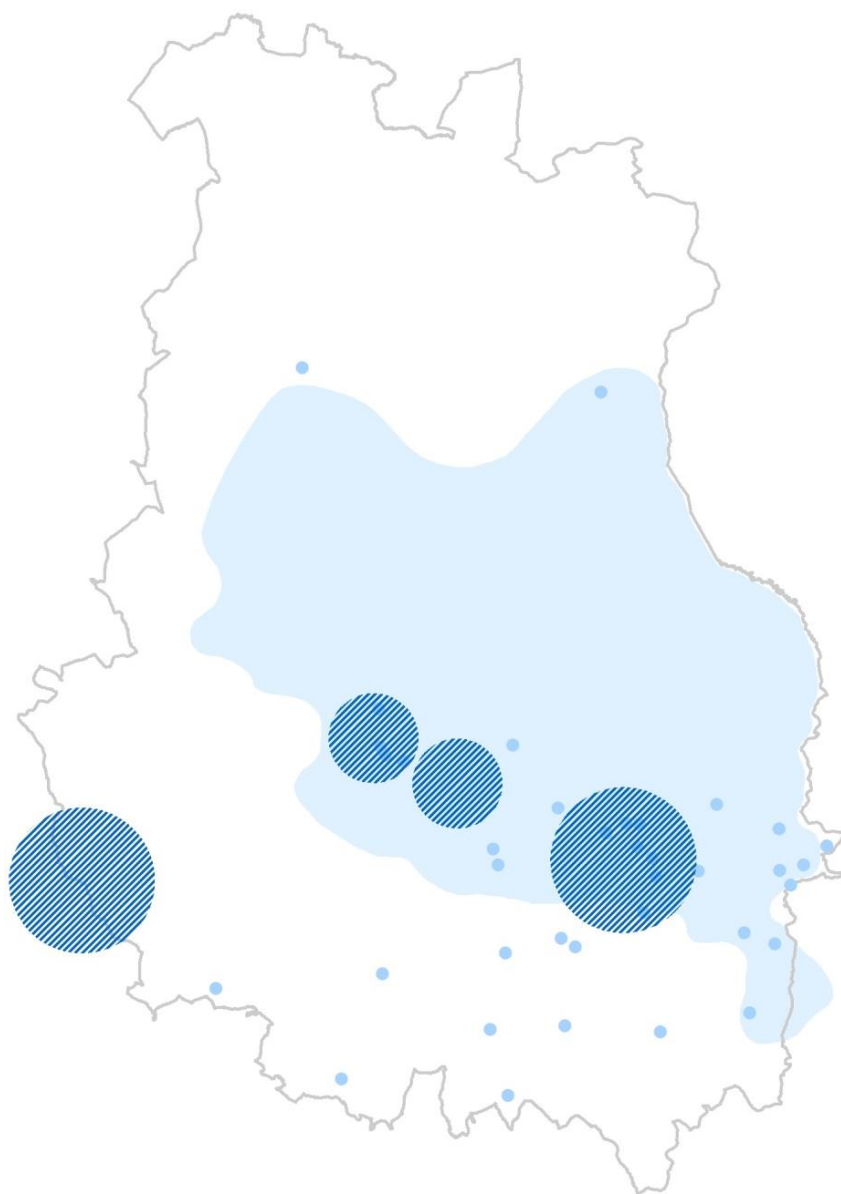
## Jádra sjezdového lyžování: Ještěd, Bedřichov / Severák, Tanvaldský Špičák

Tři hlavní sjezdařské areály doplněné hustou mozaikou místních areálů a vleků

Sjezdové lyžování je dnes koncentrováno téměř výhradně do jižní části řešeného území, především na jižní svahy Jizerských hor. Specifickým fenoménem je přitom relativně hustá síť menších lyžařských areálů a samostatných vleků s méně náročnými terény, kratšími sjezdovými tratěmi a omezenou nabídkou služeb pro lyžaře. Výjimku tvoří lyžařské areály na Ještědu a na Tanvaldském Špičáku, které mohou směle konkurovat lyžařským střediskům v nedalekých Krkonoších.

Jizerské hory jsou oblíbenou turistickou destinací, horská střediska Bedřichov, Janov nad Nisou, Josefův Důl či Albrechtice v Jizerských horách, dobře dopravně dostupná z největších měst regionu i ze širšího okolí, odolávají každou zimu náporu lyžařů, sjezdařů i běžkařů. Je nezbytné zachovat kouzlo hor a horských středisek, ochránit je před další masivní exploatací krajiny rozsáhlým rozvojem, před další dopravní zátěží a před narušením obytných a rekreačních kvalit.

Intenzivnější plošný rozvoj a další intenzifikace využití je přípustná jen v případě již dnes velmi dobře rozvinutých a vybavených lyžařských areálů, dobře dopravně dostupných s prokazatelným rozvojovým potenciálem a potenciálem pro vyšší míru integrace více menších areálů a zařízení do většího celku. Jádrovými lyžařskými areály se musí stát Sportovní areál Ještěd a Ski areál Tanvaldský Špičák, podmíněně pak také vzájemně blízké lyžařské areály Bedřichov a Severák. Ostatní lyžařské areály a samostatné vleků je žádoucí rozvíjet přednostně kvalitativně a mozaiku stávajících místních lyžařských areálů a vleků citlivě a uvážlivě doplňovat o nové místní areály či samostatné lyžařské vleků plošně nenáročného a provozně náročného zázemí. Akceptovatelný je rozvoj malých příměstských areálů sloužících především místním obyvatelům dané obce. Rozvoj sjezdařských areálů s ambicí přilákat návštěvníky ze širšího okolí nebude podporován.



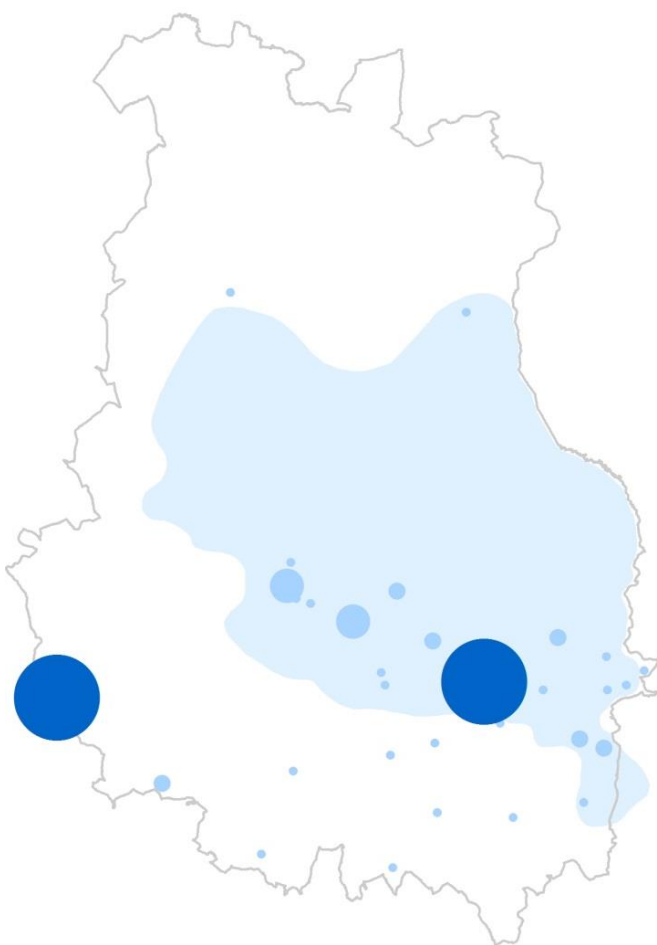
# Cíle

## A Hlavní sjezdařské areály: Ještěd a Tanvaldský Špičák

Intenzivnější rozvoj sjezdového lyžování je žádoucí koncentrovat do dvou již dnes nejlépe rozvinutých sjezdařských areálů s územním potenciálem rozvoje, do sportovního areálu Ještěd a Ski areálu Tanvaldský Špičák.

Sportovní areál Ještěd dosahuje již dnes mezinárodní úrovně jak v kvalitě vybavení, tak v nabídce terénů pro sjezdové lyžování i pro další zimní sportovní aktivity. Ještěd je navíc ze všech lyžařských areálů v regionu nejlépe dopravně dostupný, profituje z polohy na okraji krajského města Liberec. Tanvaldský Špičák je již dnes srovnatelný s mnohými lyžařskými středisky například v Krkonoších a postupně se stále rozvíjí. Největším rozvojovým potenciálem je integrace lyžařského střediska na Tanvaldském Špičáku s několika dnes samostatnými menšími lyžařskými areály (Světlý Vrch, Ski Detoa, Křížek) a napojení celého lyžařského areálu novou lanovkou přímo na město Tanvald.

*Záměry naplňující cíl: S08, S09, S10, S11, S12, S13, S22*



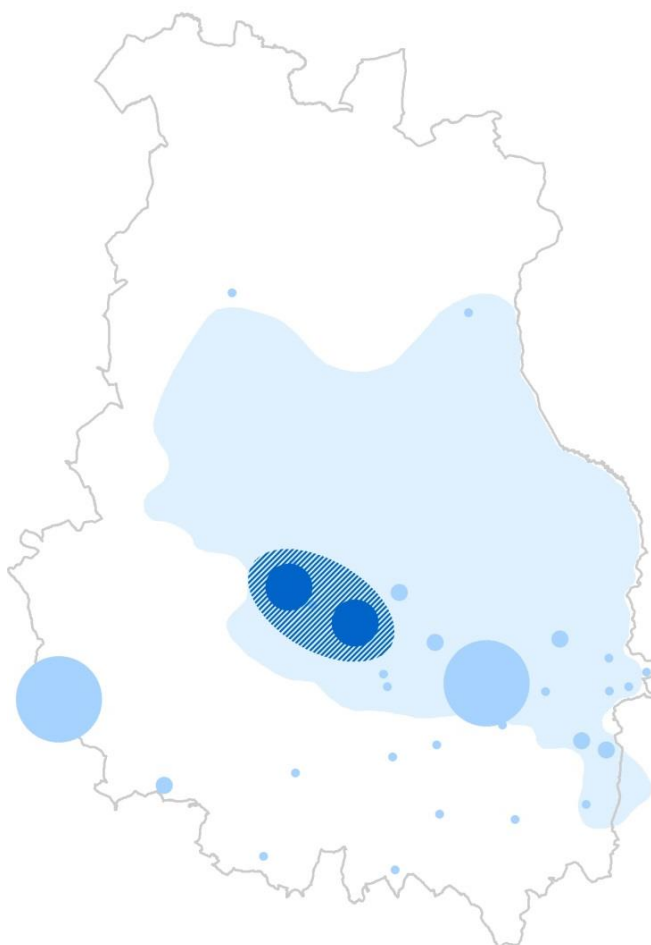
## B Bedřichov a Severák: centrum rodinného lyžování

Bedřichov a Severák jsou spolu s Tanvaldským Špičákem nejrozvinutějšími a nejlépe vybavenými lyžařskými centry v Jizerských horách. Společně tvoří Skiarénu Jizerky, organizačně a skibusem propojené lyžařské centrum s jednotným tarifem jízdového a skipasy společnými pro všechny tři areály.

Bedřichov a Severák nabízejí ve srovnání s Tanvaldským Špičákem méně náročné a kratší sjezdařské terény, vhodné pro začínající nebo méně zdatné lyžaře a pro děti. Proto se oba lyžařské areály staly oblíbenými centry rodinného lyžování a rodinné zimní rekreace.

Fenomén lyžařských areálů Bedřichov a Severák přívětivých pro zimní rekreaci rodin s dětmi je žádoucí zachovat a dále systematicky rozvíjet. Přitom je na místě hledat možnosti vyšší míry vzájemné integrace, která se dnes odehrává výhradně na bázi skibusu, který oba lyžařské areály propojuje.

*Záměry naplňující cíl: S02, S03, S04, S05*

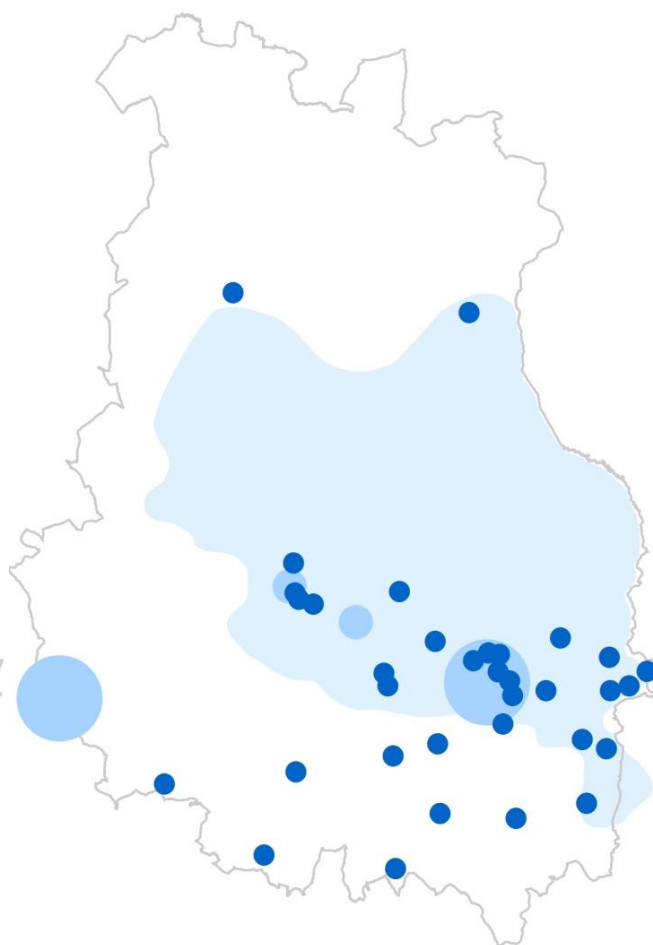


## C Kvalitativní rozvoj místních sjezdařských areálů

Kvalitativní rozvoj místních sjezdařských areálů je žádoucí upřednostňovat před jejich intenzivním plošným rozvojem i zakládáním nových sjezdařských areálů v krajině. Je nutné zaměřit se zejména na modernizaci technického vybavení areálů, hlavně lyžařských vleků, s cílem zvýšení spolehlivosti zařízení a jejich přepravní kapacity. Na místě je také zkvalitňování služeb pro lyžaře, občerstvení, servis, půjčovny či občerstvení.

Mimo Ještěd, Tanvaldský špičák a Bedřichov / Severák je žádoucí připouštět pouze dílčí úpravy existujících areálů bez výrazného navýšení nároků na obslužnost a zatížení jejich okolí.

*Záměry naplňující cíl: S02, S03, S06, S07, S11, S14, S15, S16, S17, S18, S19, S20, S21*

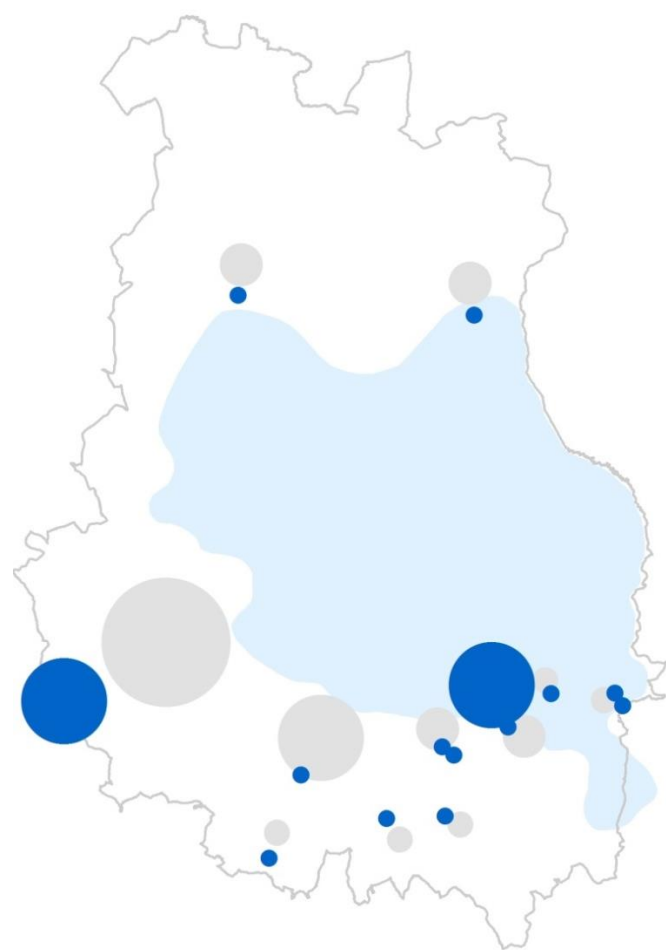


# Cíle

## D Rozvoj příměstských sjezdařských areálů

Akceptovatelný je rozvoj příměstských sjezdařských areálů a lyžařských vleků sloužících primárně obyvatelům dané obce. Všechny lyžařské areály a vleky dostupné přímo z měst či obcí využitelné přímo jejich obyvateli snižují dopravní zátěž exponovaných lyžařských středisek a umožňují rozptýlit lyžařů do více míst.

*Záměry naplňující cíl: S08, S09, S10, S11, S12, S13, S14, S18, S19, S20, S21, S22*



# Záměry

Všechny záměry jsou zobrazeny na samostatném velkoformátovém výkrese **Sjezdové lyžování** návrh.

číslo popis

## S01 Skibus Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – Świeradów-Zdrój



důvody

Všechny lyžařské areály v řešeném území jsou situovány téměř výhradně v jižní části území, především na jižních svazích Jizerských hor. S cílem podpory ekonomického a sociálního rozvoje strukturálně postiženého Frýdlantského výběžku s vysokou mírou nezaměstnanosti byl v minulosti Svazkem obcí Smrk sdružujícím města Frýdlant, Nové Město pod Smrkem a obec Lázně Libverda dlouhodobě prosazován záměr na vybudování lanovky na Smrk a na vybudování sjezdařského lyžařského areálu na území Nového Města pod Smrkem a Lázní Libverda. Výstavba rozsáhlého lyžařského areálu na svazích nejvyšší hory české části Jizerských hor však představuje razantní zásah do přírody a krajiny, který by bylo možné akceptovat výhradně za předpokladu výrazně pozitivního vlivu na sociální a ekonomickou stabilitu regionu. Takový sociální a ekonomický profit, který by vyrovnal negativní důsledky na přírodu a krajiny, nebyl u záměru sjezdařského areálu na Smrku prokázán. Z tohoto důvodu je v současné době v okolí Nového Města pod Smrkem a Lázní Libverda upřednostněn rozvoj měkčích forem rekreace a cestovního ruchu, v létě terénní cyklistika (singltrek) a v zimě běžecké lyžování.

Na místo rozvoje nového sjezdařského lyžařského areálu na svazích Smrku je vhodné podporovat kooperační vazby měst na Frýdlantsku na již existující lyžařský areál Ski & Sun Świeradów-Zdrój. Tento moderní lyžařský areál, vzdálený z Frýdlantu 25 km a z Nového Města pod Smrkem pouhých 13 km, disponuje nejdelší sjezdovou tratí v celých Jizerských horách, dlouhou 2,5 km, moderní kabinovou lanovkou a komplexní vybaveností. Lyžařský areál je navíc součástí turisticky atraktivního lázeňského města Świeradów-Zdrój s velkou lůžkovou kapacitou.

Pro zlepšení dostupnosti lyžařského areálu ve Świeradówě-Zdróji nejen z Frýdlantska, ale také z liberecko – jablonecké aglomerace, je vhodné prověřit možnost zavedení skibusu Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – Świeradów-Zdrój (Ski & Sun), s návazností na vlaková spojení z Liberce.

Viz též B01 ↓

## S02 Intenzifikace + kvalitativní rozvoj Skiareálu Bedřichov

Bedřichov je kromě areálu na Ještědu nejlépe dostupným lyžařským centrem z obou největších měst pod Jizerskými horami, z Liberce a Jablonce nad Nisou. V Bedřichově se nachází rozsáhlý skiareál se širokou nabídkou sjezdových tratí a vleků na otevřených planinách v příjemné krajině pod hřebenem Jizerských hor. Terény jsou zde méně náročné a i s ohledem na menší délku sjezdových tratí vhodné i pro méně zdatné lyžaře a hlavně pro rodiny s dětmi. Kromě skiareálu se zde nachází další samostatné vleky.

Území obce Bedřichov má omezené možnosti pro rozvoj sjezdových tratí. Omezená je také stávající kapacita dopravní infrastruktury, úzké příjezdové komunikace a limitovaná kapacita parkovišť. Na druhou stranu je Bedřichov komplexně vybaveným horským střediskem s širokým spektrem ubytovacích kapacit a stravovacích možností, kde je rozvoj všech druhů hromadných forem rekreace vítáný.

Žádoucí je kvalitativní rozvoj a intenzifikace využití Skiareálu Bedřichov, zejména modernizace přepravních zařízení, tedy obnova a výměna lyžařských vleků s vyšší přepravní kapacitou a spolehlivostí, a doplnění nových sjezdových tratí umožňujících traverzy v rámci areálu a nástupy do areálu z různých míst obce.

## S03 Nová sjezdová trať Bedřichov-Maliník

Na Maliníku je vybudováno záchytné parkoviště pro automobily s kapacitou 100 státní. Parkoviště přitom není přímo napojeno na Skiareál Bedřichov a většina lyžařů tak zajiždí svým automobilem do centra obce, kde se neúměrně zvyšuje dopravní zátěž a obec těžko absorbuje množství parkujících automobilů.

Vybudování sjezdové trati mezi Vysokým hřebenem a nástupním místem pro turisty na Maliníku by umožnilo využít záchytné parkoviště na Maliníku jako obslužné pro Skiareál Bedřichov.

## S04 Propojení Skiareálů Bedřichov a Severák

Skiareály Bedřichov a Severák jsou kromě sportovního areálu na Ještědu nejlépe dostupnými sjezdařskými areály z dvou největších měst pod Jizerskými horami, z Liberce a Jablonce nad Nisou. Oba areály jsou v zimní sezóně intenzivně využívané obyvateli Liberce a Jablonce i dalších měst zejména ve Středočeském kraji jako hlavní střediska sjezdového a také běžeckého lyžování v Jizerských horách.

Oba skiareály mají obdobný charakter, disponují širokým spektrem méně náročných sjezdových tratí vhodných také pro méně zdatné lyžaře a pro rodiny s dětmi. Areály jsou dnes propojeny skibusem operujícím na trase Bedřichov – Severák – Tanvaldský Špičák. V území existuje možnost přímého propojení obou areálů vybudováním nových sjezdových tratí a přibližovacích vleků. Tento významný zásah do krajinného rázu oblasti, navíc spojený s dalším výrazným navýšením turistického zatížení obou středisek, je třeba podmínit dlouhodobým monitoringem vytiženosti skiareálu v turistickém regionu. Je nežádoucí, aby proběhla investice do nákladné infrastruktury skiareálů a dále se v oblasti poškozovala životní prostředí, pokud by stávající infrastruktura nebyla v danou chvíli dostatečně využita. Klimatické podmínky jsou poslední roky pro provoz zimních sportů spíše problematické a areály v celém regionu by si také neměly konkurovat v takové intenzitě, že je to bude ekonomicky ohrožovat.

## S05 Integrace Skiareálů Bedřichov a Severák

Kromě fyzického propojení skiareálů Bedřichov a Severák je žádoucí dále podporovat a rozvíjet integraci obou areálů také organizačními, informačními a marketingovými opatřeními, včetně například koordinace navádění lyžařů v rámci areálu podle momentálního zatížení jednotlivých sjezdovek a vleků či parkovacích kapacit.

## S06 Obnovení lyžařského vleku Jatka Antonínov v Josefově Dole

Obnova stávajícího sjezdařského areálu s umělým osvětlením Jatka Antonínov v Josefově Dole. Obnova stávajícího sjezdařského areálu nepředstavuje žádný zásah do struktury a přírodních hodnot v území a je třeba ji upřednostnit před rozvojem nových lyžařských areálů.

Lyžařský vlek v Antonínově je situovaný v blízkosti železniční stanice a tedy velmi dobře dostupný i pro lyžaře přijíždějící vlakem nebo skibusem.



číslo popis

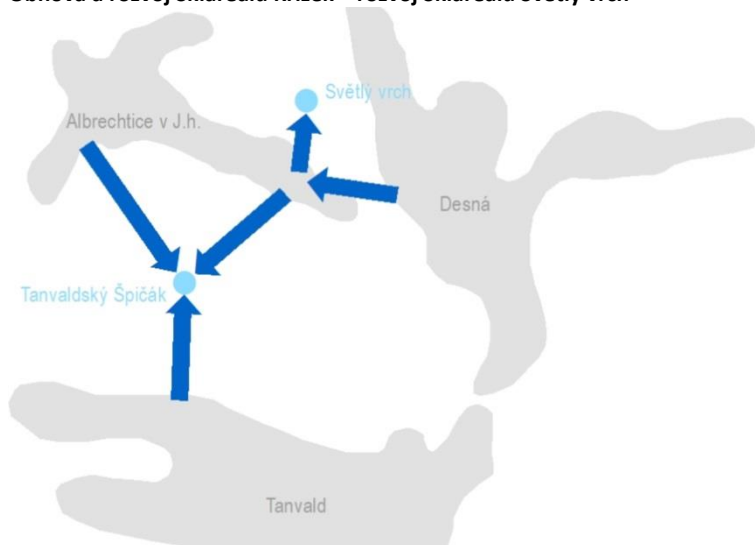
**S07 Dobudování zázemí Skiareálu Bukovka v Josefově Dole**

**S08 Intenzifikace Skiareálu Tanvaldský Špičák**

**S09 Lanovka Tanvaldský Špičák – Jih**

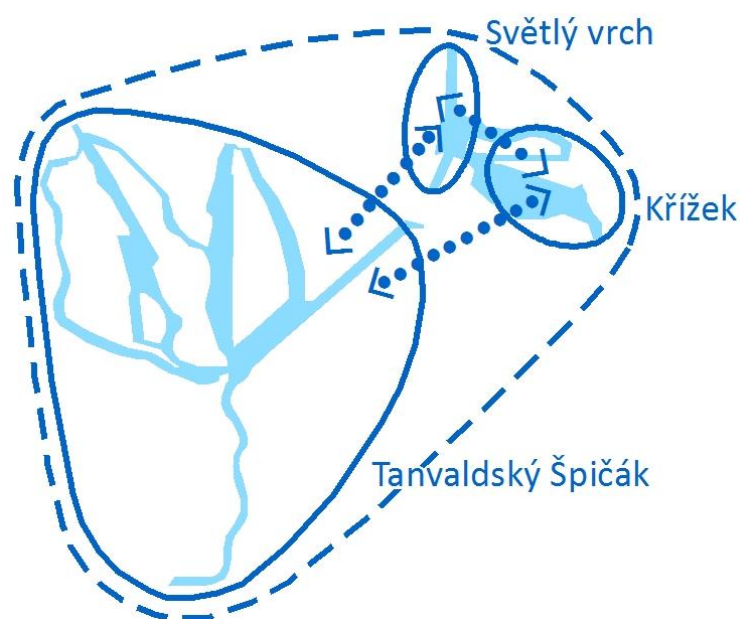
**S10 Sjezdová trať Tanvaldský Špičák – Jih**

**S11 Obnova a rozvoj Skiareálu Křížek + rozvoj Skiareálu Světlý vrch**



**S12 Sjezdová trať Tanvaldský Špičák – severovýchod >> napojení na Skiareál Světlý vrch a Křížek**

**S13 Integrace Skiareálů Tanvaldský Špičák – Světlý vrch - Křížek**



důvody

Dobudování odpovídajícího zázemí pro lyžaře, zejména občerstvení, šaten a sociálního zařízení a kapacitního parkoviště u dolního nástupu na lyžařský vlek Bukovka 2. K vybudování zázemí je vhodné využít části areálu sklárny. Skiareál Bukovka je obslužen skibusem a má proto zvýšený potenciál pro další intenzifikaci a rozvoj zázemí.

S ohledem na význam Skiareálu Tanvaldský Špičák v rámci Jizerských hor je kromě dalšího plošného rozvoje žádoucí také stávající areál dále intenzifikovat, rozšiřovat stávající sjezdové trati a doplňovat o nová propojení, zlepšovat kvalitu infrastruktury a zvyšovat kapacity parkovacích stání pro osobní automobily a autobusy.

Obsluha největšího lyžařského areálu v Jizerských horách, Tanvaldského Špičáku, se v současné době odehrává výhradně z Albrechtic v Jizerských horách. Přímá vazba sjezdařského areálu na město Tanvald není v současné době zajištěna. Dlouhodobým záměrem města Tanvald je vybudování lanové dráhy na vrchol Tanvaldského Špičáku na jižní straně hory. Vhodným nástupním místem na lanovku s potenciálem rozvoje parkovacích kapacit a doprovodné infrastruktury pro lyžaře, by mohl být areál Autokemp Tanvaldská Kotlina.

Se záměrem na vybudování lanovky z Tanvaldu na Tanvaldský Špičák souvisí i záměr na vybudování nové sjezdové trati na jižním svahu Tanvaldského Špičáku. Sjezdovka by umožnila dojezd lyžařů až k nástupnímu místu v Tanvaldské kotlině. Nová sjezdová trať by nicméně byla orientována na slunnou jižní stranu a představovala by výrazný zásah do souvislých lesních porostů. V rámci vyhodnocení různých variant by tak měly být zváženy i minimalistické varianty, jako je užší průsek vedený v trase stávajících lesních cest, popř. využití užšího průseku podél vedení nové lanovky.

Skiareál Křížek na západním okraji Desné je již řadu let mimo provoz a je téměř zapomenutý. Plány na jeho obnovu a rozšíření souvisejí s koncepcí propojení třech v současné době samostatných skiareálů Tanvaldský Špičák, Světlý vrch a nefunkčního areálu Křížek do jednoho areálu. Obnova a rozvoj Skiareálu Křížek by umožnil nástup na Tanvaldský Špičák i Světlý vrch přímo z města Desná, bez nutnosti zatěžovat Albrechtice v Jizerských horách automobilovou dopravou.

Z vybudování Skiareálu Křížek a rozvoje Skiareálu Světlý vrch by mohli těžit také běžkaři, kteří by díky systému lanových drah a vleků měli možnost nástupu na Jizerskou magistrálu z Tanvaldu nebo s Desné přes Světlý vrch na Mariánskou horu, odkud je vedená strojově upravovaná stopa Jizerské magistrály dále na hřebeny hor.

Pro možné propojení Skiareálu Tanvaldský Špičák se Skiareálem Světlý vrch a plánovaným obnoveným sjezdařským areálem Křížek je nutné dobudovat sjezdovou trať na severovýchodním úbočí Tanvaldského Špičáku, s návazností na nástupní místo na sjezdové trati pod Světlym vrchem.

Skiareál Tanvaldský Špičák je vedle lyžařského areálu na Ještědu největším lyžařským areálem v řešeném území a zároveň spolu s Ještědem a lyžařským areálem v Rejdicích nabízí také náročnější sjezdařské terény a delší sjezdové tratě. Tanvaldský Špičák přitom disponuje územním potenciálem pro další rozvoj a vybudování komplexního vybaveného lyžařského horského střediska. Cílem je rozvoj a intenzifikace využití infrastruktury pro sjezdové lyžování ve vazbě na Tanvaldský Špičák a postupná integrace v současné době rozptýlených menších lyžařských areálů a samostatných vleků v Albrechticích v J. h. s centrálním sjezdařským areálem na Tanvaldském Špičáku.

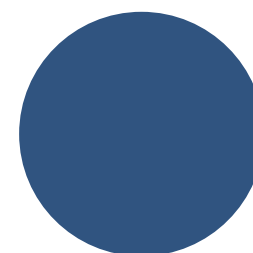
Klíčová je také vazba sjezdařského areálu na Tanvaldském Špičáku na město Tanvald, která však s ohledem na absenci lanové dráhy nebo vleku z Tanvaldu není dnes dostatečně využita. Dnes tak není možný nástup lyžařů přímo z města, veškerá obsluha se odehrává z Albrechtic v Jizerských horách.

Propojením třech lyžařských areálů Tanvaldský Špičák, Světlý vrch a Křížek by vznikl rozsahem největší sjezdařský areál v celém řešeném území, srovnatelný nabídkou lyžařských možností s tradičními lyžařskými areály v Krkonoších. Nástup na sjezdové trati by byl přitom možný primárně přímo z Tanvaldu nebo z Desné, bez nutnosti zatěžovat hory automobilovou dopravou.



číslo	popis	důvody
<b>S14</b>	<b>Obnovení Skiareálu Parlament v Desné</b>	<i>Skiareál Parlament je největším příměstským sjezdařským areálem v Jizerských horách. Je situovaný prakticky v samotném centru Desné, bezprostředně nad největším desenským sídlištěm, kde bydlí velká část obyvatel města. Skiareál Parlament je ale již několik let mimo provoz. Jeho obnovení je s ohledem na možné využití přímo obyvateli města bez nutnosti cestovat do hor žádoucí. Obnova stávajícího sjezdařského areálu nepředstavuje žádný zásah do struktury a přírodních hodnot v území a je třeba ji upřednostnit před rozvojem nových lyžařských areálů.</i>
<b>S15</b>	<b>Rozvoj Lyžařského střediska Černá Říčka</b>	<i>Plošný rozvoj v současné době největšího sjezdařského areálu v Desné severním a jižním směrem, dle dohodnutého rozsahu v aktuálně projednávaném územním plánu. Lyžařské středisko Černá Říčka je obslužené skibusem Jizerky Jablonec n. N. – Bedřichov – Janov nad Nisou (Severák) – Albrechtice v J. h. – Desná – Kořenov, z toho důvodu je dohodnutý větší plošný rozvoj v tomto areálu akceptovatelný.</i>
<b>S16</b>	<b>Příměstská sjezdová trať Kořenov – Tesařov</b>	<i>Rozvoj lokálních a příměstských sjezdařských areálů nebo jednotlivých sjezdových tratí ve vazbě na obce a města je žádoucí pro odlehčení zátěže hlavních sjezdařských areálů v centrální části Jizerských hor.</i>
<b>S17</b>	<b>Dobudování zázemí Skiareálu Alpine Pro Rejdice</b>	<i>Dobudování kapacitního parkoviště u dolního nástupu na lanovou dráhu skiareálu Rejdice. Prioritně by mělo být dobudováno již existující parkoviště u horní stanice, v případě jeho nedostatečné kapacity má smysl hledat plochu pro parkování u stanice dolní.</i>
<b>S18</b>	<b>Příměstská sjezdová trať Smržovka</b>	<i>Rozvoj lokálních a příměstských sjezdařských areálů nebo jednotlivých sjezdových tratí ve vazbě na obce a města je žádoucí pro odlehčení zátěže hlavních sjezdařských areálů v centrální části Jizerských hor.</i>
<b>S19</b>	<b>Prodloužení příměstské sjezdové tratí v Zásadě</b>	<i>Rozvoj lokálních a příměstských sjezdařských areálů nebo jednotlivých sjezdových tratí ve vazbě na obce a města je žádoucí pro odlehčení zátěže hlavních sjezdařských areálů v centrální části Jizerských hor.</i>
<b>S20</b>	<b>Sjezdová trať Pěnčín – Jistebsko</b>	<i>Rozvoj lokálních a příměstských sjezdařských areálů nebo jednotlivých sjezdových tratí ve vazbě na obce a města je žádoucí pro odlehčení zátěže hlavních sjezdařských areálů v centrální části Jizerských hor.</i>
<b>S21</b>	<b>Rozšíření příměstského sjezdařského areálu Jablonec nad Nisou – Dobrá Voda k Areálu zdraví</b>	<i>Rozvoj lokálních a příměstských sjezdařských areálů nebo jednotlivých sjezdových tratí ve vazbě na obce a města je žádoucí pro odlehčení zátěže hlavních sjezdařských areálů v centrální části Jizerských hor.</i>
<b>S22</b>	<b>Intenzifikace a rozvoj Sportovního areálu Ještěd</b>	<i>Sportovní areál Ještěd je největším a nejkomplexněji vybaveným sjezdařským areálem v celém řešeném území. Kromě širokého spektra sjezdových tratí různých náročností a moderního vybavení areálu je největší devizou areálu jeho bezprostřední vazba na krajské město Liberec, zejména jeho dostupnost městskou hromadnou dopravou i automobilem z centra města v řádu několika minut. V současné době je hlavním problémem areálu přepravní kapacita vleků a lanovek převyšující kapacity sjezdových tratí. Již projednaná úprava a rozšiřování sjezdových tratí je tedy žádoucí, další plošný rozvoj je třeba přednostně směřovat na severní svahy s nižšími přírodními hodnotami a odvíjet jej od dlouhodobé analýzy využití areálu.</i>
<b>S23</b>	<b>Kořenov: středisko sjezdového lyžování</b>	<i>Obec Kořenov se svými několika sídly rozloženými mezi Jizerskými horami a Krkonošemi disponuje dnes celkem 16 kratšími sjezdovkami rozmístěnými různě na území obce. Nenápadně působící areály tak v kontextu celé obce vytvářejí významné středisko s potenciálem uspokojit návštěvníky rozmanitou nabídkou kratších sjezdovek snadno dostupných z ubytovacích zařízení nacházejících se v obci. Další rozvoj sjezdařských areálů se předpokládá v rámci existujících ploch, převážně kvalitativního charakteru. Atraktivita Kořenova jako střediska sjezdového lyžování může být posílena vzájemnou integrací jednotlivých areálů prostřednictvím marketingových či organizačních opatření. Stejně tak by měla být využita synergie s přílehlým skiareálem v Pasekách nad Jizerou.</i>
<b>S24</b>	<b>Rozvoj Skiareálu U Čápa</b> Nová lanovka a rozšíření sjezdovek	<i>Rozvoj existujících sjezdařských areálů ve vazbě na obce a města je žádoucí pro odlehčení zátěže hlavních sjezdařských areálů v centrální části Jizerských hor.</i>
<b>S25</b>	<b>Rozvoj Skiareálu Rejdice</b> Rozšíření sjezdovek	<i>Rozvoj existujících sjezdařských areálů ve vazbě na obce a města je žádoucí pro odlehčení zátěže hlavních sjezdařských areálů v centrální části Jizerských hor.</i>





# Běžecké lyžování





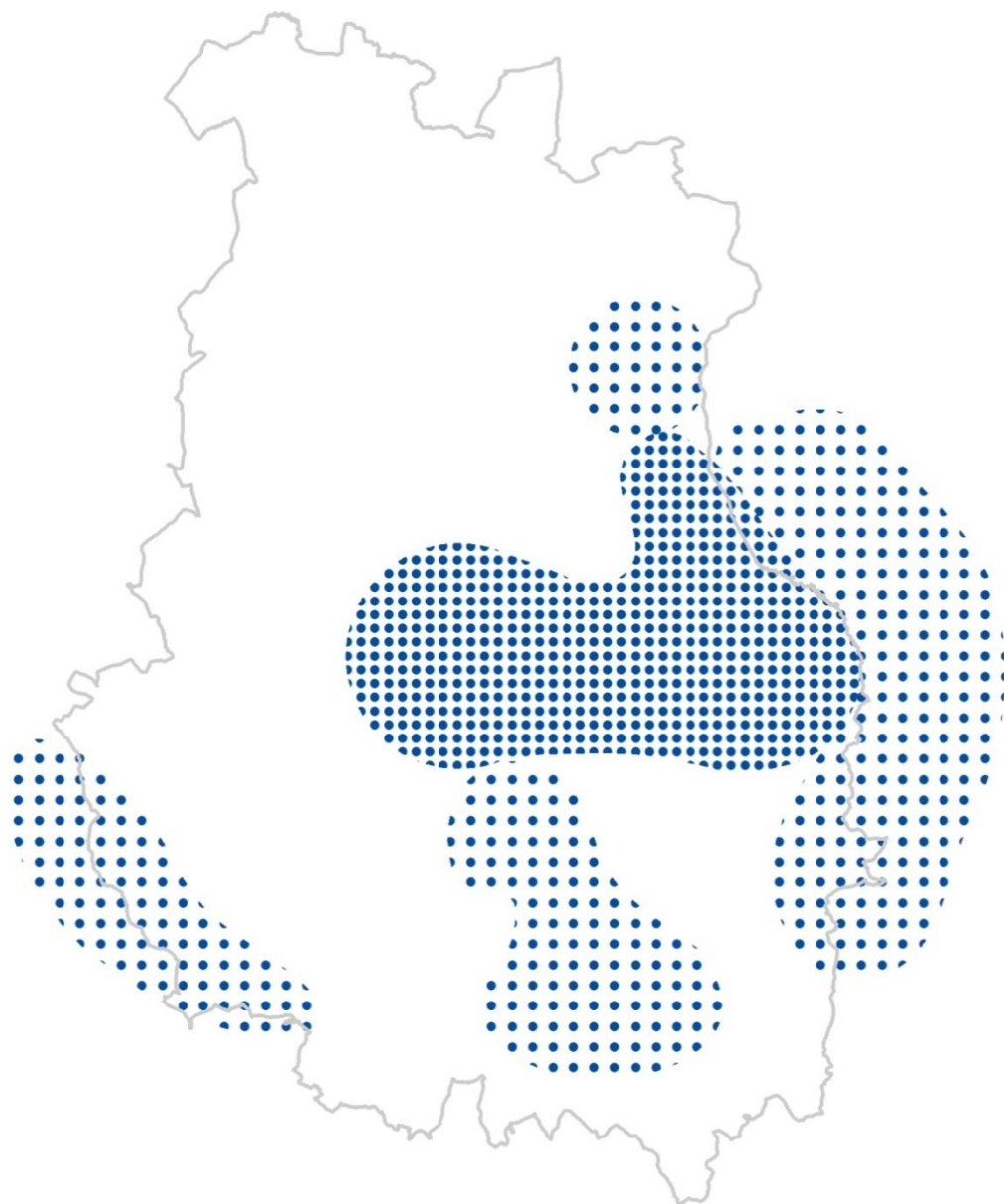


# Vize

## Ráj pro běžkaře nejen na Jizerské magistrále

### Nabídka alternativních terénů pro běžecké lyžování mimo nejzatíženější úseky Jizerské magistrály

Kapacita centrálních úseků Jizerské magistrály v zimním období je dlouhodobě na hranici únosnosti. Přetížené jsou nejen vlastní běžecké trati, ale také hlavní nástupní místa na Jizerskou magistrálu od Liberce a Jablonce nad Nisou obsluhovaná primárně automobily (Bedřichov – Maliník, Bedřichov – stadion, Hrabětice – Kaplička). Řešením je rozptýl běžkařů i na méně využívaná nástupní místa a rozvoj dosud nevyužívaných nástupních míst. Velký potenciál pro rozptýl běžkařů má také integrace magistrály s polskou stranou hor. Vedle toho je vhodné nabídnout širší spektrum alternativních kvalitních a dobře dostupných terénů pro běžecké lyžování mimo vlastní Jizerskou magistrálu (příměstské běžecké okruhy, běžecké tratě kolem Černostudničního hřbetu, mezi Kryštofovým údolím, Ještědem a Javorníkem, kolem Kořenova a Příchovic ad.). Širší využití těchto areálů je šancí pro rozptýlení běžkařů na plošně větší území a zachování uživatelské kvality a kouzla Jizerské magistrály.



# Cíle

## A Vyšší míra integrace Jizerské magistrály s běžeckými tratěmi v okolí

Propojení Jizerské magistrály s upravovanými běžeckými tratěmi v okolních běžeckých areálech a lokalitách mimo centrální oblast Jizerských hor umožní rozptýlit běžkařů na větším území a na větší délce upravovaných tratí a tím odlehčení Jizerské magistrály.

Optimální je hledat propojení přímo prostřednictvím tras pro běžky. Tam, kde je takové propojení nereálné, napomáhat integraci informačními a marketingovými opatřeními.

*Záměry naplňující cíl: B03, B04, B32, B37, B38, B39, B40*

## B Rozvoj příměstských běžeckých areálů a jejich napojení na Jizerskou magistrálu

Přidanou hodnotou příměstských běžeckých areálů a běžeckých stadionů je jejich přímá dostupnost z center osídlení, bez nároků na dopravní obsluhu automobilovou dopravou s negativními důsledky v dopravním zatížení krajinařsky cenného území CHKO Jizerské hory.

Příměstské běžecké areály a stadiony nabízejí vhodnou alternativu přetížené Jizerské magistrály pro místní obyvatele, ale i pro návštěvníky z okolí (zpravidla jednoduchá dopravní dostupnost díky napojení na síť veřejné hromadné dopravy, možnost zaparkovat přímo ve městě / obci bez nutnosti zajíždět do jádra Jizerských hor).

Rozvoj a využití příměstských běžeckých areálů a stadionů je podmíněn spolehlivostí informačního servisu (např. společný webový portál) o stavu a kvalitě běžeckých tratí v areálech.

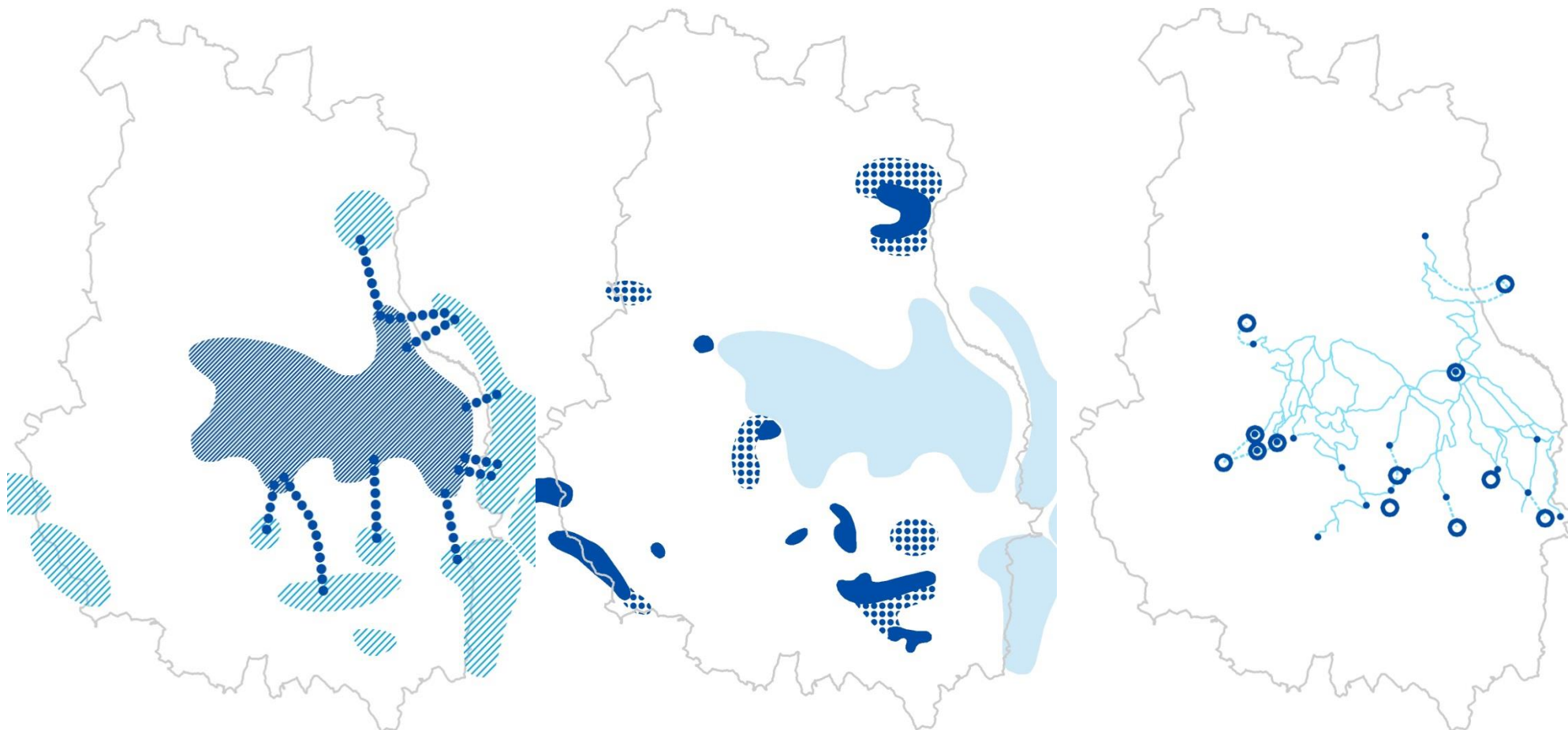
*Záměry naplňující cíl: B02, B10, B11, B20, B22, B23, B45, B46, B49, B50, B51*

## C Posílení stávajících a rozvoj nových nástupních míst na Jizerskou magistrálu mimo Bedřichov, Hraběčice či Jizerku

Nejvíce exponovanými nástupními místy na Jizerskou magistrálu jsou nástupní místa Bedřichov – Maliník, Bedřichov – centrální parkoviště/Stadion, Hraběčice – kaplička, Jizerka a Smědava. Tato nástupní místa, umístěná na hřebenech hor a tudíž běžkaři přednostně vyhledávaná, odolávají v zimní sezóně při vhodných sněhových podmínkách masivnímu náporu návštěvníků hor a velkému zatížení automobilovou dopravou. Ostatní nástupní místa přitom zůstávají často opuštěná.

Zvýšení atraktivity ostatních existujících nástupních míst na Jizerskou magistrálu a rozvoj nových nástupních míst je možností pro rozptýlení běžkařů do více míst a zmírnění zátěže nejexponovanějších nástupních míst.

*Záměry naplňující cíl: B06, B07, B08, B12, B14, B17, B18, B25, B28, B31, B32, B34, B35*



# Cíle

## D Preference nástupních míst na Jizerskou magistrálu obslužených vlakem nebo autobusem

Většina nástupních míst na Jizerskou magistrálu se nachází ve vyšších polohách a tedy v hloubi hor, a je proto dostupná primárně automobily. Automobilový provoz zatěžuje kapacitně a technicky nevyhovující horské komunikace a představuje zátěž pro přírodu. Přetížené příjezdové silnice, přeplněná parkoviště, parkování mimo vyhrazená místa, to vše degraduje požitek z rekreace v horách a zejména život místních obyvatel i pobyt turistů.

Rozvoj nástupních míst na Jizerskou magistrálu obslužených kapacitní veřejnou hromadnou dopravou, vlakem či autobusem, musí mít přednost před dalším navyšováním kapacit parkovacích stání pro automobily v nejexponovanějších místech hor. Priority dopravní obslužnosti nástupních míst jsou: 1. přístup přímo z města, 2. vlak, 3. autobus MHD, 4. autobus regionální dopravy, 5. skibus, 6. osobní automobil

Záměry naplňující cíl: B06, B07, B08, B12, B14, B15, B17, B18, B25, B28, B31, B34, B35



Územní studie Konceptce rozvoje cestovního ruchu Jizerské hory

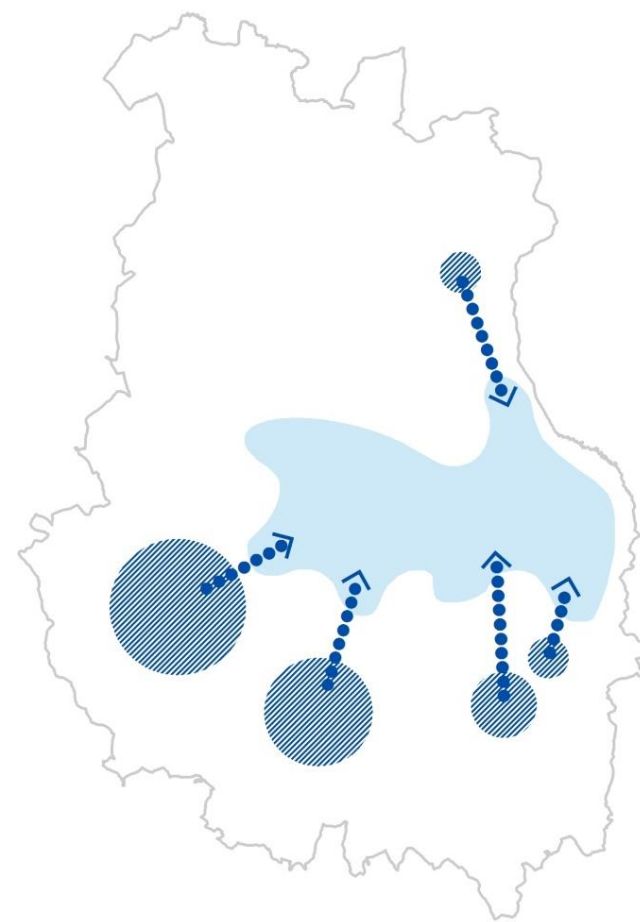


## E Zlepšování podmínek přístupnosti Jizerské magistrály přímo z území měst

Přístup na Jizerskou magistrálu přímo z území měst, byť bývá limitován sněhovými podmínkami v nižších polohách, je nejvhodnější z hlediska omezení dopravní zátěže území horských obcí a přírody Jizerských hor.

V případě vhodných sněhových podmínek je žádoucí maximálně zlepšovat a zintenzivňovat propojení území měst, zejména Liberce a Jablonce nad Nisou, ale také například Tanvaldu, Desné či Nového Města pod Smrkem, s trasami Jizerské magistrály. Přístup na Jizerskou magistrálu přímo z měst může být vhodně využíván nejen obyvateli měst, ale také běžkaři z okolí, kteří mohou profitovat z dobré dostupnosti všech měst veřejnou dopravou nebo z možnosti na území města bezproblémově zaparkovat.

Záměry naplňující cíl: B14, B15, B17, B18, B20, B22, B23, B31, B32

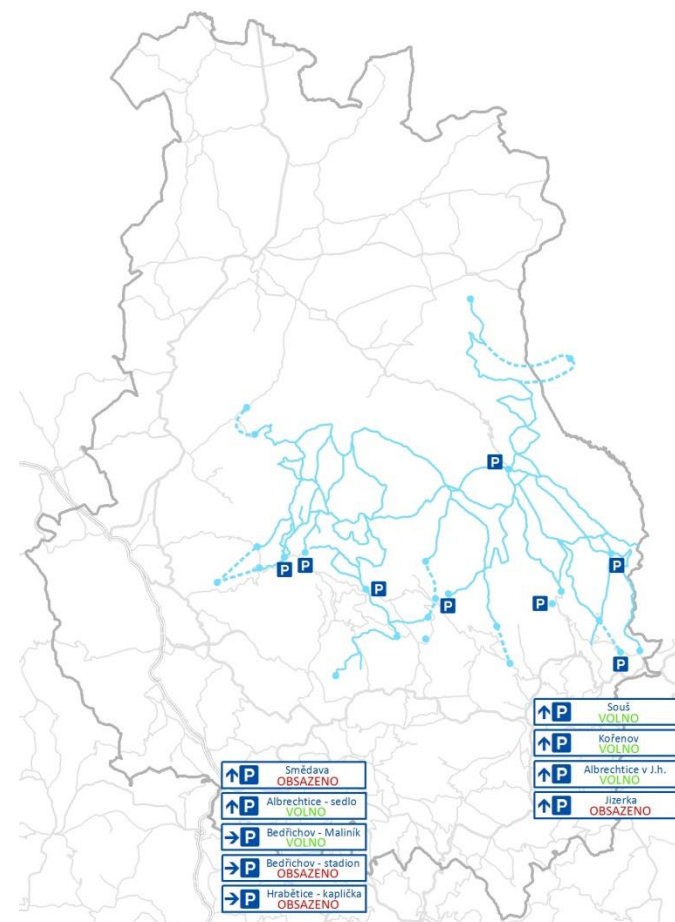


## F Systém navádění na kapacitní parkoviště u nástupních míst na Jizerskou magistrálu

V zimní sezóně při vhodných sněhových podmínkách odolávají hlavní nástupní místa na Jizerskou magistrálu s parkovacími možnostmi masivnímu náporu návštěvníků hor přijíždějících do hor automobilem. Hlavní záchytná parkoviště (např. Bedřichov – Maliník, Bedřichov – centrální parkoviště, Hrabětice – kaplička, Jizerka) bývají často plně obsazena. Přesto do hor směřují další návštěvníci, kteří pak i desítky minut marně vyhledávají místo k zaparkování, často parkují „na divoko“ na nevyhrazených místech nebo čekají na uvolnění kapacit. Automobily tak často zcela paralyzují život a pobyt v horských obcích.

Pohyb motoristů směřujících k nástupním místům na Jizerskou magistrálu je nezbytné koordinovat a systémem navádění tak vjezdu do obcí s plně obsazenými parkovišti. Ve směru od Prahy je nutné navádět turisty již na příjezdu po silnici I/65 do Jablonce nad Nisou a v případě obsazené kapacity v Bedřichově turisty směřovat na Desnou a Kořenov.

Záměry naplňující cíl: B19



↑ P	Souš	VOLNO
↑ P	Kořenov	VOLNO
↑ P	Albrechtice v J.h.	VOLNO
↑ P	Jizerka	OBSAZENO

↑ P	Smědava	OBSAZENO
↑ P	Albrechtice - sedlo	VOLNO
→ P	Bedřichov - Maliník	VOLNO
→ P	Bedřichov - stadion	OBSAZENO
→ P	Hrabětice - kaplička	OBSAZENO

# Cíle

## G Budování zázemí pro běžkaře (šatny, sprchy, úschovny) v nástupních místech na Jizerskou magistrálu

V souvislosti s cílem preference obsluhy nástupních míst na Jizerskou magistrálu veřejnou dopravou (vlakem, autobusem, skibusem) je nezbytné vytvořit v nástupních místech pro běžkaře odpovídající zázemí s možností uschování věcí, zejména ošacení na převlečení po sportovním výkonu a možnost osprchování a občerstvení před návratem veřejnou dopravou zpět domů.

Záměry naplňující cíl: B06, B07, B08, B25, B28, B34, B35

## H Řešení kolize běžkařů a pěších turistů v exponovaném jádrovém území Jizerských hor

V turisticky nejatraktivnějším a nejexponovanějším jádrovém území Jizerských hor, kde je intenzita turistického provozu nejvyšší, dochází v zimní sezóně na některých úsecích Jizerské magistrály často ke střetům běžkařů a pěších turistů. Situace je dlouhodobě nepříznivá například na okruhu Šámalova chata – Knajpa – Kristiánov a také okolo hlavních nástupních míst do jádrového území Jizerských hor v Bedřichově, Janově nad Nisou, na Jizerce či na Smědavě.

S ohledem na zájmy ochrany přírody a krajiny na území CHKO Jizerské hory přitom není řešením kolizních situací další masivní zahušťování sítě běžkařských tras v CHKO. Řešením kolizních situací by mělo být vytvoření kratších okruhů a tras vhodných pro pěší turisty v blízkosti hlavních lyžařských středisek. Vymezením pěšin mimo upravované trasy běžecké magistrály, tras pro pohyb ve sněžnicích, popř. úseků běžecké magistrály se sdíleným režimem pro pohyb běžkařů i pěších se otevře možnost navštěvovat Jizerské hory v zimě i pro pěší turisty. Vytvoření předmětných pěších tras nicméně musí respektovat prioritu běžeckého lyžování, které v Jizerských horách představuje zásadní fenomén republikového významu.

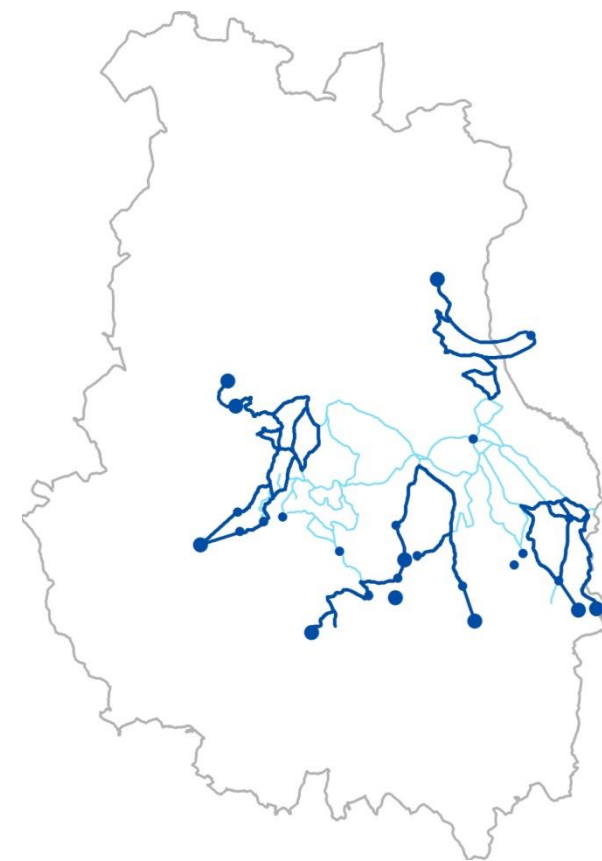
Záměry naplňující cíl: B24

## I Nástupní místa na běžecké trase sportovního charakteru

Běžecké trati Jizerské magistrály jsou využívány celým spektrem běžkařů, od běžkařů ryze rekreačních a méně zkušených až po běžkaře sportovní, výkonnostní a závodní. Některé úseky upravovaných běžeckých tratí, stejně jako některá nástupní místa pro běžkaře, ze kterých se nástup na hřebenové méně náročné partie Jizerských hor neobejde bez příkrého stoupání (např. Oldřichov v Hájích, Josefův Důl, Liberec, Jablonec nad Nisou, Kořenov, Nové Město pod Smrkem), jsou dnes méně frekventované, protože jsou vhodné zvláště pro výkonnostně zdatnější běžkaře.

Nástupní místa a navazující úseky běžeckých tras s terénně náročnějšími podmínkami by mohly být s výhodou propagovány jakožto vhodná právě pro výkonnější a zdatnější běžkaře, čímž by se do určité míry usměrnil proud běžkařů rekreačních a běžkařů sportovních a závodních. Kolem nástupních míst s terénně náročnějším profilem je vhodné vymezit okruhy pro sportovní lyžování.

Záměry naplňující cíl: B14, B15, B22, B23, B25, B26, B27, B35, B36, B37

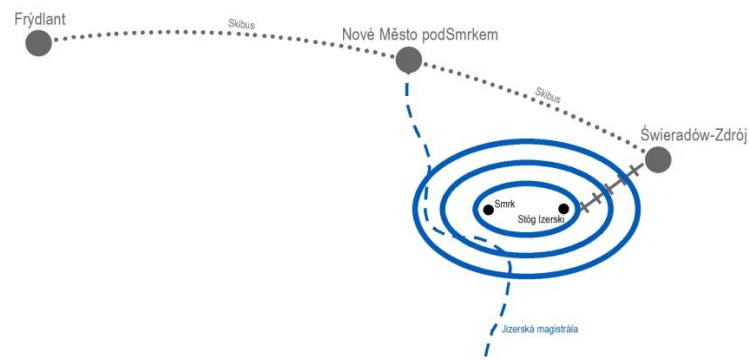


# Záměry

Všechny záměry jsou zobrazeny na samostatném velkoformátovém výkrese **Běžecské lyžování** návrh.

číslo popis

## B01 Skibus Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – Świeradów-Zdrój



důvody

Zavedení skibusu mezi železniční stanicí ve Frýdlantu, Novým Městem pod Smrkem a městem Świeradów-Zdrój je jedním z předpokladů zvýšení atraktivity Frýdlantského výběžku pro zimní turistiku (zvýšení atraktivity běžkařského areálu v Novém Městě pod Smrkem jako alternativy pro přetíženou Jizerskou magistrálu, možnost nástupu na Jizerskou magistrálu z Nového Města pod Smrkem resp. ze Świeradowy-Zdróje). Zavedení skibusu by zásadně zlepšilo podmínky dopravní dostupnosti severní části Jizerských hor například pro obyvatele Liberce. Na trase Liberec – Frýdlant v Čechách jezdí vlak ve všední den v intervalech 30 min, o víkendech v intervalu 60 minut, přičemž jízdní doba trvá 31 minut. Cesta z Liberce až do Nového Města pod Smrkem by tak kombinací vlak-skibus mohla trvat přibližně 50 minut, až do Świeradowy-Zdróje pak přibližně 65-70 minut.

Viz též S01 ↑

Viz též B02 ↓

Viz též B03 ↓

Viz též B04 ↓

## B02 Rozšíření příměstského běžkařského areálu v Novém Městě pod Smrkem

Příměstský běžkařský areál v Novém Městě pod Smrkem je již v provozu. V případě zavedení skibusu mezi železniční stanicí ve Frýdlantu, Novým Městem pod Smrkem a dolní stanicí lanovky na Stóg Izerski ve Świeradowě-Zdróji se zlepšila dostupnost Nového Města pod Smrkem pro potenciální běžkaře. V případě zvýšeného zájmu běžkařů může být běžkařský areál v Novém Městě pod Smrkem dále plošně rozšiřován, severně k Jindřichovicím pod Smrkem i jižně na úpatí Smrku. Zvýšení atraktivity a intenzifikace využití běžkařského areálu v Novém Městě pod Smrkem je šancí pro odlehčení dlouhodobě přetížené Jizerské magistrály a pro rozptýlení běžkařů na větším území.

Viz též B01 ↑

## B03 Propojení Stóg Izerski (PL) – Smrk – Jizerská magistrála

>> nové nástupní místo na Jizerskou magistrálu z polské strany od konečné stanice kabinové lanovky na Stóg Izerski

Kabinová lanovka na Stóg Izerski je potenciálně významným nástupním místem na Jizerskou magistrálu ze severní strany Jizerských hor. Podmínkou využití lanovky na Stóg Izerski jako nástupního místa na Jizerskou magistrálu je zavedení skibusu Frýdlant – Nové Město pod Smrkem – Świeradów-Zdrój.

Fungující kabinová lanovka na Stóg Izerski by se měla stát alternativou problematickému záměru lanovky z Nového Města pod Smrkem na Smrk (lanovka na Stóg Izerski již existuje, tak proč ji nevyužít?). Od konečné stanice lanovky je nutné vyhledat vhodné propojení běžkařských tras na polské a české straně. Kromě hřebenové cesty přímo mezi vrcholy Stógu Izerského a Smrkem se nabízí například využití Vidlicové cesty jižně od Smrku.

Nástup na Jizerskou magistrálu a do severní části Jizerských hor ze severu je vhodnou alternativou pro přetížená centrální nástupní místa z jihu, z Bedřichova či Horního Maxova.

Viz též B01 ↑

## B04 Propojení Štreitův obrázek – Opaleniec - Świeradów-Zdrój (PL)

>> nové propojení české a polské strany Jizerských hor

Zásadním problémem pro využití méně náročných běžkařských terénů na polské straně Jizerských hor je obecně nedostatek přeshraničních propojení upravovaných běžkařských stop. Jediné v současné době značené a upravované propojení mezi Jizerskou magistrálou a sítí běžecských tras na polské straně je mezi osadou Jizerka a osadou Orle.

Cílem zahuštění přeshraničních propojení mezi českými a polskými upravovanými běžecským i trasami v severní části Jizerských hor je vytvořit podmínky pro možné využití méně náročných terénů pro běžecské lyžování na polské straně v porovnání s náročnějšími terény na české straně.

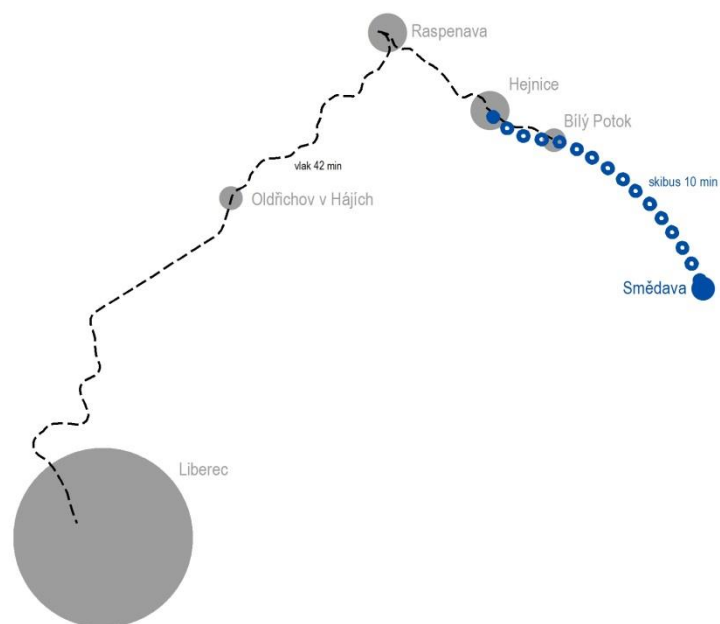
Nově navrhované propojení Štreitův obrázek – Opaleniec – Świeradów-Zdrój by umožnilo propojit pro běžkaře dvě významná turistická centra na obou stranách hranice, Nového Města pod Smrkem na české straně a Świeradowy-Zdróje na polské straně. Pro dopravu běžkařů by bylo s výhodou možné využít navrhovaného skibusu mezi železniční stanicí ve Frýdlantu, Novým Městem pod Smrkem a městem Świeradów-Zdrój.

Nástup na Jizerskou magistrálu a do severní části Jizerských hor ze severu je vhodnou alternativou pro přetížená centrální nástupní místa z jihu, z Bedřichova či Horního Maxova.

Viz též B01 ↑



**B05 Skibus Hejnice - Bílý Potok – Smědava**



důvody

Jedno z nejvýznamnějších nástupních míst na Jizerskou magistrálu, Smědava na hřebenech centrální části Jizerských hor, je v současné době v zimě značně přetížené množstvím automobilů. Smědava je přitom velmi komplikovaně dopravně dostupná buď automobilem z Liberce přes Hejnice, nebo skibusem Frýdlant – Raspenava – Hejnice – Smědava v návaznosti na železniční spojení Liberec – Frýdlant. Zavedení skibusu od železniční stanice Hejnice přes Bílý Potok pod Smrkem na Smědavu, s návazností na vlak Liberec – Hejnice – Bílý Potok (pro obyvatele Liberce, doba jízdy 42 min) nebo Frýdlant – Hejnice – Bílý Potok (pro obyvatele Frýdlantu, doba jízdy 28 min), by umožnilo zkrátit trasu skibusu jen na úsek Hejnice – Bílý Potok pod Smrkem – Smědava a pro dopravu do Hejnic respektive do Bílého Potoka pod Smrkem jak z Liberce, tak z Frýdlantu využít výhodně železničních spojů.

**B06 Záchytné parkoviště pro běžkaře: Bílý potok – Zadní Studánka**

Na východním okraji obce Bílý Potok pod Smrkem, v lokalitě Zadní Studánka, přímo u silnice II/290 vedoucí na Smědavu, se nachází rozsáhlý brownfield bývalého výrobního závodu. Plocha má potenciál pro vytvoření velkého záchytného parkoviště včetně zázemí pro běžkaře cestující do hor autem, jako alternativa pro přetížené nástupní místo na Smědavě. Dopravu běžkařů od parkoviště v Bílém Potoce na Smědavu k výchozímu běžeckých stop by zajišťoval skibus Hejnice – Bílý Potok – Smědava.

Viz též B05 ↑

**B07 Zázemí pro běžkaře v nástupním místě na Jizerskou magistrálu Smědava**

Jedno z nejvýznamnějších nástupních míst na Jizerskou magistrálu, obslužené nejen automobily, ale také skibusem, by mělo být vybaveno zázemím pro běžkaře na nadstandardní úrovni, tedy kromě občerstvení také úschovnou/šatnou a sprchami.

**B08 Zázemí pro běžkaře v nástupním místě na Jizerskou magistrálu Jizerka - Mořina**

Jedno z nejvýznamnějších nástupních míst na Jizerskou magistrálu, obslužené nejen automobily, ale také skibusem, by mělo být vybaveno zázemím pro běžkaře na nadstandardní úrovni, tedy kromě občerstvení také úschovnou/šatnou a sprchami. Zázemí pro běžkaře by mělo být umístěno v již existujících objektech, popřípadě v jejich architektonicky kvalitních přístavbách.

**B09 Nové nástupní místo pro běžkaře Albrechtické sedlo (Albrechtice u Frýdlantu)**

Albrechtické sedlo je umístěné v topograficky výhodné poloze přímo na hřebeni Jizerských hor a je velmi dobře dopravně dostupné z Liberce po silnici I/13 a obslužené pravidelnými autobusovými linkami regionální dopravy na trase Liberec – Frýdlant v Čechách. Na Albrechtickém sedle je k dispozici plocha pro velké záchytné parkoviště pro osobní automobily i autobusy s kapacitou odhadem až 100 stání pro osobní automobily.

Nástupní místo by mělo obsloužit nově navrhovaný běžecký areál mezi Albrechtickým sedlem, Lysým vrchem a Vítkovem. Viz též B10 ↓

**B10 Běžecký areál Albrechtické sedlo – Lysý vrch (Oldřichov v Hájích, U kozy)**

Alternativou pro přetíženou Jizerskou magistrálu, především pro běžkaře z Liberce, Frýdlantu a Chrastavy, by se mohly stát terény na terénním hřebeni s nádhernými dálkovými výhledy do otevřené krajiny pod Ještědem a ve Frýdlantském výběžku mezi Albrechtickým sedlem, Lysým vrchem a Vítkovem, v návaznosti na nové nástupní místo pro běžkaře na Albrechtickém sedle.

Viz též B09 ↑

**B11 Běžecký areál Špičák**

Alternativou pro přetíženou Jizerskou magistrálu a exponovaná horská střediska v centrální části hor (Bedřichov, Janov nad Nisou, Josefův Důl) jsou příměstské běžecké areály přístupné přímo z přilehlých měst a obcí, bez nároků na dopravu automobily a parkování.

Dosud nevyužitým potenciálem jsou svahy Tanvaldského Špičáku a Malého Špičáku s hustou sítí lesních cest dobře využitelných pro vedení upravovaných běžeckých tras. Pro vedení upravovaných běžeckých tras by bylo možné s výhodou využít i navrhované cesty pro terénní cyklistiku.

Vhodným nástupním místem pro běžkaře přímo z Tanvaldu by mohla být Tanvaldská kotlina (záměr B16 ↓), pro nástup z Desné by bylo možné využít záměru B31 ↓, propojení s Jizerskou magistrálou by zajistil záměr B32 ↓.

Viz též C44 ↑

Viz též B16 ↓

Viz též B31 ↓

Viz též B32 ↓



číslo	popis	důvody
<b>B12</b>	<b>Nové nástupní místo na Jizerskou magistrálu železniční zastávka Oldřichov v Hájích</b>	V Oldřichově v Hájích je v současné době nástupní místo na Jizerskou magistrálu u rozcestníku turistických tras Na Pilách. Toto nástupní místo přitom není obsluhováno jinak než osobním automobilem s velmi omezenými možnostmi parkování v kapacitě jen 10 stání. Necelé 2 km od rozcestníku Na Pilách se přitom nachází železniční zastávka Oldřichov v Hájích, obsluhovaná pravidelnými vlakovými spoji z Liberce (doba jízdy vlakem z Liberce jen 15 minut) a také autobusy regionální dopravy. Protážením strojově upravovaných stop od současného výchozího zastávkového místa Na Pilách až k železniční stanici by zvýšilo významně atraktivitu nástupního místa v Oldřichově v Hájích. K prodloužení stop lze přitom s výhodou využít strojově upravované trasy místního běžeckého okruhu pod Betlémem, který leží přesně mezi výchozími zastávkami Na Pilách a železniční tratí. Viz též B13 ↓
<b>B13</b>	<b>Prodloužení tras Jizerské magistrály od rozcestníku Na Pilách k železniční zastávce Oldřichov v Hájích</b>	Viz B12 ↑
<b>B14</b>	<b>Nástup na Jizerskou magistrálu přímo z centra Liberce</b>	Za vhodných sněhových podmínek na úpatí Jizerských hor je s ohledem na přetížení centrálních nástupních míst na hřebenech hor žádoucí využívat v maximální možné míře možnosti nástupu na Jizerskou magistrálu přímo z měst a obcí, bez nutnosti cestování z místa bydliště či rekreačního pobytu do hor. Nástup na hřebeny Jizerských hor přes Rudolfov od konečné stanice tramvaje v Lidových sadech je ideální možností nástupu do hor a na Jizerskou magistrálu v podstatě přímo z centra Liberce. Viz též B15 ↓
<b>B15</b>	<b>Prodloužení tras Jizerské magistrály z Rudolfova do Lidových sadů</b>	Předpokladem pro možné využití a zatraktivnění nástupu na Jizerskou magistrálu z libereckých Lidových sadů je prodloužení tras Jizerské magistrály až k točce tramvaje. Viz též B14 ↑
<b>B16</b>	<b>Nástupní místo pro běžkaře do běžeckého areálu Špičák: Tanvaldská kotlina</b>	Vhodným nástupním místem pro běžkaře z Tanvaldu do navrhovaného běžeckého areálu Špičák (záměr B11 ↑) by byla Tanvaldská kotlina, která díky autokempu disponuje zázemím pro turisty, využitelným také v zimě jako zázemí pro běžkaře (občerstvení, šatny, servis a půjčovna lyžařského vybavení apod.). Viz též B11 ↑
<b>B17</b>	<b>Posílení / dovybavení nástupního místa na Jizerskou magistrálu: Rudolfov – Česká Chalupa &gt;&gt; parkoviště</b>	Všechna nástupní místa pro turisty, mimo ta nejexponovanější v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole, dostupná osobním automobilem pohodlně z Liberce, je žádoucí v maximální míře posilovat a dovybavovat tak, aby se turisté přijíždějící do Jizerských hor auty, rozptýlili do většího množství nástupních míst a nepřetěžovali tak několik exponovaných nástupních míst ve vyšších polohách a v jádru hor. Nástupní místa Rudolfov – Česká chalupa a Rudolfov – elektrárna mají zásadní potenciál pro odlehčení vůbec nejexponovanějšího nástupního místa do hor v Bedřichově. V rámci nástupního místa Rudolfov – Česká chalupa dnes zcela chybí jakákoli možnost parkování, která by umožnila zachytit část automobilů směřujících do Bedřichova. Viz též B18 ↓
<b>B18</b>	<b>Posílení / dovybavení nástupního místa na Jizerskou magistrálu: Rudolfov – Elektrárna &gt;&gt; zvýšení kapacity parkoviště</b>	Všechna nástupní místa pro turisty, mimo ta nejexponovanější v Bedřichově, Janově nad Nisou či Josefově Dole, dostupná osobním automobilem pohodlně z Liberce, je žádoucí v maximální míře posilovat a dovybavovat tak, aby se turisté přijíždějící do Jizerských hor auty, rozptýlili do většího množství nástupních míst a nepřetěžovali tak několik exponovaných nástupních míst ve vyšších polohách a v jádru hor. Nástupní místa Rudolfov – Česká chalupa a Rudolfov – elektrárna mají zásadní potenciál pro odlehčení vůbec nejexponovanějšího nástupního místa do hor v Bedřichově. V rámci nástupního místa Rudolfov – elektrárna je v současné době k dispozici jen 12 nahodile uspořádaných parkovacích stání. Zvýšení kapacity parkovacích stání by umožnila zachytit více automobilů směřujících do Bedřichova a zatěžujících jedno z nejexponovanějších nástupních míst do Jizerských hor. Viz též B17 ↑
<b>B19</b>	<b>Systém navádění na parkoviště u nástupních míst na Jizerskou magistrálu – silnice I/65 před Jabloncem nad Nisou</b>	Pohyb motoristů směřujících k nástupním místům na Jizerskou magistrálu je nezbytné koordinovat a systémem navádění směřovat motoristy na parkoviště s volnou kapacitou a zabránit tak vjezdu do obcí s plně obsazenými parkovišti. Ve směru od Prahy je nutné navádět turisty již na příjezdu po silnici I/65 do Jablonce nad Nisou a v případě obsazené kapacity v Bedřichově turisty směřovat na Desnou a Kořenov.
<b>B20</b>	<b>Rozšíření tras Jizerské magistrály do oblasti Vysokého hřebene</b>	Vrcholová partie Vysokého hřebene není dnes turisty téměř vůbec využita, přitom je tato oblast velmi vhodná pro pěší, lyžařskou i cyklistickou turistiku. Na tomto hřebenu a jeho blízkém okolí je mnoho atraktivních cílů, které jsou velmi snadno dostupné z hřebenovky mezi Weberovou a Hašlerovou chatou a dále, což je nejdůležitější, ze směru od Liberce a Jablonce nad Nisou, kdy je tato oblast připojena turisticky značenými cestami. Zapojení oblasti Vysokého a Středního hřebene do hlavní sítě upravovaných tras Jizerské magistrály by přiblížilo Jizerskou magistrálu Liberci i Jablonci nad Nisou a zatraktivnilo by další část obce Bedřichov pro běžecké lyžování, mimo současné hlavní běžecké koridory. Napojení Vysokého hřebene na stávající trasy Jizerské magistrály by bylo vhodné propojením centrálního běžeckého stadionu v Bedřichově ve směru na Maliník po loukách nad silnicí, dále mimoúrovňovým křížením silnice na Maliníku s pokračováním lyžařským vlekem („přiblížovákem“) od centrálního parkoviště na Maliníku na Vysoký hřeben. Odlehčilo by se tím mimo jiné také přetíženému centrálnímu parkovišti v Bedřichově u stadionu. Viz též B19 ↑
<b>B21</b>	<b>Parkoviště Desná: Souš – pod přehradou</b>	Hlavními nástupními místy do východní části Jizerských hor jsou Jizerka a Smědava, v letní i zimní sezóně jedny z vůbec nejexponovanějších nástupních míst. Rozvoj a posílení dalších nástupních míst do východní části Jizerských hor je základním předpokladem pro odlehčení Jizerce a Smědavy od náporu turistů. Vodní nádrž Souš je hlavním nástupním místem do Jizerských hor přímo z města Desná. Do blízkosti vodní nádrže zajišťují skibus, u točky autobusu se nachází malé parkoviště pro osobní automobily. Bezprostředně pod hrází vodní nádrže, v zatáčce silnice v ulici Soušská, je na pozemcích parc. č. 1752/1, 1752/2 a 1752/3 v k.ú. Desná III disponibilní plochy pro možné zřízení parkoviště pro osobní automobily. Souvisí se záměrem B34 ↓



**B22** Nástup na Jizerskou magistrálu z Lukášova přes Vysoký hřeben

Za vhodných sněhových podmínek na úpatí Jizerských hor je s ohledem na přetížení centrálních nástupních míst na hřebenech hor žádoucí využívat v maximální možné míře možnosti nástupu na Jizerskou magistrálu přímo z měst a obcí, bez nutnosti cestování z místa bydliště či rekreačního pobytu do hor. Nástup na hřebeny Jizerských hor přes Lukášov či Vyšehrad po turistických cestách v Harcovském lese na Vysoký hřeben je vhodnou možností nástupu na Jizerskou magistrálu z okraje Jablonce nad Nisou. Cesty od Lukášova a Vyšehradu na Vysoký hřeben nejsou profilově tolik náročné.

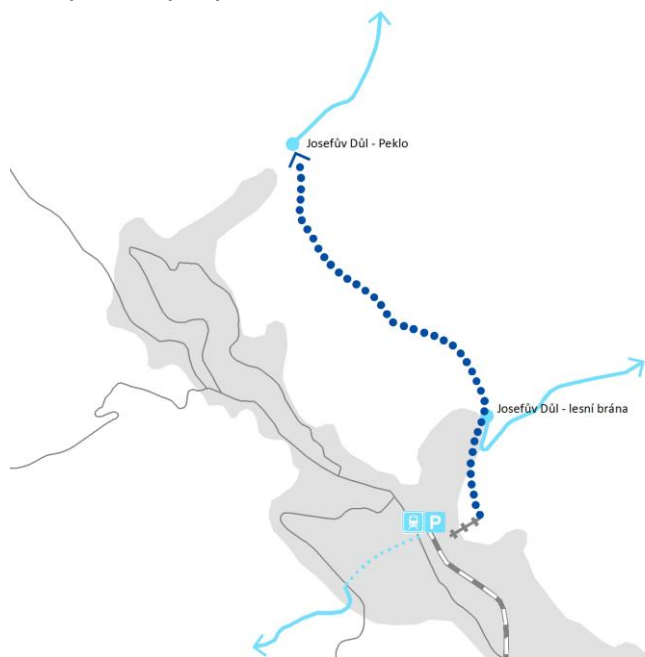
**B23** Nástup na Jizerskou magistrálu z Lukášova přes Vysoký hřeben

Viz B22 ↑

**B24** Zahuštění upravovaných běžeckých tras Jizerské magistrály v prostoru Karlov – Horní Maxov – Dolní Maxov

V bezprostředním okolí hlavních nástupních míst na Jizerskou magistrálu od jihu, tedy okolo Bedřichova, Janova nad Nisou a Josefova Dolu, je žádoucí umožnit rozptýl běžkařů na větší ploše tak, aby nedocházelo k přetěžování hlavních nástupních směrů. Ve vazbě na Josefův Důl je žádoucí zhuštění upravovaných běžeckých tras jižně od města, v prostoru sídel Karlov, Horní Maxov a Dolní Maxov, kde je dostatek otevřených terénů a stávajících polních a lesních cest využitelných pro vedení upravovaných běžeckých tratí.

Zahuštění sítě běžeckých tras kolem Josefova Dolu má smysl také s ohledem na snahu posílení významu Josefova Dolu jako nástupního místa na Jizerskou magistrálu, zejména zvýšením atraktivity dostupnosti města železnicí a záměrem na vybudování nového záchytného parkoviště pro turisty u nádraží.

**B25** Nástupní místo pro lyžaře: Josefův Důl – železniční stanice

Posílení významu a rozvoj nástupních míst do centrální části Jizerských hor, které jsou obslouženy veřejnou hromadnou dopravou osob, zejména vlakem, je žádoucí pro odlehčení tradičně nejexponovanějších nástupních míst v Bedřichově, v Janově nad Nisou, Hraběticích a dalších.

Josefův Důl je dostupný vlakem i skibusem a u železniční stanice jsou k dispozici plochy pro možné vybudování kapacitního parkoviště pro osobní automobily (alternativa pro nežádoucí kapacitní parkování automobilů v jádru hor).

Do bezprostřední blízkosti železniční stanice je přitom v případě vhodných sněhových podmínek na úpatí hor možné dotáhnout upravované běžecké trasy od současných nástupních míst Peklo či Lesní brána.

Vzhledem k náročnějším terénům je toto místo vhodné pro běžkaře jako nástupní na sportovní okruhy nebo jako „výstupní“, nabízející se pro vytvoření alternativních okruhů s jiným místem návratu z hor.

Viz též B26 ↓

Viz též B27 ↓

**B26** Prodloužení upravovaných tras Jizerské magistrály k železniční stanici Josefův Důl >> nástup na Jizerskou magistrálu z centra Josefova Dolu

Prodloužení upravovaných běžeckých tras Jizerské magistrály od tradičního nástupního místa Josefův Důl – Peklo až do bezprostřední blízkosti železniční stanice Josefův Důl je předpokladem pro posílení významu železniční stanice v Josefově Dole jako hlavního nástupního místa do hor, obsluženého kvalitně veřejnou dopravou osob, vlakem i skibusem a s možností kapacitního parkování automobilů v centru města (bez nutnosti zajištění automobilem do jádra hor).

Viz též B25 ↑

Viz též B27 ↓

**B27** Prodloužení upravovaných tras Jizerské magistrály k železniční stanici Josefův Důl >> nástup na Jizerskou magistrálu z centra Josefova Dolu

Prodloužení upravovaných běžeckých tras Jizerské magistrály od tradičního nástupního místa Josefův Důl – Lesní brána až do bezprostřední blízkosti železniční stanice Josefův Důl je předpokladem pro posílení významu železniční stanice v Josefově Dole jako hlavního nástupního místa do hor, obsluženého kvalitně veřejnou dopravou osob, vlakem i skibusem a s možností kapacitního parkování automobilů v centru města (bez nutnosti zajištění automobilem do jádra hor). K přístupu od železniční stanice Josefův Důl na hřebeny hor by bylo možné využít lyžařského vleku Jatka Antonínov, v případě jeho znovuzprovoznění.

Viz též B25 ↑

Viz též B26 ↑

**B28** Nástupní místo pro běžkaře: Josefův Důl – Antonínov

Dobudování odpovídajícího zázemí pro lyžaře, zejména občerstvení, šaten a sociálního zařízení a kapacitního parkoviště u dolního nástupu na lyžařský vlek Bukovka 2. K vybudování zázemí je vhodné využít části areálu sklárny. Skiareál Bukovka je obslužen skibusem a přímo u železniční stanice Josefův Důl – Antonínov a má proto zvýšený potenciál pro další intenzifikaci a rozvoj zázemí. Zázemí, parkoviště a lyžařský vlek je možné také vhodně využít pro nástup běžkařů na upravované trasy Jizerské magistrály vedené z Dolního Maxova dál ve směru na Hrabětice.

Viz též S07 ↑

**B29** Prodloužení upravovaných tras Jizerské magistrály k horní stanici lyžařského vleku Bukovka

Viz B28 ↑

**B30** Obnovení a dobudování běžkařského stadionu Lesana

Na jižním okraji Dolního Maxova se nachází bývalý běžkařský areál s umělým osvětlením, v současné době mimo provoz, se zanedbanou údržbou a chybějícím jakýmkoli zázemím pro běžkaře. Rozvoj a provoz příměstských běžkařských areálů, stadionů a okruhů je žádoucí podporovat, jako potenciál pro odlehčení přetížených tradičních tras Jizerské magistrály. Využití lokálních běžkařských okruhů ve vazbě na obce a města také eliminuje nároky na dopravu do hor.





číslo	popis	důvody
<b>B31</b>	<b>Nástupní místo pro běžkaře: Desná – lyžařský areál Křížek</b>	<p>Obnovení v současné době nefungujícího lyžařského areálu Křížek a vybudování návazného lyžařského vleku na Světlý vrch je potenciálem pro možný nástup běžkařů na upravované trasy Jizerské magistrály vedené z Mariánské hory na hřebeny hor přímo z města Desná nebo s okraje Albrechtic v Jizerských horách, bez vyvolané dopravní zátěže cestou do hor. Zázemí lyžařského areálu Křížek resp. lyžařského areálu Světlý vrch by mohlo s výhodou sloužit jak pro obsluhu sjezdařů, tak běžkařů.</p> <p>Viz též S11 ↑ Viz též B32 ↓</p>
<b>B32</b>	<b>Nástupní místo pro běžkaře: Albrechtice v Jizerských horách – Světlý vrch</b>	Viz B31 ↑
<b>B33</b>	<b>Běžkařský okruh okolo vodní nádrže Desná</b>	<p>Vytvoření běžkařského okruhu kolem vodní nádrže Desná je jedním z potenciálů na zahuštění sítě upravovaných tras Jizerské magistrály v bezprostřední vazbě na obce a města (v tomto případě v bezprostřední vazbě na město Desná) a přitom bez jakýchkoli vyvolaných zásahů. Podmínkou možného vytvoření okruhu kolem celé vodní nádrže je zpřístupnění v současné době veřejně nepřístupné cesty po západním břehu nádrže.</p> <p>Pohyb turistů musí být vzhledem k blízkosti vodní nádrže, která je zdrojem pitné vody, doprovázen adekvátními ochrannými opatřeními.</p> <p>Viz též P28 ↑ Viz též C36 ↑</p>
<b>B34</b>	<b>Nástupní místo pro běžkaře: Desná – Souš-vodárna</b>	<p>Hlavními nástupními místy pro turisty do východní části Jizerských hor jsou Jizerka a Smědava, v letní i zimní sezóně jedny z vůbec nejexponovanějších nástupních míst. Rozvoj a posílení dalších nástupních míst do východní části Jizerských hor je základním předpokladem pro odlehčení Jizerce a Smědávě od náporu turistů.</p> <p>Vodní nádrž Souš je hlavním nástupním místem do Jizerských hor přímo z města Desná. Do blízkosti vodní nádrže zajišťují skibus, u točky autobusu se nachází malé parkoviště pro osobní automobily. Bezprostředně pod hrází vodní nádrže, u vodárny, se nachází rozsáhlé zpevněné plochy, které slouží k příležitostnému parkování, jako oficiální parkoviště přitom deklarované nejsou. Je tedy žádoucí disponibilní plochy u vodárny využít ke zřízení kapacitního parkoviště s vybavením pro turisty, optimálně s možností stravování či občerstvení a ubytování a pro zimní sezónu také s šatnami a sprchami.</p>
<b>B35</b>	<b>Posílení nástupního místa pro běžkaře železniční stanice Kořenov</b>	<p>Nástupní místo železniční stanice Kořenov je klíčové pro rozptyl turistů z liberecko – jablonecké aglomerace směrem na východ, do Krkonoš a také do polské části Jizerských hor. Kořenov je jedním z výchozích míst na upravované běžecké tratě vedené ve směru na sever do centrální části Jizerských hor, na Jizerku. Kořenov má potenciál stát se také výchozím místem pro rozsáhlý polský běžkařský areál Bieg Piastów v okolí Jakuszyc a Szklarské Poreby.</p> <p>Kořenov je z Liberce pohodlně dostupný vlakem, i přesto, že cesta trvá více než hodinu a je dostupný také osobním automobilem a skibusy. V okolí železniční stanice Kořenov se nachází množství ploch charakteru brownfields s potenciálem konverze na plochy parkovišť pro osobní automobily turistů. Došlo by tak k odlehčení v sezóně silně exponovaného parkoviště na Jizerce, stoupání z Kořenova podél Jizery na Jizerku je zvládnutelné i méně zdatnými turisty.</p> <p>Žádoucí je také dovybavení nástupního místa možnostmi stravování a ubytování a šatnami a sprchami pro běžkaře.</p>
<b>B36</b>	<b>Prodloužení upravovaných běžeckých tras Jizerské magistrály k železniční stanici Kořenov</b>	<p>I přes význam nástupního místa u železniční stanice v Kořenově již dnes nejsou k železniční stanici dotahovány upravované běžkařské trasy Jizerské magistrály. Nástup na Jizerskou magistrálu je v současné době přes Polubný – kostel, Václavíkovu Studánku a přes Martinské údolí.</p> <p>S cílem posílení významu nástupního místa železniční stanice Kořenov je žádoucí vyhledat v terénu možnosti pro prodloužení upravovaných tras Jizerské magistrály z Václavíkovy Studánky k železniční stanici a zajistit jejich veřejnou přístupnost.</p> <p>Viz též B35 ↑</p>
<b>B37</b>	<b>Prodloužení upravovaných běžeckých tras Jizerské magistrály k železniční stanici Kořenov</b>	<p>I přes význam nástupního místa u železniční stanice v Kořenově již dnes nejsou k železniční stanici dotahovány upravované běžkařské trasy Jizerské magistrály. Nástup na Jizerskou magistrálu je v současné době přes Polubný – kostel, Václavíkovu Studánku a přes Martinské údolí.</p> <p>S cílem posílení významu nástupního místa železniční stanice Kořenov je žádoucí prodloužení upravovaných tras Jizerské magistrály od železničního viaduktu přes Jizeru až k železniční stanici.</p> <p>Viz též B35 ↑</p>
<b>B38</b>	<b>Nástup do běžkařského areálu Bieg Piastów v Jakuszycích (PL) od železniční stanice Kořenov &gt;&gt; přemostění Jizery pro běžkaře</b>	<p>Na české i polské straně Jizerských hor je hustá síť upravovaných běžkařských tras, jejich vzájemné propojení je však omezené výhradně na propojení mezi osadou Jizerka a osadou Orle. Vyšší míra integrace českých a polských upravovaných běžkařských tras je žádoucí z důvodu možného širšího rozptylu turistů z obou stran hranice. Cílem je zejména propojení husté sítě upravovaných tras Jizerské magistrály v centrální části českých Jizerských hor se sítí upravovaných běžkařských tras v areálu Bieg Piastów v okolí Jakuszyc a Szklarske Poreby.</p>
<b>B39</b>	<b>Nástup do běžkařského areálu Bieg Piastów v Jakuszycích (PL) od železniční stanice Kořenov &gt;&gt; přemostění Jizery pro běžkaře</b>	<p>Pro rozptyl běžkařů z liberecko – jablonecké aglomerace směrem na východ je klíčové vlakové spojení Liberec – Kořenov – Harrachov – Szklarska Poreba, zejména pak nástupní místo u železniční stanice v Kořenově. Odtud je velmi snadný přístup podél Jizery směrem do centrální části Jizerských hor, chybí však přímé běžkařské propojení do jakuszycického areálu na polské straně. Je žádoucí vyhledat možnosti přemostění Jizery nad Kořenovem a propojení běžkařských tras podél Jizery s běžkařskými trasami na polské straně řeky.</p>
<b>B40</b>	<b>Nástup do běžkařského areálu Bieg Piastów v Jakuszycích (PL) od železniční stanice Kořenov &gt;&gt; přemostění Jizery pro běžkaře</b>	<p>Navrhuje se propojení a překonání Jizery na třech místech – vybudování přemostění v místě, kde se ke hranicím nejvíce přibližuje polská lesní cesta (B40), využití železničního viaduktu (např. dobudování konstrukce pro pěší (B39) a využití stávajícího mostu v Martinském údolí (B38)).</p>
<b>B41</b>	<b>Obnovení železniční zastávky v místě bývalého nákladového nádraží Jakuszycy</b>	<p>Potenciálem pro zlepšení přístupnosti rozsáhlého běžkařského areálu Bieg Piastów kolem Jakuszyc a Szklarske Poreby pro běžkaře z české strany je obnovení železniční zastávky v místě bývalého nákladového nádraží na trati Kořenov – Jakuszycy – Szklarska Poreba, s možností obsluhy vlakovými spoji od Liberce a Tanvaldu.</p> <p>Novou železniční stanicí by bylo možné využít také pro přístup turistů do Harrachova přes Nový Svět, železniční zastávka by byla městu Harrachov blíže, než nynější zastávka Harrachov na Mýtínách.</p>



číslo	popis	důvody
<b>B42</b>	<b>Nástupní místo na Černostudniční hřbet pro běžkaře: Smržovka – Dolní nádraží</b>	V souvislosti se záměrem na vytvoření běžkařského areálu kolem Černostudničního hřbetu je nezbytné zajistit vhodný přístup na běžecké tratě pro běžkaře z okolních měst a obcí. Běžkařský areál kolem Černostudničního hřbetu je vhodné obsloužit vlakem a pro běžkaře napojit na železniční trať Liberec – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Viz též B45 ↓
<b>B43</b>	<b>Nástupní místo na Černostudniční hřbet pro běžkaře: Nová Ves nad Nisou – U Nisy</b>	V souvislosti se záměrem na vytvoření běžkařského areálu kolem Černostudničního hřbetu je nezbytné zajistit vhodný přístup na běžecké tratě pro běžkaře z okolních měst a obcí. Běžkařský areál kolem Černostudničního hřbetu je vhodné pro obyvatele Jablonce nad Nisou napojit ve směru od města. Rozcestí v Nové Vsi nad Nisou u Nisy je obslouženo regionální autobusovou dopravou z Jablonce nad Nisou a dobře dostupné automobilem s plošnými rezervami pro vybudování parkoviště i potřebného zázemí pro běžkaře. Zázemí pro běžkaře může plnit již dnes horská chata Pohoda. Viz též B45 ↓
<b>B44</b>	<b>Nástupní místo na Černostudniční hřbet pro běžkaře: sáňkařská dráha Smržovka</b>	V souvislosti se záměrem na vytvoření běžkařského areálu kolem Černostudničního hřbetu je nezbytné zajistit vhodný přístup na běžecké tratě pro běžkaře z okolních měst a obcí. Parkoviště a zázemí sáňkařské dráhy ve Smržovce by bylo vhodné a účelné využít také jako zázemí a nástupní místo pro běžkaře směřující na běžecké trati kolem Černostudničního hřbetu. Viz též B45 ↓
<b>B45</b>	<b>Běžkařský areál kolem Černostudničního hřbetu</b>	Masiv Černostudničního hřebene má nadmořskou výšku v rozmezí 650 – 800 m n. m., nejvyšší vrchol, Pustina, má výšku 831 m. Díky relativně vysoké nadmořské výšce disponuje Černostudniční hřbet v zimě obvykle dostatečnou sněhovou pokrývkou umožňující udržování běžkařských stop. Běžkařský areál kolem Černostudničního hřbetu má potenciál stát se významným příměstským běžkařským areálem, dobře dostupným z Jablonce nad Nisou, Smržovky, Tanvaldu a dalších obcí v jižním podhůří Jizerských hor, a vhodnou alternativou pro rozptyl běžkařů i zcela mimo území Jizerských hor a značně přetížené trasy Jizerské magistrály. Viz též B42 ↑ Viz též B43 ↑ Viz též B44 ↑
<b>B46</b>	<b>Propojení běžkařského areálu Plavy – Zásada a navrhovaného běžkařského areálu kolem Černostudničního hřbetu</b>	Běžkařský areál kolem Černostudničního hřbetu je vhodné propojit upravovanými běžeckými tratěmi s dalšími běžkařskými areály a běžeckými tratěmi v okolí. Provázanost sítě běžeckých stop zvyšuje možnosti rozptylu běžkařů na větší ploše a zvyšuje atraktivitu jednotlivých areálů pro běžkaře. Prostřednictvím běžkařských areálů v Nové Vsi nad Nisou a v Lučanech nad Nisou je při dobrých sněhových podmínkách možné běžkařský areál kolem Černostudničního hřbetu propojit dokonce s Jizerskou magistrálou. Viz též B45 ↑
<b>B47</b>	<b>Přístup pro běžkaře do běžkařského areálu kolem Černostudničního hřbetu z Jablonce nad Nisou.</b>	V souvislosti se záměrem na vytvoření běžkařského areálu kolem Černostudničního hřbetu je nezbytné zajistit vhodný přístup na běžecké tratě pro běžkaře z okolních měst a obcí. Zásadní je zajištění možného přímého přístupu běžkařů do běžkařského areálu přímo z Jablonce nad Nisou, bez nutnosti zátěže území vyvolanou dopravou. Viz též B45 ↑
<b>B48</b>	<b>Nástupní místo na Ještědský hřbet pro běžkaře: Javorník</b>	V souvislosti se záměrem na rozvoj sítě běžkařských tras kolem Ještědského hřbetu je žádoucí také rozšířit možnosti nástupů na Ještědský hřbet i mimo hlavní nástup z Ještědu či z Pláně. Vhodnou alternativou nástupu na běžecké tratě na Ještědském hřbetu je lyžařský areál Obří sud Javorník, poskytující nejen komplexní zázemí pro lyžaře, ale umožňující také kapacitní parkování jen několik kilometrů od Liberce a možnost překonání výškového rozdílu sedačkovou lanovkou až na hřeben. Viz též B50 ↓
<b>B49</b>	<b>Napojení horní stanice sedačkové lanovky na Javorník na síť upravovaných běžeckých tras kolem Ještědského hřbetu</b>	Viz B48 ↑
<b>B50</b>	<b>Rozvoj běžkařského areálu na Ještědském hřbetu</b>	Běžkařský areál na Ještědském hřbetu je jedním z nejlépe dostupných pro obyvatele Liberce, není však tak populární a tak oblíbený, jako je Jizerská magistrála na hřebenech Jizerských hor. Síť běžeckých tras kolem Ještědu také není tak rozvinutá, přitom pohyb po vrstevnicích po obvodu hřbetu představuje velký potenciál. Běžkařský areál na Ještědském hřbetu je žádoucí dále rozvíjet a rozšiřovat síť upravovaných běžeckých tratí směrem na jih přes Rašovku k Javorníku a směrem na sever ke Kryštofovu údolí. Běžkařský areál v Kryštofově údolí je pro obyvatele Liberce velmi dobře dostupný městskou hromadnou dopravou i vlakem, spolu s lanovkami na Ještěd, na Pláně a na Javorník může být přístup z Kryštofova údolí vhodnou alternativou nástupu na upravované běžecké tratě kolem Ještědského hřbetu. Viz B50 ↑
<b>B51</b>	<b>Propojení běžkařského areálu na Ještědském hřbetu a běžkařského areálu v Kryštofově údolí</b>	Viz B50 ↑

