



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Fakulta přírodovědně-humanitní
a pedagogická



Geografická analýza sítě turistických cest v CHKO Jizerské hory.

Bakalářská práce

Studijní program: B1301 – Geografie
Studijní obor: 1301R022 – Aplikovaná geografie
Autor práce: **Daniel Koudelka**
Vedoucí práce: Mgr. Emil Drápela, Ph.D.





TECHNICAL UNIVERSITY OF LIBEREC
Faculty of Science, Humanities
and Education



Geografic analysis of touristic path network in Protected Landscape Area Jizera Mountains.

Bachelor thesis

Study programme: B1301 – Geography
Study branch: 1301R022 – Applied Geography

Author: **Daniel Koudelka**
Supervisor: Mgr. Emil Drápela, Ph.D.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Daniel Koudelka**
Osobní číslo: **P13000858**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Aplikovaná geografie**
Název tématu: **Geografická analýza sítě turistických cest v CHKO Jizerské hory.**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Analýza současného stavu turistických tras v CHKO Jizerské hory, a tvorba doporučení na jeho zlepšení. Zmapování tur. tras přístupných i pro vozíčkáře.

Postup:

1. Vymezení zkoumané oblasti s ohledem na přítomnost turistických tras.
2. Terénní průzkum - zaměření se na sledování technického stavu cest, odpočívadel aj. Dále bude zjišťován stav značení a služby poskytované při trasách (např. možnosti parkování).
3. Tvorba mapy pomocí GIS, ve které budou zaneseny konkrétní zjištěné nedostatky a kvalita povrchu turistických cest, se kterou se váže průjezdnost pro vozíčkáře.
4. Celková analýza zjištěných skutečností, návrhy na zlepšení.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**

Rozsah pracovní zprávy: **40 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

HUDEČEK, Tomáš. 2010. Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděči do zaměstnání a do škol. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost.

HUDEČEK, Tomáš., CHURANĚ, Radek., KUFNER, Jan. 2011: Dostupnost Prahy při využití silniční dopravy v období 1920-2020. Článek. Praha: Geografie.

KYLIÁN, Radek. 2009: Dopravní dostupnost v ČR [online]. Diplomová práce. Brno: Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta.

SYROVÁTKOVÁ, Jaroslava, 2011: Cestovní ruch v Libereckém kraji. 1. vyd. Liberec: Technická univerzita v Liberci. ISBN 978-80-7372-704-8.

VOGELOVÁ, Blanka, 2000: Příhraniční turistika v Jizerských horách a okolí od poloviny 19.století do r. 1918. Kvalifikační práce.

Liberec: Technická univerzita v Liberci.

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Emil Drápela, Ph.D.**

Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **23. listopadu 2015**

Termín odevzdání bakalářské práce: **1. července 2016**



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.
děkan

L.S.



doc. RNDr. Branislav Nižnanský, CSc.
vedoucí katedry

dne

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Anotace

Práce se zabývá zdokumentováním stavu vybraných turistických tras v chráněné krajinné oblasti Jizerské hory. Zkoumán byl jejich technický stav, turistické značení a úroveň vybavenosti doplňkovými službami jako jsou občerstvení, možnosti parkování atd. Zjištěné skutečnosti byly zanalyzovány a pomocí GIS zaneseny do map. Dále bylo zjišťována využitelnost těchto tras pro vozíčkáře a výsledky byly porovnány s existující starou mapou zabývající se tímto tématem. V práci je navržena další vozíčkářská trasa. Závěrem jsou předloženy konkrétní návrhy na zlepšení trasy jak technického stavu tak vybavení.

Annotation

The thesis deals with documenting the condition of selected tourist routes in the PLA Jizera Mountains. Their technical condition was studied, signposting and the level of additional services such as sandwich bars, parking facilities etc. The findings were analyzed and entered into the GIS maps. It was also investigated the usefulness of this route for wheelchair users, and the results were compared with the existing old map for wheelchair users. Another wheelchair route is proposed. Finally, it is submitted concrete proposals to improve the technical condition of the route and equipment.

Klíčová slova

Hřebenovka

Jizerská magistrála pro pěší turistiku

turistické trasy

vozíčkářské trasy

značení

Keywords

Ridgeway

Arterial road for country hiking in Jizera Mountains

tourist routes

routes for wheelchair users

signposting

Poděkování

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu mé práce Mgr. Emilu Drápelovi Ph.D. za rady při přípravě práce a za trpělivost, dále také rodinným příslušníkům a přátelům, kteří mi dělali společnost při terénních průzkumech.

Seznam příloh

- Příloha 1: Hřebenovka část 1
- Příloha 2: Hřebenovka část 2
- Příloha 3: Hřebenovka část 3
- Příloha 4: Návrh vozíčkářské trasy

Seznam zkratk

- EWV: Evropská asociace turistických klubů
- CHKO: Chráněná krajinná oblast
- J. m. p. p.: Jizerská magistrála pro pěší
- KČT: Klub českých turistů
- km: Kilometr
- kW: Kilowatt
- m: Metr
- m n. m.: Metrů nad mořem

NS: Naučná stezka

obr.: Obrázek

Sk. h.: Skalní hrad

Zel. k.: Zelený kámen

Obsah

1. Úvod	1
2. Charakteristika regionu z hlediska turistiky	3
2. 1. Turistické trasy	3
2. 1. 1. Značení turistických tras.....	3
2. 2. Fyzickogeografická charakteristika regionu a její dopad na turistiku	4
2. 2. 1. Geologie	5
2. 2. 2. Hydrologie	6
2. 2. 3. Pedologie	6
2. 3. Historie osídlení regionu	7
2. 4. Profil cestovního ruchu Libereckého kraje	8
2. 4. 1. Turistické cíle v Jizerských horách	9
3. Metodika výzkumu	11
4. Jizerská magistrála pro pěší	13
4. 1. Obecný popis	13
4. 2. Kvalita povrchu	13
4. 3. Popis trasy od Bukovce po Albrechtice	14
5. Trasa z Rudolfova do Ferdinandova	39
5. 1. Obecný popis	39
5. 2. Popis trasy	40
6. Sjízdnost vybraných tras pro vozíčkáře	42
7. Návrhy na zlepšení	43
7. 1. Jizerská magistrála pro pěší	43
7. 2. Nová poutní cesta	46
8. Závěr	47
Literatura	48

1. Úvod

Jizerské hory jsou oblíbeným turistickým cílem v zimním i letním období. Svou geomorfologií jsou velmi vhodné pro pěší turistiku, běžkařskou a tím pádem i cykloturistiku. Turistické trasy pro pěší mají v oblasti dnešní CHKO Jizerské hory historii sahající do poloviny 19. století. Přičemž ale jedna forma turizmu – náboženské poutě se v Jizerských horách konaly jistě již ve vrcholném středověku. Existence turistických tras však není a nebyla v minulosti dána jen atraktivním terénem, byť ten umožňuje využívat je širokému spektru návštěvníků, ale především zajímavými místy v bezprostředním okolí Jizerských hor. Díky těmto turistickým cílům, například Hejnicím – nejvýznamnějšímu poutnímu místu v okolí, docházelo k přesunům mas poutníků přes hory především z Liberce. To si během raného novověku vyžádalo cílenou stavbu cest spojující Liberec s oněmi poutními cíli. První „turistické“ trasy zde existovaly tedy již v 16. století, byly ale především tranzitního typu, musely umožnit co nejsnazší přechod hor. Znamená to, že jejich převažující směr byl severojižní. Pro vyjasnění role tranzitní dopravy přes Jizerské hory je ještě ale nutno zmínit existenci dnešní silnice I/13 vedoucí z Liberce do Frýdlantu, která ve své původní podobě zajišťovala spojení Prahy s Frýdlandem a tak hlavní část dopravy vedla po ní. Význam cest v Jizerských horách tedy byl spíše lokální.

Od 60. let 19. století v souvislosti s rozvojem měst Liberce a Jablonce nad Nisou se začala objevovat turistika v pravém slova smyslu. Poutě se konaly stále, výpravy organizované i neorganizované však už mají často za cíl hlavně samotnou cestu. Trasy jsou postupně značeny a jsou vydávány tištění průvodci. Postupem času vznikla síť turistických tras pokrývající hustě celé Jizerské hory. Při cestách (většinou fyzicky existujících již dříve před značením pro turisty) díky vzrostlé frekvenci turistů rostla také poptávka po službách jako jsou občerstvení a možnosti k přespání (KOZLOVSKÁ 2003; VOGELOVÁ 2000). Na počátku 20. století se za tím účelem budovaly „stanice“ - různé kiosky a boudy, z existujících chat se staly penziony. Turismus se tak stal jedním z hlavních zdrojů obživy místních obyvatel, jak je tomu dodnes.

Vzhledem k nižším nárokům na turistovo vybavení, technickou kvalitu

cest a jejich parametry, má pěší turistika na rozdíl od lyžařské a cyklistické logicky kvantitativně nejvíce možností realizace. Trasy pro pěší jsou značeny jak po širokých asfaltových silnicích, tak v různě těžce přístupném lesním terénu. Bohužel technická kvalita cest sloužících jako turistické trasy často neodpovídá míře jejich využívání. Samostatnou kapitolou jsou cesty sjízdné pro vozíčkáře, systematicky značené a mapované teprve od přelomu tisíciletí.

Díky financím z fondů Evropské unie byly některé trasy upraveny a přeznačeny, aby lépe navazovaly na trasy v sousedních pohořích a státech, a došlo tak k propojení tras v severní části Sudet, jak tomu bývalo i v době Rakousko-Uherska.

V bakalářské práci je úkolem zmapovat současný stav turistických tras pro pěší v CHKO Jizerské hory a tvorba doporučení na jeho zlepšení. Jako případová studie je zvolena tzv. Jizerská magistrála pro pěší. Důvodem jejího výběru je mimo jiné předchozí průzkum této trasy konaný jako studijní praxe pro Krajský úřad Libereckého kraje. Zjišťován je také stav služeb a vybavení vázané na turistické trasy, například existence parkovišť, laviček, přístřešků a ukazatelů.

Dále je cílem zjistit sjízdnost vybraných tras pro vozíčkáře (ev. dětské kočárky).

2. Charakteristika regionu z hlediska turistiky

2. 1. Turistické trasy

Česká republika má obecně výborné podmínky pro pěší turistiku a celkově cestovní ruch s pěší turistikou jako jeho významnou složkou. V rámci pěší turistiky se spojuje sportovní vyžití s poznáváním kulturních a přírodních bohatství krajiny. Dále také, byť minoritně z hlediska významu se pěšky cestovatel dostává z místa A do místa B, přičemž využívá nejvýhodnější trasy. Pěší turistika nepotřebuje nutně k existenci specifickou infrastrukturu v podobě cest k tomu účelu vystavěných, nicméně vybavenost tras turistickým značením přispívá k jejímu rozvoji. Mimo značení je důležitá i doprovodná turistická infrastruktura – lavičky, stoly, přístřešky informační tabule atd. Výhodná i pro místní ekonomický rozvoj je stavba občerstvovacích „stanic“ podél turistických tras (VYSTOUPIL 2011).

Zvláštní kategorií turistických tras jsou tzv. naučné stezky. Jsou vyznačeny právě s úmyslem poskytování informací návštěvníkům. Tento cíl je nadřazen sportovnímu vyžití a prostému přepravnímu, čemuž odpovídá i četnost informačních tabulí a v posledních letech i umístování různých objektů k zatraktivnění cesty třeba pro menší děti. Tyto trasy jsou tématicky věnovány nejčastěji místním přírodním jevům a jsou velice rozšířené u velkých měst. V České republice je v současnosti vyznačeno kolem 400 naučných stezek (VYSOUPIL 2011). V Jizerských horách jich je 10, jedna z nich – NS Protržená přehrada se věnuje jak už název napovídá této technické památce, ostatní vzdělávají o přírodě.

2. 1. 1. Značení turistických tras

Turistické značení má na území České republiky dlouhou tradici sahající do 80. let 19. století. V centrální části státu začala od roku 1889 vznikat síť tras Klubu českých turistů (KČT). V pohraniční části – v Sudetech působily německé turistické spolky na přelomu 19. a 20. století. Brzy na to – v období okolo 1. světové války docházelo k rivalitě českých a německých spolků. V roce 1938 byla délka turistických tras již 40 tis. km. Během druhé světové války a po ní do roku 1954 byla síť značení narušená a neudržovaná. Poté se postupně obnovovala díky vládnímu Usnesení o nové

organizaci turistiky a cestovního ruchu ČSSR.

Dnes je v ČR vyznačeno 40 tis. km pěších tras. Z toho přibližně 1470 km je součástí tzv. mezinárodních dálkových cest Evropské asociace turistických klubů – EWV. Jizerskými horami vede trasa z Liberce do Polských Piechowic (VYSTOUPIL 2011).

Pěší trasy jsou značeny pásovými značkami, které se skládají ze tří vodorovných pásů. Prostřední pás, který určuje barvu značené trasy, je červený, modrý, zelený nebo žlutý. Oba krajní pásy jsou bílé a mají za úkol značku ještě více zviditelnit. Pásová značka tedy tvoří čtverec o rozměrech 10x10 cm.

V obcích na křižovatkách s jinou značenou trasou a na dalších turisticky významných místech je malované pásové značení doplněno tabulkami a směrovkami. Na tabulkách je uveden název místa a jeho nadmořská výška, směrovky informují o kilometrových vzdálenostech k dalším cílům na trase. V této práci se pojmy tabulka a směrovka vesměs sdružují s pojmem rozcestník, popřípadě značení (KČT 2016).

2. 2. Fyzickogeografická charakteristika regionu a její dopad na turistiku

Jizerské hory se nacházejí na severu České republiky lemované městy Liberec, Frýdlant, Nové Město pod Smrkem, Tanvald a Jablonec nad Nisou. Na východní straně přitom masiv pokračuje do Polska. Na jihovýchodě hraničí s Národním parkem Krkonoše.

Charakteristickým znakem centrálního masivu Jizerských hor jsou strmé svahy na severu směrem k Frýdlantu a mírné svahy přecházející do předhůří na jihu. Frýdlantský výběžek, jenž ohraničuje severní svahy byl modelován pevninským ledovcem. Tyto svahy tvořily hráz a tak se ledovec nedostal dále do české kotliny, s výjimkou Oldřichovského sedla kudy pronikl a vymodeloval údolí Oldřichovského potoka.

Chráněná krajinná oblast Jizerské hory byla vyhlášena jako čtvrtá nejstarší v České republice v roce 1968. V minulosti byla přírodní hodnota území silně poškozena imisemi nedaleké polské tepelné elektrárny Turow i s přispěním imisí těžkého průmyslu na české straně. Výsledkem jsou rozsáhlé plochy holin, popřípadě narušených lesních porostů. Na druhou stranu zde

nalezneme mimořádně hodnotná území se zachovalými společenstvy, zejména rozsáhlý komplex bučin na severních svazích hor, zbytky klimaxových smrčín a unikátní společenstva rašelinišť se vzácnou flórou a faunou. Jižní svahy jsou charakteristické nelesní krajinou s převažujícími loukami a pastvinami.

V současnosti dochází k masivní obnově plošných smrkových porostů které dnes plošně převládají. Uplatňuje se i výsadba listnatých dřevin k omezení monokultur. Velmi rozšířené jsou tzv. lesní školky.

Přírodní podmínky oblasti umožňují rozvíjet všechny formy cestovního ruchu typické pro horskou krajinu. Převážně nenáročný reliéf náhorní plošiny Jizerských hor vytváří výjimečné předpoklady pro rozvoj lyžařské turistiky, cykloturistiky a pěší turistiky. Turistika na náhorní plošině se dobře rozvíjela paradoxně i v době, kdy byly lesní porosty silně narušeny, protože díky holinám vznikly možnosti lákavých výhledů na celou oblast (KARPAŠ 2009).

2. 2. 1. Geologie

Jizerské hory patří do souvislého pásma českých severních pohraničních pohoří, která však z geologického hlediska nemají jednotnou stavbu. Jsou součástí krkonoško-jizerského krystalinika, obklopeného dalšími útvary tzv. lugika. Na západě přechází tato jednotka do žulových hornin lužického masivu a na jihozápadě sousedí s Ještědským hřbetem. Na severu tvoří hranici významný vnitrosudetský zlom (horizontální posun), kterým je krkonoško-jizerský blok oddělen od zhořelecko-kačavského pásma. Na východě jsou krkonošské a jizerskohorské žuly a regionálně metamorfované horniny překryté mladšími, požulovými uloženinami permokarbonské vnitrosudetské a na jihu podkrkonošské a křídové pánve.

Z hornin jsou nejcharakterističtější pro toto území Jizerské žuly. Tyto horniny zaujímají v jizerských horách největší plochu. Nejrozšířenější typ formuje hlavně vyšší polohy pohoří a vystupuje v nich jako balvany, skalky, skály a stěny, kterých je na celé ploše velký počet a jsou oblíbenými cíli turistů, fotografů a horolezců a nabízejí se též jako krajinné vyhlídky.

Petrograficky je jizerská žula určena jako porfyrický, středně zrnitý biotitický granodiorit až granit. V nejrozšířenějším vývoji je světle šedá s různými odstíny, mnohdy s narůžovělým nádechem. Žuly jizerského masivu byly v minulosti (do 50. let 20. stol.) těženy na desítkách míst, dnes jsou v

provozu pouze jednotky lomů. V bývalých lomech vznikla zatopením často jezírka.

Turisticky velmi zajímavým místem, přes který také vede trasa Hřebenovky jsou Pytlácké kameny na Středním Jizerském hřbetu. Hlavní blok rozlehlé skupiny skalních torů a hradeb je prořat charakteristickou štěrbinou rozdělující ho na dvě části. Zdaleka viditelné kameny dostaly jméno po vojenském zběhovi z napoleonských válek a legendárním pytlákovi Hennrichovi, který měl poblíž skrýš (KARPAŠ 2009). Je zde malý skalní tunel kterým prochází turistická trasa (viz. foto v 1. části j. m. p. p.).

2. 2. 2. Hydrologie

Jizerské hory patří k pohořím se zcela specifickou sítí vodních toků a jimi vytvořených údolí, jenž nemá obdobu v žádném jiném ortografickém celku. Je to podmíněno horninovou homogenitou (žuly tvořící větší část pohoří) a tektonickými procesy (KARPAŠ 2009). Oblast je také bohatá na srážky, což ve výsledku umožňuje využívání bohatých vodních zdrojů i ke stavbě přehrad a zásob pitné vody pro okolní města. Oblast má velmi vysokou hustotu přehradních děl stavěných z důvodů ochrany před záplavami a výrobě elektřiny masově na přelomu 19. a 20. století. Přehrady jsou cílem turistů, byť koupání v nich je někde zakázáno, např. v přehradě Josefův Důl (slouží ke sběru pitné vody pro Liberec), nebo je voda v nich velmi studená (vysoká nadmořská výška).

Hlavní říční toky oblasti jsou řeka Jizera a Nisa. Názvy těchto řek jsou mimochodem jedny z nejstarších v ČR, Jizera má keltský původ, Nisa pravděpodobně ilyrský (KARPAŠ 2009).

Za zmínku stojí, že zkoumané území leží na hranici dvou úmoří. Západní část (většina) J. h. náleží úmoří Severního moře a východní Baltského. Například rozcestí Předěl je na rozvodí.

2. 2. 3. Pedologie

V nižších polohách jsou v jizerských horách zastoupeny kambizemě. Ty jsou zde živinami převážně chudé a mají světle hnědou, nebo okrovou barvu. Na čedičových horninách se vyskytují živinami bohaté kambizemě, které jsou

tmavě hnědé až červenohnědé. Výše jsou rezavé kyselé kryptopodzoly. Vyskytují se také hojně organozemě a její přechody do rašelinného gleje, což je pozorovatelné u panelového úseku Hejnické cesty před Hřebínkem. S rostoucí mocností rašeliny klesá růst smrku a jeho porost přechází v kleč. Zajímavostí východní části Jizerských hor jsou rašeliniště na plochých vrcholech kopců (KARPAŠ 2009).



Obr. 1: Pytlácké kameny jsou dominantou východní části Jizerských hor.
Zdroj: autor, 2016



Obr. 2: Skalní brána pod Špičákem na severním svahu je památkou po ústupu ledovce.
Zdroj: autor, 2016

2. 3. Historie osídlení regionu

Oblast Jizerských hor byla na poměry České republiky osídlena velmi pozdě. Díky méně příznivému klimatu byl centrální masiv natrvalo osídlován až koncem 16. století především dřevorubci. Vznikal tak například osada Jizerka. V 17. století se počet osad zvětšuje, obyvatelstvo se zabývá také

hojně sklářstvím. Sklářské hutě existují na mnoha místech, jedna z nejstarších byla založena v Bedřichově. Sklářství se v regionu rozvíjelo i během 19. století kdy vznikaly velké továrny a hutě v předhůří (např. Jablonec nad Nisou). Společně se sklářstvím byl důležitý pro rozvoj regionu i textilní průmysl situovaný okolo jizerskohorského masivu, především v Liberci a na severu podél řeky Smědé.

Oblasti okolo centrálního masivu byly osídleny už od 12. století a to hlavně německými a srbskými kolonisty z Lužice.

S existencí sklářské výroby v regionu souvisí změna skladby lesního porostu, kdy během 18. století se ze smíšeného porostu mění na smrkovou monokulturu pro potřeby tavících pecí.

Po 2. světové válce byla drtivá většina německého obyvatelstva vysídlena, horské osady pustly. Později místní usedlosti získali noví čeští obyvatelé, kteří je využívali často jako rekreační objekty, tedy tak zvané druhé bydlení.

Od 70. let vznikají v Jizerských horách lyžařská střediska a dochází k rozvoji turizmu, také v souvislosti se stavbou hromadných rekreačních objektů (ŘEHÁČEK 2002).

V průběhu 80. let a do poloviny 90. docházelo k plošnému vymírání zdejších smrkových lesů díky exhalacím z blízké tepelné elektrárny u polské Bogatyni. Dnes jsou už lesy z větší části obnovené, vysazují se i listnaté stromy. Masivní „odlesnění“ paradoxně pomohlo k větší atraktivitě turistických pěších a běžkařských tras, protože umožnilo skvělé výhledy do okolí.

V 90. letech role turizmu posiluje v obživě obyvatelstva vůči upadajícímu průmyslu. Dnes je na vzestupu chov ovcí a skotu, lidé se stěhují do hor natrvalo.

2. 4. Profil cestovního ruchu Libereckého kraje

Jizerské hory jsou mírně znevýhodněny z hlediska možnosti využití jejich potenciálu pro turistický ruch z důvodu horší dopravní dostupnosti pro tuzemské cestovatele (SYROVÁTKOVÁ 2011). Je to dáno tím, že oblast se nachází v relativně málo příznivé poloze v rámci evropské dopravní sítě.

Výjimku tvoří jen dálniční spojení Liberec – Jablonec nad Nisou – Praha. Železniční síť je ještě méně rozvinutá. Liberecký kraj nemá jako jediný v ČR elektrifikovaný žádný koridor. Region tedy není tolik tranzitním jako například Ústecký kraj, alespoň tedy pro osobní dopravu. Lépe je na tom s dostupností pro oblast Horního Saska a to především díky dokončené nové silniční spojnici s Žitavou. Také oblast Horního Slezska je velmi dobře dostupná pro zkoumaný region. Do Polska vede několik turistických tras a proto je dostupné hlavně pro pěší.

2. 4. 1. Turistické cíle v Jizerských horách

V Jizerských horách či jejich bezprostředním okolí se nalézají mnoho turistických zajímavostí přírodního typu i památky kulturně-historické. Jak už bylo nastíněno v kapitole pojednávající o hydrologii, oblast je bohatá na vodní toky, které zejména na severních svazích centrálního masivu tvoří vodopády. Všechny významné vodopády jsou dostupné pěšky po turistických trasách. Příkladem budiž vodopád Malý Štolpich, který se nachází v těsné blízkosti Nové poutní cesty poblíž Ferdinandova. V Jizerských horách je rovněž velké množství pramenů a studánek rovnoměrně rozmístěných po celém masivu jako například Karlovská studánka, Seibtova studánka a Trniště (KARELOVÁ 2016).

Z hlediska návštěvnosti jsou z hydrologických zajímavostí nejvyhledávanější čtyři velké přehrady – Bedřichovská, Josefodolská, Fojtka a Souš. Poslední dvě ovšem slouží jako zdroj pitné vody pro Liberec a Jablonec n. N. tak je v nich zakázáno se koupat. Mezi velké přehradní nádrže by se dala počítat i nádrž Mšeno nad Nisou, která je v sezoně nejnavštěvovanější. Leží ale už mimo CHKO. Velkou atrakcí je i protržená přehrada na Bílé Desné. Sypaná hráz z roku 1915 se protrhla v roce následujícím a smetla část Desné a Tanvaldu. Katastrofa si vyžádala 62 lidských obětí a obrovské materiální škody (KARPAŠ 2009). Dnes jsou na místě patrné zbytky hráze a regulační věž. Vede tudy také naučná stezka.

Návštěvníky zajímavající se o biologii zaujmou četná rašeliniště (hlavně ve východní části masivu) a horské louky. Jsou zpravidla velmi dobře přístupné po turistických trasách s informačními tabulemi. Příkladem může

být Přírodní rezervace Černá jezírka, kterou prochází v této práci rozebíraná první část Hřebenovky.

S Bedřichovskou v. n. souvisí i existence vodní elektrárny v Rudolfově. Elektrárna samotná leží mimo CHKO, spolu s jejím příslušenstvím – tlakovým svodem z tzv. Vodního hradu postaveném na Bedřichovském sedle ale patří k nejdůležitějším historickým památkám této oblasti. Byla postavena roku 1928 a dává výkon až 880 kW. Její stavební součásti a i většina strojního vybavení je původní (KARPAŠ 2009).

Z kulturního dědictví v Jizerských Horách stojí za zmínku místní typická obydlí – roubené a hrázděné domy. Jsou rozesety po celém území i jako samoty mimo intravilány vesnic (SYROVÁTKOVÁ 2011).

Podél turistických cest nebo v jejich blízkosti je umístěno množství pomníků např. Bílá smrt, Porscheho smrt s popisy (německými) obvykle tragických událostí jak ostatně napovídají jejich názvy na turistických mapách.

Velká angažovanost především Německého turistického spolku na přelomu 19. a 20. století ve zatraktivování turistického potenciálu hor se projevila ve výstavbě rozhleden. Turistické trasy v této práci rozebírané „neobsahují“ žádnou rozhlednu, pokud nepočítáme několik málo přírodních vyhlídek. Vyskytují se spíše v jižní a východní části masivu. Naopak zájemci vojenské historie si přijdou na své v severozápadní části Jizerských hor, kde je v lesích ukryta více než stovka vojenských bunkrů „řopíků“ z konce 30. let minulého století. Jsou přístupné od Hřebenovky poblíž jejího 12 km dlouhého úseku mezi Bílou kuchyní a Albrechticemi.

Pravděpodobně nejvýznamnější kulturně-historickou a religiózní památkou je poutní místo v Hejnicích. Nachází se tu bazilika Navštívení panny Marie z 18. století a františkánský klášter ze století 17. Od 14. století se sem konají poutě, přičemž z Liberce nejpozději od 16. Do Hejnic se dá pěšky dostat z Liberce nejlépe po popisované Nové poutní cestě.

3. Metodika výzkumu

Práce vychází především z poznatků zjištěných při terénním průzkumu a analýzy leteckých snímků. Důležitým zdrojem je také rešerše literatury zabývající se turismem v Jizerských horách a analýza dostupných turistických map a mapy určené pro vozíčkáře. Stručně je popsána fyzická geografie oblasti.

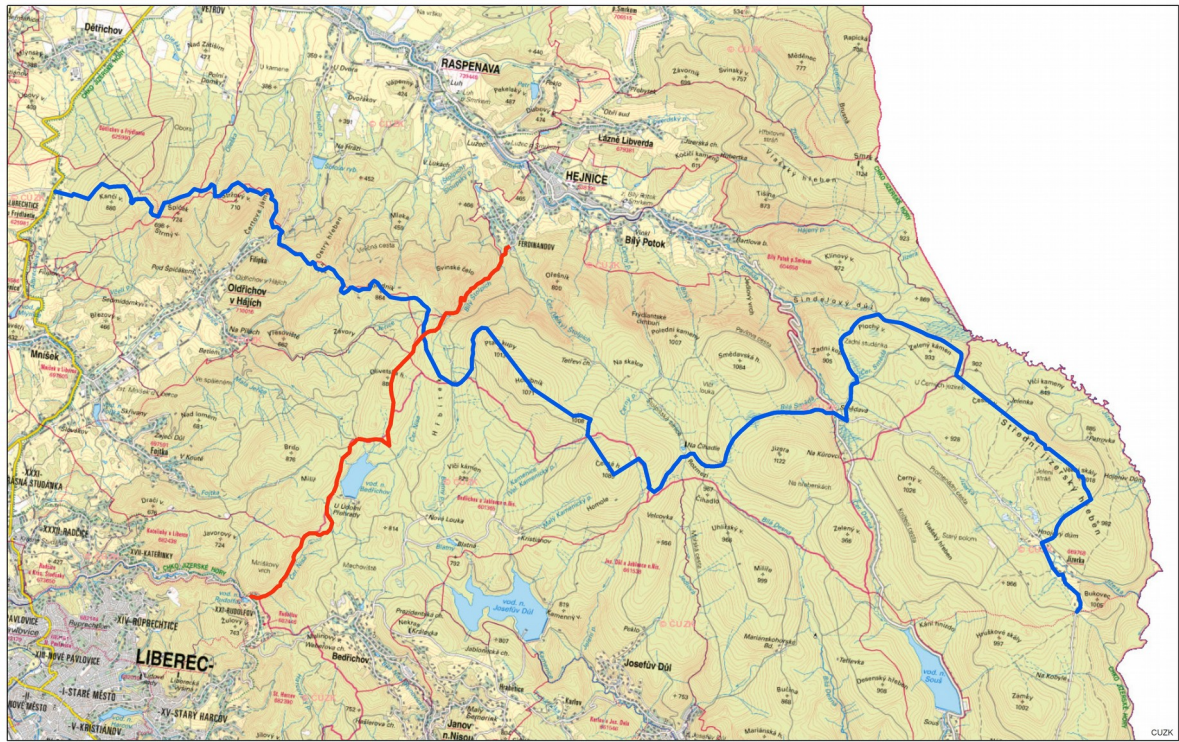
Vybrané cesty jsou klasifikovány na základě terénního průzkumu. Je pořizována fotodokumentace a výsledky jsou porovnávány s existujícími turistickými mapami a mapou pro vozíčkáře. Během terénního průzkumu jsem se řídil místním turistickým značením a tak jsou v práci zachyceny i poznatky o jeho kvalitě.

Metodika hodnocení vhodnosti trasy pro vozíčkáře není exaktně určena normou, záleží tedy na úsudku toho, kdo provádí výzkum. Technické parametry cest si určuje organizace provádějící mapování (např. KČT) sama.

Výsledky výzkumu jsou zachyceny v mapách na podkladu Základní mapy ČR doprovázené výřezy turistických map dostupných na internetu a oskenovaných papírových map. Vybrané turistické trasy jsou také opatřeny grafem výškového profilu trasy. Podrobná fotodokumentace je prezentována na případu Jizerské magistrály pro pěší. Pěší trasy jsou rozděleny do třech kategorií dle náročnosti, přičemž jediným exaktním kritériem jejich rozřazování je existence asfaltového povrchu. Pokud je přítomen tak je úsek vyznačen jako nejlehčí. U mapy pro vozíčkáře přibylo ještě jedno kritérium – podélný sklon. Obtížně sjízdné úseky (červené) jej mají větší než 7%.

Hodnocení stavu turistického značení je prováděno na základě poznatků z terénního průzkumu, stejně tak úrovně vybavenosti tras kiosky atd. Hlavní zjištěné problémy jsou vyznačeny v mapách červenými body.

V poslední části práce jsou výsledky zanalyzovány a navrhována dílčí opatření ke zlepšení stavu. Závěr patří vlastnímu zhodnocení průběhu práce a diskuzi zdali splnila očekávání.



Zkoumané trasy

- Hřebenovka
- Nová poutní cesta

0 5 000 m

Daniel KOUDELKA
Liberec 2016

Zdroj dat: Základní mapa ČR, ČÚZK, 2014. Měřítko: 1:25000 [Cit. 16.7.2016]
Dostupné z: [http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(4kybqky1wzshcomdf13wg1x2\)\)/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&](http://geoportal.cuzk.cz/(S(4kybqky1wzshcomdf13wg1x2))/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&)

Obr. 3: Vyznačené trasy na nichž byl proveden terénní průzkum

4. Jizerská magistrála pro pěší

4. 1. Obecný popis

Jizerská magistrála pro pěší je název části Nové Hřebenovky procházející Jizerskými horami. Nositelem projektu je Liberecký kraj a spolufinancována byla z projektu Evropské unie INTERREG III A. (jizerskamagistrala.cz). V práci jsou využívány oba termíny – Hřebenovka i Jizerská magistrála pro pěší jako synonyma pokud není uvedeno jinak (např. trasa pro cyklisty). Celková délka Jizerské magistrály pro pěší turistiku je 42,3 km. Začíná v Albrechticích u Frýdlantu a končí v Orle v Polsku. Trasa vede z větší části po hřebenech hor centrálního masivu, jak už napovídá její název. Z turistických zajímavostí tedy obsahuje hlavně skalní dominanty Jizerských hor a další přírodní zajímavosti vázané k lokalitám kudy prochází. Znamená to ale, že tím vede mimo ostatní přírodní úkazy jako jsou například vodopády, či kulturní a historické památky (přehrady, rozhledny atd.).

4. 2. Kvalita povrchu

Trasa Hřebenovky vede po cestách rozličných typů povrchu. Jsou zastoupeny úseky zpevněné, ale ve větší míře jen vyšlapané stezky. Na výpravě po Hřebenovce turista okusí v podstatě všechny kvalitativní typy cest, které se nacházejí v Jizerských horách. Tento fakt poněkud komplikuje plánování výletů s ohledem na počasí, roční dobu, fyzickou zdatnost a časové možnosti turistů. Povrch cesty se mění totiž náhle. Spolu s ne vždy vyhovujícím napojením cesty na ostatní turistické trasy a velmi nízkým počtem „záchytných“ bodů v podobě příjezdových cest s možností parkování je trasa vhodná pouze pro fyzicky zdatnější jedince. Je sice pravdou, že řada špatně schůdných úseků se dá obejít po kvalitnějších cestách, vyhneme se tím však zajímavým místům kterými trasa prochází.

Aby bylo možno lépe naplánovat trasu výletu po Hřebenovce, je tedy v mapách (příloha 1 až 3) zanesená trasa barevně rozlišena podle náročnosti. S náročností trasy souvisí jednak její měrné převýšení, hlavně ale ona kvalita

povrchu. V mapě je náročnost rozdělena do třech kategorií. Modrá značí nejlehčí trasu. Do této kategorie jsem zahrnul pouze trasy s kvalitním asfaltovým povrchem. Zelená zastupuje největší část trasy a zahrnuje tak povrch šotolinový, dlážděný, betonové panely a dřevěné chodníky. Cesty této kategorie, pokud jsou zpevněné, jsou zpravidla vybavené příčnými drenážemi (mimo panelových). Zelené úseky zahrnují rovněž části trasy průjezdné pro vozíčkáře, avšak ale převážně velmi náročné. Červené úseky jsou náročné i pro pěší. Jsou to vyšlapané lesní stezky bez náznaku zpevnění, typicky s vysokým stoupáním/klesáním vybavené ale na mnoha místech schody, dřevěnými chodníky a někde i systémem rozličných zábradlí. Schůdnost červených úseků do největší míry závisí na ročním období a počasí. Ve sněhu a mrazu se putování po nich mění v nebezpečný počin, zejména díky špatnému technickému stavu či nevhodně provedeným dřevěným chodníkům a můstkům.

4. 3. Popis trasy od Bukovce po Albrechtice

Terénní průzkum pokryl 38 km dlouhou část Hřebenovky mezi Jizerkou-Mořinou (rozcestník „Pod Bukovcem“) a Albrechticemi. Trasa tedy vede napříč Jizerskými horami. Trasu jsem rozdělil na tři části. První část je od Jizerky – Mořiny po Smědavu. Druhá (nejdelší) vede ze Smědavy na Oldřichovské sedlo a třetí z Oldřichovského sedla do Albrechtic. Rozdělení nebylo zvoleno náhodně. Na těchto místech se nacházejí parkoviště a dá se tam tedy dostat k Hřebenovce pohodlně autem.

1. část:

Velké placené parkoviště Jizerka - Mořina je dobrým výchozím bodem. Celodenní stání pro osobní auto zde stojí 50 Kč. K dispozici jsou toalety a dvě restaurace. Parkoviště se nalézá v nadmořské výšce 905 m a je to nejvýše položené parkoviště celé zkoumané trasy. Značení navádí na Jelení stráň po červené vzdálenou 3,7 km. Prvních 200 m cesta vede mírně do kopce a dále 900 m pořád s kopce až do osady Jizerka. Tato část cesty má asfaltový povrch nejvyšší kvality a je tedy vhodná i pro vozíčkáře či dětské kočárky. Na druhou stranu ale vzhledem k faktu, že se jedná o hlavní příjezdovou komunikaci do Jizerky, má relativně vysokou frekvenci automobilového provozu, byť je zde vjezd povolen pouze pro rezidenty. Vede po ní také Hřebenovka pro cyklisty.

To se negativně projevuje na bezpečnosti pěších hlavně na prvním přibližně kilometr dlouhém úseku vedoucí až k „centru“ osady u transformátoru. Naproti němu se může návštěvník občerstvit v restauraci s celoročním provozem „Pyramida“. Cesta potom pokračuje mírně do kopce k rozcestníku Jizerka. V okolí je několik možností k ubytování. Informační tabule upozorňují na to, že se návštěvník nachází na místě hodnotném pro astronomy – Jizerské oblasti tmavé oblohy. Je zde křižovatka se žlutou trasou vedoucí z hraničního přechodu s Polskem směrem na Promenádní cestu. U křižovatky je situováno také Muzeum Jizerských hor, statek s oborou a bývalá sklárna, jejíž velká hala se dnes využívá pro sportovní účely. Zde je poslední možnost k zakoupení občerstvení (další možnost je až na Smědavě vzdálené 11,5 km). Dále vede cesta asi 600 metrů v nezměněné vysoké kvalitě rovně při potoku Jizerka až ke křižovatce Lasičí cesta. Trasa Hřebenovky zde uhýbá podle rozcestníku z dosavadní cesty doprava, kudy vede nejprve asi 70 m cestou s panelovým povrchem a dále rovně do mírného kopce po asfaltu. Dalších 1.4 km se jde s převýšením 89 m stále po hrubším asfaltovém povrchu. Trasa uhýbá z této asfaltové silnice v místě křižovatky několika lesních cest.



Obr. 4: Odbočka z asfaltové silnice na Jelení stráň s lavičkou.
Zdroj: autor, 2016

Značení na kameni je v době sněhové pokrývky neviditelné, avšak přítomnost lavičky kombinované s jídelním stolem dává tušit, že je třeba odbočit. Trasa od tohoto místa vede do kopce na Jelení stráň 530 metrů lesním průsekem a je velmi špatně schůdná. Z toho důvodu jsou zde zábrany pro vjezd cyklistů.



Obr. 5: Zábрана pro vjezd cyklistů pod Jelení strání
Zdroj: autor, 2015

Návštěvník musí překonávat vysoké kameny a vypořádat se s hlubokým bahnem a to i v obdobích sucha. Vyšlapaná stezka je na několika místech doplněna pomocnými schody a na vrcholu asi 10 m dlouhým dřevěným chodníkem pro přechod mokřadu. Průběžné značení je dobré.



Obr. 6: Rozbahněná pěšina
Zdroj: autor, 2015



Obr. 7: Dřevěný chodník
Zdroj: autor, 2015

Z Jelení stráně cesta pokračuje 1,2 kilometru s o něco lepším povrchem po Středním jizerském hřebeni, částečně vede po dlouhých chodnících v horším stavu. Na několika místech mívají uhnílá prkna, tak že chůze po nich vyžaduje zvýšenou opatrnost především v době, kdy na nich leží sníh.



Obr. 8: Dřevěný chodník
Zdroj: autor, 2015



Obr. 9: Jedno z uhnílych prken
Zdroj: autor, 2015



Obr. 10: Zábрана vjezdu
cyklistů
Zdroj: autor, 2015

Před Pytláckými kameny trasa uhýbá za zábranou pro cyklisty z cesty doprava a vede lesní pěšinou přímo ke skalnímu masivu. Po překonání oblasti Pytláckých kamenů (opatřeny turistickým značením s názvem – tzv. tabulkou místní orientace) se 320 m dlouhý úsek pěšiny napojuje opět na původní cestu na křižovatce opět se zábranou. Průběžné značení je stále dostatečné.



Obr. 11: Skalní brána na Pytláckých
kamenech
Zdroj: autor, 2015

Od křižovatky trasa pokračuje po panelové silnici 660 metrů. Poté vede stále ve stejném směru rovně, ale již po šotolinovém povrchu další zhruba 1 kilometr až do PR Černá jezírka. Zde je půda silně podmáčená a proto trasa vede po 600 metrů dlouhé soustavě dřevěných chodníků ve velmi dobrém stavu. Chodníky jsou na začátku a na konci opatřeny cyklistickými zábranami. Značení by mohlo být lepší, turista musí spoléhat na vlastní úsudek v místech křižovatek kde se mění povrch cesty.



Obr. 12: Napojení dřevěných chodníků
Zdroj: autor, 2015



Obr. 13: PR Černá jezírka, kde končí série chodníků
Zdroj: autor, 2015

V poslední části tohoto úseku trasy je blízko křižovatky s asfaltovanou cestou informační tabule věnující se zdejší přírodní rezervaci.

Křižovatka Zelený kámen (892 m. n. m.) je vybavena rozcestníkem, který ale na většině turistických map včetně portálu mapy.cz není vyznačen. Na rozcestníku je napsáno telefonní číslo na horskou službu. Trasa pokračuje rovně po panelové cestě na Předěl vzdálený dle ukazatele na rozcestníku 3 kilometry, ve skutečnosti je vzdálenost Předělu o 700 metrů kratší. Převýšení této trasy mezi Zel. k. a Předělem je nevýznamné, protože cesta vede přibližně po vrstevnici. Křižovatka Předěl je nejdůležitějším turistickým „dopravním uzlem“ východní části CHKO Jizerské hory. Je rozcestím pro 3 turistické trasy a jednu cyklostezku. Červená trasa uhýbá podle rozcestníku doprava od příchozího směru a vede oklikou okolo hory Smrk. Rovně vede přímá modrá trasa na Smrk a zelená do Bílého Potoka. Jsou zde přítomny mimo rozcestníku i informační tabule s mapou Hřebenovky a velký přístřešek či spíše bouda s lavičkami a stolem a jedna poněkud zchátralá lavička mimo. Hřebenovka zde pokračuje doleva po zelené trase na křižovatku Černá Smědá (864 m. n. m.) vzdálenou 2 kilometry po prašné cestě po vrstevnici 550 m a pak z kopce.



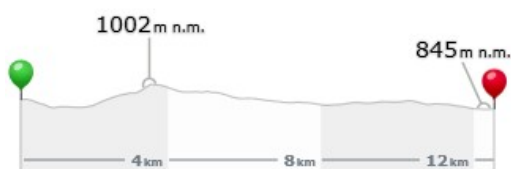


Obr. 14 a 15: Přístřešek na Předělu a jeho interiér
Zdroj: autor, 2016



Obr. 16: Lavička nad údolím Smědě
Zdroj: autor, 2016

U rozcestí Černá Smědá je nově vybudována vodní nádrž a rozcestník který je vyznačen pouze na nejnovější turistické mapě KČT z roku 2015, je na něm uveden rok 2014. Trasa odtud pokračuje dolů doprava po asfaltové cestě 880 m k rozcestníku Smědava - most (845 m. n. m.) u kterého se napojuje na asfaltovou silnici vedoucí přímo na Jizerku. Trasa vede doprava na 200 m vzdálenou Smědavu.



Obr. 17: Výškový profil 1. části trasy
Zdroj: Mapy.cz, 2016

2. část:

Smědava (848 m. n. m.) ležící u soutoku říček Černá a Bíla Smědá je nejvýhodnějším výchozím bodem pro cesty po Jizerské magistrále pro pěší. Nachází se zde rozlehlá horská chata s restaurací a parkovištěm. Parkoviště ležící přímo na rozcestí turistických tras je v časech nejvyšší návštěvnosti placené a i hlídané. Přítomny jsou i turistické mapy. Je zde také zastávka autobusu z Frýdlantu. Smědavu prochází silnice z Bílého Potoka do Desné. Úsek této silnice do Desné je však během zimního období uzavřen, jeho část se potom využívá jako běžkařská dráha.

Od parkoviště se trasa Hřebenovky ubírá po červeně značené cestě do kopce směrem na Paulovu paseku. Začátek trasy je ale ne zcela jasně v terénu

vyznačen, vzhledem k tomu, že z parkoviště vedou ještě další dvě cesty – zelená trasa a lesní průsek. Dalším problémem je fakt, že na starších mapách je trasa vyznačena jako modrá, červená je až na mapě vydané KČT v roce 2015 a na portálu mapy.cz. Cesta v tomto úseku má šotolinový povrch s občasným výskytem větších kamenů a je vybavena kamennými drenážemi, které mohou znepříjemnit pohyb vozíčkářů a dětských kočárků. Délka cesty na Paulovu paseku je 1,5 km s převýšením 113 metrů.



Obr. 18: Kamenný odvodňovací kanál
Zdroj: autor, 2016

U rozcestí Paulová paseka je umístěna dřevěná lavička se stolem a informační tabule. Vpravo je odbočka ke Smědavské hoře (žlutá trasa). Potom cesta vede v nezměněné kvalitě přes rozcestí Pod Jizerou (968 m. n. m.) vzdálené 500 metrů, kde je odbočka doleva na Jizeru a informační tabule, na velkou křižovatku lesních cest s názvem Na Knajpě (990 m. n. m.) vzdálenou 1 kilometr od rozcestí Pod Jizerou.

Obr. 19: Infotabule PR
Klečové louky
Zdroj: autor, 2016



Na obou rozcestnících je ale napsána vzdálenost 0,5 km. Název Na Knejpě dává naději na možnost občerstvení a tak tomu skutečně je. U křižovatky stojí chata sloužící jako kiosek s občerstvením s názvem Horská stanice Knajpa. Vedle chaty je umístěna mapa a opodál rozcestník.



Obr. 20: Rozcestník Na Knejpě s tabulí Jizerské magistrály pro pěší
Zdroj: autor, 2016

Od Knejsky trasa pokračuje stále po červené (na křižovatce dobře vyznačené) z mírného kopce přes další rozcestí s názvem U Knejsky vzdálené asi 400 metrů, kde se z červené trasy stává modrá. Trasa však vede stále po stejné tzv. Štolpišské silnici s kvalitním hladkým asfaltovým povrchem až k rozcestí Čihadla. Vzdálenost mezi rozcestími je podle nich 1 kilometr, ve skutečnosti jen opět 400 metrů.



Obr. 21 a 22: Rozcestník Čihadla s plánkem obou Hřebenovek
Zdroj: autor, 2016

Na rozcestníku Čihadla je mimo klasického ukazatele umístěn i pláněk Hřebenovky ukazující rozdělení tras cyklistické a pěší Hřebenovky. Provedení plánku – schématu tras je však poněkud zmatečné. Je orientován na jih a tak turistu, jenž se řídí i podle mapy bude mást. Navíc ani názvy rozcestí

uvedené na něm neodpovídají přesně těm na mapě. Pro opačný směr je zde ještě upozornění na souběh tras pěší a cyklistické Hřebenovky. Ten má opodstatnění, protože silnice je úzká a s hladkým asfaltem umožňující cyklistům rychlou jízdu, lepší by bylo však jej umístit i na rozcestí U Knejpky. Trasa (nyní modrá) se na rozcestí stáčí doleva, prvních 100 metrů vede z lehkého kopce a potom do kopce až na 1,3 km vzdálené Rozmezí. Celý úsek cesty má povrch ze skládaných silničních železobetonových panelů. Asi 200 metrů před rozcestníkem Rozmezí je na rozšířené části cesty umístěn dřevěný stůl s lavičkami. Na mapy.cz je na tomto místě vyhlídka. Aktuálně není kvůli vzrostlému okolnímu smrkovému porostu směrem do údolí nic vidět.



Obr. 24: Můstek u Rozmezí a následný chodník
Zdroj: autor, 2016

Obr. 23: Lavička před Rozmezím u dřívější vyhlídky
Zdroj: autor, 2016



V minulosti odtud vedla červená trasa z kopce přes Peklo do Josefova Dolu. U na Rozmezí (1000 m. n. m.) trasa dle rozcestníku uhýbá z cesty doprava na žlutou trasu. Hned u cesty vede po dřevěném můstku označeném tabulkou Jizerská magistrála pro pěší turistiku. Značení je na tomto místě tedy bezchybné. Dále pokračuje po 60 metrů dlouhém dřevěném chodníku vedoucím přes promáčenou půdu. Chodník ale končí příliš brzy, následující úsek trasy k 600 metrů vzdálenému rozcestníku Sněžné věžičky vede do kopce bahnitým lesním průsekem. Podle místy hluboce vyšlapané stezky je trasa vytížená.

Obr. 25: Chodník končí
příliš brzy
Zdroj: autor, 2016



Podle rozcestníku Sněžné věžičky (1050 m n. m.) se žlutá trasa rozděljuje doprava vedouc ke skalnímu útvaru Sněžné věžičky a doleva, kudy pokračuje trasa Hřebenovky na Černou horu. Nechybí zde opět tabulka s nápisem Jizerská magistrála pro p. t. Oba směry jsou zpřístupněny dřevěnými chodníky. Na rozdíl od zachovalého chodníku na Rozmezí jsou tyto v podstatně horším stavu. Chůze po nich vyžaduje opatrnosti, přičemž hlavním problémem jsou jejich místy uhnílé základové trámy v důsledku kterých se chodníky propadají. Chodník vede přímým směrem v délce 516 metrů téměř až k rozcestníku Černá hora kristiánovská (1075 m n. m.).



Obr. 26: Cesta na Černou horu
Zdroj: autor, 2016



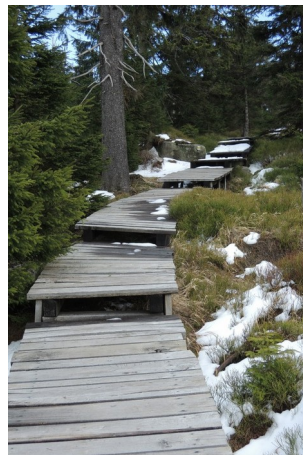
Obr. 27: Propadlá
konstrukce chodníku
Zdroj: autor, 2016

Na tomto rozcestí se trasa opět rozdvouje. Doleva míří na 200 metrů vzdálenou vyhlídku Čertův odpočinek. Doprava pokračuje Hřebenovka přes vrchol Černé hory a tvoří hranici PR Černá hora ležící po pravé straně. Od

označeného vrcholu hory (1085 m n. m.) se cesta spouští dolů k 800 metrů vzdálené silnici. Nejdříve vede po vyšlapané stezce a následně po dřevěných chodnících a schodech. Na několika místech mají chybějící prkna, celkově ale jsou schůdné relativně dobře.



Obr. 28: Jedno ze dvou míst s uhnílým prknem
Zdroj: autor, 2016



Obr. 29: Schody z
Černé hory
Zdroj: autor, 2016

Dole u panelové silnice, kde chodník končí můstkem přes silniční příkop trasa pokračuje doprava nahoru po silnici, která je značená červeně jak i bylo napsáno na ukazateli na Černé hoře.



Obr. 30: Můstek u panelové cesty
Zdroj: autor, 2016

Silnice má asi po 100 metrech odbočku doleva, trasa ale vede rovně nahoru po této cestě 300 metrů. Potom panelový povrch končí a začíná dřevěný chodník nezvykle vyvýšený. Je totiž postaven přímo na starším chodníku. U jeho začátku je také umístěna kvalitně provedená mapa s vyznačením obou

Hřebenovek. Chodník vede k rozcestí Holubník – sedlo (999 m n. m.) vzdálenému 80 metrů. Vzdálenost 1,5 km od Černé hory odpovídá vzdálenosti udané na ukazatelích.



Obr. 31: Tři vrstvy dřevěných chodníků blízko rozcestí Holubník - sedlo
Zdroj: autor, 2016

Na sedle Holubníku je u rozcestí dřevěných chodníků – žluté, červené a zelené trasy postaven přístřešek v bezvadném provedení se stolem a místy k sezení. Na rozcestníku je cedule Jizerské magistrály pro p. t. a vedle něj informační tabule.



Obr. 32: Přístřešek v bezvadném stavu na rozcestí Holubník – sedlo
Zdroj: autor, 2016



Obr. 33: Jeho interiér
Zdroj: autor, 2016

Odtud trasa vede doleva po červené směrem na Holubník prvních 60 m po chodníku v horším stavu. Dále vede pěšinou po hřebeni hory přes asi 200 m vzdálený nízký skalní masiv. Tam je cesta obtížně schůdná a pokračuje přímým lesním průsekem kde je schůdnost cesty ještě horší. Prostupuje totiž hlubokým bahnem. Někde jsou k usnadnění přechodu dřevěné chodníky. Jejich délka ovšem jen v jednom případě dosahuje sta metrů (dohromady asi 120 m), přičemž vzdálenost od zmíněného skalního masivu k Holubníku je přes jeden kilometr. Přibližně v polovině je trasa na několik desítek metrů odkloněna k cestě, která krátce vede paralelně s průsekem.



Obr. 34: Zde chybí dřevěný chodník
Zdroj: autor, 2016

Na místě, kde je třeba z cesty opět sejít na zmíněný průsek a tedy pokračovat po červené trase je nedostatečné značení, které turista snadno přehlédne a vydá se po neznačené cestě a mine tím Holubník (1071 m. n. m.).



Obr. 35: Skrytá odbočka z cesty
Zdroj: autor, 2016

Obr. 36: Velmi krátký chodník
Zdroj: autor, 2016



Blízko Holubníku je cesta více kamenitá, bláta neubývá. U skalního masivu jsou umístěny směrové tabulky udávající vzdálenost minulého rozcestníku – Sedla Holubníku 2 km. Ve skutečnosti je jeho vzdálenost 1,5 km.



Obr. 37: Skalní masiv Holubník, je z něj dobrý výhled do okolí
Zdroj: autor, 2016

Z Holubníku cesta vede na Ptačí kupy (1013 m n. m.) vzdálené 1,2 km. Vede z mírného kopce a posledních 60 m opět prudce nahoru. Cesta to je ale velmi náročná, vede mezi skalami a na jednom místě jsou i dřevěné schody k usnadnění sestupu. Někde je stezka zpevněna příčnými trámy tvořící tak schody.



Obr. 38: Dřevěné schody
Zdroj: autor, 2016



Obr. 39: Dřevěné stupně před Ptačími kupami

Přibližně v polovině úseku trasy jsou instalovány dokonce ocelové řetězy, madla a schůdky z betonářské oceli, stezka tak připomíná ferratu.



Obr. 40: Ocelové řetězy a stupně umožňují snadné překonání skalnatého úseku trasy
Zdroj: autor, 2016

Skalními útvary Ptačí kupy trasa prochází úzkou soutěskou. Dále stezka pokračuje 560 m z prudkého kopce k asfaltové silnici (cyklistická Hřebenovka). Zde je rozcestník Pod Ptačími kupami (860 m n. m.). Na rozcestníku je ale napsán chybný údaj 760 m n. m. Velmi strmé klesání cesty – ve spodní části přes 50%, dává tušit vysokou náročnost tohoto úseku. Vede hustým smrkovým porostem, přes skály a je tedy opatřena na dvou místech dřevěnými schody (v jednom případě ne zcela vhodně zkonstruované s příliš krátkými stupni) a madly z betonářské oceli s řetězy. Tento úsek je nejnáročnější z celé zkoumané části Hřebenovky. Situace je zde špatná i z důvodu orientace svahu na severozápad což v kombinaci s hustým lesním porostem znemožňuje sluneční expozici a tak vysoušení mokrých úseků.



Obr. 41:
Schody
Zdroj: autor,
2016



Obr. 42: Zimní dílo přírody
Zdroj: autor, 2016



Obr. 43: Nevhodně provedené schody s příliš krátkými stupni
Zdroj: autor, 2016

Od rozcestníku Pod Ptačími kupami kde je opět vyznačeno „schéma“ Hřebenovky trasa (nyní žlutá) pokračuje v délce 1,6 km po asfaltové silnici přes rozcestník Točná (879 m n. m.) k rozcestí Hřebínek (831 m n. m.) kde je kiosek a lavičky. Na tomto rozcestí se trasa Hřebenovky kříží s naučnou stezkou Lesy Jizerských hor, která vede z Bedřichova do Ferdinandova. Dále vede trasa stále po žluté po stejné silnici na rozcestí Bílá kuchyně (823 m n. m.) - křižovatku s modrou trasou. U něj je opět několik laviček a v minulosti se nad jednou z nich nacházel i přístřešek. Je zde k dispozici je dřevěný stojan pro kola financovaný z evropských fondů a i mapa s tabulkou Jizerské magistrály pro p. t.



Obr. 44: Mapa Hřebenovek na Bílé kuchyni
Zdroj: autor, 2016



Obr. 45: Lavička na Bílé
kuchyni původně i s
přístřeškem
Zdroj: autor, 2016



Obr. 46: Stojan pro kola
financovaný z fondů EU

Zde je možné sejít z Hřebenovky na modrou trasu vedoucí dolů do 3 km vzdáleného Ferdinandova, kde je možnost parkování.

Hřebenovka pokračuje nyní po zelené (až do konce celé zkoumané části Hřebenovky) na Poledník (864 m n. m.) nejprve 500 metrů po stejné silnici, potom odbočuje doprava na panelovou cestu po které vede 70 metrů. Turistická značka zde odvádí doleva na další panelovou cestu vedoucí 750 metrů po hřebeni. Panely končí u lesní školky pod Poledníkem. Zde byla v době terénního průzkumu cesta přehrazena padlým stromem, soudě podle suchých třísek v místě zlomu již několik měsíců. Dále cesta vede přímo na vrh Poledník cestou - pěšinou dobře prostupnou, ale špatně čitelnou v terénu. V kombinaci s nedostatečným průběžným značením může být nalezení správné cesty problematické logicky hlavně při cestě opačným směrem.



Obr. 47: Padlý strom přes cestu
Zdroj: autor, 2015

Z Poledníku vede trasa na Oldřichovské sedlo (480 m n. m.) v délce 3,4 km bez dalších rozcestníků, je to nejdelší úsek bez turistického značení mimo pásových značek z celé Jizerské magistrály pro p. t. V první, 750 m dlouhé části je pěšina upravena na mnoha místech dřevěnými prvky stabilizujícími její povrch a schody.



Obr. 48: Dřevěné stupně staršího data
Zdroj: autor, 2016

Potom pěšina volně přechází na rekonstruovanou šotolinovou silnici po které vede dalších 250 metrů. Poté značka ukazuje na nutnost odbočit doprava přes dřevěný můstek následovaný zábranou pro cyklisty. Trasa odtud vede z prudkého kopce velmi málo upravovanou stezkou v délce 380 metrů s 90 metrovým klesáním. Na křižovatce lesních cest poblíž skalních objektů Jízdenka a Netopýří věžička (v terénu neoznačených) se cesta mění v šotolinovou.



Obr. 49: Odbočka trasy ze šotolinové silnice
Zdroj: autor, 2016

Obr. 50: Před Netopýří věžičkou
trasa vede vodním korytem
Zdroj: autor, 2016



Obr. 51: Posléze se na několik set metrů opět
vrací na šotolinovou cestu

Tento velmi dobře schůdný úsek trasy je dlouhý asi 550 m a vede do mírného kopce na sedlo hory. Zbylých 1,6 km trasa vede po horší cestě, v dávné minulosti upravované, dnes kamenité s kamennými drenážemi až na Oldřichovské sedlo (480 m n. m.).



Obr. 52: Stará kamenná drenáž před Oldřichovským sedlem
Zdroj: autor, 2016



Obr. 53: Výškový profil 2. části Hřebenovky
Zdroj: mapy.cz, 2016

3. část

Na Oldřichovském sedle trasa pěší Hřebenovky ústí k placenému parkovišti (50 Kč na den). Odtud také vede tzv. Viničná cesta (modrá trasa). Na místě se nachází i restaurace U Kozy, prochází tudy silnice z Mníšku do Raspenavy. Oldřichovské sedlo je tedy spolu s Albrechticemi, Smědavou a Jizerkou dobrým výchozím bodem pro výlety po Hřebenovce. Vedle restaurace je umístěna turistická mapa a přes silnici, kterou je třeba přejít aby se výletník dostal na poslední část trasy stojí přístřešek s místem k sezení spolu s další mapou a rozcestníkem.

Trasa Hřebenovky odtud vede po zelené směrem na 2 km vzdálený

Skalní hrad (620 m n. m.). Tento úsek je také zároveň naučnou stezkou Oldřichovské bučiny. Naučná stezka byla realizována z podpory EU v letech 2012 až 2015. Cesta je upravená množstvím dřevěných schodů, zábradlí a drenáží, nejvíce z celé Hřebenovky. Některé tyto prvky jsou zde již z dřívější doby, hlavně z let 2005 až 2007. Součástí úprav byla také instalace doprovodných zařízení vzdělávacího charakteru.



Obr. 54: Informační tabule o obnově turistické trasy
Zdroj: autor, 2016



Obr. 55: Trasa je zde zpočátku velmi důkladně upravená
Zdroj: autor, 2016



Obr. 56: Součástí naučné stezky je i tento kmen s ukázkami ptačích příbytků
Zdroj: autor, 2016



Obr. 57: Úsek trasy před Lysou skálou
Zdroj: autor, 2016

Zmíněné úpravy trasy jsou výrazné ale jen přibližně první kilometr úseku. Dále od masivu Lysá skála je pěšina v terénu velmi nevýrazná a značení je nedostatečné. Cestou s kopce ke Skalnímu hradu se situace zlepšuje díky dřevěným chodníkům. U rozcestníku, kde se z trasy dá odbočit na vyhlídku Skalního hradu jsou umístěny lavičky. Lavička je umístěna kupodivu i na vrcholu – vyhlídce Sk. h.



Obr. 58: Lavičky pod Skalním hradem
Zdroj: autor, 2016

Trasa poté míjí studánku a pokračuje z mírného kopce 0,5 km k rozcestí u Hřebenového buku (590 m n. m.) po NS Oldřichovské háje a skály. Schůdnost úseku je středně obtížná, vede přes skály a je na několika místech vybavena dřevěnými stupni a chodníky.



Obr. 59: Přístřešek u Hřebenového buku
Zdroj: autor, 2016

U rozcestníku Hřebenový buk se nachází další přístřešek se sezením. Okolo je ještě několik laviček. Setkávají se tu tři turistické trasy, horským průsmykem totiž prochází trasa z Oldřichova do Frýdlantu (modrá - žlutá) a zároveň mimo zelené Hřebenovky odtud vede i žlutá trasa na vrh Špičák. Hřebenovka dále pokračuje vpravo, vede po svahu hory a ne po hřebeni kudy nyní vede žlutá trasa. Stále je součástí NS až k rozcestníku Pod Oldřichovským Špičákem (630 m n. m.) vzdálenému 1,7 km. Je to jeden z obtížnějších úseků trasy. Pěšina je místy velmi úzká. Někde jsou postaveny krátké dřevěné chodníky. Jsou v horším stavu než ty mezi Skalním hradem a Oldřichovským sedlem. Trasa také vede přes dva dřevěné můstky. Zajímavým dílem přírody je skalní brána (viz obr. v sekci o fyzické geografii). Značení v terénu je na celém úseku dobré.



Obr. 60: Dřevěný můstek pod Oldřichovským Špičákem je v horším stavu.
Zdroj: autor, 2016

Na rozcestí Pod Oldřichovským špičákem, kde se zelená trasa opět potkává s již zmíněnou žlutou trasou je k dispozici turistická mapa. Od rozcestí doprava trasa Hřebenovky pokračuje na posledním zkoumaném úseku do Albrechtic vzdálených 3 km. Prvních 850 m vede po prašné cestě s lehkým převýšením. Z cesty potom trasa uhýbá na křižovatce lesních cest ostře doprava. Značení ale v tomto místě není dostatečné a na nutnost odbočit nic neupozorňuje (i když v tomto případě by pokračování po stejné cestě ničemu nevadilo, protože vede rovněž do Albrechtic trasou asi o 200 m delší). Přítomnost poněkud zchátralé a málo používané lavičky však dává tušit o blízké změně směru trasy, jak tomu ostatně je ve více případech na Hřebenovce.



Obr. 61: Šotolinová cesta
Zdroj: autor, 2016



Obr. 62: Nevhodně umístěná lavička
Zdroj: autor, 2016

Po odbočení trasa pokračuje po středně náročné cestě v délce 870 metrů, úsek není udržován, jsou na něm popadané stromy. Poté se trasa napojuje na šotolinovou silnici, po níž vede doleva z kopce 455 metrů. Průběžné značení je dobré. Na závěr trasa opouští silnici směrem doprava a posledních 750 metrů vede lesní pěšinou střední obtížnosti do intravilánu obce Albrechtice. Zkoumaná část Hřebenovky končí u rozcestníku Albrechtice (540 m n. m.) na křižovatce silnice I/13. Blízko je umístěna mapa Hřebenovky spolu s lavičkou. Na místě se nachází také volný prostor vhodný k parkování a zastávka autobusu.



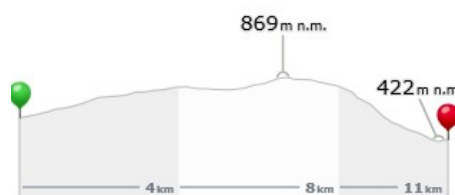
Obr. 63: Výškový profil 3. části Hřebenovky
Zdroj: mapy.cz, 2016

5. Trasa z Rudolfova do Ferdinandova

5. 1. Obecný popis

Tak zvaná Nová poutní cesta byla vybrána pro průzkum z toho důvodu, že se jedná o nejdůležitější pěší tranzitní trasu přes Jizerské hory. Svou charakteristikou je tedy zcela odlišná od Hřebenovky a to už tím, že vede převážně v údolích. Svoji délkou necelých 11 kilometrů se nabízí ke zdolání na „jeden zátah.“ Cesta sloužila od 18. století ke spojení Hejnic s Libercem (NEVRLÝ 1981). Na mapě 1. vojenského mapování (60. léta 18. stol.) jsou zakresleny jen části této cesty, například úsek od dnešní Hřebenovky do Ferdinandova. Kompletně je cesta zaznamenána ve 2. vojenském mapování. Cesta sloužila především jako tranzitní komunikace, rovněž ale také ke svážení dřeva, což je místy patrné z „kolejí“ ve skalách (v posledním úseku před Ferdinandovem). Dnes je trasa značená na turistických mapách v severní části modře, blíže k Liberci pak zeleně. Přestože větší část cesty není značena jako vhodná pro vozíčkáře, respektive mimo 2 km dlouhý úsek poblíž Bedřichovské vodní nádrže kde je její úsek vyznačen v mapě pro vozíčkáře coby součást jedné z okružních tras, je sjízdná pro vozíčkáře z Rudolfova až k rozcestí Bílá kuchyně v délce 7,9 km. Má tedy potenciál být dobrou spojkou

mezi Rudolfovem a Hřebenovkou.



Obr. 64: Výškový profil zkoumaného úseku Nové poutní cesty
Zdroj: mapy.cz, 2016

5. 2. Popis trasy

Nová poutní cesta začíná dnes v libereckých Lidových sadech. V této práci je ale popisována část začínající v Rudolfově u elektrárny (588 m n. m.). U rozcestníku je instalována turistická mapa. Trasa vede odtud 3,3 km po kvalitní asfaltové silnici v údolí Černé Nisy mírným stoupáním k rozcestníku Stammelův kříž (780 m n. m.). Zde je odbočka doprava k hrázi Bedřichovské přehrady (modrá trasa).



Obr. 65: Lavička v rozkladu poblíž studánky
Zdroj: autor, 2016

Zelená pokračuje rovně k rozcestníku Závory (792 m n. m.) v délce 1,3 km. 200 metrů před ním se napojila na širší asfaltovou silnici vedoucí z Kateřinek. Trasa pokračuje nyní po modré bez stoupání 740 m k rozcestí Pod Olivetskou horou. Odtud uhýbá prudce doleva a vede mírným kopcem po prašné cestě na Olivetskou horu (868 m n. m.) v délce 1,2 km. Z nejvyššího bodu pak s velmi mírným klesáním vede 1,3 kilometru na rozcestí Bílá kuchyně popsané v kapitole o Hřebenovce, kde ji křížuje.

Obr. 66: Mezi Olivetskou horou a Bílou kuchyní je úsek kvalitní šotolinový
Zdroj: autor, 2016



Od Bílé kuchyně cesta pokračuje přímo do Ferdinandova vzdáleného 3 km. Poslední úsek je charakteristický velmi prudkým klesáním. Rozdíl nadmořských výšek je více než 400 metrů. Cesta je navíc z větší části ve špatném stavu. Jsou zde patrné zbytky starého dláždění. I když podle stop je i tato část využívána cyklisty, pro vozíčkáře je nesjízdná.



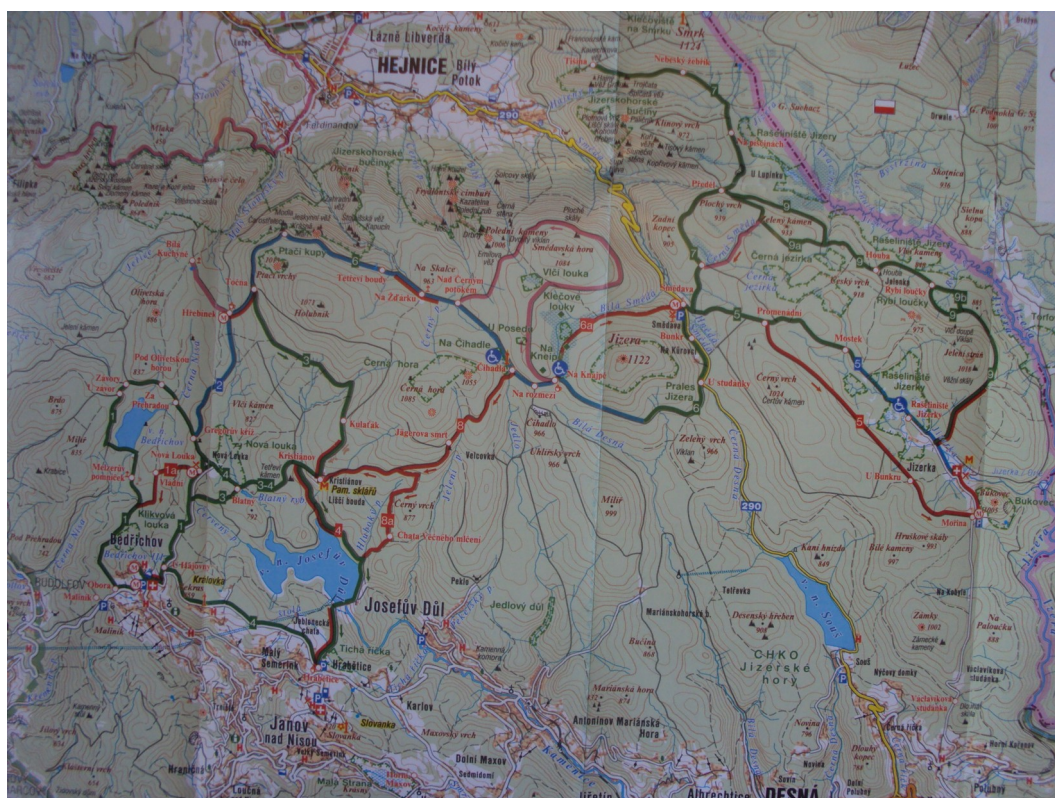
Obr. 67: Rozblácená část cesty v prudkém klesání
Zdroj: autor, 2016

Obr. 68: Starý kamenný most a lavička
Zdroj: autor, 2016



6. Sjízdnost vybraných tras pro vozíčkáře

Obecně prospěšná společnost Mobilita vydala roku 2005 mapu s návrhem 9 tras v Jizerských horách vhodných pro vozíčkáře. Trasy jsou v ní rozděleny podle obtížnosti do 3 kategorií podle obtížnosti, podobně jak jsem rozdělil vybrané trasy pro pěší. Vzhledem k logicky vyšším nárokům na kvalitu povrchu a menší převýšení má většina úseků uvedenou vyšší náročnost oproti mapám pěších tras v této práci. Roli ale hraje i skutečnost, že od roku vydání této mapy pro vozíčkáře uběhlo do zahájení mého terénního průzkumu 10 let. Mezi tím byl na mnoha místech položen nový povrch. Všechny úseky na mapách pro pěší vyznačené modře jsou automaticky vyznačeny jako nejlépe sjízdné i na vlastní mapě pro vozíčkáře (příloha 4). Je to dáno tím, že tyto jsou vždy s kvalitním asfaltovým povrchem bez problematických příčných drenáží a se sklonem do 7%.



Obr. 69: Výřez mapy pro vozíčkáře z roku 2005
Zdroj: Mobilita o. p. s. 2016

7. Návrhy na zlepšení

Při terénním průzkumu bylo zjištěno mnoho nedostatků a problémů na zkoumaných turistických trasách. Výčet konkrétních je sepsán v předchozích statích věnujících se vybraným trasám. Zmíněné nedostatky jsou jednak ve značení tras na mapách či v terénu a také na samotných cestách, tedy jejich místy nevyhovující kvalitě vzhledem k míře využívání a také jejich vybavenosti.

Prvním zásadním nedostatkem téměř všech cest, kudy vedou turistické trasy řešené v této práci je neexistence odpadkových košů. Ty se nacházejí jen poblíž obytných objektů a restaurací. Nejvíce by jich bylo třeba u laviček a přístřešků. Kvůli jejich absenci se na těchto místech hromadí odpadky které si spořádaný turista musí brát s sebou.

Dalším problémem je vybavenost tras lavičkami a přístřešky. Zjištěný počet 13 míst vybavených lavičkami (bez započítání restauračních zařízení) na trase Jizerské magistrály a pěti na poutní cestě, včetně jednoho společného s Jiz. magistrálou, je nedostačující a to především pro Hřebenovku. Lavičky jsou na trase navíc umístěné v nepravidelných intervalech. V mapách Hřebenovky (přílohy 1 až 3) jsou vyznačena místa, kde by bylo vhodné umístit další lavičky.

7. 1. Jizerská magistrála pro pěší

1. část:

Z hlediska technického stavu cest v této části je problematický úsek trasy značený červeně. Na obrázku 6. je vidět jedna z „kapes“ plná bláta, kde se drží voda a bylo by vhodné ji zasypat hrubším štěrkem. Na úseku je podobných míst několik. V místech většího stoupání by ale bylo nutné v tom případě štěrkovou výplň předem zajistit dřevěnou oporou.

Na obr. 7. a 8.. viditelné dřevěné chodníky je v prvním případě záhodno prodloužit o 5 metrů ve směru na Jizerku. Druhý chodník trpí hnilobou, je třeba jej opravit výměnou shnilých prken.

Zbytek trasy 1. části je z technického hlediska bez výhrad. Avšak fakt, že dřevěné chodníky nejsou ošetřeny proti hnilobě a jsou z měkkého dřeva

dává do budoucna v řádu 5 až 10 let silné pochybnosti o bezpečnosti jejich využívání.

Nedostatek zde můžeme najít ve značení a to v jednom případě, na úseku mezi Pytláckými kameny a Zeleným kamenem. Stačilo by doplnit turistickou značku na křižovatce lesních cest vzdálené 700 m od Pytláckých kamenů.

Do mapy jsou doplněny tři návrhy na umístění laviček. Jsou na důležitých křižovatkách a v případě rozcestí Černá Smědá i v atraktivní lokalitě u vodní nádrže.

2. část:

Technický stav cest 2. části začíná být problematický od rozcestníku Rozmezí. Dřevěný chodník vedoucí od něj (obr. 25) je příliš krátký a potřeboval by prodloužit o dalších 80 metrů během kterých trasa prostupuje bažinou. Dále v kopci cesta zasluhuje obdobné úpravy jako v případě červeného úseku v 1. části. Okolo Černé hory jsou dřevěné chodníky v dostatečné délce, jejich problémem je ale uhnívání nosných trámů a v jednom případě i prkna na povrchu. Řešení by byla rekonstrukce chodníků s použitím hnilobě odolnějších nosných trámů. Ty se zde rozpadají rychleji než u chodníků v 1. části pravděpodobně v důsledku méně stabilního podloží vlivem sezónně proudící vody.

Na hřebeni mezi Sedlem Holubníku a Holubníkem jsou dlouhé rozblácené úseky, chodníky jsou v nedostatečné délce a někdy jejich výstavbě brání skály. Řešení by tedy bylo položení koberce ze zhutnělého štěrku v úseku bez stoupání.

Mezi Holubníkem a Ptačími kupami jsou ve svahu vybudované dřevěné stupně které nemají dostatečný či vůbec žádný kamenný zásyp v nášlapné ploše. Ten je třeba dodělat, protože chůze přes tyto schody je velice nebezpečná hlavně v době, kdy na nich leží zbytky sněhu (obr. 39).

Stejný problém je i mezi Ptačími kupami a rozcestníkem pod Ptačími kupami. Zde je pěšina příčně zpevněna prkny. Vytvořené stupně ale opět nemají žádnou zpevněnou nášlapnou plochu. Jednoznačně by tedy pomohlo vyplnit ji udusaným štěrkem. Vyplavení takové výplně tu nehrozí. Na úseku

jsou umístěny ještě dřevěné schody se zábradlím. Jsou kvalitně provedené z hlediska životnosti, problémem jsou ale velmi krátké a nízké stupně a tak v zimě se z nich stává skluzavka. Řešením by bylo zredukovat počet stupňů nástavbou nových ob dva stávající (obr. 43).

Na rozcestí Bílá kuchyně, kde se Hřebenovka kříží s Novou poutní cestou se v minulosti nacházel přístřešek nad lavičkou se stolem, bylo by dobré jej obnovit (obr. 45).

Zbytek cest 2. části Hřebenovky už neskýtá žádná zrádná místa, snad jen opakující se potíže s kvalitou provedení dřevěných stupňů, ne ale tak dramatické jako v předešlých úsecích. Jiná situace je ale v případě značení. Nedostatky jsou na této části zcela zásadní. Kromě zmíněné schématické tabulky orientované na jih s nápisem U Čihadel místo Čihadla na stejnojmenném rozcestníku je průběžné značení trasy nedostatečné na několika místech.

Prvním takovým místem je souběh s lesní cestou mezi Sedlem Holubníku a Holubníkem (obr. 35). Zde je nutné udělat značku se šipkou i netradičně na pravé straně cesty, protože stávající značka je snadno přehlédnutelná.

Druhou oblastí s nedostatečným značením je úsek okolo Poledníku. Zde by pomohlo namalovat několik značek navíc v dohledné vzdálenosti. Cesta tu totiž v terénu není vůbec patrná. Řešení v podobě jedné značky navíc by se dalo aplikovat i na rozcestí vzdálené 1,2 km od Oldřichovského sedla.

V části trasy mezi tzv. Netopýří věžičkou a Jizerským kostelíkem je ve vlastní mapě zanesen návrh na umístění lavičky. Místo je to s dobrým výhledem do okolí a navíc se nachází mezi dvěma fyzicky náročnějšími úseky trati, tak že vybízí k odpočinku.

3. část:

V úseku mezi Oldřichovským sedlem a Skalním hradem je potřeba přibližně od poloviny délky blíže ke Skalnímu hradu doplnit průběžné značení vzhledem k místy v terénu nečitelné pěšině. Poslední problém se značením je na výše zmíněné křižovatce s lavičkou mezi rozcestími Pod Oldřichovským Špičákem a Albrechticemi, kde by bylo vhodné instalovat směrovou tabulku.

Z hlediska technického stavu je tato část Hřebenovky nejméně

problematická. V horším stavu jsou oba dřevěné můstky (obr. 60). V horizontu několika let budou potřebovat rekonstrukci.

Na mapě je zanesen další návrh na umístění lavičky. Rozcestí Pod Oldřichovským Špičákem je vhodným místem kvůli napojení na žlutou trasu, která je fyzicky náročnější. Lavička na rozcestí pod Kančím vrchem (obr. 62) je sice výhodně umístěna, ale zarostlá trávou a tedy stěží použitelná, dobré by bylo okolní porost pravidelně sekat. Vzhledem k menší vytíženosti místa by bylo lepší ji odtud přemístit na místo posledního návrhu nové lavičky a ošetřit proti hnilobě.

7. 2. Nová poutní cesta

Cesty této trasy jsou ve velmi dobrém stavu po technické stránce, mimo poslední úsek z Bílé kuchyně do Rudolfova. Značení taktéž. Vzhledem k jejich kvalitě je ale škoda jich nevyužít jako možnou trasu pro vozíčkáře. Z toho důvodu je ve vlastní mapě navrhnutá trasa, která doplňuje stávající trasu pro vozíčkáře zanesenou na mapě pro vozíčkáře. Doplnění se týká dvou úseků. První je mezi Rudolfovem – Stammlerovým křížem a druhý je vymezen rozcestníky Pod Olivetskou horou a Bílá kuchyně. Druhý úsek je obtížnější z důvodu horší kvality povrchu cesty, na druhou stranu ale překonává jen malé převýšení (tedy z pohledu pěších) přibližně 6,7 %.

Vytknout této trase lze stav laviček u studánky pod přehradou (obr. 65) a na Bílé kuchyni, v obou případech je třeba doplnit u nich rozpadlá prkna sedáků.

8. Závěr

Historie jizerskohorské pěší turistiky je velmi bohatá a dá se časově a charakteristikou rozdělit do dvou základních typů. Prvním typem je turistika zde nejpůvodnější, a to náboženské poutě. Druhým je turistika v dnešním slova smyslu, který pokládá samotnou cestu za hlavní cíl. Turistické trasy v Jizerských horách mají tedy za úkol uspokojit požadavky na oba typy turistiky. Dnes převládá druhý typ, zejména pak v rámci nově značených naučných a vozíčkářských tras. Trendem jsou okružní trasy, které obsáhnou přírodní či lidskou rukou stvořené zajímavosti místa. Centrálním masivem CHKO Jizerské hory, který byl předmětem výzkumu vedou dvě mezi sebou takto typově odlišné turistické trasy – Hřebenovka a Nová poutní cesta. Cílem práce bylo zjistit jejich technický stav a navrhnout zlepšení ve všech možných směrech s přihlédnutím k funkci cest. Byly zjištěny nedostatky nejvíce na Hřebenovce, což se dalo předpokládat vzhledem k její délce a relativní komplikovanosti stavební i ve značení, protože trasa byla vytyčena teprve v minulém desetiletí. V práci je poukázáno i na chyby ve značení. Byly rovněž navrženy stavební úpravy na konkrétních místech. Ve vlastní mapě jsou zaneseny návrhy na doplnění laviček. Pro vozíčkáře je navrhnutá další trasa na části Nové poutní cesty.

Podrobné zdokumentování Jizerské magistrály bylo učiněno pro potřeby studijní praxe.

Literatura

HUDEČEK, Tomáš. 2010. *Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděce do zaměstnání a do škol*. 1. vyd. Praha:

Česká geografická společnost.

JIZERSKÁ MAGISTRÁLA PRO PĚŠÍ TURISTIKU. 2007. *Projekt Jizerská magistrála pro pěší turistiku*. [online] [Cit. 11. 5.2016] Dostupné z:

<http://www.jizerskamagistrala.cz/cz/o-projektu/projekt-jizerska-magistrala-pro-pesi-turistiku/>

KARELOVÁ, Magdalena. 2016. *Kam za živou vodou*. Brno: Cpress. Kam v České republice. ISBN 978-80-264-1010-2.

KARPAŠ, Roman. 2009. *Jizerské hory*. 1, O mapách, kamení a vodě. Liberec: RK. ISBN 978-80-87100-08-0.

KLUB ČESKÝCH TURISTŮ. 2016. *Turistické značení KČT – pěší*. [online]. [Cit. 19.7.2016] Dostupné z: <http://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct-pesi>

KOZLOVSKÁ, Angela. 2003. *Průzkum návštěvnosti Jizerských hor: Attendance rate exploration of the Jizerské hory*. Liberec: Technická univerzita v Liberci.

NEVRLÝ, Miloslav. 1981. *Kniha o Jizerských horách*. 2. vyd. Ústí nad Labem : Severočeské nakladatelství

ŘEHÁČEK, Marek. 2002. *Jizerské hory – turistický průvodce po horách a jejich okolí*. Liberec: Kalendář Liberecka.

SYROVÁTKOVÁ, Jaroslava. 2011. *Cestovní ruch v Libereckém kraji*. 1. vyd. Liberec: Technická univerzita v Liberci. ISBN

978-80-7372-704-8

VOGELOVÁ, Blanka. 2000. *Příhraniční turistika v Jizerských horách a okolí od poloviny 19.století do r. 1918*. Kvalifikační práce. Liberec: Technická univerzita v Liberci.

VYSTOUPIL, Jiří a Martin ŠAUER. 2011. *Geografie cestovního ruchu České republiky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-340-7.

Mapové podklady:

ČUZK. Základní mapa ČR, 2014. Měřítko: 1:25000[online][Cit. 16.6.2016]
Dostupné z: [http://geoportal.cuzk.cz/
\(S\(4kybqky1wzshcomdff3wg1x2\)\)/Default.aspx?
menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&](http://geoportal.cuzk.cz/(S(4kybqky1wzshcomdff3wg1x2))/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&)

KLUB ČESKÝCH TURISTŮ. *Jizerské hory a Frýdlantsko: turistická mapa 1:50 000*. Soubor turistických map 1:50 000. 7. vydání. Praha: ©Trasa, 2015.

LIBERECKÝ KRAJ, OKRES GÖRLITZ. *Hřebenovka 1:50 000: Turistická, cykloturistická a lyžařská mapa*. Machovský mapy s.r.o. 2013.

Mapire.eu. [online][Cit. 18.7.2016] Dostupné z:
[http://mapire.eu/en/map/firstsurvey/?
bbox=1673789.3815031824%2C6581323.50967651%2C1699892.62666257%2
C6592311.332492503](http://mapire.eu/en/map/firstsurvey/?bbox=1673789.3815031824%2C6581323.50967651%2C1699892.62666257%2C6592311.332492503)

Mapy.cz. [online][Cit. 12.5.2016] Dostupné z: [https://mapy.cz/turisticka?
x=15.1746219&y=50.8230590&z=13&l=0](https://mapy.cz/turisticka?x=15.1746219&y=50.8230590&z=13&l=0)

MOBILITA o. p. s. *Die Landkarte des Isergebirges für die Rollstulffahrer*. [2005]. Měřítko cca: 1:57 000. ©Informační centrum Jablonec nad Nisou, 2005.



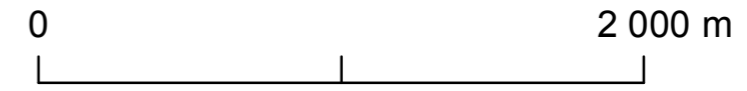
Kvalitativní typ cestního povrchu

- asfalt
- lehce průchozí různé povrchy
- obtížně průchozí

- lavička
- návrh umístění lavičky
- + rozcestník

PŘÍLOHA 1

- problémy



Daniel KOUDELKA
Liberec 2016

Zdroj dat: Základní mapa ČR, ČUZK, 2014. Měřítko: 1:25000[Cit. 16.7.2016]
Dostupné z: [http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(4kybqky1wzshcomdff3wg1x2\)\)/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&](http://geoportal.cuzk.cz/(S(4kybqky1wzshcomdff3wg1x2))/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&)



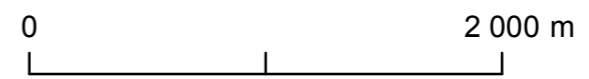
Kvalita cestního povrchu

- asfalt
- lehce průchozí různé povrchy
- obtížné průchozí

Symboly:

- lavičky
- návrh umístění lavičky
- rozcestník
- chybějící lavičky
- problémy

PŘÍLOHA 2



Daniel KOUDELKA
Liberec 2016

Zdroj dat: Základní mapa ČR, ČUZK, 2014. Měřítko: 1:25000[Cit. 16.7.2016]

Dostupné z: [http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(4kybqky1wzshcomdff3wg1x2\)\)/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&](http://geoportal.cuzk.cz/(S(4kybqky1wzshcomdff3wg1x2))/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&)



- Kvalita cestního povrchu**
- asfalt
 - lehce průchozí různé povrchy
 - obtížně průchozí
- Symboly:**
- lavička
 - návrh umístění lavičky
 - rozcestník
 - problémy

PŘÍLOHA 3



Daniel KOUDELKA
Liberec 2016

Zdroj dat: Základní mapa ČR, ČUZK, 2014. Měřítko: 1:25000 [Cit. 16.7.2016]

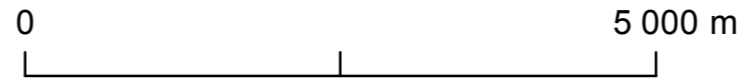
Dostupné z: [http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(4kybqky1wzshcomdff3wg1x2\)\)/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&](http://geoportal.cuzk.cz/(S(4kybqky1wzshcomdff3wg1x2))/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&)



— zkoumané turistické trasy

- Vozíčkářské trasy**
- lehká trasa
 - středně náročná trasa
 - náročná trasa

PŘÍLOHA 4



Daniel KOUDELKA
Liberec 2016

Zdroj dat: Základní mapa ČR, ČUZK, 2014. Měřítko: 1:25000[Cit. 16.7.2016]
Dostupné z: [http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(4kybqky1wzshcomdff3wg1x2\)\)/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&](http://geoportal.cuzk.cz/(S(4kybqky1wzshcomdff3wg1x2))/Default.aspx?menu=224&mode=TextMeta&side=mapy25&text=dsady_mapy25&)