

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

**Jablonné v Podještědí – zhodnocení současného
stavu veřejných městských prostor a návrh na řešení jejich
dalšího rozvoje a využití**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Vojtěch Novotný

Diplomant: Bc. Martina Trpišovská

2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně pod vedením Ing. Vojtěcha Novotného, a že jsem uvedla všechny literární prameny, ze kterých jsem čerpala.

V Praze, dne 30.4.2010

ABSTRAKT

Veřejné prostory jsou součástí každého města a obce. Ačkoliv je téměř nevnímáme, setkáváme se s nimi každý den a jejich působení na lidskou psychiku a chování je nezanedbatelné. A ačkoliv jim nebyla v minulosti věnována zasloužená pozornost, v posledních letech se dostávají do povědomí nejen odborné, ale i široké veřejnosti.

Cílem této práce bylo zhodnotit současný stav veřejných městských prostor v jednom z nejstarších měst severního pohraničí – Jablonném v Podještědí – a navrhnout jejich další rozvoj a využití s ohledem na potřeby obyvatel a návštěvníků města. Vzhledem k tomu, že centrum města je historickou památkovou zónou, bylo nutné navrhnout rovněž možnost zklidnění dopravy v dotčené oblasti, případně její odklon. Výstupem je rovněž návrh sjednocení města cestou vhodnou pro pěší dopravu, která by spojila veřejné prostory města a dokázala zachovat jeho historickou hodnotu.

Práce vychází ze schváleného územního plánu města a snaží se spojit a aplikovat poznatky a zkušenosti renomovaných architektů a urbanistů do reality nevelkého pohraničního města. Ke splnění cíle práce byly využity nejen teoretické literární prameny, ale i praktický terénní průzkum dotčeného území.

Klíčová slova: veřejné prostory, územní plán, památková zóna, historické centrum, spojení města a krajiny

ABSTRACT

Public spaces are the part of each town and city. As we almost don't sense them, we meet them every day and their impact on human behaviour is important. And as they were during the last years out of attention paid to them, recently they are focused by general public.

This work objective was to assess current status of public spaces in Jablonne v Podjestedi – one of the oldest towns in North Bohemia – and design their improvement with respect to inhabitants and visitors. Considering the fact that downtown is an ancient zone has been necessary to design traffic elimination in this area. Layout is also a proposal of connection all separated quarters by the pedestrian way which is able to connect all public spaces and keep their historical value.

Work objective is based on local plan and try to apply well-known architects and town planners experience to reality of small frontier town. To achieve work objective have been used both theoretical resources and field survey of the area.

Key words: public spaces, local plan, ancient zone, historical downtown, town and landscape connection

Obsah

1. ÚVOD.....	3
2. CÍL A METODIKA PRÁCE	4
3. LITERÁRNÍ REŠERŠE	6
3.1. Vymezení pojmu „veřejný prostor“	6
3.2. Psychologické a sociální aspekty veřejných prostor	9
4. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	15
5. ANALÝZA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	17
5.1. Popis řešeného území	17
5.2. Historický a demografický vývoj města	20
5.3. Zeleň veřejných prostor.....	25
5.4. Klimatické podmínky	32
5.5. Doprava – současná situace	32
5.6. Atraktivita veřejných prostor.....	36
6. NÁVRHY OPATŘENÍ PRO ŘEŠENÉ ÚZEMÍ.....	37
6.1. Doprava	37
6.2. Centrum města	42
7. DISKUSE	45
8. ZÁVĚR.....	47
Použitá literatura:	49

1. ÚVOD

„Je složité vytvořit místo, které se lidem nebude líbit – je ale pozoruhodné, jak často se tak stává.“ (William H. Whyte)

Životní prostředí člověka je skloňováno ve všech pádech, ale jen málokdo si uvědomí, že k jeho neodmyslitelným složkám patří i prostory, které nuceně či dobrovolně využíváme při svých každodenních aktivitách. Jeho součástí jsou zcela samozřejmě i ulice, náměstí, parky, autobusové zastávky i nádraží. Aniž si toho povšimneme, místa, kterými procházíme a ve kterých žijeme, nás formují, utvářejí náš pohled na svět a ovlivňují i naše chování. A stejně tak my můžeme ovlivnit charakter těchto míst. Vědomě utíkáme z měst na venkov, vědomě se ve volném čase věnujeme třeba sportu, ale vždy tam, kde je prostředí, které považujeme za zdravé. Zdravé prostředí bychom tedy měli hledat a vytvářet ve všech místech každodenního života, tedy i v městských aglomeracích, a v místech, která jsou naší součástí.

Hodnocení veřejných prostranství z hlediska jejich kvality a možnosti využití pro volnočasové aktivity začíná být našťěstí již velmi diskutovanou otázkou. Je pravdou, že dnes má již každý možnost nevlídné prostory opustit, ale města se tak stávají pustými ostrovy uprostřed přelidněné krajiny. Stačí se podívat na každodenní „únik“ lidí z velkých měst a tím přeplněné komunikace směřující na venkov. Je to jen reakce lidí na problémy a neutěšenost městského prostředí a potřeba druhého bydlení. Věnujeme velkou pozornost ochraně krajiny a krajinného rázu, ale poněkud nám uniká fakt, že „ochranu“ potřebují i města a urbanizovaná území obecně. V centrech mnohých měst zůstávají pozůstatky starých továrních budov, tzv. brownfields, na okrajích dlouhodobě neudržovaná panelová sídliště, jejichž životnost je již mnohonásobně překročena. Tento trend vývoje se nevyhnul ani menším městům, jejichž tradiční zástavba rodinných a měšťanských domů mnohdy ustupovala potřebě nových bytů. Domy v centrech měst podlely demolici a byly nahrazeny bytovými domy, panelová sídliště umístěvaná mimo intravilán splňují všechny znaky sociální zástavby – minimální standard bydlení, minimální základní vybavení. A za základní vybavení můžeme považovat i kvalitní prostory mezi budovami. Těm v minulosti nebyla věnována pozornost, a tak se stalo, že do současnosti kvality života v těchto lokalitách natolik klesla, že je nezbytně nutné i

malým městům a jejich veřejným prostranstvím poskytnout prostor pro rozvoj. Tím, že zkvalitníme a rozvineme funkce těchto prostranství, které by měly splňovat, zkvalitníme i život jejich obyvatel. Vytvoření kvalitních veřejných prostor podpoří tvorbu a růst silných místních komunit, které o svůj prostor k žití budou mít zájem. A stejně tak je nutné tyto komunity do rozhodování o vlastní kvalitě života zapojit. Místní obyvatelé přece mají největší povědomí o místě, ve kterém žijí.

2. CÍL A METODIKA PRÁCE

Předmětem této práce je zhodnotit kvalitu současného stavu veřejných prostor v Jablonném v Podještědí, a zvážit a navrhnout možnosti jejich dalšího využití a rozvoje. Rovněž by měla přinést podnět k regeneraci centrální historické památkové zóny města a zklidnění dopravy v této lokalitě. Současně by mělo dojít k efektivnímu propojení ploch pro veřejná prostranství s plochami komerční vybavenosti, bydlení a nepřesáhnout definovanou pěší vzdálenost docházky do zaměstnání, školy apod. Konkrétní cíle, které měla práce přinést, jsou následující:

- posílit *genia loci* i ve smyslu kulturního dědictví a autentičnosti místa;
- maximalizovat potenciál již existujícího prostranství;
- vytvořit ze stávajících prostor nové atraktivní destinace pro rezidenty, návštěvníky i lidi, kteří v místě pracují;
- spojit jednotlivé destinace v koridor podporující pěší dopravu bez nutnosti přejíždění.

Celkovým výstupem práce bylo vytvořit město, které bude ke svým obyvatelům přátelské, zejména v oblasti využívání pěší dopravy, a nabídne komfort a funkce skutečného „města pro lidi“.

Aby bylo možné dosáhnout konkrétních řešení v území, bylo nutné provést celkovou analýzu sídla včetně terénního průzkumu, a po jejich shromáždění provést prostudování materiálů, týkajících se zejména stávajícího územního plánu města, a to jak mapových, tak písemných. V případě řešeného území se přípravná fáze týkala rovněž digitalizace map území. Nedílnou součástí bylo také prostudování metod a výstupů řešených měst jak v České republice, tak v zahraničí.

V první fázi bylo nutné definovat problematiku veřejných prostor v dané lokalitě a rozhodnout, podle jakého kritéria budeme veřejná prostranství hodnotit. Nejpříhodnějším kritériem hodnocení se jeví dopravní situace ve městě, a to jak doprava v pohybu, tak doprava v klidu, která velmi významně ovlivňuje současný stav ploch pro veřejná prostranství. V této souvislosti byl zpracován graf využívání veřejných prostor pro dopravu v jednotlivých denních dobách a dnech v týdnu a graf procentuálního zastoupení parkovacích ploch a dopravních komunikací v poměru ke komunikacím využívajícím dopravu pěší.

Dalším významným kritériem pro hodnocení a následné řešení využívání ploch pro veřejné prostory je demografický vývoj v řešeném území a vývoj nezaměstnanosti v posledních letech. Zvyšováním nezaměstnanosti se zvyšuje pravděpodobnost vysídlování města a pravděpodobnost zvýšené migrace obyvatelstva za prací do vzdálenějších míst. Čím více se obyvatelé budou po městě pohybovat, tím více veřejné prostory využívají, zejména pak k aktivitám nezbytným, ale současně s vylidňováním města nebo vzdálenější dojížděnkou do zaměstnání se snižuje pravděpodobnost jiného využití těchto prostor. Na základě prostudovaných materiálů byly rovněž zjištěny a vyhodnoceny aktivity, které lidé ve veřejných prostorách provozují – stání, sezení, setkávání nebo pouze procházení.

Výchozími podklady pro úvodní studii byly mapové podklady – poslední schválený územní plán města Jablonné v Podještědí z roku 2004, dále mapy rozložení nezaměstnanosti v řešeném území, a analýza demografického vývoje oblasti zveřejněná Českým statistickým úřadem. Rovněž bylo provedeno srovnání demografického vývoje s historickými údaji z doby před II. světovou válkou.

V další fázi práce byl proveden terénní průzkum ploch pro veřejná prostranství ve městě, jejich zhodnocení z hlediska současného využití, a pořízena fotodokumentace dokladující nynější stav veřejných prostranství. Vzhledem k tomu, že nedílnou součástí veřejných prostor činí zeleň, byl proveden průzkum stávající zeleně a vyhodnocen zdravotní stav dřevin vysazených na plochách veřejných prostor. Zastoupení dřevin a jejich stav byl zanesen do přehledné tabulky, která je součástí přílohy této práce.

Zdravotní stav dřevin byl hodnocen podle nejčastějšího symptomu jejich poškození, prosychání korun stromů (Gregorová a kol., 2006). Poškození je vyjádřeno ve stupních podle následující tabulky:

Stupeň poškození	Charakteristika	% prosychání
(0)	Strom zdravý	0
1	Mírně poškození	> 0 - 25
2	Středně poškozený	> 25 - 50
3	Silně poškozený	> 50 - 75
4	Odumírající	> 75
(5)	suchý	100

Tabulka č. 1: Hodnocení zdravotního stavu dřevin

Poslední fáze práce znamenala navrhnout účelné a vhodné propojení jednotlivých destinací tak, aby podporovalo pěší dopravu a dokázalo zklidnit přetížené centrum jak od dopravy v pohybu, tak v klidu. Rovněž bylo vhodné navrhnout sjednocení současných aktivit tak, aby došlo ke spojení roztržitých komunitních center a města jako celku s okolní krajinou. Jako jedna z možností, a při současném stavu města pravděpodobně nejpřirozenější možnost, tohoto sjednocení se jeví využití stávající tzv. Zdislaviny stezky, kterou je možné propojit všemi jednotlivými částmi města a zároveň ji dovést i do okolní krajiny. Tím lze dosáhnout účelného spojení města s okolím a podpořit tak potenciál města pro jeho další rozvoj.

Veškeré navržené změny byly zaneseny do mapy v měřítku 1 : 5000 pro celek a 1 : 500 pro oblast centrální historické památkové zóny. Plánky města v textu práce jsou vypracovány v měřítku 1 : 12 000.

3. LITERÁRNÍ REŠERŠE

3.1. Vymezení pojmu „veřejný prostor“

Co vlastně rozumíme pojmem „veřejný prostor“? Veřejný prostor je prostor nebo místo, otevřené k užívání všem bez ohledu na věk, národnost, rasu či socioekonomickou situaci. Nejlépe můžeme označit veřejné prostory jako prostory společné. Nikdo zde nevyžaduje žádnou vstupenku a žádný vstoupivší by neměl být

z možnosti využívat tyto prostory vyloučen... Takové je vymezení veřejného prostoru podle výkladových slovníků a encyklopedií. K veřejně užívaným prostorům patří ulice, náměstí, parky, parčíky a mnoho dalších prostor, jejichž existenci a funkci si mnohdy ani neuvědomujeme. Prostředí nás ovlivňuje a zasahuje jak sociální, tak i osobní zdraví. S problematikou veřejných prostor se mezi odbornou veřejností setkal snad již každý, a v posledních letech se tyto prostory dostávají i do povědomí široké veřejnosti a rovněž do spektra komunálních politiků (Šilhánková, 2002). Lidé se učí posuzovat svá města podle kvality jejich veřejných prostor, podle existence klidových a pěších zón, kterými mohou být parky i náměstí, a podle toho, jak tyto prostory vnímají, hodnotí celé město.

Charakteristiky, které dělají veřejná prostranství skutečně veřejnými, a které život na nich podporují, popsal velmi přesně dánský profesor Jan Gehl. A nejen on. Již o generaci dříve formuloval zřejmou souvislost charakteristik veřejných prostor a podmínek jejich „obyvatelnosti“ český teoretik architektury Karel Honzík v díle „Tvorba životního slohu“ z roku 1946. Veřejné prostory jsou místem, kde se učíme utvářet vlastní představy, formulovat názory, a hlavně velmi složitému umění sociálního soužití. Tímto způsobem vidí funkci veřejných prostor i Lubomír Kostroň z katedry psychologie Fakulty sociálních studií MU v Brně. Tématem veřejných prostor se zabýval v příspěvku „Paměť míst“ na konferenci „Veřejné prostory a život města“ FA VUT 24.10.2002.

Gehl (2000) charakterizuje veřejné prostory, či prostranství, v zásadě jako „život mezi budovami“. Veřejné prostranství může buď lákat, nebo odpuzovat, a kvalita veřejných prostor značně ovlivňuje charakter aktivit, které se v tomto prostoru odehrávají. Tyto venkovní aktivity dělí Gehl do tří kategorií – na aktivity nezbytné, volitelné a společenské. Jako aktivity nezbytné můžeme označit veškeré aktivity, které považujeme za víceméně nucené. Chození do školy, práce, nakupování – všechny činnosti, kde je zapojení účastníků nějakým způsobem vyžadováno. Tyto činnosti probíhají, a musejí probíhat, nezávisle na vnějším prostředí, tedy i na kvalitě veřejných prostor. Aktivity volitelné jsou naopak ty, které provozujeme dobrovolně a proto, že chceme. Tyto aktivity vykonáváme, pokud nám to dovolí místo a čas. Závisí velmi podstatně na kvalitě veřejných prostranství. Za společenské aktivity pak můžeme označit ty, které závisí na přítomnosti jiných lidí ve veřejných prostorách. A kvalitní veřejné prostory zcela samozřejmě tento druh aktivit podporují. Pokud bude místo odpuzující, není důvod, abychom jej vyhledávali. Příkladem může

být newyorské Times Square. Náměstí bylo ve své původní podobě hodnoceno vesměs negativně, návštěvníci, místní i lidé, kteří zde pracují v kancelářích, jej viděli jako místo, kam by se nechtěli vrátit. Náměstí nenabízelo žádný komfort, žádné aktivity, které k veřejným prostorám patří (Project for Public Spaces, http://www.pps.org/downtowns/info/downtowns_projects/timessquare, 15.3.2010). V rámci projektu na obnovu náměstí byly vyhodnoceny aktivity návštěvníků Times Square a zjištěny nedostatky, které návštěvníky od tohoto místa odrazovaly. Jednalo se zejména o nedostatek prostoru pro pěší – vzhledem k silnému provozu a velmi úzkým chodníkům se chodci snažili opustit prostor co nejrychleji. Nebyl zde prostor pro rozhovor ve skupinách, prostor a pohybující se dav pouze inhiboval sociální aktivity. Je dnou z nejčastějších odpovědí na otázku „Co se vám líbilo na Times Square?“ byla „Nic“. Jediné „kladné“ hodnocení si odnesl chaos.

Všechny výše zmíněné aktivity na veřejných prostranstvích se vzájemně prolínají. V případě, že jsou veřejné prostory nekvalitní, probíhají zde pouze aktivity nezbytně nutné, a prostor neláká k jinému využití. Naopak venkovní prostory s vysokou kvalitou dávají příležitost k využití široké škály volitelných aktivit. „Život mezi budovami“ tedy zahrnuje celé spektrum lidských aktivit. Jejich charakter ovlivňuje materiální kontext prostranství. Ve spektru možností, jak může veřejné prostranství vyhlížet, rozeznávají Gehl (2000) a Lynch (2001) dva extrémy. Jednak město s mnohaposchodovými budovami a rozlehlými neosobními prostory, podzemními i nadzemními parkovišti, masívní automobilovou dopravou a velkými vzdálenostmi. Na straně druhé je město s ulicemi přiměřeně širokými a přizpůsobenými zejména pro pěší dopravu, budovy jsou nižší a doplněné vhodnými a využitelnými venkovními prostory. Mezi kvalitami městských veřejných prostor a využitelnými aktivitami jsou úzké souvislosti. Stěžejní myšlenkou je ta, že prostředí měst, vesnic, ulic, náměstí, budov a bytů je vytvářeno pro člověka, a ne člověk pro prostředí (Schmeidler, 1997). Ke zlepšení možnosti využití městského veřejného prostoru může mnohdy přispět i jednoduchá materiální úprava. Jisté omezení je možné vidět pouze v oblastech, které nelze ovlivnit – omezení regionální, klimatická či společenská. Jestliže má být prostor využíván, lidé jej musejí vidět a musejí mít možnost se k němu dostat. Tmavé a úzké vstupy většinu lidí odrazují. Nevhodné jsou také nefunkční prvky, které jsou pouze vizuálním doplňkem, ale nevybízí k aktivitám, jež by bylo možné v jejich okolí provozovat. Místo tak zůstane prázdné, bez života. Vhodné, přátelsky vyhlížející vybavení naopak podporuje vznik

nejrůznějších aktivit. Dalším problémem, který se ve veřejných prostranstvích velmi často vyskytuje, jsou cesty, které nikam nevedou, případně vedou tam, kam jejich případní uživatelé vlastně ani jít nechtějí. Cesty, které nikam nevedou, jsou nefunkční. Naproti tomu cesty vedené smysluplně mohou vyvolat i potřebu zastavení a posezení. Také přecházení ulic by mělo být bezpečné a komfortní. Široké ulice bez přechodů vyvolávají stres, dominuje zde automobilová doprava. Ve výčtu nedostatků by na neposledním místě mělo být i okolí, průčelí domů lemujících ulice či jiná prostranství. Mohou velmi napomoci k jejich oživení. Prázdné vysoké zdi lemující ulici či náměstí rozhodně nevyvolají potřebu zastavit se a spojit chvilkovou relaxaci s pohledem na zajímavý prvek.

Hlavní funkcí veřejných prostor je tedy poskytovat místo pro život, pro jeho každodenní aktivity.

Město a jeho veřejné prostory charakterizuje pět základních prvků, na které je možné celek rozložit (Lynch, 2001). Jsou jimi cesty jako dráhy, po nichž se pozorovatelé pohybují, a podél nichž se vytvářejí vazby a uspořádávají se ostatní prvky. Druhým prvkem jsou okraje, které jako lineární prvky nejsou pozorovatelem využívány přímo. Mohou jimi být břehy, železnice, koridory či hranice zástavby. Jejich úkolem je udržovat pohromadě ucelené plochy. Dalším prvkem jsou oblasti. Oblasti představují střední až velké části města. Jako předposlední prvek jsou uvedeny uzly, kterými jsou body, strategická místa ve městě, do kterých pozorovatel může vstupovat. Jedná se o křižovatky, místa přestupů nebo třeba jen prosté sbíhání cest. Body jsou i významné prvky. Těmi jsou ale snadno postižitelné hmotné objekty (budova kostela, znamení, hora, ...). Významný prvek by měl být vodítkem pro orientaci v prostoru města. Proto je důležité zachovat proluky umožňující jejich viditelnost ze všech možných částí města, zvláště pokud se jedná například o budovu.

3.2. Psychologické a sociální aspekty veřejných prostor

Jaké kvality veřejná prostranství nabízejí, se odráží i na každém z nás. Okolí dokáže změnit vnitřní stav člověka, dokáže strukturovat náš vztah ke světu. Města jsou utvářena myšlenkami, více či méně koordinovanými (Day, 2004). Do architektury staveb i prostor kolem nich jsou zapojeny tzv. elementy života. Mezi ty neopomenutelné patří voda. Veřejné prostory mají kromě jiného člověku navozovat

pocit něčeho důvěrně známého a bezpečného. Voda stékající po ulicích může odrážet třpyt světla do místností okolních budov, ale také může sloužit jako přirozená bariéra představující bezpečí. Rovněž v horkém létě voda zvlhčuje vzduch a pobyt ve městě se tak stává mnohem příjemnějším. Dobrým příkladem je využití vody v Paříži. Každé léto tečou ulicemi potůčky vody ze Seiny, které navozují příjemnou atmosféru pro všechny účastníky života v ulicích. Všechny prvky, které člověka obklopují, působí značnou měrou na lidskou psychiku. Zůstaneme-li u pocitu bezpečí a vody, která tuto bezpečnou hranici vytváří, lze jako další prvek použít vodní plochy, například rybníčky a jezírka v místech, která zabírají zákoutí mimo dohled ostatních lidí. Pomocí vody je možné dodat nadzemní atraktivní atmosféru i podzemním parkovištím a prostorám.

Velký vliv na lidskou psychiku má v přeneseném významu i doprava. Působí samozřejmě významně na lidské zdraví obecně. Doprava vytváří mocné proudy síly. V sítích ulic lidského pohybu protíná dopravní tepna se svou agresivní energií. Měřítkem této energie je rychlost a objem provozu. Ve velkých a prostorných městech je ne vždy zaručeno otevřené veřejné prostranství – mnoho míst je vyhrazeno ne lidem, ale automobilům. Vše, co tvoří místo, v němž žijeme, utváří náš vztah k tomuto místu. Čím lépe víme, kde žijeme, tím jistější je naše identita. Tím lépe se náš vztah k místu, městu a tedy i veřejným prostranstvím, která užíváme, definuje. Doprava je tedy ze všech tlaků, které vytvářejí charakter lokality, tím nejsilnějším. Doprava jako taková, její nebezpečnost, hluk, překážky pro volný pohyb chodců, může mít na člověka větší vliv než architektura sama. A přesto může automobilová doprava snadno koexistovat společně s obyvateli města. Existují i citlivá řešení. Ulice jsou lineární prvky – hluk z dopravy lze odstínit například jejím zpomalením a vhodně vysazenou zelení. Tato zeleň pak nemusí plnit pouze funkci pohlcovače škodlivých vlivů dopravy, ale může vyvolávat i další aktivity v ulici. Další možností je také využití materiálů ke stavbě budov na dopravou přetížených ulicích a v neposlední řadě i skrytí náchylnějších budov do pozadí, tedy odklon dopravy z citlivých míst (Zöllner, 2003). Pravdou ovšem je, že ačkoliv příroda existuje mnohem déle než automobily, dokázaly mnoho míst změnit k nepoznání. Cizincem by v našem světě mělo být auto, ale cizincem se stává člověk. Sociální dopad dopravy je velký a trvalý. Auta potřebují mnohem větší prostor než člověk. Parkovací místa narůstají a společenský a obchodní, tedy tradiční funkce měst, se začíná vytrácet. Pomalá doprava ale může znamenat živá města – čím dále parkují auta od

domovních dveří, tím větší prostor je dán společenským aktivitám (Gehl, 2000). Běžným dopravním modelem všech měst je model se smíšenými ulicemi, doprava je zřetelně rozdělena mezi chodce a automobily. Existují čtyři principy dopravního plánování:

- přechod od rychlé dopravy k pomalé už na hranicích města a princip ponechání aut na okraji obytného prostoru;
- integrace místní dopravy s potřebami chodců (tento princip připouští dojezd automobilů až k domovním dveřím, ale ulice jsou navrženy pro pěší;
- integrace dopravy a pobytu venku (pobyt venku a doprava nejsou absolutní a ostře oddělené aktivity);
- dopravní separační systém.

Optimistickou vizí pro města je navrácení města jeho obyvatelům a veřejné prostory by měly být opět kvalitní a bezpečné pro chůzi, odpočinek, popovídání a hry. Měly by být atraktivní a nabízet lidem klid a zdravé prostředí. Současné technologie nabízejí možnosti efektivně využít uliční prostor, takže vjezd aut do ulic může být příležitostně zapovězen a ulice tak mohou být využity pro obchod, kavárny a místa ke hrám. Využitelné jsou také technologie v dopravě – levnější technologie mohou využít dopravu autobusovou, cyklotrasy ve městech a vyšší využití pěší dopravy, a vzdálenější destinace jsou dosažitelné vlakem, metrem nebo tramvají. V neposlední řadě je klíčovým momentem také změna v chování lidí. Lidé by měli být zapojeni do rozhodovacího procesu (Bannister, 2006).

Doprava by měla přestat být jedinou preferovanou funkcí uličního prostoru, ulice má ještě celou řadu dalších funkcí. Rovněž by automobilová doprava neměla být nadřazována ostatním druhům dopravy. Dopravní zátěž je nutné snížit na úroveň únosnou pro dané území a doprava by se měla přizpůsobit prostředí sídla, což znamená, že by mělo dojít ke snížení rychlosti projíždějících vozidel a ke snížení plošných nároků jak na dopravu v pohybu, tak na dopravu v klidu, v rámci uličního prostoru. Zklidněním dopravy se také zvyšuje bezpečnost v ulicích a snižuje se pravděpodobnost úrazů způsobených dopravními nehodami, zejména v případě dětí, seniorů a lidí se sníženou pohyblivostí. Zvyšuje se také estetická hodnota prostoru a možnost poškození zejména historických budov vlivem neúnosného dopravního zatížení. Současné řešení dopravy ve městě by mělo poskytovat rovné příležitosti pro všechny – pěší, cyklisty i auta (Slabý a kol., 2004).

Co vlastně rozumíme pojmem zklidnění dopravy a jakým způsobem toho můžeme dosáhnout? Pod tímto pojmem rozumíme soubor opatření a nástrojů sloužících ke zvýšení užitné hodnoty komunikace a zlepšení životního prostředí. Každý z uživatelů veřejných prostor má ovšem jiné nároky na využití komunikace. Jinou potřebu má chodec, jinou cyklista a jinou řidič. Pěší doprava se vyznačuje především svou nepravidelností a spontánností. Je to nejpřirozenější a nejčastější forma pohybu člověka po ulici. Intenzita pohybu chodců po ulici je závislá nejen na délce cesty, ale rovněž na její atraktivitě. Řešení pohybu chodců je tedy třeba řešit podle všech skupin, které ulici využívají. Cyklisté jako účastníci provozu jsou na místních komunikacích spíše skupinou přehlíženou. Cyklistika ale začíná hrát stále významnější roli i v managementu mobility měst a firem. Ovšem kromě cest pro cyklisty je nutné řešit také možnost a prostory parkování kol a jejich zabezpečení proti krádeži. Musíme brát také v úvahu, že skupina cyklistů je velmi různorodá. Možností řešení dopravy ve městech je i doprava veřejná. V této souvislosti je dobré zmínit například změnu Štrasburgu po roce 1990 (Gehl, Gemzøe, 2001). Výsledkem programu obnovy města bylo výrazné zlepšení podmínek pro život ve městě, pro cyklisty a hromadnou dopravu a redukce automobilové dopravy v centru města. V centrální části města tak nyní jezdí elegantní tramvaje uprostřed klidné pěší zóny.

Naprosto jiné požadavky má ale doprava automobilová. A zde také musíme rozlišit dvě různorodé skupiny – dopravu v pohybu a dopravu v klidu. Pro dopravu v pohybu je rozhodující plynulost přiměřenou rychlostí. Doprava v klidu závisí na funkčním využití přilehlého území. Jiné požadavky na parkování budou v centru města a jiné v okolí nákupního střediska. Doprava v klidu je prostorově velmi náročná a často znemožňuje využití ulice pro její další funkce. Parkující automobily prostoru dominují a degradují jeho estetickou funkci. Dalším faktorem, který musíme při jasném vymezení parkovacích míst vzít v úvahu, je bezpečnost chodců. Zaparkované automobily v blízkosti přechodů mohou značně ovlivnit jejich bezpečnost. Neregulovaná doprava vždy vede ke zhoršení životních podmínek ve veřejných prostorech. Zejména se zhoršuje jejich hygienická funkce.

Dopravu je obecně možné zklidnit několika typy opatření. Jedná se o místní bodová opatření, která řeší problematiku v kritických místech komunikací. Typickým příkladem může být nebezpečný přechod pro chodce. Dalším jsou místní liniová opatření, typickými prvky jsou zřizované pěší zóny nebo zóny s dopravním omezením, zejména v historických centrech měst. V těchto místech jsou rušivými

prvky nejen samotná jedoucí či parkující auta, ale i dopravní značení jako semaforey, dopravní značky či směrové tabule.

Již na počátku bylo zmíněno, že kvalita veřejných prostor buď podporuje, nebo zabíjí aktivity jeho uživatelů. Život je plný společenských prostranství. Ale vytvoření přátelství závisí na tom, kde se setkáváme (Day, 2004). Velká neosobní prostranství bez možnosti zastavení sociálním kontaktům brání. Autobusové zastávky, parčíky, náměstí s lavičkami, kde lidé sedí vedle sebe a sdílejí stejný zájem, je naopak podporují. Odcizení je skutečnost, která k modernímu životu patří. A s odcizením souvisí měřítko. Měřítko je proměnnou sociálního spojení nebo odcizení. Na měřítku je nejdůležitější, jakým způsobem jej vnímáme. Malý prostor působí osobněji a je mnoho způsobů, jak vnímané měřítko zmenšit – nižší čelní stěny domů, střechy nebo arkády, zaměření na aktivity v přízemí. Výklady a překážky ve výhledu způsobí, že velký prostor vypadá jako více malých. Zmenšení měřítka znamená „zlidštění“ velkých staveb a velkých prostor.

Sociální aspekt veřejných městských prostor je jejich neodmyslitelnou součástí. Příkladem architektury, která nebrala ohled na psychologické a sociální aspekty, je funkcionalismus (Gehl, 2000). Naopak dnešní pojetí by toto hledisko mělo co nejvíce zohledňovat. Společenskou interakci nebo naopak její nedostatek podmiňuje existence sfér zájmu, které jsou společné všem uživatelům veřejných prostranství. Kde tyto faktory neexistují, není základ ani pro vzájemné vztahy. Materiální prostředí může více či méně ovlivnit sociální situaci obyvatel. Sociální procesy a fyzický rámeček stavebních projektů se mohou vzájemně podporovat. Stále více je uznáván význam rozdělení oblastí do menších jednotek vzájemně propojených. Je třeba vyznačit přechody fyzicky, ale tyto přechody by měly působit plynule. Fyzické hranice nesmějí zamezit vzájemnému kontaktu. Fyzickým uspořádáním, které kontakt podporuje, jsou prostory beze zdí, krátké vzdálenosti, malé rychlosti, jediná úroveň prostoru a orientace tváří v tvář. Jako příklad lze uvést rozmístění laviček v parku. V případě, že lidé mají možnost sedět na těchto lavičkách tváří v tvář, pak se geometricky zvyšuje možnost vzájemného kontaktu mezi nimi. V opačném případě ke kontaktu pravděpodobně nedojde. Člověk nemá potřebu se bavit s někým, kdo ke k němu obrácen zády. Jako jedinou úroveň prostoru bychom měli chápat prostor bez mnohaposchodových nadchodů a podchodů v místech, kde není jejich použití výslovně opodstatněné například dopravou. Důležitou podmínkou pro navrhování veřejných městských prostor je dobrá znalost lidských smyslů. Lidské smysly

potřebují dostatek času ke zpracování jednotlivých vjemů a se zvyšující se rychlostí se schopnost vnímání značně snižuje. Stejně tak zpracování sociální informace klesá.

V uspěchané době počátku 21. století je sociální interakce obyvatel měst značným problémem. Centrálním tématem sociologie, která se zajímá o architekturu, je vztah k prostoru (Schmeidler, 1997). Sociologie je jedním ze zdrojů, který dává informace pro projektování architektonických děl. Každý nový životní styl se odráží v modifikaci charakteru životního prostředí, včetně veřejných prostor. Potřeba sociologického výzkumu v urbanistické tvorbě je vysvětlena následujícím požadavkem: *„kdo je nucen užívat určité prostředí a má možnost působit na jeho navrhování, musí odhadnout potřeby populace a transformovat předpoklad do funkčních variant návrhu“*. Determinaci prostředím lze snadno demonstrovat na vzájemném vlivu chorob, chudoby prostředí, přelidnění a škále mentálních a sociálních nemocí. Příkladem může být vliv fyzického umístění vchodů do bytů a domů na strukturu susedských vztahů. Sousedství má své pozitivní stránky. Jsou jimi poskytovány vzájemné pomoci v denním životě i v problémových situacích. A význam má i ochranná funkce, tzv. forma sociální kontroly. Podle vlivu na lidské chování lze rozlišit tři odlišné rysy prostředí:

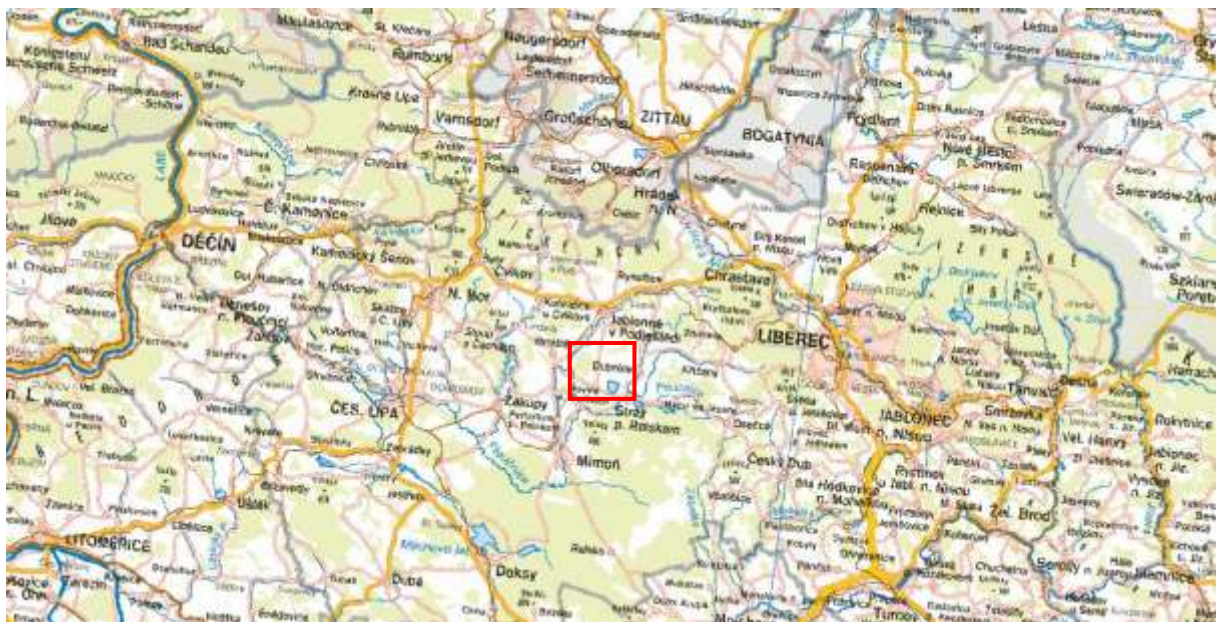
- prostředí je restriktivní síla, která „dovolí“ pouze omezený výběr chování,
- prostředí produkuje jednání, jinak se chováme na sociálně živých místech,
- prostředí je motivační síla, povzbuzuje k užívání různých druhů chování.

Modifikací návrhů prostředí lze měnit chování obyvatel (Coleman, 1999). Potenciální predispozice chování je dána kvalitou prostoru a naopak. Predispozicí chování v kontextu s veřejnými prostory můžeme rozumět i prevenci kriminality. Kvalitní a přehledné uspořádání prostoru bez tmavých zákoutí a křovím zarostlých míst. Obavy z toho, že kriminální chování bude všem na očích, může vést k jeho omezení. Cestou k budování bezpečnějších měst jsou čtyři vzájemně propojené principy: 1) dohled, 2) teritorialita, 3) kontrola přístupu a 4) management veřejných prostor (Klein and Walker, 2005). Teritorialitou rozumíme to, jak budování místa bude vnímáno jeho obyvateli – jako místo soukromé či polosoukromé. Využití některých dekorativních prvků, územních forem či výsadeb může snížit pocit rizika obyvatel, naopak může zvýšit jeho pocit pro potenciální kriminální živly. Tyto prvky mohou zvýšit pocit „vlastnictví“ k místu, v němž žijeme či pracujeme. Kontrolou přístupu je

pak sama úroveň kontroly, kterou má veřejnost nad užívaným místem. Toho můžeme dosáhnout limitujícími prvky, které zamezí nekontrolovanému vstupu do soukromých či polosoukromých míst. Takovými prvky mohou být zdi a zídky, branky apod. Špatně udržovaná místa nelákají k jejich využívání a dávají příležitost ke kriminalitě. Koncepce prostorového managementu vede zpět k teritorialitě a myšlence, že dobře udržované prostory vzbuzují pocit „vlastnictví“ a vedou k jejich častějšímu užívání.

4. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešeným územím je centrální část města Jablonného v Podještědí, které se nachází v severním pohraničí České republiky, přibližně 20 km od hranic se SRN a Polskem. Je součástí mikroregionu Podralsko, který vznikl v únoru 2000 sdružením



19 obcí okresu Česká Lípa, tří obcí okresu Mladá Boleslav a jedné obce okresu

(Obr. č.1: Vymezení řešeného území na základní mapě České republiky Zdroj: <http://geoportal.cuzk.cz>, upraveno)

Liberec. Celková rozloha mikroregionu je 619 km², katastrální území obce Jablonné v Podještědí má rozlohu 5.785 ha. Počtem obyvatel 3.836 patří město k největším v mikroregionu, většími městy co do počtu obyvatel jsou pouze Doksy a Mimoň (nad

5.000 obyvatel). Spojením řešeného území s ostatními městy mikroregionu je silnice II. třídy č. 270, která spojuje Jablonné v Podještědí s Mimoní a Doksy, hlavní tepnou, která spojuje město s původním okresním městem Česká Lípa a současným krajským městem Libercem je silnice I. třídy č. E442 (<http://www.podralsko.info/mikroregion-podralsko/charakteristika/>, 10.1.2010).

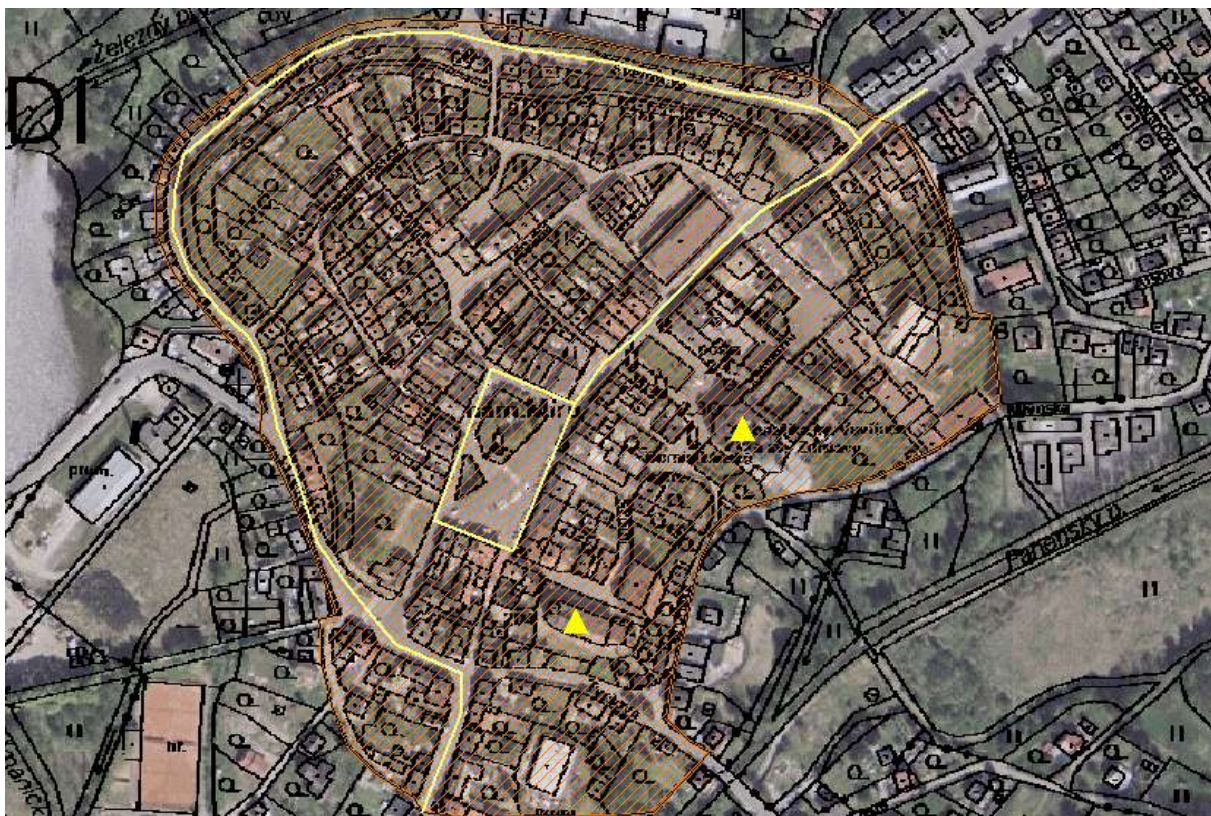
Řešené území je součástí České křídové tabule, na severu navazuje bezprostředně na útvary Lužických hor a Ještědského hřbetu. Severní hranici města tvoří hranice CHKO Lužické hory. Geologicky se nachází řešené území na území mezozoických hornin (pískovců, jílovců) a kvarterních sedimentů (hlíny, spraše). Konkrétním řešeným územím je historická památková zóna v centru města Jablonné v Podještědí a jeho bezprostřední okolí. Město je v současnosti spojením několika menších obcí, které si dosud zachovaly svá původní centra. Specifikace řešeného území je

obr. č. 2.
ukazuje
vymezení
území

vedena na
Obr. č. 3
širší
řešeného
v kontextu



mikroregionu Podralsko.



Obr. č. 2: Konkrétní vymezení řešeného území – historická památková zóna města (Zdroj: <http://geoportal.cuzk.cz>, upraveno)

5. ANALÝZA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

5.1. Popis řešeného území

Řešeným územím je historické centrum města Jablonné v Podještědí. Hlavní osou celého města je ulice Zdislavy z Lemberka (dříve Žitavsko-Liberecká) která navazuje z jižní strany na spojnici s ostatním městy mikroregionu Podralsko, silnici II. třídy č. 270 a na severovýchodní straně města na silnici č. 442 směrem do Liberce. Podél ní se nacházejí všechny původně samostatné obce – Jablonné v Podještědí, Česká Ves, Markvartice a Zámecká, které dnes tvoří jeden celek. Původně byla tato ulice tepnou celého města, bylo zde soustředěno centrum komerční a veřejné vybavenosti. Stála na ní mimo jiné i budova okresního hejtmanství. K Jablonnému v Podještědí náležejí ještě další obce, které ale nejsou předmětem řešení.

Centrum celého města je územně poměrně malou částí, je vymezeno ulicemi Cvikovská, Lidická, Okružní a Švermova. Střed řešeného území tvoří Náměstí Míru a

Obr. č. 4: Rozložení veřejné a komerční občanské vybavenosti (1 : 12 000)



Dominikánské náměstí. V této části se rovněž nacházejí dva významné prvky města, které jsou i důležitými orientačními body – chrám sv. Vavřince a sv. Zdislavy (Bazilika minor) a budova bývalého městského pivovaru, nyní vyhlídková věž. Dalším významným prvkem nacházejícím se na Náměstí Míru je morový sloup z 16. století. Okolí náměstí je typické spleť úzkých uliček a nízkou zástavbou. V několika případech byla tato zástavba nahrazena tzv. moderními funkčními stavbami. Centrum města se ani v případě Jablonného v Podještědí nevyhnulo vyplnění prázdných míst, která vznikla po stržení některých staveb po II. světové válce, stavbami určenými pro výrobu. Tyto podniky a stavby v době po roce 1989 několikrát změnily majitele a nyní většina z nich chátrá. Mezi zástavbou stržením některých domů vzniklo velké množství proluk, jejichž potenciál je využitelný pro rozvoj

veřejných prostor a pěší dopravy ve městě a navázání na cesty vedoucí z centra do okolní krajiny (Zdislavina stezka, viz dále).

Podél zmíněné osy města je i v současnosti soustředěna téměř veškerá komerční vybavenost města. Pouze nepatrná část komerčního vybavení zůstává soustředěna v jednotlivých částech, bývalých samostatných obcích. Jedná se zejména o pohostinství a drobné provozovny maloobchodního prodeje. V centru převládají plochy smíšeného bydlení, soustředění bydlení a podnikatelských aktivit ve vlastních domech. I v centru města převládá maloobchodní prodej, dále jsou zde „kanceláře“ drobných živnostníků – obuvníků, kominíků apod., pohostinství a menší rodinné penziony.

Základní veřejné občanské vybavení je rozptýleno v jednotlivých částech města. Základní škola (úplná) a mateřská škola je situována ve čtvrti Markvartice, škola speciální se nachází v blízkosti zastávky Českých drah a autobusu. Vzhledem k absenci hromadné dopravy je dostupnost obou škol pro obyvatele poněkud problematická. Stejná situace je v případě základní umělecké školy, knihovny a kina – všechny tyto instituce jsou také rozptýleny v oblasti celého města. Přímo v centru je situován městský úřad, informační turistické centrum, pošta, zdravotní středisko a farní úřad. Základní občanské vybavení by mělo splňovat podmínky dostupnosti a tato dostupnost je časově vymezená podle druhu vybavení. Měla by být i součástí obytných zón. U všech zařízení, jak veřejné, tak komerční občanské vybavenosti však záleží na místních okolnostech, na dostupnosti zařízení v okolí či na potenciálním spádovém okruhu.

Vzhledem k velikosti a historii města zde převládá za zónou smíšeného bydlení, bydlení individuální, v tomto případě v domech vlastních. Plochy bydlení společného, zejména v nízkopodlažních, tří- až čtyřpatrových panelových domech, je rozptýleno jednotlivě mezi těmito plochami. Na okrajích města pak jsou soustředěny plochy bydlení venkovského, které je charakteristické připojením drobného hospodářství. Vzhledem k tomu, že plochy bydlení společného jsou ve značné menšině, je v oblasti patrný nepoměr mezi zastavěnou plochou města a počtem obyvatel.

Bezprostředně řešeným územím jsou plochy veřejných prostor v centru města a na ně navazující plochy směrem západním k čtvrti Zámecká a Česká Ves a směrem jihovýchodním k čtvrti Markvartice. Navazujícím prostranstvím je směrem severním

prostor směrem k nádraží Českých drah a autobusové zastávce. Konkrétními plochami jsou tedy:

- centrum:
 - Náměstí Míru
 - Dominikánské náměstí
 - ulice Cvikovská, Okružní, Švermova, Zdislavy z Lemberka (část), Mlýnská , Školní, Staroměstská, Dlouhá, Karolíny Světlé, Klášterní, Tyršova (část), Lidická (část)
- směr západní:
 - Cvikovská (část), navazující bývalá kočárová cesta k zámku Nový Falkenburg přes Heřmanický potok
 - barokní park zámku Nový Falkenburg
- směr jihovýchodní:
 - Zdislavina stezka směrem z centra k Panenskému potoku
 - ulice Mlýnská podél Panenského potoka
- směr severní k zastávce ČD:
 - část ulice Okružní a Komenského
 - park Demokracie

5.2. Historický a demografický vývoj města

Jablonné v Podještědí je označováno za nejstarší město severních Čech. První písemná zmínka o něm pochází z roku 1249. Město bylo od svého prvopočátku soustředěním obchodu a řemesel. Bylo založeno na místě větvení staré obchodní cesty z Čech do Lužice. Město vzniklo jako návesní typ osídlení a později se rozšiřovalo do typu kombinovaného, návesního a uličního. Vliv mělo pozdější připojení okolních obcí pod správu města.

Majitelem panství v roce první písemné zmínky o městě byl Havel, syn Markvartův, jehož manželka Zdislava založila krátce nato první dominikánský klášter. Význam města zdůraznil v roce 1369 po své návštěvě král Karel IV., jenž stanovil povinnost používat výhradně této cesty pro styk s Lužicí. Na její ochranu nechal

vystavět několik hradů. Již v této době byla převážná většina obyvatelstva německá v důsledku tzv. vnější (německé) kolonizace, která osídlovala nová místa i ve vyšších a méně příznivých polohách (Vojtíšek, Vařeka, 1999).

Koncem 14. století získali panství Berkové z Dubé, kteří jej s přestávkou během husitských válek měli v držení až do roku 1706. V době husitských válek bylo město díky přechodu majitele k husitům ušetřeno válečných škod.

V 16. století došlo k uklidnění poměrů a rozmachu města. Byla vystavěna kaple sv. Wolfganga, zřízena škola a na západním okraji města byl vystavěn zámek Nový Falkenburk. V roce 1699 byla zahájena výstavba chrámu sv. Vavřince. Výstavbu chrámu dokončili až v roce 1729 Pachtové z Rájova a byl konečně vysvěcen. Chrám je významnou dominantou města i v současnosti. Stojí na místě starších sakrálních staveb. Byl původně založen jako klášterní kolem roku 1252 Zdislavou z Lemberka. Stavba rozlehlé budovy překročila i středověké městské hradby, terén byl rozšířen náspem do svahu směrem k Panenskému potoku. Základy stavby jsou jištěny pilíři zapuštěnými hluboko do země a prostoru bylo využito k rozšíření krypty a vybudování katakomb, které zasahují 39 m pod úroveň kostela. Požár roku 1788 značně poškodil naštěstí pouze vybavení chrámu.

Zásluhou Pachtů z Rájova vznikl v Jablonném rovněž menší rokokový lovecký zámeček, kde byla od roku 1737 stanice jízdní pošty a později poštovní úřad. Za josefínských reforem byl roku 1788 zrušen dominikánský klášter a téhož roku v květnu postihl město velký požár, který většinu města zničil. Za oběť mu padlo 196 domů i oba kostely a zachovalo se pouze předměstí a 10 domů.

Ze středověkých hradeb se zachovaly jen ojedinělé zbytky, obvykle zabudované do pozdější zástavby. Dvojice městských bran se nedochovala, byly zbořeny v roce 1838. Nejstarší dochovanou stavbou je kaple sv. Wolfganga, původně gotická ze 13. století, v 16. století přestavěná do renesančního stylu, dnes využívaná jako smuteční síň.

Dalším významným prvkem města je budova bývalého farního kostela. Ten byl vybudován kolem roku 1770 na místě původního gotického kostelíka Narození Panny Marie, který byl za husitských válek poškozen. Farní kostel však stejně jako většina města podlehl v roce 1788 ničivému požáru. Na jeho místě byl v roce 1864 vybudován městský pivovar, později upravený na školu. Z původního kostela se dochovalo pozdně barokní průčelí se zazděným portálem. Hranolová věž byla

přistavěna až v 19. století. Tato věž dnes slouží jako vyhlídková, byla nově zrekonstruována a zpřístupněna v roce 2002.

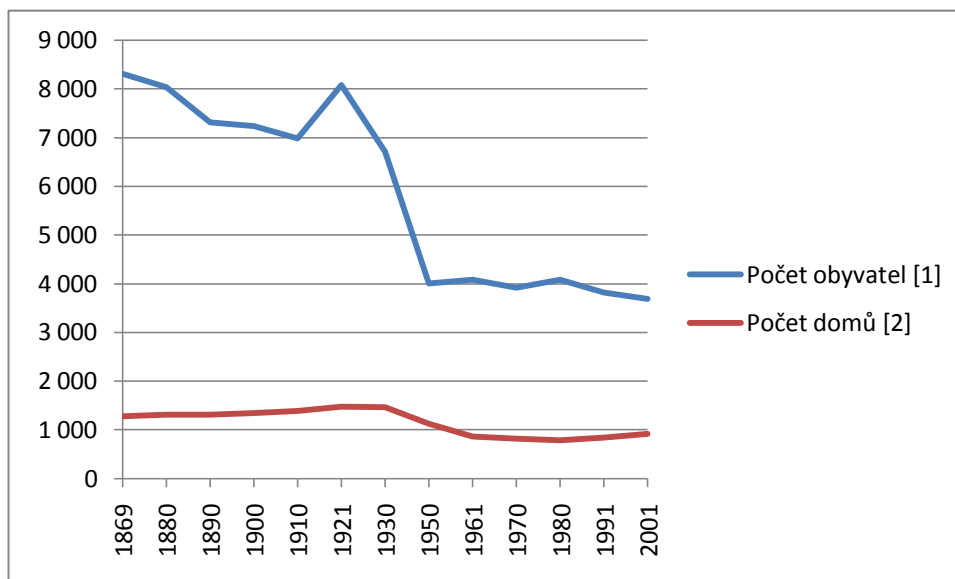
Dominantou Náměstí Míru je barokní morový sloup z roku 1686 se sousoším Krista a 13 světců.

Na západním okraji města je rozsáhlý park, v jehož středu se nachází zámek Nový Falkenburk. Na místě staré tvrze zaniklé v 15. století a pozdějšího dvora jej zde nechal postavit v letech 1562 – 1572 Jindřich Berka z Dubé. Pozdější majitelé panství pak v roce 1759 přestavěli původně renesanční budovu do pozdně barokní podoby s rokokovými prvky. Zámek však za dalších majitelů zpustl a byl využíván například i jako sýpka. Do dnešní pseudobarokní podoby jej nechal opravit po roce 1901 liberecký továrník Mořic Liebig. Kolem zámku je velmi rozlehlý barokní park s rokokovou oranžérií a budovou špýcharu. Od roku 1960 byl zámek využíván jako učiliště a později dětská domov. K tomuto účelu slouží dodnes. Budova zámku byla díky tomuto využití v minulosti několikrát rekonstruována, ale přilehlý barokní park, budova špýcharu a rokoková oranžérie nadále chátrá a jejich využití není ani do budoucna plánováno. Zámek spojovala s centrem města cesta, kterou dnes připomíná pouze stará alej.

Charakter města zůstal co do rozložení prostor a zástavby prakticky nezměněn. V historickém centru dominují patrové zděné domy, většinou s jednoduchou klasicistní fasádou, zdivo je z kamene nebo cihel. Ty jsou zejména v prostoru náměstí, které zaznamenalo změny ve výstavbě po velkém požáru města v roce 1788. Podle dochovaných historických fotografií a kreseb a map stabilního katastru zůstal prostor náměstí zachován v původním půdorysu, jaký mělo i před požárem. V přilehlých ulicích se dochovalo ještě mnoho tzv. severočeských domů, které jsou z velké části roubené, a v některých případech se zachovalo, či bylo zrekonstruováno, zdivo hrázděné. Jak již bylo zmíněno, pod správou města byly připojeny okolní obce, což znamenalo rozšíření výstavby o spojovací ulice a koridory. Vyhláškou MK ČR č. 476/1992 Sb. o prohlášení území historických jader vybraných měst za památkové zóny bylo vyhlášeno za tuto zónu i historické centrum Jablonného v Podještědí.

Jablonné v Podještědí, podobně jako celé severní pohraničí, zaznamenalo velký úbytek obyvatelstva po II. světové válce. Důvodem byl odsun původního německého obyvatelstva, které představovalo v této části republiky značnou část populace. Graf č. 1 a tabulka č. 1 uvádí demografický vývoj podle jednotlivých sčítání

od roku 1869. Pro úplnost je lze ještě uvést, že v roce 1894 žilo v Jablonném 10 Čechů a 2305 Němců. Toto číslo se týká pouze Jablonného, okolní obce, které zahrnuje sčítání z historického lexikonu Českého statistického úřadu, nejsou zahrnuty.



Obr. č. 5: Vývoj počtu obyvatel a domů podle jednotlivých sčítání od roku 1869 (Historický lexikon ČSÚ, <http://vdb.czso.cz>, graf autorka)

Sčítání v roce	Počet obyvatel	Počet domů
1869	8 305	1 278
1880	8 034	1 306
1890	7 309	1 311
1900	7 240	1 346
1910	6 983	1 390
1921	8 075	1 474
1930	6 706	1 462
1950	4 011	1 120
1961	4 081	860
1970	3 919	813
1980	4 080	787
1991	3 824	835
2001	3 690	920

Tabulka č. 2: Vývoj počtu obyvatel a domů podle jednotlivých sčítání z historického lexikonu ČSÚ od roku 1869 (upraveno)

Do osudu města zasáhla osobitým způsobem I. světová válka, na jejímž začátku byl vybudován na okraji města zajatecký tábor, v němž bylo internováno na 14.000

zajatců, převážně ruských. Vývoj po I. světové válce se příliš nelišil od vývoje dalších pohraničních měst. Došlo k pokusu o odtržení pohraničních území a vytvoření tzv. provincie Deutschböhmen. Toto období ukončil příchod československého vojska do města v roce 1918. Od roku 1921 zaznamenával počet obyvatel trvalý pokles, který vyvrcholil v období po II. světové válce. Příčinou byl odsun původního německého obyvatelstva za hranice na základě Benešových dekretů. Oproti letům předválečným zůstala ve městě přibližně polovina z původního počtu obyvatel. Na předválečnou úroveň v počtu obyvatelstva se město již nikdy nedostalo, ačkoliv po válce docházelo k dosídlování těchto lokalit obyvatelstvem i ze vzdálenějších vnitrozemských krajů, Slovenska a ze zahraničí.

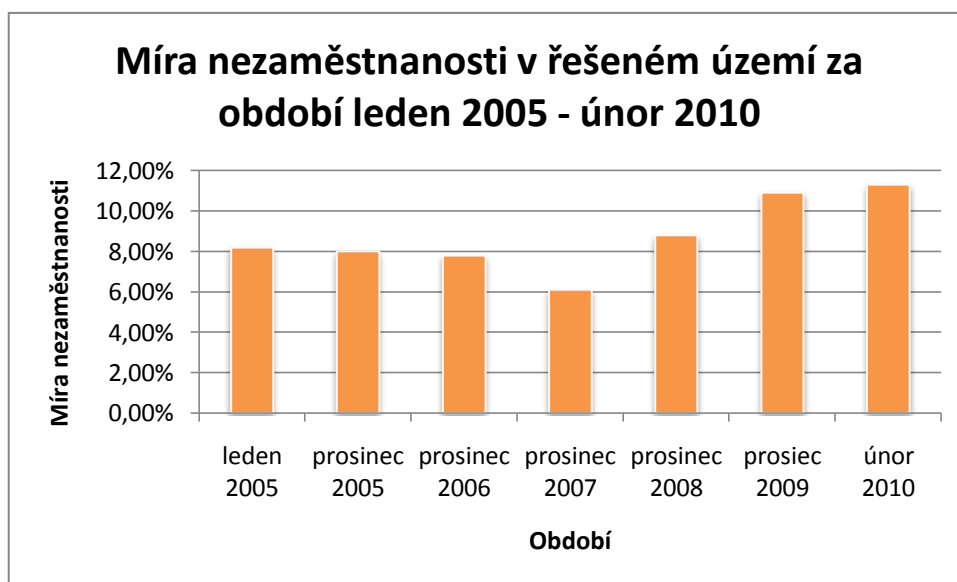
K velkým změnám došlo v době po II. světové válce nejen v počtu obyvatelstva, ale také v oblasti průmyslu, a v souvislosti s tím v možnostech pracovních příležitostí. Původně textilní průmysl, v této oblasti severního pohraničí tradiční, byl nahrazen průmyslem sklářským. Ve městě byl podnik na výrobu hedvábných stuh a většina obyvatel rovněž tkala doma (Růžička, 2000). Pilotním podnikem byl a je podnik Preciosa (dnes Preciosa, a.s.), který stále zaměstnává část obyvatelstva města.

V poválečném období došlo také posílit turistickou a rekreační úlohu města, zejména vybudováním koupaliště, a to v místě, kde se nacházel zajatecký tábor z doby I. světové války. K rekreaci obyvatel a využití pro vodní sporty sloužily tradičně rybníky v bezprostřední blízkosti města – Mlýnský a Markvartický. Ty ale časem přestaly vyhovovat jak z hlediska hygienického, tak z hlediska vybavenosti. Jejich prvorepublikový význam klesl na nulu a lidé k rekreaci začali využívat vzdálenější destinace. Výstavba koupaliště byla zahájena v roce 1960. V roce 1965 bylo koupaliště zkolaudováno a předáno. Rekordní využití zaznamenalo koupaliště a později vybudovaný autokempink v roce 1967, kdy byla návštěvnost 10.300 dospělých a 8.300 dětí. Podstatnou část z těchto návštěvníků činili turisté ze sousedního Německa. Snaha o rozvoj turistického ruchu byla postavena i na atraktivitě území spojené s blízkostí Lužických hor. Tato oblast se rozvíjí ale velmi pomalu, přispět mělo i otevření turistické stezky mezi Petrovicemi (ČR) a Lückendorf (SRN). Lokalita koupaliště není v současnosti využívána k jiným aktivitám, než k letní rekreaci, ačkoliv tato možnost by tady byla.

Zaměstnanost jak ve města, tak v mikroregionu Podralsko, jehož je Jablonné v Podještědí součástí, byla po roce 1989 značně poznamenána útlumem

zemědělské výroby, zánikem či útlumem sklářské výroby rozvinuté po II. světové válce a zejména obrovským útlumem uranového průmyslu v blízké Mimoni a Stráži pod Ralskem. Toto odvětví bylo ve druhé polovině 20. století největším poskytovatelem pracovních příležitostí, a i přes pokračující útlum stále zaměstnává velké množství pracovníků. Znamená to ovšem i ztížené podmínky dojížděky do práce. Jablonné v Podještědí nenabízí velké množství příležitostí v této oblasti, ačkoliv je na jeho území registrováno 533 podnikatelských subjektů. Jedná se ale zejména o maloobchodní činnost provozovanou rodinou a další pracovní místa tak nejsou vytvořena. K 31.12. 2009 bylo v Jablonném v Podještědí evidováno celkem 139 uchazečů o zaměstnání, z toho 49 mužů a 90 žen. Vzhledem k počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva je tedy míra nezaměstnanosti v tomto období 11,3%. (www.czso.cz, www.luzicke-hory.cz, <http://portal.mpsv.cz>).

Silnou stránkou města v tomto ohledu je stabilizovaný počet obyvatel po poměrně dlouhou dobu. Hrozbou naopak může být jeho potenciální pokles v důsledku nedostatku pracovních příležitostí. Záporom je absence větších zaměstnavatelů.



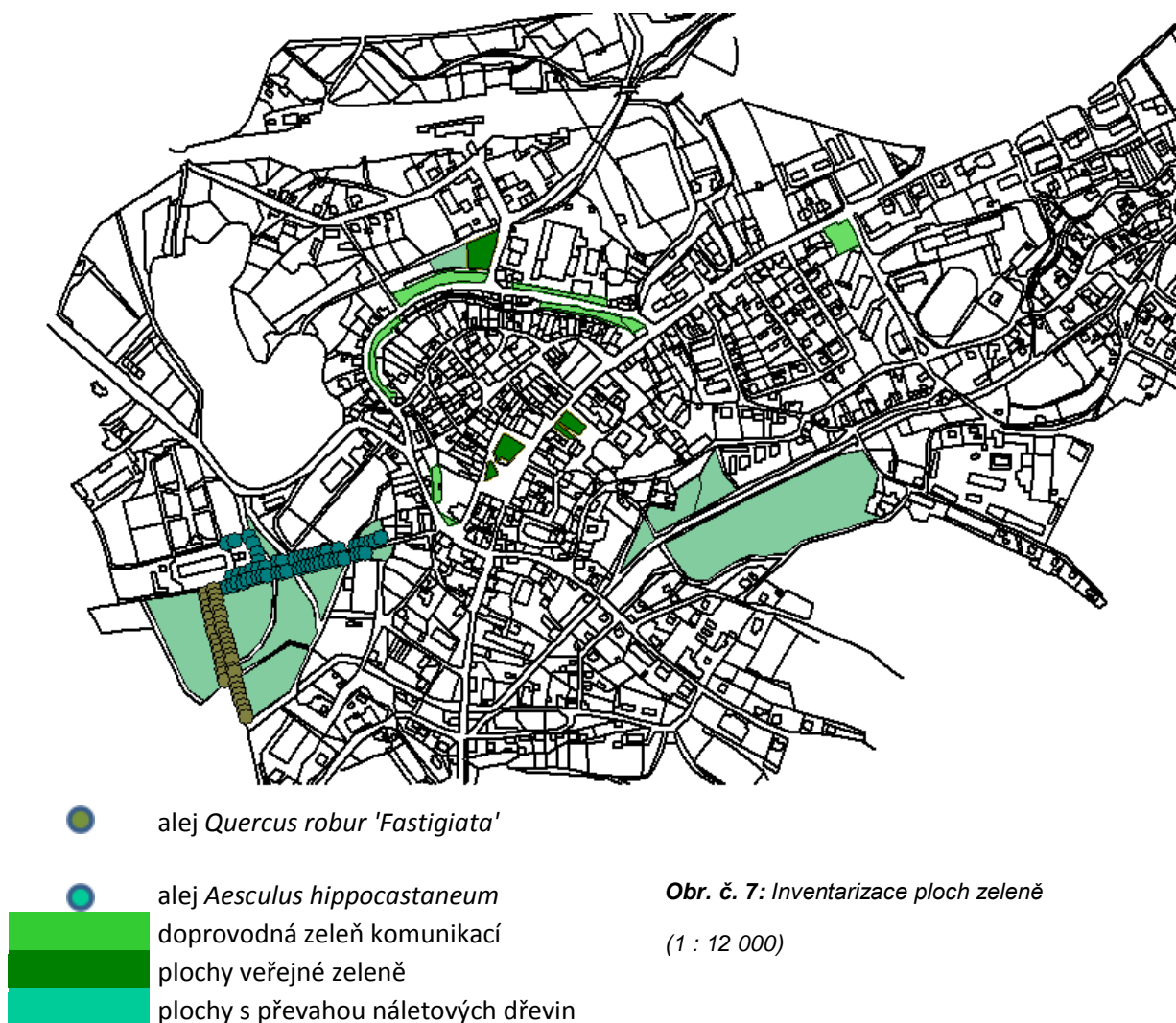
Obr. č. 6: Míra nezaměstnanosti v řešeném území

Zdroj: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem/>, 10.3.2010, (Graf: autorka)

5.3. Zeleň veřejných prostor

Součástí práce je i zhodnocení veřejných prostor z hlediska zastoupení zeleně. Vzhledem k tomu, že většina ploch veřejných prostranství je určena pro parkovací plochy, zeleň je pouze drobným doprovodným prvkem komunikací. Největší část zelených ploch tvoří zeleň polosoukromá, tedy zeleň předzahrádek rodinných domů. Vzhledem k typu bydlení i v centrální části se jedná o nejpodstatnější složku zeleně ve městě.

Jak ukazuje obr. č. 7, největší část ploch zeleně veřejné tvoří plochy s převahou náletových dřevin. Jedná se o plochy související s parkem zámku Nový





Obr. č. 8: Podíl ploch zeleně a parkovacích ploch na Náměstí Míru

Falkenburk a plochy zeleně podél Panenského potoka a Zdislaviny stezky. Na ploše navazující na zámecký park převládají dřeviny vrba nachová (*Salix purpurea*), líska



Obr. č. 9 : Stav plochy části parku u zámku Nový Falkenburk

obecná (*Corylus avellana*), vrba jíva (*Salix caprea*), topol osika (*Populus tremula*), bříza bělokorá (*Betula pendula*), ostružiník (*Rubus*), buk lesní (*Fagus sylvatica*).

Vzhledem k tomu, že se jedná o dřeviny náletové, je jejich zdravotní stav závislý na věku jednotlivých rostlin. Věk dřevin se pohybuje od semenáčků až po poměrně staré stromy. Plocha je značně zamokřená a v bylinném patru převládají dvouděložné plevely a rákosiny (hlavní podíl) z čeledí lipnicovité (*Poaceae*), pryskyřníkovité (*Ranunculaceae*), kopřivovité (*Urticaceae*), jitrocelovité (*Plantaginaceae*), hvězdnicovité (*Asteraceae*), růžovité (*Rosaceae*), například, rákos obecný (*Phragmites australis*), sasanka hajní (*Anemone nemorosa*), šťovík širokolistý (*Rumex obtusifolia*), orsej jarní (*Ficaria vernalis*), kontryhel obecný (*Alchemilla vulgaris*) a pampeliška obecná (*Taraxacum officinale*). Čistě travní porosty prakticky chybí (obr. č. 9).

Alejí vedoucí směrem k centru města tvoří jírovec maďal (*Aesculus hippocastaneum*), (celkem 50 stromů) v keřovém podrostovém patru se pak nejvíce vyskytuje pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*) a břečťan popínavý (*Hedera helix*). V bylinném patru jsou zastoupené opět nejvíce dvouděložné plevely podobného složení jako u výše zmíněné plochy, z trav zejména jílek vytrvalý (*Lolium perenne*), pýr plazivý (*Elytrigia repens*), bika ladní (*Luzula campestris*) a lipnice roční (*Poa*



Obr. č.10 : Zeleň v okolí Zdislaviny stezky a Panenského potoka



Obr. č. 11 : Park Demokracie

annua). Alej vedoucí směrem k části města Česká Ves je vysázena z dubů letních var. ‚Fastigiata‘ (*Quercus robur* ‚Fastigiata‘) (celkem 55 stromů). V obou částech aleje jsou stromy ve značně špatném zdravotním stavu, procento prosychání korun se pohybuje ve většině kolem 50% a výše. Stromy bohužel nejsou nijak ošetřovány a proschlé koruny mohou v současném stavu ohrožovat procházející, zejména obyvatele dětského domova v zámku Nový Falkenburk.

V oblasti lemující Zdislavinu stezku se vyskytují zejména náletové dřeviny, velký podíl představují dřeviny nepůvodní invazní (obr. č 10). Z náletových dřevin je nejvíce zastoupena bříza bělokorá (*Betula pendula*), vrba jíva (*Salix caprea*), vrba nachová (*Salix purpurea*) a jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*). Z dřevin invazních tvoří největší podíl křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*). V keřovém partu má největší zastoupení ostružiník (*Rubus*), v bylinném patru převládají rákosiny čeledi lipnicovitých (*Poaceae*) a dvouděložné plevely podobného složení jako u výše zmíněných ploch. Podél Panenského potoka je vysázeno stromořadí 50 stromů topolu osiky (*Populus tremula*), které jsou vzhledem ke svému věku v horším zdravotním stavu. Prosychání korun se pohybuje mezi 25 – 50%.

Několik drobných ploch veřejné zeleně v parkové úpravě je představováno dvěma plochami na Náměstí Míru (obr. č. 8), parkem u chrámu sv. Vavřince a sv. Zdislavy a Parkem Demokracie (obr. č. 11) v blízkosti zastávky ČD.

Zeleň na Náměstí Míru představuje přibližně 30% z celkové plochy náměstí a je rozdělena do dvou nestejně velkých oddělených plošek. Z dřevin je zde vysazeno 21 rostlin javoru mléče var. ‚Globosum‘ (*Acer platanoides* ‚Globosum‘) a tři rostliny smrku pichlavého (*Picea pungens*). Všechny rostliny jsou v dobrém zdravotním stavu z hlediska hodnocení podle stupně prosychání korun. Z keřů je zastoupen pouze dřívěš Thunbergův var. ‚Purpurea‘ (*Berberis thunbergii* ‚Purpurea‘), a to v kruhovém záhonu kolem kašny. V travnaté ploše převládají dvouděložné plevele z čeledí hvězdnicovitých (*Asteraceae*), miříkovitých (*Apiaceae*), jitrocelovitých (*Plantaginaceae*), růžovitých (*Rosaceae*), například jitrocel kopinatý (*Plantago lanceolata*) a jitrocel větší (*Plantago major*), pampeliška obecná (*Taraxacum officinale*), prasetník kořenatý (*Hypochaeris radicata*), řebříček obecný (*Achillea millefolium*), sedmikráska chudobka (*Bellis perennis*), trávy představují bika ladní (*Luzula campestris*) z čeledi sítinovitých (*Juncaceae*) a čeleď lipnicovitých (*Poaceae*) – pýr plazivý (*Elytrigia repens*), lipnice roční (*Poa annua*) nebo srha laločnatá (*Dactylis glomerata*).

Další hodnocenou plochu představuje park na Dominikánském náměstí před chrámem sv. Vavřince a sv. Zdislavy. Celková plocha zeleně představuje cca 40% plochy náměstí. Největší část parku představuje travnatá plocha, v které dominují dvouděložné plevele z čeledí růžovitých (*Rosaceae*), hvězdnicovitých (*Asteraceae*), jitrocelovitých (*Plantaginaceae*), miříkovitých (*Apiaceae*), bobovitých (*Fabaceae*), pryskyřníkovitých (*Ranunculaceae*), kopřivovitých (*Urticaceae*), například pryskyřník prudký (*Ranunculus acris*), kontryhel obecný (*Alchemilla vulgaris*), kuklík potoční (*Geum rivale*), kuklík městský (*Geum urbanum*), jetel zvrhlý (*Trifolium hybridum*), vlaštovičník větší (*Chelidonium majus*), bršlice kozí noha (*Aegopodium podagraria*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), jitrocel kopinatý (*Plantago lanceolata*), jitrocel větší (*Plantago major*), sedmikráska chudobka (*Bellis perennis*). Z trav a jednoděložných rostlin je zastoupena lipnice roční (*Poa annua*), bika ladní (*Luzula campestris*), srha laločnatá (*Dactylis glomerata*). Z dřevin jsou zastoupeny pouze keře, stříhaný lem z ptačího zobu obecného (*Ligustrum vulgare*), jeden kus jalovce obecného (*Juniperus communis*), jeden kus zlatice prostřední (*Forsythia x intermedia*) a jeden keř bobkovitě lékařské (*Laurocerasus officinalis*). Dále pak volně rostoucí lem travnaté plochy z tavolníku japonského (*Spirea japonica*).

V Parku Demokracie v blízkosti zastávky českých drah jsou z dřevin zastoupeny téměř výhradně rostliny zeravu východního (*Thuja occidentalis*), dále pak

smrk pichlavý (*Picea pungens*) a keře jalovce polehlého (*Juniperus horizontalis*) a jalovce viržinského (*Juniperus virginiana*). V travních plochách převládají rostliny podobně jako v ostatních plochách výše uvedených.

Na plochách doprovodné zeleně komunikací převládají původně se vyskytující dřeviny, dub letní (*Quercus robur*), borovice lesní (*Pinus sylvestris*), smrk ztepilý (*Picea abies*), buk lesní (*Fagus sylvatica*).

Dřevina	Stupeň poškození	Charakteristika	% prosychání
Aesculus hippocastaneum	2	strom středně poškozený	25 - 50
Quercus robur 'Fastigiata'	2	strom středně poškozený	25 - 50
Acer platanoides 'Globosum'	0	strom zdravý	0
Populus tremula	1	strom mírně poškozený	méně než 20

Tabulka č. 3: Hodnocení zdravotního stavu dřevin podle Gregorové, 2004 (upraveno)

Vzhledem k velikosti ploch veřejných prostranství byly hodnoceny z hlediska zdravotního stavu pouze dřeviny významné. Procento či stupeň prosychání koruny vyjadřuje míru poškození dřeviny, tj. podíl suchých či odlistěných částí stávající koruny. Z uvedené tabulky je patrné, že většina významných dřevin na plochách veřejných prostor je ve svém současném stavu nevyhovující a jednoznačně je možné doporučit jejich obnovu, případně alespoň zavést opatření účinná pro jejich regeneraci. U obou uvedených alejí se jedná o dřeviny ve věku 70 a více let, doporučit je možné jako první opatření zmlazovací řez rozložený do několika po sobě jdoucích let a ošetření dřevin proti chorobám a škůdcům. Posouzení zdravotního stavu z hlediska napadení chorobami či škůdci nebylo předmětem této práce. Pouze v případě Náměstí Míru nebylo zjištěno vážné poškození, jedná se o dřeviny ve věku cca 15 – 20 let. Tyto dřeviny jako jediné vykazují známky pravidelné údržby.

Dalším hodnoceným prvkem, který náleží do kategorie zeleně městského interiéru, je městský mobiliář. V řešeném území se jedná spíše o velkou výjimku. Několik takových prvků je umístěno na Náměstí Míru, několik v Parku Demokracie. Stav všech těchto prvků je ale velmi neutěšený. Nádoby na květiny jsou ve velké míře poškozeny, stejně tak i ostatní součásti mobiliáře.

5.4. Klimatické podmínky

Pohodlí a možnosti využití veřejných prostor jsou ovlivněny i klimatickými podmínkami. Tyto podmínky jako takové ovlivnit neumíme, ale můžeme zmírnit jejich dopady na veřejný prostor.

Řešené území se nachází na jižní hranici Lužických hor. Znamená to, že musíme počítat s častějšími větry a celkově chladnějším počasím. Navíc je řešené území situováno na návrší, které působení větru ještě umocňuje. Proudění vzduchu zde mohou zmírnit poměrně malé prostory a ulice. Není zde mnoho otevřených prostor, které by podporovaly proudění vzduchu, ani se v centru města nenacházejí žádné výškové budovy, v jejichž blízkosti by se mohlo mikroklima ještě zhoršovat. Výškové budovy „probouzejí vítr“. Vzduch, který proudí vodorovně, narazí na budovu, po její fasádě se stáčí směrem dolů a na chodníku způsobuje vzdušné víry.

Kladem veřejných prostor z hlediska klimatických podmínek je to, že z toho mála opravdu využívaných pěších tras, vede většina podél budov. Zápolem je naopak to, že budovy neposkytují úkryt ve formě například podloubí nebo říms.

V našich klimatických podmínkách je žádaným artiklem jak slunce, tak stín. Prostory v řešeném území ve svém současném stavu poskytují za letních dní hlavně sluneční svit. Není zde téměř žádné místo, kde by se člověk mohl před slunečními paprsky schovat. Na většinu míst svítí slunce celý den. Při úvahách o veřejném prostranství by měl být tento fakt zohledněn – procházející by měli mít možnost využít i místa, která je před slunečními paprsky budou chránit.

Před slunečním svitem mohou chránit právě úzké ulice. Tento fakt je znám z měst jižních států. Stejně tak mohou úzké ulice chránit před větrem a dalšími nepříznivými vlivy, také mohou zmírnit působení deště. Zachování či výstavba úzkých ulic tedy neznamena návrat do středověku.

5.5. Doprava – současná situace

Současné řešení dopravy ve městě by mělo znamenat přinejmenším zajištění rovných podmínek pro všechny – řidiče, cyklisty i chodce. V centrech měst, zejména těch památkově významných, by měli být zvýhodněni spíše chodci. V řešeném

území v současnosti převládá jednoznačně automobilová doprava velmi výrazně nad ostatními druhy dopravy. Lze říci, že ostatní druhy dopravy ve veřejných prostorech města potlačuje. A to jak v případě dopravy v klidu, tak v pohybu. To je velmi velkorysá nakládání s prostory, kterých se městu nedostává.

V centrální historické části města dominuje doprava v klidu, většina ploch pro veřejná prostranství je využita pro parkování automobilů. Degraduje se tak nejen jejich estetická funkce, ale i možnost využití dalších funkcí, které by měly tato prostory splňovat, a klesá bezpečnost prostor. Velký objem dopravy přináší pro místní obyvatele i další omezení. Velkým problémem je hluk z dopravy, a vzhledem k tomu, že severočeský kraj patří k regionům s nejvyšším počtem registrovaných automobilů starších deseti let, problém hluku je doprovázen ještě značným znečištěním ovzduší. Při citlivém řešení může ale doprava koexistovat s ostatními druhy dopravy i s bydlením v blízkosti frekventovaných komunikací.

Situaci na Náměstí Míru vystihuje jednoznačně už uvedený obr. 3 (viz kapitola „Zeletň veřejných prostor“), pohled z vyhlídkové věže situované v těsné blízkosti náměstí. Je patrné, že náměstí slouží téměř výhradně jako parkovací plocha. Komunikace vedoucí středem náměstí je jednou z nejfrekventovanějších komunikací města. Tato komunikace byla původní tepnou města, kterou procházela veškerá tranzitní i místní doprava. Tento status si komunikace zachovala i dnes, ačkoliv podle územního plánu patří již k oblastem se zklidněnou dopravou. Patrná je také naprostá absence pěší dopravy, ačkoliv se jedná o centrum soustředění obchodu a turistického ruchu ve městě. Tento pohled je jednoznačnou ukázkou degradace historického potenciálu města, kterého by se při odlišném přístupu k řešení dopravy dalo využít pro zkvalitnění života obyvatelstva. Nabízí se možnost srovnání využití prostoru náměstí v minulosti a současnosti. Jak je vidět z historických fotografií, bylo náměstí tradičně využíváno jako prostor pro trhy a v době po I. světové válce se zde sloužily i hromadné mše pro vysloužilé vojáky. I jeho původní název vystihoval jasně funkci – Marktplatz, tedy „Tržní náměstí“.

Parkovací plochy v centru jsou soustředěny i v ulicích, které náměstí obklopují. I zde tento způsob využití ulice může znamenat velké problémy, protože se jedná o úzké historické uličky, kde zaparkované automobily značně ztěžují průjezd ostatních automobilů i průchod pro chodce. Je ale nutné vzít v úvahu umístění zdravotnického zařízení a lékárny, jejichž dosažitelnost je nezbytná i pro děti, seniory a lidi se sníženou pohyblivostí. Pokud na tomto místě zmiňujeme



Obr. č. 12: Parkovací místa před Bazilikou minor

seniory, je vhodné uvést fakt, že vzhledem k umístění domova seniorů do centrální části města (ulice Zdislavy z Lemberka) jsou to právě oni, kdo je vystaven obrovskému působení dopravy. Zároveň se výrazně snižuje jejich bezpečnost.

Prostorem, který je rovněž využíván hlavně pro parkování a jehož kvality toto využití snižuje, je prostor Dominikánského náměstí, tedy prostor před chrámem sv. Vavřince a sv. Zdislavy (obr. č. 12). Na místě původního měšťanského domu strženého po II. světové válce byl vybudován malý parčík, ale jeho okolí je využíváno jako komunikace a parkovací prostor. Tento fakt ztěžuje život zejména obyvatelům přilehlého domova seniorů, kteří musejí překonat nejen frekventovanou komunikaci, ale i množství zaparkovaných aut.

Komplikace s dopravou nastávají pro chodce ve všech ročních obdobích. V zimě chůze městem znamená překonání nejen frekventovaných komunikací, ale zejména množství zaparkovaných aut mezi bariérami sněhu (obr. č. 13). Letní hlavní turistická sezóna je zase ve znamení velkého počtu turistů, kteří zcela samozřejmě využívají opět dopravu automobily. Vzhledem k turistické atraktivitě místa umocněné ještě přítomností Lužických hor, počet návštěvníků značně převyšuje počet obyvatel města. Největší procento z těchto návštěvníků tvoří ti s dobou zdržení jeden den. Z toho plyne, že vzrůstají nároky jak na parkovací místa, tak na tranzitní dopravu městem. Současný schválený územní plán počítá s celkovým obchvatem města, který by měl využít stávajících silnic III. tříd, ale neřeší problém parkovacích míst.



Obr. č. 13: Parkování na Náměstí Míru v zimním období

Veřejná doprava je zajišťována meziměstskými autobusovými linkami a vlakem. Nevýhodou je umístění zastávky ČD v poměrně odlehle části města, autobusové zastávky meziměstské dopravy jsou situovány jednak v sousedství zastávky ČD, jednak jsou pravidelně rozmístěny na hlavní ose města, ulicích Lidické a Zdislavy z Lemberka. Umístěním zastávky do blízkosti ČD je odkloněna autobusová doprava z centra města. Autobusové zastávky jsou obyvatele dostupné, poněkud problematictější je dostupnost zastávky ČD, kam je možné se dostat opět pouze autem nebo za využití meziměstské autobusové dopravy. Vzhledem k velikosti města a počtu obyvatel, kteří by byli potenciálními uživateli, zde není zaveden jiný typ veřejné dopravy.

V neposlední řadě je nutné zmínit velmi špatný celkový stav komunikací v řešeném území, který ještě zhoršuje nadměrné zatížení jak tranzitní, tak místní dopravou.

V souvislosti s dopravou byly zjišťovány i další aktivity, které se na vybraných prostorách odehrávají. Zatížení veřejných prostor v řešeném území dopravou však téměř vylučuje jejich využití i pro další funkce, ke kterým je uliční prostor určen. Zjištěny byly pouze aktivity nezbytné, tedy ty, které jsme nuceni provádět bez ohledu na kvalitu okolního prostoru. Cyklistická doprava v řešeném území téměř neexistuje, a když, tak do lokalit mimo město, a pěší doprava je omezena pouze na lokality

blízké bydlišti. Vzhledem k využití například Náměstí Míru téměř výhradně jako parkovací plochy, i sem za nákupy jezdí rezidenti ze vzdálenějších částí řešeného území auty. Důvodem je samozřejmě i absence využitelné veřejné dopravy. Další aktivity nebyly zjištěny, veřejné prostory v řešeném území nejsou těmto aktivitám přizpůsobeny.

5.6. Atraktivita veřejných prostor

Rozvoj aktivit ve veřejných prostorech podporuje i jejich atraktivita patrná na první pohled. Kvalita prostředí je určena zejména využitím přilehlých budov, které jsou v bezprostředním kontaktu s veřejným prostorem. Život v přilehlých budovách oživuje a zároveň kontroluje život ve veřejném prostoru. Osvětlené a atraktivní výlohy jsou pro procházku městem mnohem příjemnější než slepé, šedé a neupravené fasády. Také se vedle nich člověk cítí bezpečnější. Podle výzkumů tvoří zajímavé prostředí 10 jednotek, tedy obchodů, na 100 metrů. Vertikální členění je příznivější, opticky se zkracují vzdálenosti. Životu napomáhá také tvarování fasády – schody, podloubí, niky.

V řešeném území tento významný prvek značně pokulhává. Mnohé fasády již sice nejsou jenom šedé a smutné (obr. č. 14), ale při procházení náměstím a



Obr. č. 14: Parkující auta, slepé fasády, žádná místa k sezení...

přílehlými ulicemi není místo, které by procházející vybídlo k zastavení. Chybí zde dokonce i nevkusné reklamní poutače. Výlohy, pokud vůbec jsou, jsou vesměs poloprázdné nebo prázdné a zhusta připomínají výlohy obchodů z éry nedávno minulé.

Stejně tak nenabízí prostory místo k posezení, pouze v malém parčíku na Náměstí Míru jsou v letním období umístěny lavičky. Jejich využití je ovšem sporné, protože posezení není lákadlem, ale vzhledem k frekvenci dopravy je jejich využití spíš zdravotně závadné.

6. NÁVRHY OPATŘENÍ PRO ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

6.1. Doprava

Po zjištění současné situace v řešeném území je prioritou zklidnění dopravy, a to zejména v centrální historické památkové zóně. Vzhledem k tomu, že centrum města slouží i jako obytná zóna, je nutné zachovat parkovací plochy pro rezidenty, kteří nemají možnost parkování na vlastních pozemcích, a rovněž zachovat možnost vjezdu do této zóny. Pokud pohlédneme na centrum jako na jedinou plochu občanské komerční vybavenosti ve městě, je nutné také zachovat možnost zajištění vjezdu pro zásobování, tedy ponechat této komunikaci místně obslužný význam. Jablonné v Podještědí nemá v současnosti vybudovanou nákupní zónu mimo hranice města. Jak již bylo uvedeno výše, je v řešeném území problémem i tranzitní doprava, zejména osobní. Nákladní doprava již využívá ve většině případů silnici I. třídy č. E442, ale pouze ve směru Česká Lípa – Liberec. Problematický je průjezd městem pro dopravu spojující mikroregion Podralsko s výše uvedenou komunikací. Možností, jak zklidnit dopravu v centru se tedy na tomto místě jeví odklon tranzitní dopravy z centra města a nalezení dalších využitelných ploch pro parkování, zejména pro návštěvníky a lidi, kteří sem jezdí pouze nakupovat.

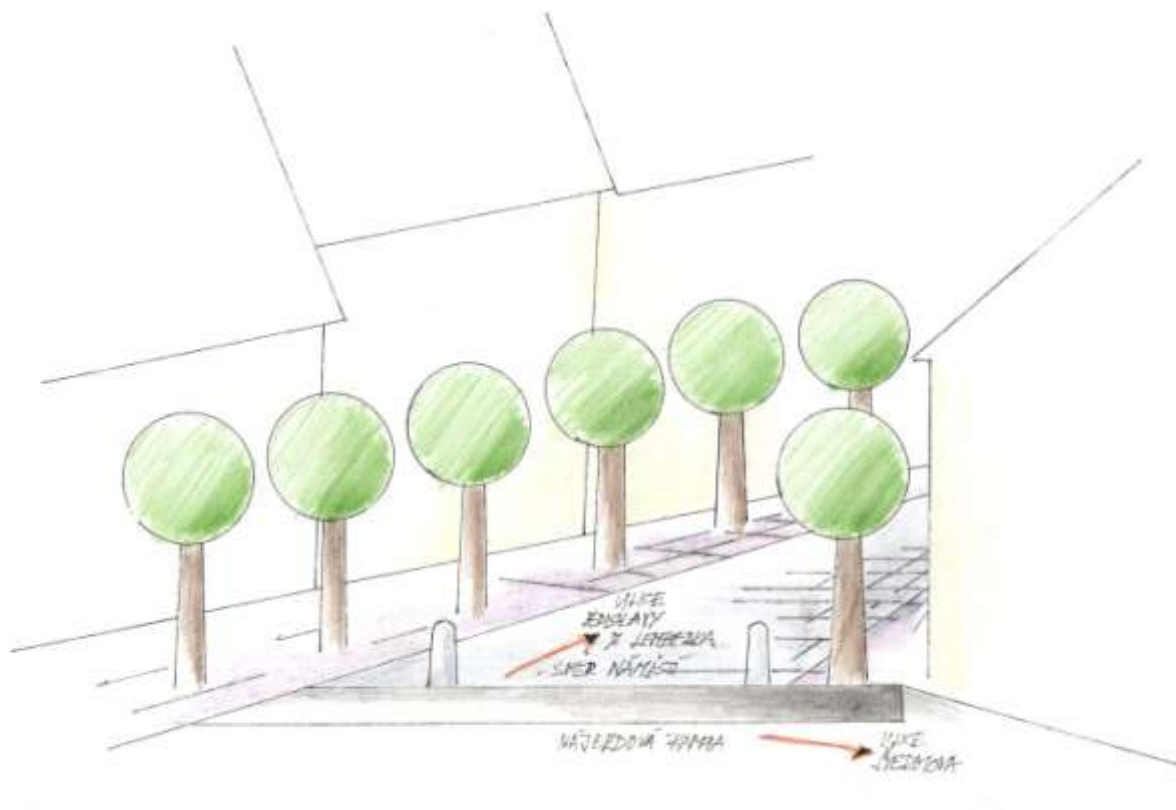
K odklonu tranzitní dopravy jsou využitelné některé komunikace, zejména III. tříd, které v současnosti nejsou téměř využívány. Vytvořil by se tím celkový obchvat města. Nejvhodnější komunikací pro tyto účely je silnice III. třídy spojující přímo

silnici II. třídy č. 270, která je hlavní tepnou pro mikroregion Podralsko, a silnici I. třídy č. E442 již před vjezdem do města Jablonné v Podještědí. Tato komunikace kopíruje západní hranici města a byla by schopná odvést z města většinu tranzitní dopravy. V návaznosti na toto řešení je pak možné vytvořit v centrální historické části města i skutečný prostor se zklidněnou dopravou, případně pěší zónu, která do mrtvého centra opět přiláká jak obyvatele města, tak návštěvníky.

V centru města je v současné době vyřešen odklon dopravy jejím svedením z Náměstí Míru a ulice Zdislavy z Lemberka do ulic Okružní a Švermovy (obr. č. 15), vyústění této komunikace je cca 500 m za Náměstím Míru do ulice Zdislavy z Lemberka. Komunikace ale vzhledem k velmi špatnému stavu není příliš využívána. Při vjezdu na náměstí není nic, co by bránilo vjezdu. Vústění komunikace na Náměstí Míru naopak spíše odrazuje chodce, aby vstoupili. Řešením není využití montovaných zpomalovacích pásů, které se mnohde umísťují i bez většího smyslu, ale spíše využití zúžení komunikace a použití více prvků zeleně, jak vysazené, tak mobilní. Zpomalovací prahy navíc umocňují hlučnost dopravy a jsou využitelné spíše jako přechodné řešení.



Obr. č. 15: Současný vzhled jedné z frekventovaných křižovatek (Cvikovská – Náměstí Míru)



Obr. č. 16: A takto by vjezd do historické části města mohl vypadat (náčrtek)

Pro historická centra je mnohem výhodnější využití stavebně kvalitních zpomalovacích prahů ve formě zvýšených ploch, které je možné doporučit i v tomto případě. Nájezd formou rampy by zamýšlený efekt přinesl. Dalším řešením, které by v území přineslo efekt nejen snížení rychlosti a počtu projíždějících vozidel, ale i více prostoru pro chodce, je využití umělého zúžení komunikace v prostoru vjezdu na Náměstí Míru. Tento způsob opatření je možné i kombinovat s již výše uvedeným opatřením výstavby zpomalovacích prahů. Centrum tak zůstane využitelné pro vjezd rezidentů a zásobování a chodci dostanou příležitost pro větší možnost využití historického centra. Pokud použijeme tento způsob řešení, je dále možné rozlišit opticky chodníky a komunikace pro dopravu využitím odlišných druhů dlažby, osázením kvalitní zelení, barvami. Toto řešení je nejvhodnějším i z hlediska současné šířky komunikace. Současně s tímto opatřením bychom dosáhli i eliminace jednoho z potenciálně velmi nebezpečných míst. Křižovatka ulice Lidické a vjezdu na

Náměstí Míru je značně nepřehledná a její nebezpečnost nesnížilo ani umístění dopravních zrcadel.

Naprosto stejná situace je v případě křižovatky ulic Zdislavy z Lemberka a Švermovy (obr. č. 16), kde vyúsťuje obchvat historické centrální části města. I zde jsou umístěna dopravní zrcadla, ale ke zpřehlednění křižovatky to rozhodně nepřispělo. Umělé zúžení komunikace a umístění stavebně kvalitního zpomalovacího prahu ve formě nájezdové rampy by znamenalo stejný efekt, jako v případě předchozím. I zde by se zpomalení rychlosti a zmenšení počtu projíždějících vozidel výrazně promítlo na kvalitě prostoru.

Aplikací těchto základních opatření ke zklidnění dopravy v centrální části je možné dosáhnout i výrazného zmenšení parkovacích ploch na Náměstí Míru a v jeho bezprostředním okolí. Většina rezidentů má vzhledem k převaze individuálního bydlení možnost parkování na vlastních pozemcích. Pro menšinu těch, kteří tuto možnost nemají, by vznikl prostor v oblasti náměstí, který je možné oddělit například vhodně umístěnou zelení či odlišit použitím jiného druhu dlažby. Je ovšem možné spojit obě tyto možnosti dohromady, což by přineslo celkové zkvalitnění prostoru zejména v oblasti pěší dopravy.

K tomu, abychom eliminovali parkování v centru města pro návštěvníky, kteří tvoří velkou skupinu zejména v hlavní turistické sezóně, je nutné najít takové plochy, které jsou k tomuto účelu původně určeny, ale nejsou využívány. V případě města



Obr. č. 17: *Nevyužitá plocha původně určená pro parkoviště*

velikosti Jablonného v Podještědí není účelné budovat plochy nové nebo přistoupit k výstavbě podzemních parkovišť. Je více než pravděpodobné, že nákladně vybudované podzemní garáže či parkoviště by nebyla využita. Jednou z možných využitelných stávajících ploch je plocha umístěná vedle hasičské zbrojnice (obr. č. 17). Toto místo je vhodné i z hlediska jeho dostupnosti pěšky do centra města. Zhruba pětiminutovou chůzí je jistě ochoten absolvovat každý. Navíc je tento prostor umístěn u komunikace, která spojuje město se zbytkem mikroregionu Podralsko. Plocha je využitelná pro přibližně 50 vozidel, což by mělo být vzhledem k většinou jednodenním návštěvám turistů dostačující. Zároveň parkování nebude představovat omezení pro případný výjezd vozidel hasičského záchranného sboru. Jedinou nevýhodou tohoto potenciálního parkovacího prostoru je jeho umístění na jihozápadní okraji města. Pro návštěvníky přijíždějící ze směru od Liberce by to znamenalo překonání celého města. Kladem ale je možnost návaznosti na pěší trasy a cyklotrasy v okolí města, a také dostupnost zamýšleného projektu velkého veřejného parku, který by měl využít prostor zdevastovaného původního parku zámku Nový Falkenburk. Vzhledem k umístění výše zmíněné plochy je žádoucí najít podobný prostor ještě okraji severovýchodním. V této oblasti se nachází několik ploch bývalých průmyslových objektů. Některé jsou v rekonstrukci a budou dále využívány pro výrobu, některé pouze chátrají a jejich manipulační plochy jsou dobře využitelné pro účely parkování. I zde je dostupnost pěšky do centra výhodná a stejná je i možnost využití návaznosti na pěší trasy a cyklotrasy v okolí města, zejména pak tzv. Zdislaviny stezky vedoucí k zámku Lemberk.

Neopomenutelným kladem, který celkový odklon dopravy z centra města dokáže přinést je možnost spojení centra, rezidenčních čtvrtí a okolní krajiny. Toto spojení je atraktivní i pro návštěvníky města a znamenalo by rozvoj turistického ruchu v oblasti.

6.2. Centrum města

Zkvalitnění života obyvatel ve městě přinese nejen zmírnění dopadů dopravy, ale i celkové zatraktivnění veřejných prostor jako takových. Stržením několika domů vznikly v centru města proluky, které otevřely pohled na některé významné prvky města, například chrám sv. Vavřince a sv. Zdislavy či vyhlídkovou věž. Stav těchto proluk (obr. č. 18, 19, 20) v jejich současném stavu ale nepřispívá ani k atraktivitě místa a rozvoji venkovních aktivit, ale ani k pocitu bezpečí při procházení těmito prostory. Proluky ve svém současném stavu představují tmavá zákoutí zarostlá vesměs náletovými dřevinami, případně zbytky pěstovaných, značně neudržovaných, dřevin. Přesto si mnoho obyvatel zkracuje těmito místy cestu. Proč jich tedy nevyužít pro to, aby prostor dostal zcela jinou, přátelskou tvář.



Obr. č. 18: Proluka mezi Dominikánským náměstím (Bazilikou minor) a rezidenční částí města



Obr. č. 19: Od Dominikánského náměstí vede cesta i do další části historického centra. Toto je její využití.

Na místě v případě těchto prostor je využití prvků zeleně, zejména dřevin menšího vzrůstu, stříhaných plůtků a lemů z keřů. Nabízí se i možnost využití



Obr. č. 20: Průchod z Dominikánského náměstí

popínavých rostlin na slepé fasády domů. V letním období je možné využít i rostlin přenosných, zejména pro Náměstí Míru a Dominikánské náměstí.

Zmíněné proluky při využití jejich potenciálu spojí centrum města v pěší zónu, která může pro místní obyvatele vyvolat potřebu vykonávat venkovní aktivity i v místech mimo vlastní zahradu. Zatraktivnění celého prostoru by jistě přispělo i k rozvoji veřejných aktivit, například trhů s ukázkami tradičních řemesel apod. I k těmto aktivitám bylo náměstí původně určeno. Charakter zástavby by tyto aktivity podpořil. Došlo by i ke spojení nyní tak roztržitých ploch veřejné občanské vybavenosti. Jedna z proluk vede od domova seniorů na Dominikánském náměstí přímo ke zdravotnímu středisku, jedna, která je nyní ve značně devastovaném stavu, by propojila Náměstí Míru, Dominikánské náměstí a veřejnou knihovnu. Od ní se pak cesta prodlužuje dál k základní škole. Tato cesta kopíruje zatím hlavní dopravní tepnu města – ulici Zdislavy z Lemberka. Její zpřístupnění je tedy na místě. Lidé, a zejména děti na cestě do školy, by nebyli nuceni využívat cesty po frekventované ulici.



Obr. č. 21: Ústí Zdislaviny stezky u chrámu sv. Vavřince a sv. Zdislavy

Zároveň by se tímto opatřením otevřela možnost spojení cesty se Zdislavinou stezkou (obr. č. 21), která spojuje centrum města s okolní krajinou až k zámku

Lemberk, a směrem na západní stranu průchod až k zámeckému parku Nového Falkenburku. Navržená cesta by spojila celé město pěším koridorem využitelným i pro obyvatele jednotlivých rezidenčních čtvrtí a zjednodušila by cestu za nákupy a cestu dětem do základní a mateřské školy (obr. 22) a do základní umělecké školy.



Obr. č. 22: Cesta k základní a mateřské škole

7. DISKUSE

Všichni výše citovaní autoři se shodují na jediném – kvalita veřejných prostor jednoznačně ovlivňuje kvalitu života ve městech i kvalitu života jednotlivých obyvatel. Podporuje využití měst k mnoha venkovním aktivitám, podporuje setkávání lidí a jejich socializaci. Toto je důležité zejména u dětí, které si sociální vazby teprve utvářejí. Kvalitní návrh a zpracování veřejných prostor podporuje i pocit bezpečí obyvatel a pocit jejich sounáležitosti s prostorem, ve kterém žijí. Tyto pocity může jen umocnit fakt, že obyvatelé se ve většině případů na rozhodování o tváři veřejných

prostor podílejí. Obyvatelé měst jsou přeci těmi, kterým budou všechna připravovaná opatření sloužit. Z mnoha příkladů z praxe je zřejmé, že důkladně naplánovaná a zrealizovaná participace veřejnosti může výrazně přispět k přijetí kvalitního rozhodnutí.

Otázkou ovšem zůstává, jak bude veřejnost reagovat na změny, které jistým způsobem „naruší“ její pohodlí. Radikální změna využití území se nemusí vždy setkat s pochopením, i když přinese zkvalitnění života ve veřejných prostorech. Příkladem takovéto změny, která znamenala namísto předpokládaného nárůstu využití veřejných prostor, jeho umrtvení, jsou Doksy u Máchova jezera. Doksy stejně jako Jablonné v Podještědí náležejí k obcím mikroregionu Podralsko. Ve městě s výrazným turistickým ruchem byl realizován projekt zklidnění dopravy v oblasti náměstí a přilehlých ulic. Efekt, který toto opatření přineslo, byl ale bohužel pouze v tom, že místní obyvatelé přestali tento prostor téměř využívat. Jistě k tomuto faktu přispělo i to, že obyvatelům byly nabídnuty i jiné aktivity, například forma nakupování v hypermarketech na okraji města. Je tedy na místě uvažovat o tom, zda v menších městech jsou tato opatření skutečně ku prospěchu a zda obyvatelé žijící ve vlastních domech jsou ochotni se věnovat i aktivitám mimo svá bydliště. Na namátkové dotazy, zda odklonit dopravu z náměstí v Jablonném v Podještědí a vytvořit zde zónu, která bude sloužit zejména pěším, reagovala většina lidí otázkou: „A jak se tam dostanu?“

Je pravdou, že všechny použité materiály, ze kterých tato práce vychází, se týkají měst s více než 200 tisíci obyvatel. Je vůbec možné stejná opatření jako ve velkých městech aplikovat na města typu Jablonného v Podještědí? Jistě to možné je, ale je třeba velké vůle ze strany úřadů i ze strany obyvatelstva, aby k těmto změnám přistoupili. Velká města musejí nabízet podstatně více možností a aktivit, které se týkají veřejných prostor, v menších městech se obyvatelé spíše sdružují v komunitní centra. V případě řešeného území tato centra směřují především k původním samostatným obcím. Lidé využívají „centrum“ pouze k aktivitám nezbytným a volný čas tráví především se svými nejbližšími sousedy a ve vlastních zahradách. Nevyhledávají aktivity, které vyhledává člověk z velkoměsta.

Ovšem veřejné prostory nejsou pouze prostory jako například náměstí. Jsou jimi i ulice zmíněných komunitních center. V této práci bylo řešeno především centrum, ale za významnější by bylo možné považovat právě jednotlivé části města a jejich vzájemné propojení. Sledovat sousedské vztahy a možnost socializace především dětí, pro něž jsou tyto prostory významnou součástí života. Gehl (2000) a

další autoři se věnují především velkým městům a jejich problematice. Jedním z autorů, kteří věnují naopak velkou pozornost detailům právě komunitních center je již výše citovaný Christopher Day (2004). Pro něj jsou důležité právě takové prvky, které v řešeném území chybějí – a to obecně funkční komunity, které jsou schopné si poskytnout vzájemně pocit bezpečí a sounáležitosti. I vzhled celého území přispívá k tomu, aby měl člověk potřebu vyhledávat i jiné aktivity a možnosti, nejen ty, které mu nabízí vlastní domov. Nevídně vyhlížející prostor, ať veřejný či soukromý, nedodává žádné podněty. Naopak může vyvolat negativismus a nezájem.

Tato práce měla přinést spíše než celkové řešení, podnět k zamyšlení, zda opravdu mohou veřejné prostory determinovat chování člověka a zda je nutné mít o veřejné prostory skutečný zájem.

8. ZÁVĚR

Cílem práce bylo zejména zhodnotit současný stav veřejných prostor v Jablonném v Podještědí, městě severního českého pohraničí. Lze říci, že jejich stav je vzhledem k dlouhodobému nezájmu o tuto problematiku značně neutěšený.

Jako metodika hodnocení byly použity jednak již zpracované materiály, hodnotící stav veřejných prostor ve vybraných místech a publikované jinými autory, jednak historické podklady o stavu města a současný územní plán města.

K hodnocení veřejných prostor pro město jako celek, patří nejen jejich inventarizace a zkoumání vzhledu, ale je nutné posoudit i podmínky, v jakých se tyto prostory nacházejí. Z hlediska klimatického, z hlediska jejich současného i budoucího využití, z hlediska toho, co mohou či nemohou přinést. Zároveň je nutné přihlédnout i demografickému vývoji oblasti. I od tohoto faktu se odvíjí možnost, jak do budoucna veřejné prostory plánovat a co od nich očekávat.

Další významnou částí bylo hodnocení zeleně veřejných prostor. V tomto ohledu je město značně chudé, zeleň představuje pouze několik drobných, neudržovaných ploch v centru města, a víceméně počítá s vlivem převažujícího individuálního bydlení a okolní, velmi atraktivní, krajiny. Do inventarizace těchto ploch mohly být tedy zahrnuty pouze vybrané, stejně tak hodnocení zdravotního stavu dřevin mohlo zahrnout pouze nejvýznamnější prvky. Na většině ploch převažují pouze dřeviny náletové.

Neodmyslitelnou součástí každého města je doprava. I zde bylo k tomuto aspektu přihlédnuto a doprava se stala důležitým momentem jak v hodnocení, tak v návrhu na další využití veřejných prostor. V práci jsou zvaženy i možnosti, zda dopravu je možné z řešeného území odklonit tak, aby bylo možné zachovat historický potenciál města, který je jeho hlavní devizou, například pro rozvoj cestovního ruchu.

Posledním, ale neméně důležitým bodem, bylo pak najít možnost propojení všech stávajících částí města. Tyto jednotlivé části představují dříve samostatné obce a jejich spojení s centrem je v současné době problematické a možné víceméně pouze autem. Toto spojení bylo nalezeno v tzv. Zdislavíně stezce, která byla svým původním posláním určena pouze věřícím, ale nyní je využívána jako turistická trasa. Jejím prodloužením lze dosáhnout propojení téměř všech samostatných komunitních center. Ke spojení částí města bylo využito i proluk mezi domy, které vznikly stržením většinou měšťanských domů původních obyvatel.

Závěrem lze říci: veřejným prostorám v řešeném území je nutné věnovat ještě mnoho pozornosti, kterou si jistě zaslouží.

Použitá literatura:

DAY, Christopher: Duch a místo, Vydavatelství ERA, ERA group s.r. o., Brno 2004

LYNCH, Kevin: Image of the City, Nakladatelství RNDr. Ivana Hexnerová, Praha 2004

GEHL, Jan: Život mezi budovami, Užívání veřejných prostranství, Nadace Partnerství – Program pro veřejná prostranství, 2000

GEHL, Jan, GØEMZOE, Lars: Nové městské prostory, Vydavatelství ERA, ERA group s.r.o., Brno 2002

SCHMEIDLER, Karel a kol: Sociologie v architektonické a urbanistické tvorbě, PC-DIR, s.r.o., Nakladatelství Brno, 1997

KOSTROŇ, Lubomír: Paměť míst, Příspěvek na konferenci „Veřejné prostory a život města“, FA VUT, 24.10.2002

GREGOROVÁ, Božena a kol: Poškození dřevin a jeho příčiny, 43. ZO ČSOP Praha, 2006

ZÖLNER, Ernst: Noise Mitigation, Planning Quarterly, Urban Design 2003ciate

MURRAY, Kevin: Bolton Local Distinctiveness Study, Kevin Murray Associates, Bolton, 2006

COLEMAN, Alice, M.: Utopia on trial: Vision and reality in planned housing. London: Hilary Shipman, 1985

ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra: Veřejné prostory a život města, Urbanismus a územní rozvoj, ročník V, č. 6/2002, str. 38 – 40

SLABÝ, Petr a kol: Jak zklidnit dopravu v obcích, Metodická příručka pro zástupce místní samosprávy, Nadace Partnerství Brno, 2004

KLEIN, Jayne, WALKER, Ryan: Statutory and Non-statutory Approaches to Crime Prevention Through Environmental Design, Resource and Environmental Planning Programme, Massey University, Palmerstorn North, December 2005

VOJTÍŠEK, Břetislav, VAŘEKA, Josef: Lidová architektury v severních Čechách, Česká Lípa, 1999

RŮŽIČKA, Jindřich: Jablonné v roce 1894 v místopise F.B. Batovce, Zpravodaj města Jablonného v Podještědí, únor 2000

Další zdroje:

www.pps.org, Project for Public Spaces,
http://www.pps.org/downtowns/info/downtowns_projects/timessquare, 15.3.2010).

Mikroregion Podralsko, www.podralsko.info
(<http://www.podralsko.info/mikroregion-podralsko/charakteristika/>, 10.1.2010

Český statistický úřad, historický lexikon, www.vdb.czso.cz, 12.2.2010

Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR, <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem/>,
10.3.2010

Internetový portál Lužických hor www.luzicke-hory.cz, <http://www.luzicke-hory.cz/mista/index.php?pg=objabl>, 12.2.2010