

SEZNAM DOKUMENTACE

SEZNAM DOKUMENTACE

LIST č. 1

- ROZBOR A ZADÁNÍ

LIST č. 2

FORMULACE ZADÁNÍ

LIST č. 3

DOTČENÁ OBLAST

LIST č. 4

FOTODOKUMENTACE

LIST č. 5 - 6

HISTORIE

LIST č. 7

- ANALÝZY

LIST č. 8

MĚSTSKÁ STRUKTURA

LIST č. 9

NÁBŘEŽÍ, ŘEKA A VZTAH K MĚSTU

LIST č. 10

PŘESTUPNÍ TERMINÁL MHD

LIST č. 11

PŘESTUPNÍ ZASTÁVKY TRAM, VLAK

LIST č. 12

ANALÝZA STÁVAJÍCÍ DOPRAVY

LIST č. 13

ANALÝZA NAVRHOVANÉ DOPRAVY

LIST č. 14

ANALÝZA DOPRAVY - FUNKČNÍ NÁVRH

LIST č. 15

STRUKTURA, DOMINANTY

LIST č. 16

- URBANISMUS - NÁVRH

LIST č. 17

NOVÁ MĚSTSKÁ STRUKTURA

LIST č. 18

SHRNUTÍ

LIST č. 19

SCHEMA BLOKOVÉ ZÁSTAVBY

LIST č. 20

ZÁKLADNÍ STRUKTURA

LIST č. 21

SITUACE

LIST č. 22

NÁVRH URBANISMU

LIST č. 23

ZÁKLADNÍ UŽÍVÁNÍ

LIST č. 24

KOMUNIKACE, ZELEŇ

LIST č. 25

HLAVNÍ/VEDLEJŠÍ KOMUNIKACE

LIST č. 26

DOMINANTY A PRŮHLEDY

LIST č. 27

ASANACE

LIST č. 28

VIZUALIZACE

LIST č. 29

- URBANISMUS - NÁVRH TRŽNÍHO NÁMĚSTÍ

LIST č. 30

DEFINICE PROSTORU

LIST č. 31

PŮDORYS, ŘEZY

LIST č. 32

- ARCHITEKTONICKÁ ČÁST

LIST č. 33

NOVÁ TRŽNICE

LIST č. 34

NOVÁ TRŽNICE

LIST č. 35

SKLÁŘSKÁ HUŤ

LIST č. 36

SKLÁŘSKÁ HUŤ

LIST č. 37

SKLÁŘSKÁ HUŤ

LIST č. 38

DŮM SE STARTOVACÍMI BYTY

LIST č. 39

DŮM SE STARTOVACÍMI BYTY

LIST č. 40

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA

LIST č. 41

POLYFUNKČNÍ DŮM

LIST č. 42

POLYFUNKČNÍ DŮM

LIST č. 43

POLYFUNKČNÍ DŮM

LIST č. 44

POLYFUNKČNÍ DŮM

LIST č. 45

POLYFUNKČNÍ DŮM

LIST č. 46

POLYFUNKČNÍ DŮM

LIST č. 47

POLYFUNKČNÍ DŮM

LIST č. 48

SCHODIŠTĚ

LIST č. 49

FORMULACE ZADÁNÍ

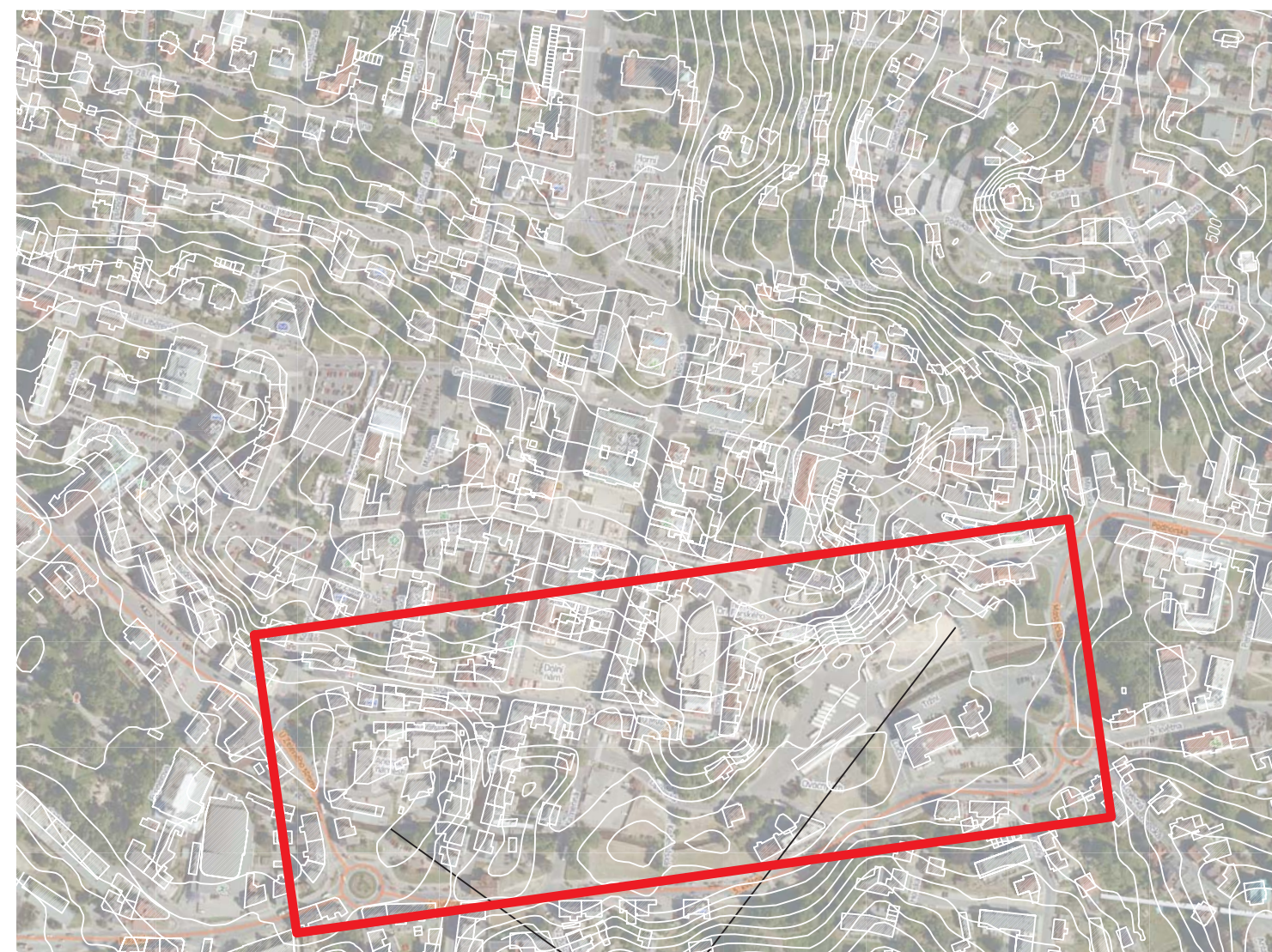
CO JE MĚSTO?

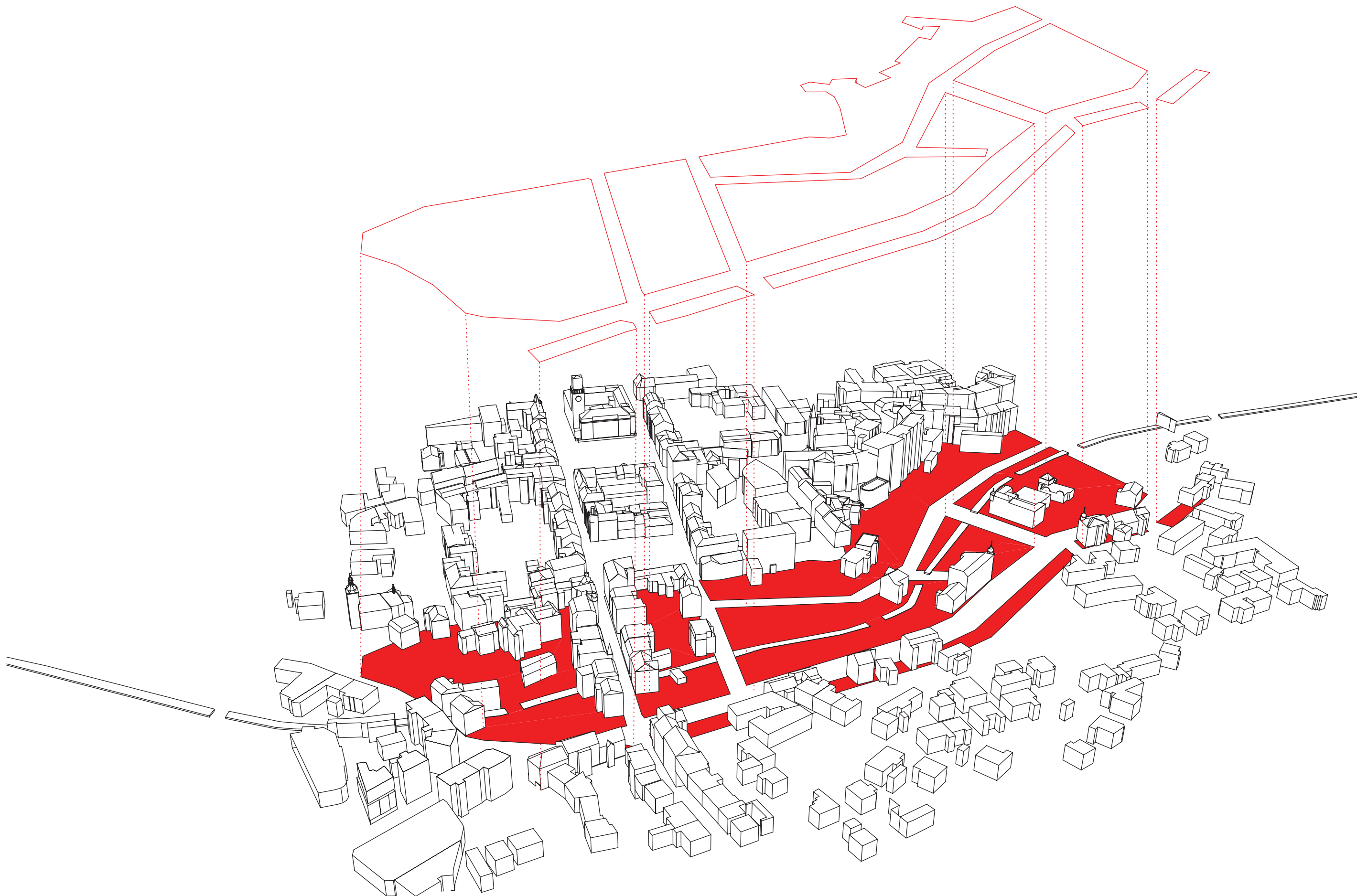
MĚSTO JE SOUBOREM STAVEB PRO BYDLENÍ, KTERÉ JSOU SPOLU SE STAVBAMI PRO SLUŽBY A PRŮMYSL ZAČLENĚNY DO URBÁNNÍHO SYSTÉMU TAK, ABY SE CELKOVÁ KVALITA PROSTŘEDÍ ZVÝŠOVALA. PŘÍRODNÍ PRVKY, ZELENĚ, ŘEKY, HRÁZE, SKÁLY, POTOKY, OBKLOPUJÍCÍ LESY A HORY, TO VŠECHNO VYTVOŘÍ KRAJINU, DO KTERÉ JSOU VČLENĚNY STAVBY TAK, ABY VYTVOŘILY CELEK.

MĚSTO JABLONEC MÁ POTENCIÁL V JEDINEČNÉM PROSTŘEDÍ PRO ŽIVOT V NÁDHERNÉ PŘÍRODNÍ SCENÉRII.

PROBLÉMEM MĚSTA JABLONCE JE NENAPLŇOVÁNÍ VIZÍ, POKUD NĚJAKÉ JSOU, PAKLIŽE JSOU, TAK SE NESETKÁVÁJÍ S PŘEDSTAVAMI ZASTUPITELSTVA A ÚTVARU PLÁNOVÁNÍ, V NEPOSLEDNÍ ŘADĚ SE SILOU I SLABOSTÍ TRHU A SAMOTNÝCH OBYVATEL MĚSTA. VŠICHNI JSOU MĚSTU LECOS DLUŽNI. TENDENCE VYPRÁZDNĚNÍ CENTER MĚST NEPOVAŽUJI ZA PŘÍROZENÝ VÝVOJ MODERNÍ CIVILIZACE, STEJNĚ TAK NEVĚŘÍM V SLABOSTI TRHU A V SLABOST DUCHA OBYVATEL MĚSTA. SVOJI PRÁCI PROTO PŘEDKÁDÁM JAKO OPTIMISTICKOU VIZI CENTRA JABLONCE, JAKO MĚSTA S NESPOURNÝMI KVALITAMI A SILNOU HISTORIÍ, MĚSTA, KTERÉ SE BUDE INTENZIVNĚ VYVÍJET DO KVALITNÍ MĚSTSKÉ STRUKTURY.

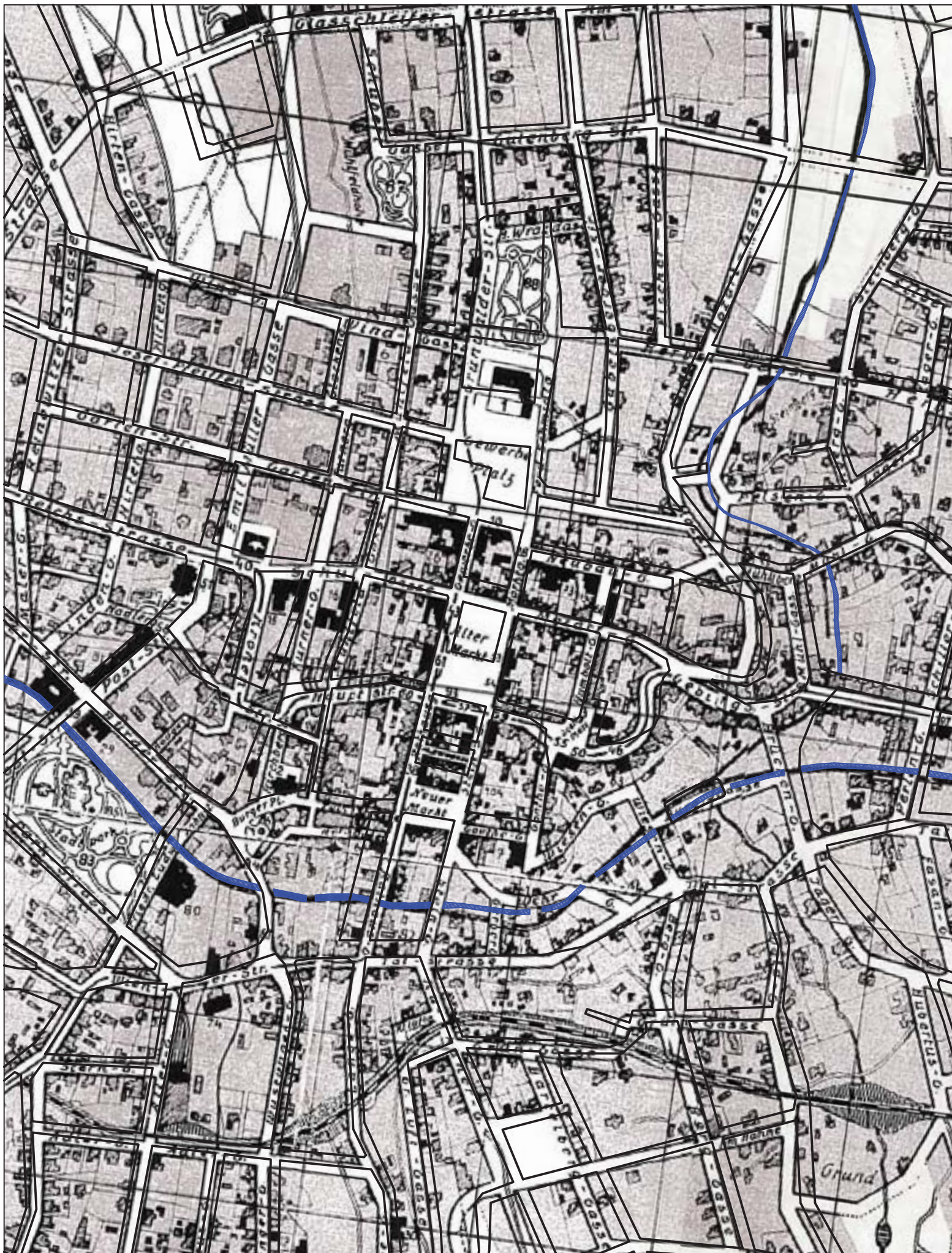
NEODDYSKUTOVATELNÝM PROBLÉMEM MĚSTA JABLONCE NAD NISOU JE JEHO NESOURODÉ CENTRUM S LOKALITOU OKOLO TRÍDY 5. KVĚTNA, KTERÁ SE MĚLA STÁT MĚSTSKÝM BULVÁREM. ZA PŘÍČINĚNÍ MNOHA OKOLNOSTÍ A PO ŘADĚ NESPRÁVNÝCH A KRÁTKOZRAKÝCH ROZHODNUTÍ NENÍ S PODIVEM, ŽE SE TRÍDA 5. KVĚTNA BULVÁREM NESTALA. PRO TÉMA DIPLOMNÍ PROJEKTU SI VYBÍRÁM TUTO LOKALITU S JEJÍM OKOLÍM, JAKOŽTO HARMONICKOU DISKUZÍ STARÉHO CENTRA MĚSTA S NOVÝM CENTREM.





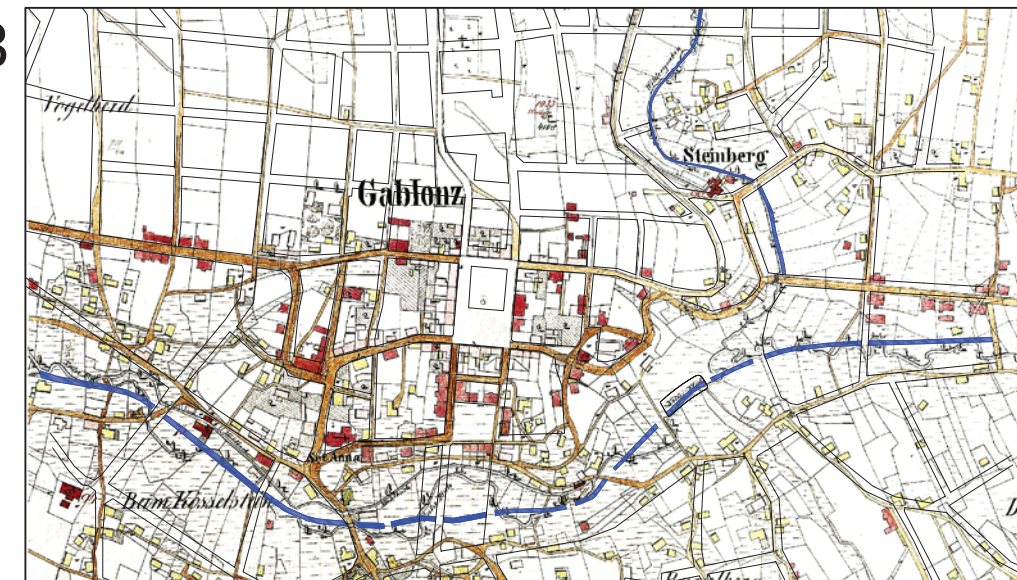






1930
M 1:5000

1843

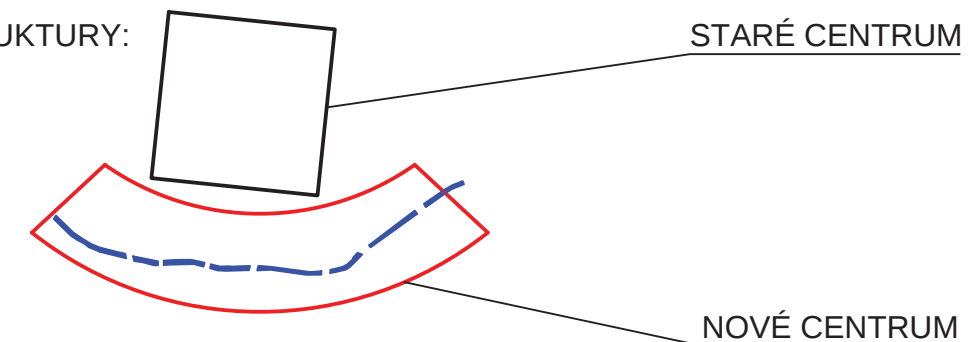


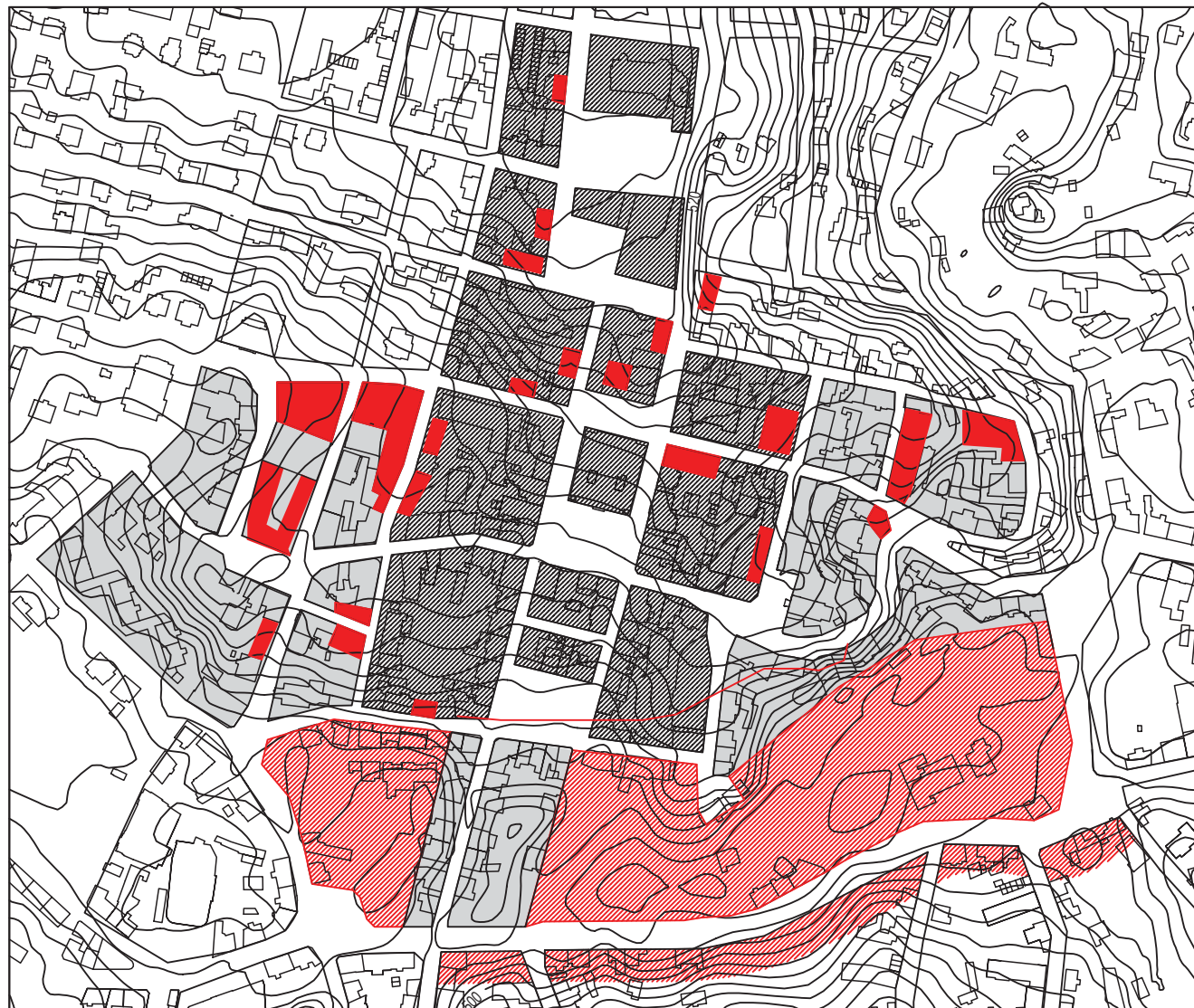
VE SVÝCH POČÁTCÍCH SE VÝVOJ MĚSTA JABLONCE ODEHRÁVAL V HORIZONTÁLNÍM SMĚRU, TO JEST Z VÝCHODU NA ZÁPAD. VODNÍ TOK, ZPRVU NEZKROCENÝ, SE HLAVNÍHO CENTRA NEDOTÝKAL. S POSTUPEM ČASU A NABÝVAJÍCÍM BOHATSTVÍM, SE MĚSTO JABLONEC ZAČALO ROZRŮSTAT I VE VERTIKÁLNÍM SMĚRU (SEVER - JIH). V TOMTO OBDOBÍ POHLCOVALO OKOLNÍ OBCE A MŮŽEME VYSLEDovat NOVOU STRUKTURU MĚSTA KOLEM ŘEKY NISY A FORMUJÍCÍ SE DOPRAVNÍ TEPNU ULICE 5. KVĚTNA. NA MAPĚ Z ROKU 1930 JE VIDĚT NOVÁ KOMUNIKAČNÍ OSA MĚSTA (SKRZE VŠECHNA TŘI NÁMĚSTÍ), PŮVODNÍ HORIZONTÁLNÍ RÁZ BYL PROTNUT JASNÝM VERTIKÁLNÍM SYSTÉMEM DVOU ULIC - LIDICKOU A KAMENOU. MĚSTO DOSTÁVALO NOVOU DIMENZI OPÍRAJÍCÍ SE O PRAVOÚHLLOU BLOKOVOU ZÁSTAVBU.

MNOHÉ AMBICE VÝSTAVBY CENTRA MĚSTA ZŮSTALY NENAPLNĚNY. POVÁLEČNÁ STAGNACE VÝSTAVBY A NÁSLEDNÁ OSÍDLOVACÍ POLITIKA MĚSTO ZAKONZERVovala DO JEHO SOUČASNÉ PODOBY, PODOBY PRACOVNĚ NAZVANÉ "MĚSTO V ROZKVĚTU". NEDOKONČENÉ ZÁSTAVBY BLOKŮ OSTŘE KONTRASTOVALY SE STRUKTUROU STARÉHO JABLONCE, VÍCEPATROVÉ DOMY SE POTKÁVALY A DO DNES POTKÁVAJÍ S DOMY DROBNĚJŠÍMI, PŘEDMĚSTSKÉHO RÁZU, NEZŘÍDKAKDY S ROUBENÝMI JEDNODLAŽNÍMI CHALUPAMI.

V ROCE 2003 PROBĚHLA DEMOLICE TŘÍDY 5.KVĚTNA S VELKORYSÝM ZÁMĚREM VYBUDOVÁNÍ BULVÁRU, KDY SE TŘÍDA ROZŠÍŘILA Z 10 m NA DNEŠNÍCH 22 m. SPOLEČNĚ S DOMY VŠAK PADL I INVESTORSKÝ POTENCIÁL LOKALITY A VYVSTALY NOVÉ PROBLÉMY.

SCHEMA ZÁKLADNÍ STRUKTURY:



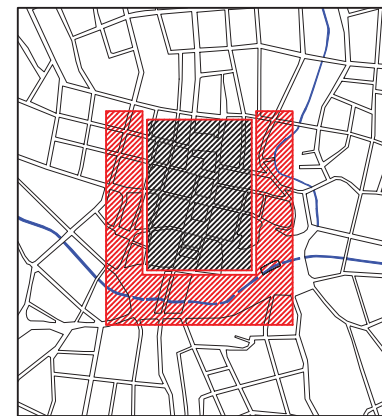


-  PROBLEMATICKÁ MÍSTA MĚSTSKÉ STRUKTURY
-  MĚSTOTVORNÁ STRUKTURA - ÚPLNÁ BLOKOVÁ ZÁSTAVBA
-  MĚSTOTVORNÁ STRUKTURA - NEÚPLNÁ BLOKOVÁ ZÁSTAVBA
-  PROLUKY

CENTRUM MĚSTA MÁ CHARAKTER BLOKOVÉ ZÁSTAVBY, KTERÁ SE DĚLÍ NA UCELENOU (NEJBLIŽŠÍ CENTRUM KOLEM TŘECH STÁVAJÍCÍCH NÁMĚSTÍ + DVOU NOVĚ NAVRHOVANÝCH NÁMĚSTÍ) A NEUCELENOU. STRUKTURA BLOKŮ SAMOTNÝCH JE RŮZNORODÁ - TVOŘÍ JI DOMY MĚŠŤANSKÉ A DOMY NÍZKÉ, SPÍŠE PŘEDMĚŠŤSKÉHO CHARAKTERU. PROLUKY V NEÚPLNÉ BLOKOVÉ ZÁSTAVBĚ NĀPOMÁHAJÍ K JEJÍMU ROZPADU, JAKO CELKU. CENTRUM MĚSTA JE MĚSTOTVORNÝM JEN V JEHO NEJBLIŽŠÍ NÁVAZNOSTI NA STÁVAJÍCÍ NÁMĚSTÍ.

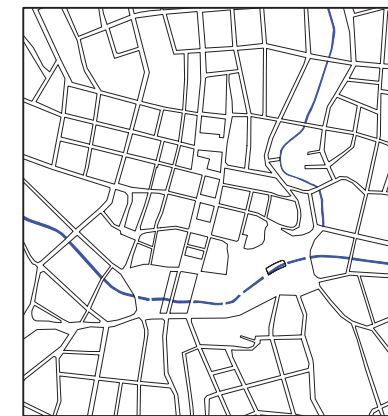
DOPLNĚNÍM ROZPADAJÍCÍ SE STRUKTURY BLOKOVÉ ZÁSTAVBY SE STARÉ CENTRUM UZAVŘE.

Z JIŽNÍ STRANY JEJ LEMUJE PRÁZDNÝ PROSTOR KOLEM ULICE 5. KVĚTNA A TOKU ŘEKY NISY. TENTO PROSTOR JE PŘEDURČEN K ZAPLNĚNÍ A VYSTAVĚNÍ NOVÉHO CENTRA MĚSTA, TÍM K PROPOJENÍ DVOU CENTER A JEJICH UZAVŘENÍ V MĚSTSKÉ STRUKTUŘE.



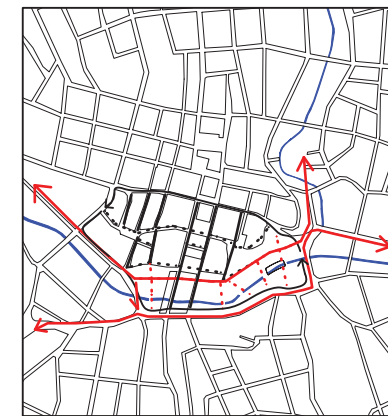
STRUKTURA

ZDRAVÉ STÁVAJÍCÍ MĚSTSKÉ CENTRUM VS. PŘILÉHAJÍCÍ LOKALITY S ROZPADAJÍCÍ SE MĚSTSKOU STRUKTUROU
ROZDĚLENÍ NA STARÉ A NOVÉ CENTRUM



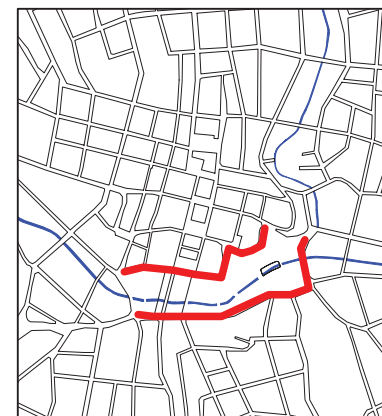
ŘEKA

ODŘÍZNUTA OD MĚSTA - ZAČLENIT DO NOVÉ STRUKTURY. POTENCIÁL ŘEKY JAKO ZÁKLADNÍHO NOSNÉHO PRVKU JE POTLAČEN.



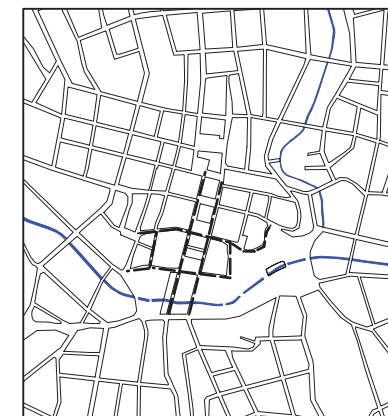
DOPRAVA

NOVÉ SCHÉMA DOPRAVY, KTERÉ VYCHÁZÍ Z POŽADAVKŮ MĚSTSKÉHO CENTRA



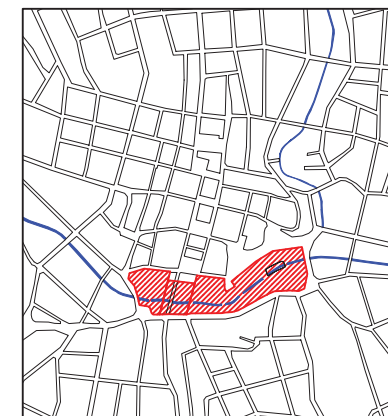
CESTY

PROPOJENÍ ULICE 5.KVĚTNA S CENTREM. NOVÁ ULICE, KTERÁ RESPEKTUJE ŘÍČNÍ TOK A UMOŽŇUJE VYTVOŘENÍ PROSTRANSTVÍ ZAHRNJÚJÍCÍ ŘEKU.



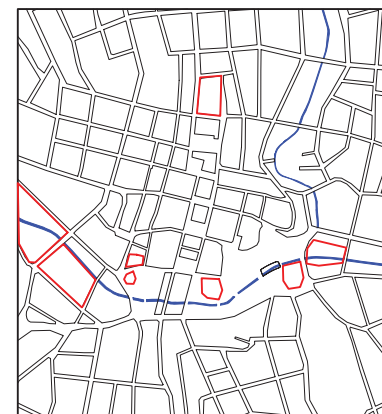
PĚŠÍ

NOVÉ PROPOJENÍ ULICE 5.KVĚTNA S ULIČNÍ SÍTÍ STARÉHO CENTRA, UMOŽŇUJÍCÍ KVALITNÍ VYUŽITÍ A DOSTUPNOST DO VŠECH MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ



PROSTRANSTVÍ

VOLNÉ PROSTRANSTVÍ PŘETRANSFORMOVAT DO MĚSTSKÉHO PROSTORU



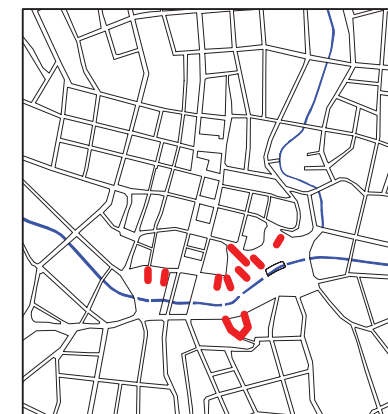
PARKY

BILANCE UDRŽOVANÝCH ZELENÝCH PLOCH VYCHÁZÍ V POMĚRU 11% KU 89% ZBYTKU PLOCH MĚSTA, TY SE PAK DĚLÍ NA ZELENÉ PLOCHY NEUDRŽOVANÉ. ROZUMNÁ MÍRA ZELENÝCH PLOCH JE DO 10% PLOCHY CENTRA MĚSTA.



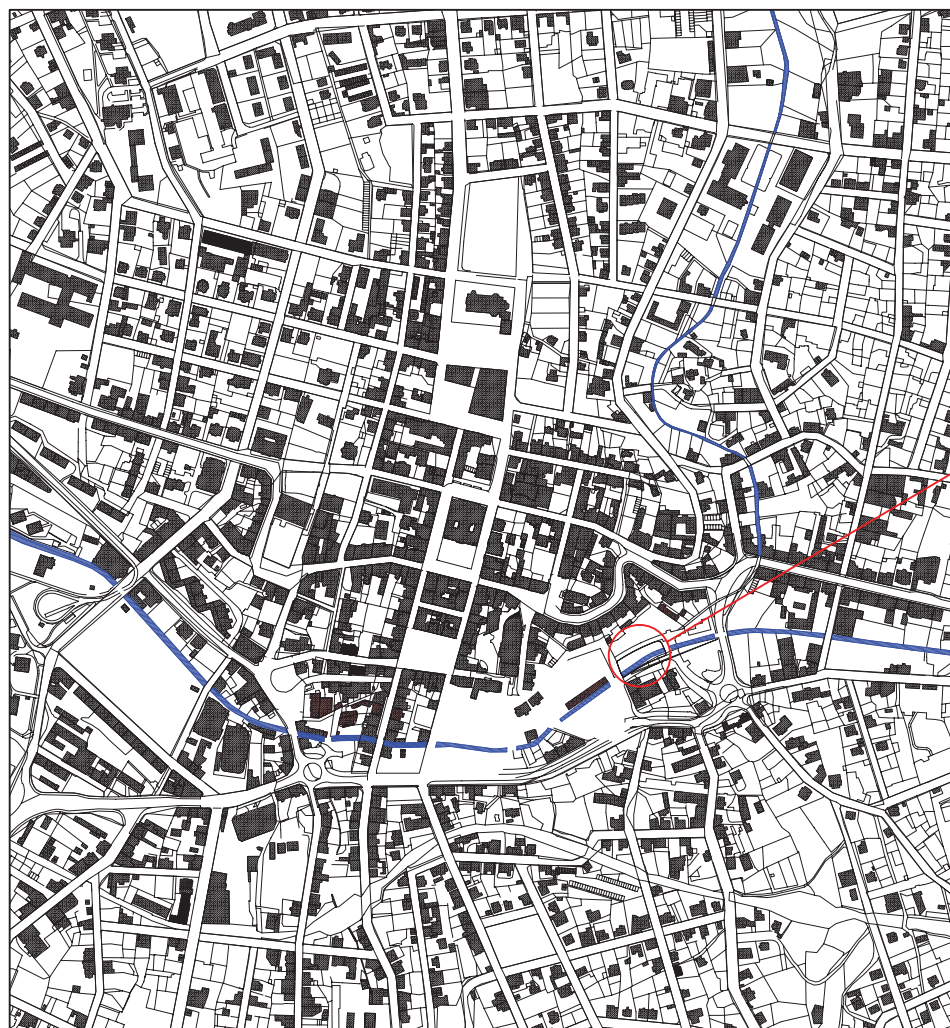
PROLUKY A VOLNÉ PLOCHY

ZACELOVÁNÍM MĚSTSKÉ STRUKTURY A KOMBINOVÁNÍM RŮZNORODÝCH FUNKCÍ LZE DOSÁHNOUT ZDRAVOSTI MĚSTSKÉHO JÁDRA.

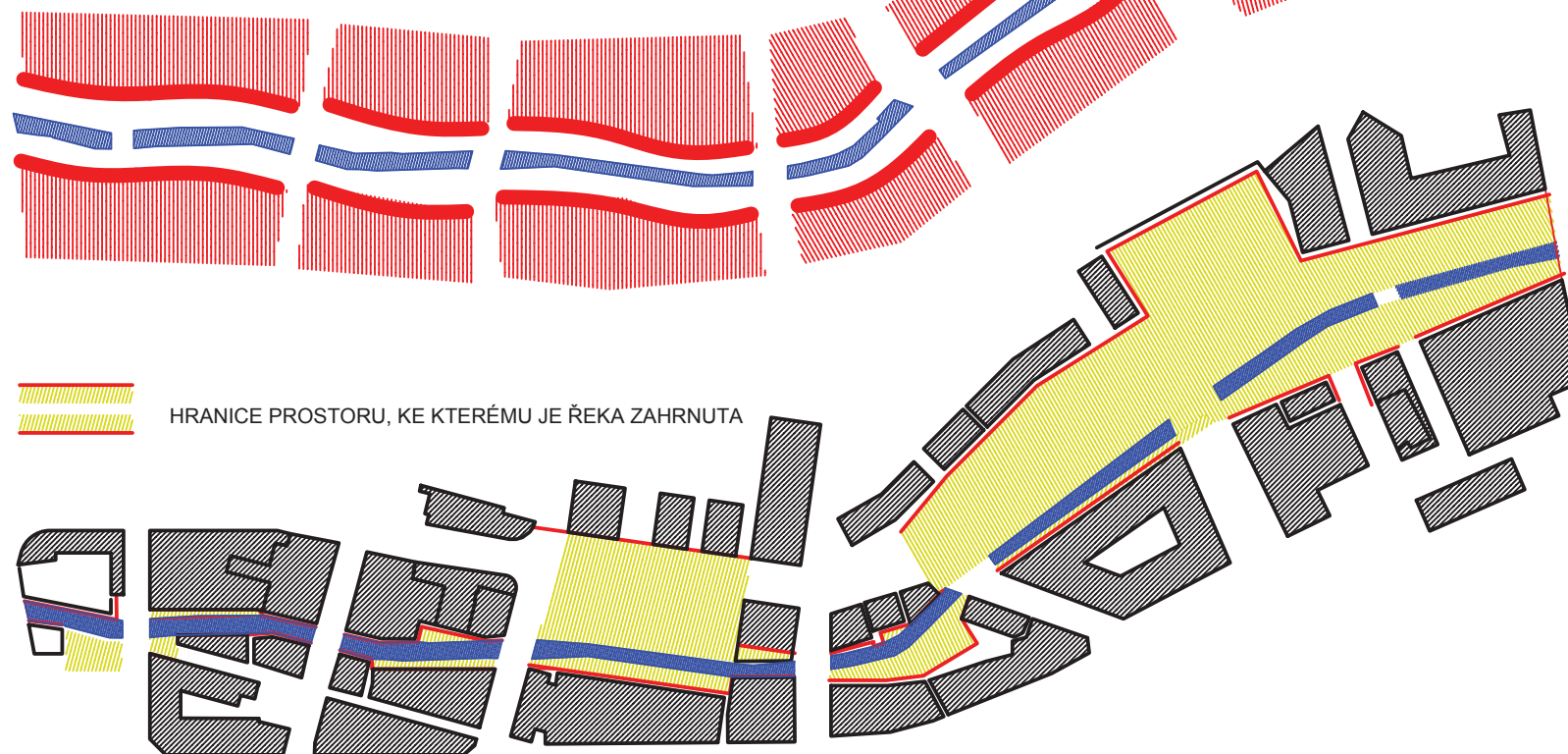


SCHODIŠTĚ A TERASY

TERÉNÍ NEROVNOSTI A PROPOJENÍ ULIC - SCHODIŠTĚ S TERASAMI, KTERÉ SLOUŽÍ JAKO MALÝ ODPOČINKOVÉ PROSTORY, SNADNO SE OŠETŘUJÍ A V ZIMNÍM OBDOBÍ MOHOU POSLOUŽIT JAKO ODKLADIŠTĚ DEPONII SNĚHU.



-  MĚSTO RESPEKTUJE VODNÍ TOK
-  MĚSTO SE SVOU HMOTOU STAVÍ VŮČI TOKU ŘEKY ZÁDY, VYTVÁŘÍ MU HRANIČNÍ ZEĎ, IGNORUJE JEJ
-  HRANICE DOTÝKAJÍCÍ SE TOKU
VZNIKÁ ODVRÁCENOU FASÁDOU DOMŮ, NEBO NENÍ LOKALITA
NIJAK ŘEŠENA



-  HRANICE PROSTORU, KE KTERÉMU JE ŘEKA ZAHRNUTA

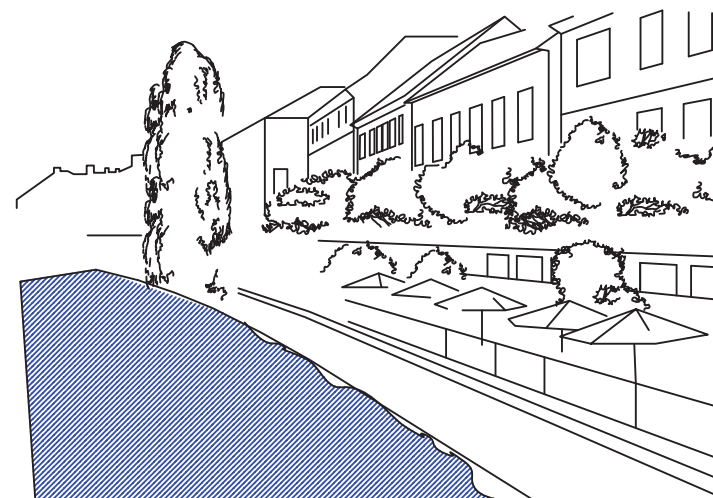
MOTO: "POVODÍ NEVADÍ, KDYŽ NAD ŘEKOU NĚCO VEDE"

V MÍSTĚ, KDE NELZE VÉST CESTU PŘIMO PODÉL VODY, AŽ Z DŮVODŮ PŘILÉHAJÍCÍCH FASÁD PŮVODNÍCH DOMŮ, ČI VELIKOSTÍ NOVĚ ZASTAVOVANÉHO POZEMKU, KTERÁ NEUMOŽNÍ NÁLEŽITÝ ODSUP OD ŘEKY, POVEDE NAD TOKEM LÁVKA, KTERÁ PROPOJÍ MÍSTA, KDE JSOU BŘEHY VHODNÉ A DOSTAČUJÍCÍ PRO VYBUDOVÁNÍ NÁBŘEŽÍ

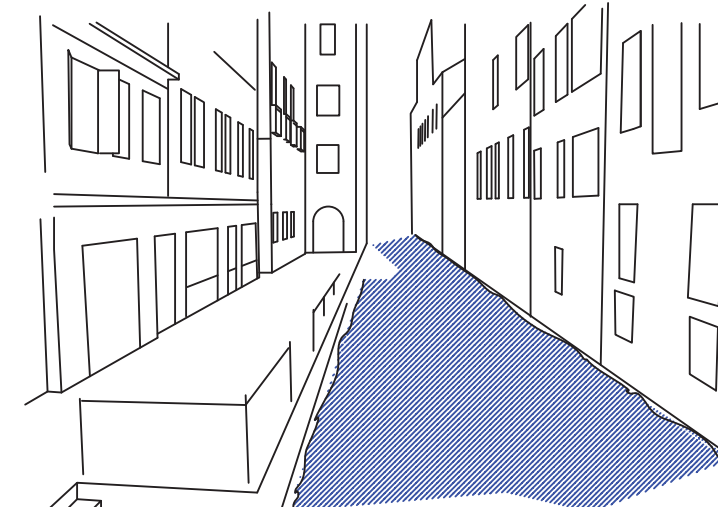
ŘEŠENÍM JE VYTVOŘENÍM PĚŠÍCH CEST A CYKLOSTEZEK PODÉL BŘEHU ŘEKY TAK, ABY SE ŘEKA STALA SOUČÁSTÍ PROSTORU. OTEVŘENÍM PROSTRANSTVÍ Z ULICE LIPANSKÉ SE ŘEKA STÁVÁ SOUČÁSTÍ MĚSTSKÉHO PROSTORU.

IDEA:

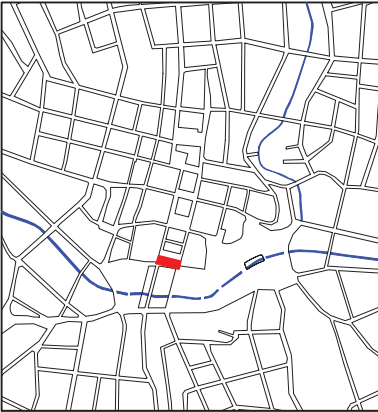
NÁBŘEŽÍ LUBLAŇ, SLOVINSKO



BENÁTKY, ITÁLIE

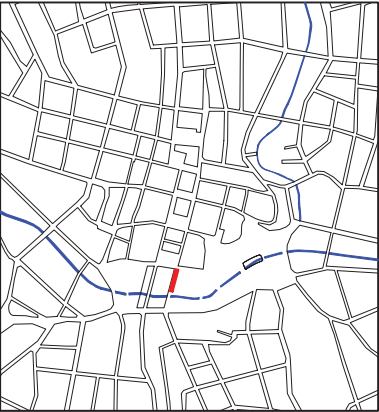


TERMINÁL NA DOLNÍM NÁMĚSTÍ ZARUČUJE DOSTATEČNÝ POHYB LIDÍ, KTERÍ ČEKAJÍ NA SVŮJ SPOJ. PROPOJENÍ TŘÍ HLAVNÍCH NÁMĚSTÍ JE V TOMTO PŘÍPADĚ PLNĚ FUNKČNÍ. ULICE LIDICKÁ A ULICE KAMENÁ JSOU V TOMTO MODELU HLAVNÍMI TEPNAMI, ROZDĚLUJÍCÍ ŽIVOT OD OSY MĚSTA DO VEDLEJŠÍCH ULIC. CÍRULACE POHYBU JE ZARUČENA. NEVÝHODY: STÁVAJÍCÍ KOMUNIKACE JE PRO DOPRAVU NEVYHOVUJÍCÍ. CENTRUM MĚSTA JE PŘETÍŽENO VOZY MHD. SLOŽITÝ PŘÍSTUP K MHD TERMINÁLU NENAPOMÁHÁ K RYCHLÉMU ODBAVENÍ A PROVOZU.



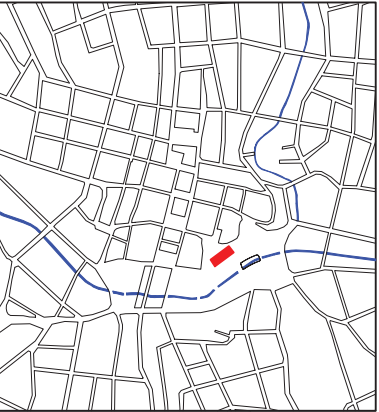
DOLNÍ NÁMĚSTÍ

TERMINÁL V KAMENNÉ ULICI JE VARIANTOU ODELEHČENÍ DOPRAVY NA DOLNÍM NÁMĚSTÍ, NA KTERÉM SE VOZY NEHROMADÍ, POUZE JIM PROJÍZDĚJÍ. Z NÁMĚSTÍ SE STÁVÁ PRŮJEZDNÁ DOPRAVNÍ TEPNA, KTERÁ SEBOU NENESE KOMFORTNÍ POTENCIÁL PRO VÝVOJ DOLNÍHO NÁMĚSTÍ, JAKO SOUČÁST STRUKTURY VEŘEJNÉHO PROSTORU. ŘEŠENÍ JE STÁLE NEDOSTAČUJÍCÍ. VOZY MHD SE NEUSTÁLE MOTAJÍ V NEVYHOVUJÍCÍ DOPRAVNÍ SÍTI CENTRA MĚSTA, DO KTERÉ JE PŘÍSTUP Z ULICE 5. KVĚTNA, KTERÁ TÍMTO PLNÍ ROLI NE BULVÁRU, ALE SPOJOVACÍ KOMUNIKACE, OBCHVATU. DŮSLEDEK: DOLNÍ NÁMĚSTÍ JE VYLDNĚNÉ

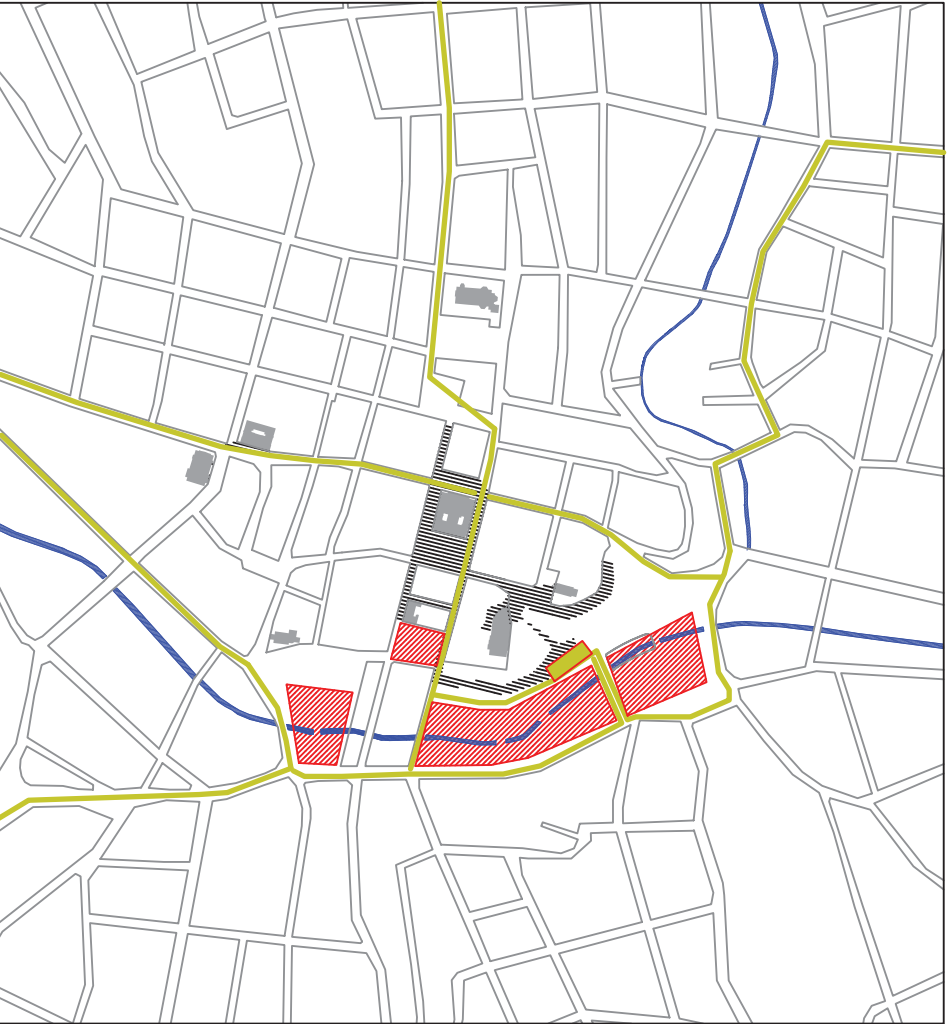
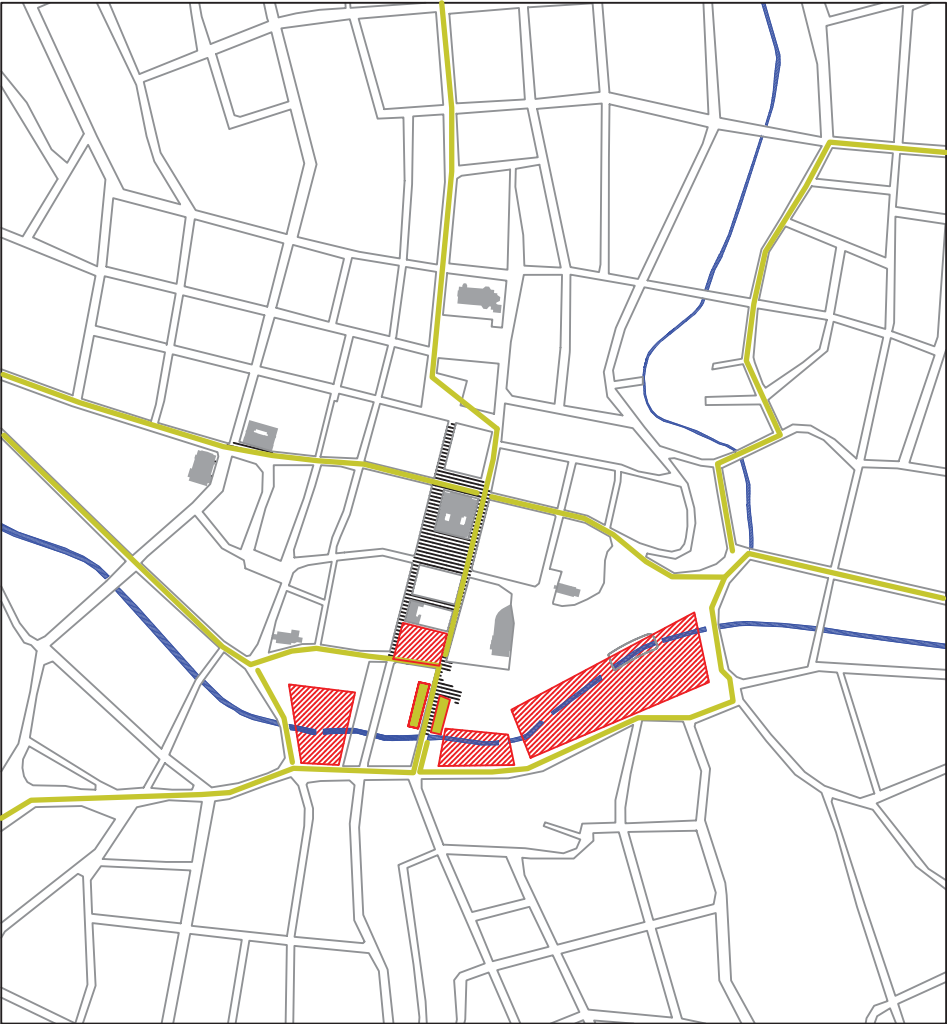
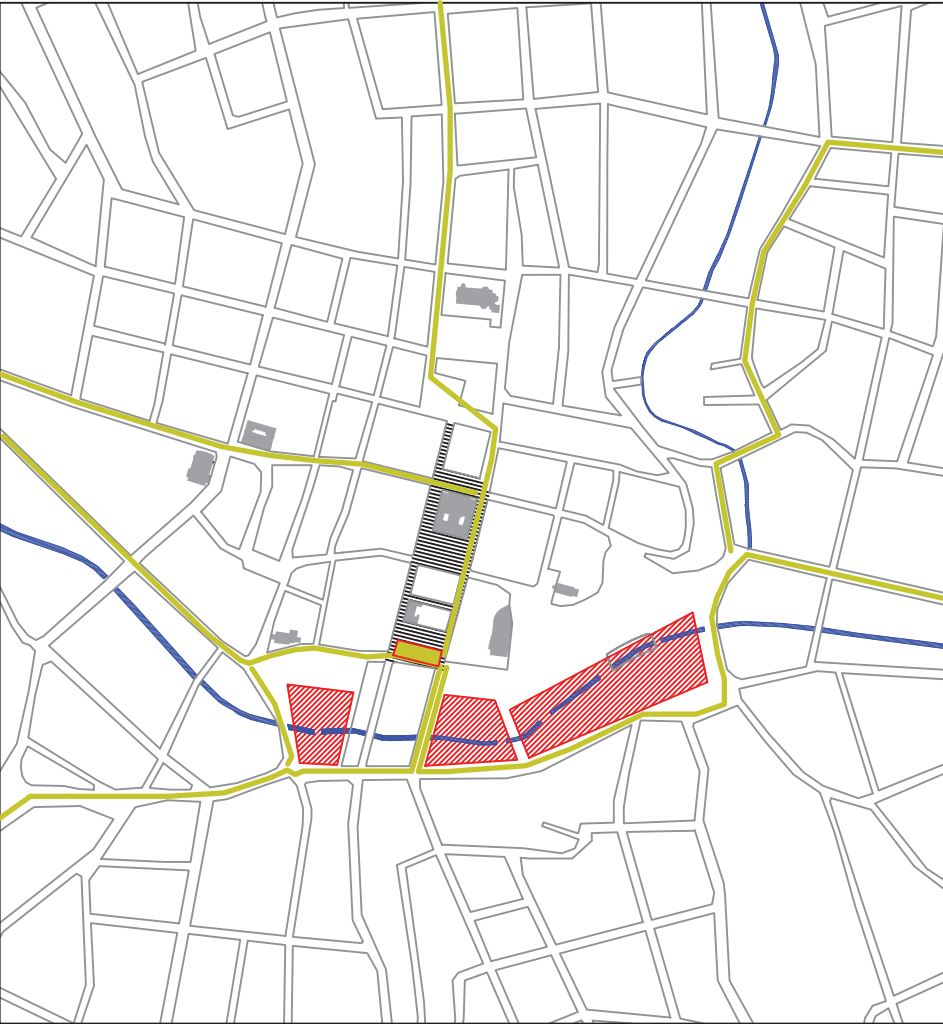


KAMENNÁ ULICE

TERMINÁL SPOJENÝ S MEZIMĚSTKOU AUTOBUSOVOU DOPRAVOU JE POZITIVNÍ VARIANTA PRO CENTRUM MĚSTA. AUTOBUSY NEZATĚŽUJÍ PĚŠÍ PROVOZ V CENTRU, DOPRAVNÍ DOSTUPNOST SE ODEHRÁVÁ V JEDNODUCHÉM SMYČKOVÉM SCHEMATU: VJEZD Z JEDNOHO MÍSTA V ULICI 5. KVĚTNA, VÝJEZD ZE DVOU MÍST. VARIANTA JE ŠETRNÁ PRO ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH I PRO CENTRUM MĚSTA, VŠAK ZÁSADNĚ MĚNÍ TOK LIDÍ PO CENTRU, VYTVAŘÍ ZVLÁŠTNÍ KOMUNIKAČNÍ ODNOŽ OD CENTRA MĚSTA, KTEROU BY BYLA TŘEBA PODPÓRIT LEPŠÍM KOMUNIKAČNÍM ŘÁDEM



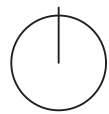
AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ



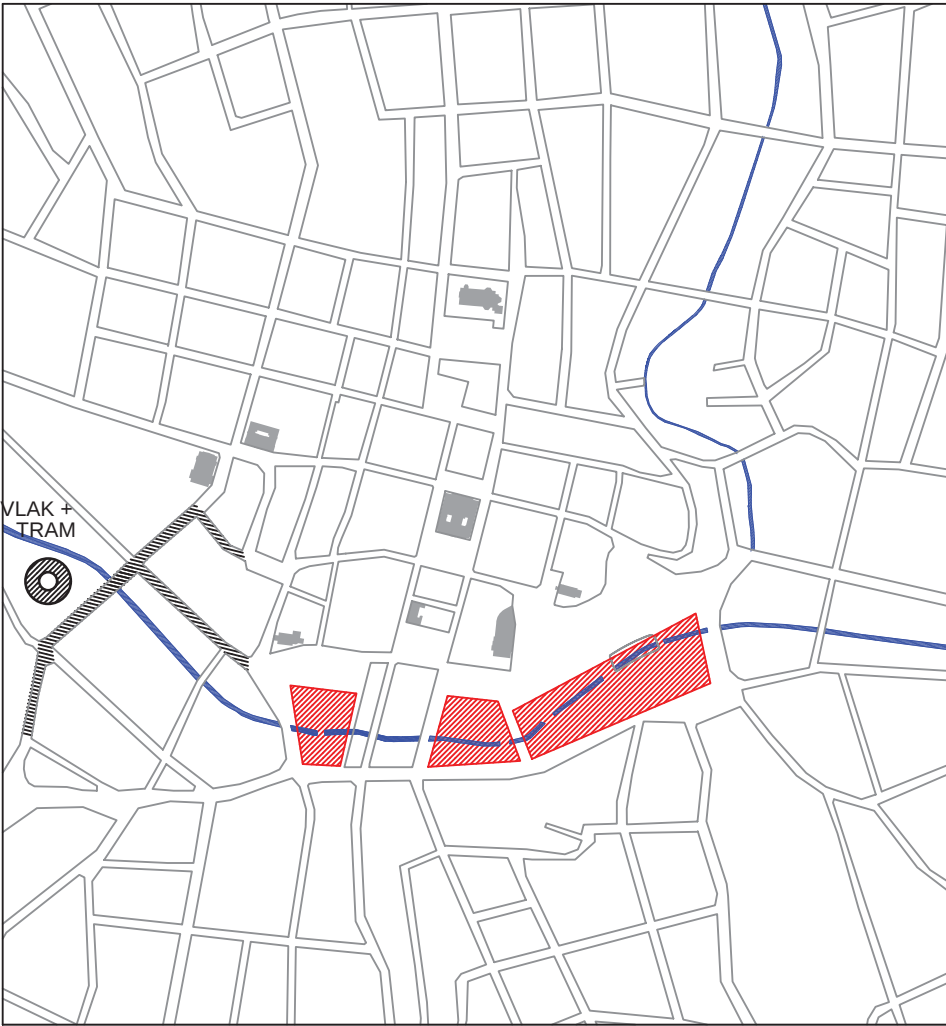
UMÍSTĚNÍ TERMINÁLŮ MHD MĚLO VŽDY VLIV NA INTENZITU POHYB OBYVATEL MĚSTA PO BLÍZKÉM OKOLÍ TERMINÁLU. BYLO-LI BY MOŽNÉ ZMAPOVAT POHYB OBYVATEL OTISKEM JEJICH BOT, KTERÉ SE DOTKLY ZEMĚ, OD CHVÍLE, KDY VYSTOUPILI Z AUTOBUSU A ŠLI K CÍLI, ZANĚST TAK SMĚRY JEJICH CESTY, BYLO BY MOŽNÉ PŘESNĚ URČIT VLIV UMÍSTĚNÍ TERMINÁLU NA MĚSTO. OTISKY STOP VŠAK NEMÁME, JAKO VODÍTKO NÁM MŮŽE POSLŮŽIT REAKCE MĚSTA NA ZMĚNY AUTOBUSOVÝCH STANOVIŠT. REAKCE MASTA JSOU OD MYLÝCH, TĚŽCE POSTŘEHNUTELNÝCH, AŽ PO RADIKÁLNÍ PŘESUN, ODLIV LIDÍ Z CELÉHO NÁMĚSTÍ, Z CELÝCH ULIC.

LOKACE TERMINÁLU JE SCHOPNA OVLIVNIT, ZDA-LI SE LIDÉ BUDOU SCHÁZET I TAM, KDE KROM PRÁZDNÉ PLOCHY, ULICE BEZ OBCHODŮ A PROSTORY BEZ URČENÍ NIC NENÍ, JIŽ JEN POHYBEM LIDÍ SE PROSTOR OŽIVÍ, NABUDE NA DŮLEŽITOSTI. BEZ PODPORY INFRASTRUKTURY A ZÁZEMÍ JE TATO DŮLEŽITOST MILNÁ. NA MODELU V PRVNÍM PŘÍPADĚ JE VIDĚT, ŽE NÁMĚSTÍ, KTERÉ BYLO PRIMÁRNĚ SHROMAŽDIŠTĚM LIDÍ, ČEKAJÍCÍM NA ODJEZD SVÉHO AUTOBUSU, NEPŘEŽILO, NEBYLO SCHOPNO REAGOVAT NA ZMĚNU SVÉ FUNKCE V ODPOČINKOVÝ PROSTOR, PO ODSUNU TERMINÁLU O ULICI NÍŽ SE VYPRÁZDNILO.

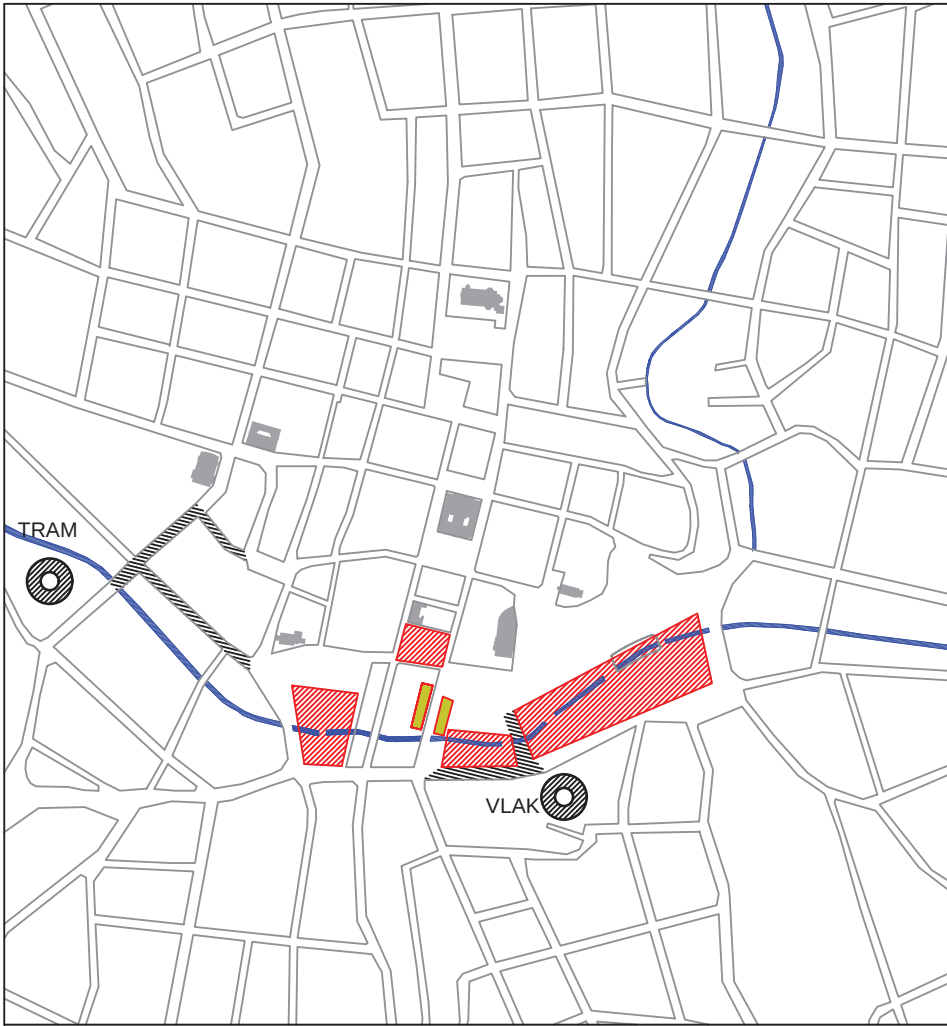
- TRASY AUTOBUSŮ
- INTENZIVNÍ POHYB V NÁVAZNOSTI NA TERMINÁL
- BEZ POHYBU
- DOMINANTY LOKALITY
- TERMINÁL MHD



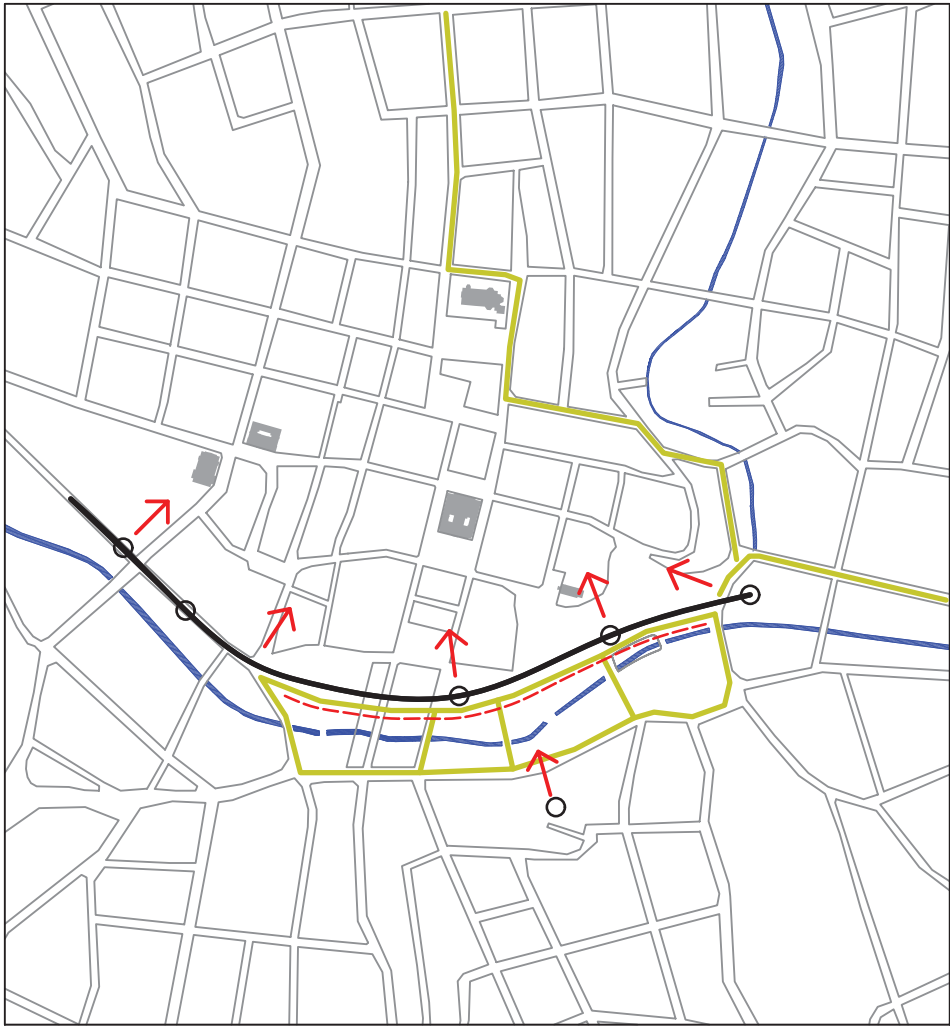
0 100 200 300 500



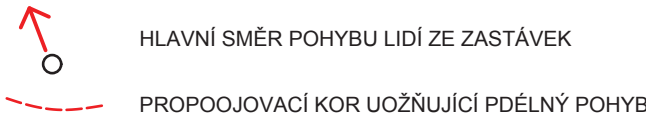
TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA - KONEČNÁ
VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ JABLONEC



TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA - KONEČNÁ
VLAKOVÁ ZASTÁVKA - CENTRUM

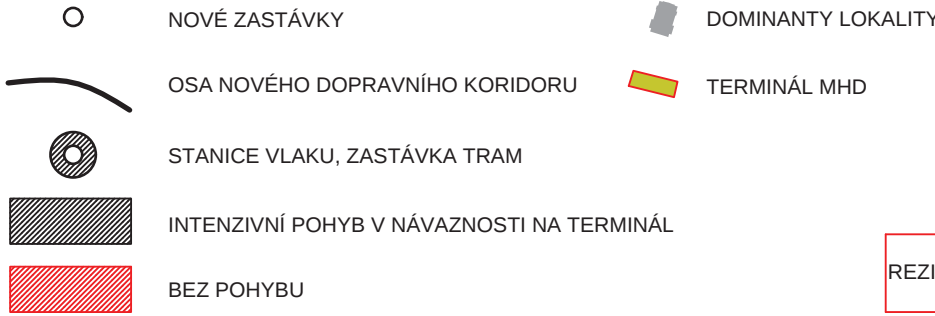


ZÁVĚR



Z ANALÝZY PLYNE, ŽE TERMINÁLY A STANICE TRAMVAJE A VLAKU VERTIKÁLNĚ SMĚRÚJÍ TOK LIDÍ DO CENTRA SMĚŘEM NA SEVER, CHYBÍ HORIZONTÁLNÍ KOMUNIKAČNÍ KORIDOR, KTERÝ BY NENTO TOK NESMĚŘOVAL POUZE JEDNÍM SMĚREM. NAVRHUJI VYTVOŘIT NOVOU ULICI, KTERÁ SE BUDE JMENOVAT TRŽNÍ. TATO ULICE SLOUŽÍ K SYSTEMATICKÉMU A RYCHLÉMU PROVOZU MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. SÍLA A DŮLEŽITOST NOVÉ TEPNY SPOČÍVÁ VE VYTVOŘENÍ SILNÉHO "ZÁSOBOVACÍHO" PROUDU, KTERÝ JE PODPOŘEN O TRAMVAJOVOU DOPRAVU. TRAMVAJOVÁ DOPRAVA MÁ SILNÝ POTENCIÁL VE SVÉM SPOJENÍ CENTRUM LIBEREC A CENTRUM JABLONEC. DOSAVADNÍ SITUACE SE DÁ NAZVAT JAKO SPOJENÍ CENTRUM LIBEREC SE VZDÁLOU PRERIFERIÍ CENTRA JABLONCE. CELÁ TEPNA JE PODPOŘENA ZE ZÁLOHY, A TO MEZIMĚSTSKOU VLAKOVOU DOPRAVOU - NOVOU ZASTÁVKOU JABLONEC CENTRUM, KTERÁ JE OD NOVÉ ULICE VZDÁLENA 102 m VZDUŠNOU ČAROU.

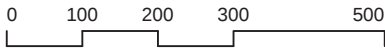
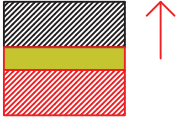
TATO NOVÁ TRŽNÍ ULICE JE RYZE DOPRAVNĚ OBSLUŽNÉHO CHARAKTERU, VYVAROVÁVÁ SE ZATÍŽENÍ OSOBNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY. Z TÉTO ULICE VEDOU NOVÉ PĚŠÍ CESTY, KTERÉ PROPOJUJÍ PARALELNÍ ULICI DVORSKOU, LUČNÍ A PODHORSKOU SEVERNĚ A ULICI 5. KVĚTNA JIŽNĚ. SPOLEČNĚ VYTVAŘÍ SYSTÉM ULIC, JEŽ DÁVÁ NOVÝ MĚSTSKÝ CHARAKTER DOLNÍMU CENTRU A NAVAŽUJE NA STÁVAJÍCÍ CENTRUM MĚSTA. TATO STRUKTURA VYTVAŘÍ SILNÝ POTENCIÁL PRO VZNIK NOVÉ JABLONECKÉ ČTVRTI. DO TÉTO CHVÍLE MĚLA TENTO POTENCIÁL VYTVÁŘET POUZE ULICE 5.KVĚTNA, TERÁ JEEJ ALE SE SVÝM ŠPATNÝM NAPOJENÍM NA CENTRUM NEDOKÁZALA NAPLNIT. POKUD BY MĚLA TUTO FUNKCI DOPRAVNÍ TEPNY HROMADNÉ DOPRAVY PŘEVZÍT VÝHRADĚ ULICE 5.KVĚTNA, DOCHÁZELO BY NA NI KE KOLIZI S TEPNOU AUTOMOBILOVOU, A TO PŘEDEVŠÍM V MÍSTĚ KŘÍŽENÍ ULICE PRAŽSKÉ S ULICÍ 5.KVĚTNA A ULICÍ UZELENÉHO STROMU.

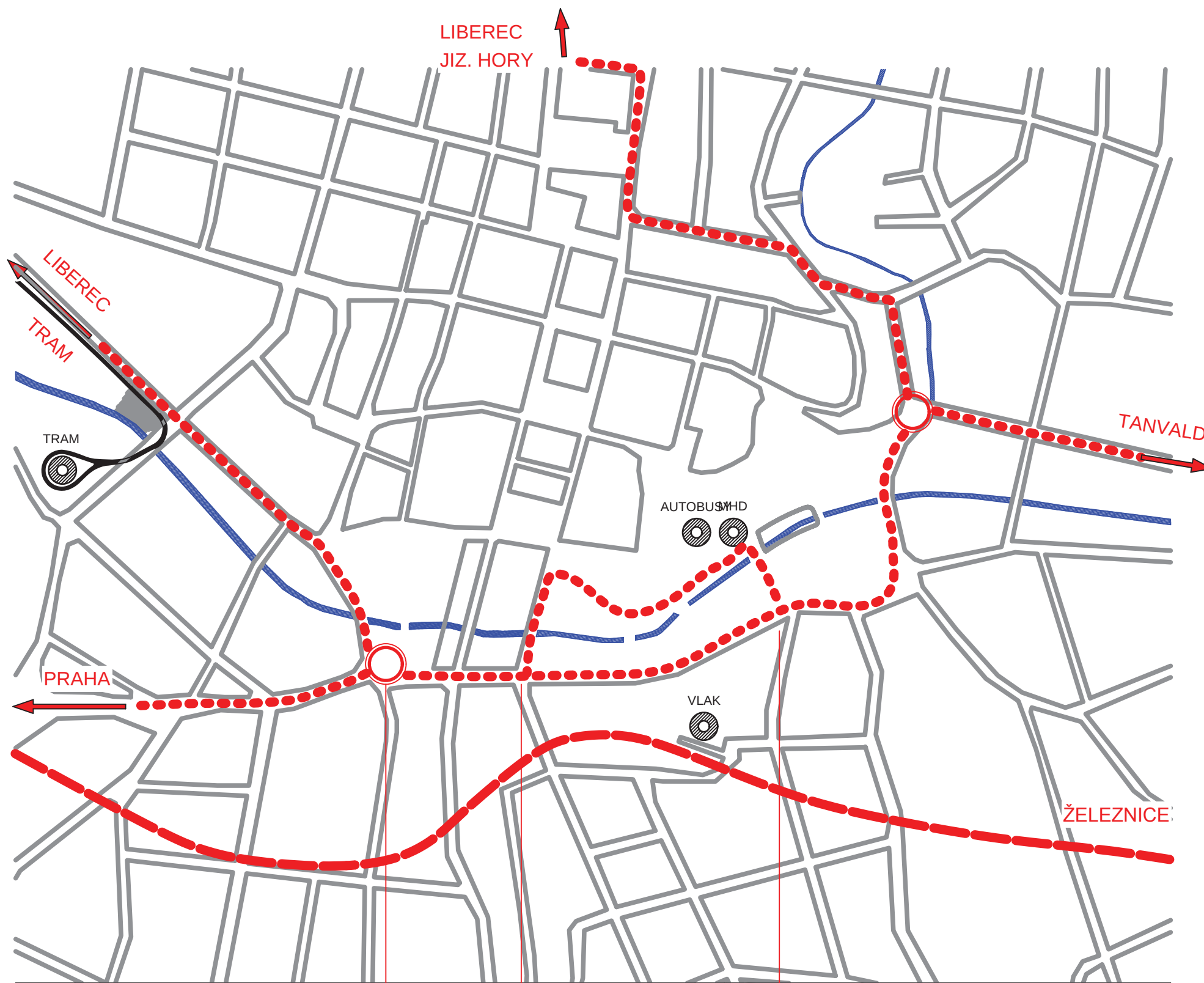


PŘÍKLAD SUPLOVÁNÍ FUNKCÍ VE VEŘEJNÉM PROSTORU



ZÁVĚR: TERMINÁL "HRNE" ŽIVOT SMĚREM KDO CENTRA





- DOPRAVNÍ UZEL
- HLAVNÍ SILNIČNÍ TAHY
- ŽELEZNICE, TRASA TANVALD - LIBEREC
- TRAMVAJOVÁ TRASA LBC - JBC
- VÝSTUPNÍ STANICE (MHD, VLAK, TRAM)
-

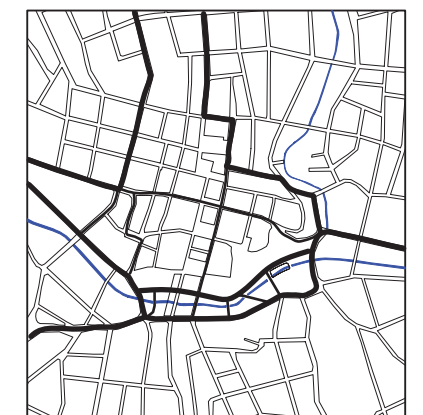
PROBLÉM

CESTY STÁVAJÍCÍ - AUTA, MHD

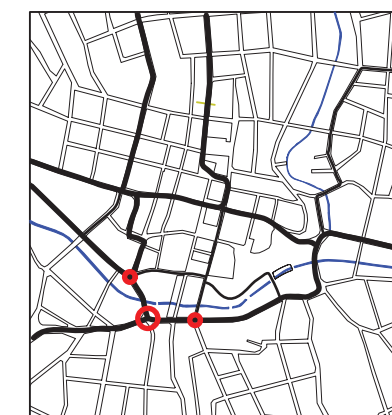


ŘEŠENÍ

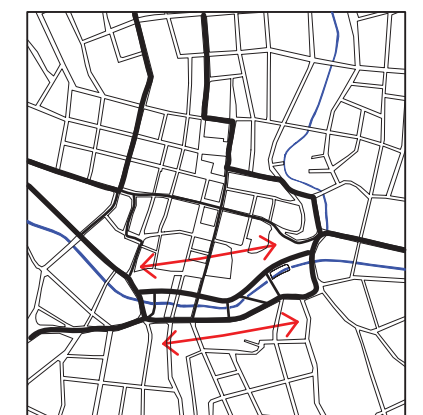
VYTVOŘENÍ PARALELNÍCH CEST



ZATÍŽENÉ KŘÍŽOVATKY



ROZLOŽENÍ ZÁTĚŽE NA DVĚ PARALELNÍ CESTY



- PRO MHD
- KRUHOVÝ OBJEZD - ZVLÁŠTĚ V ZIMNÍM OBDOBÍ

KŘÍŽENÍ ULIC U ZELENÉHO STROMU, 5.KVĚTNA, PRAŽSKÁ

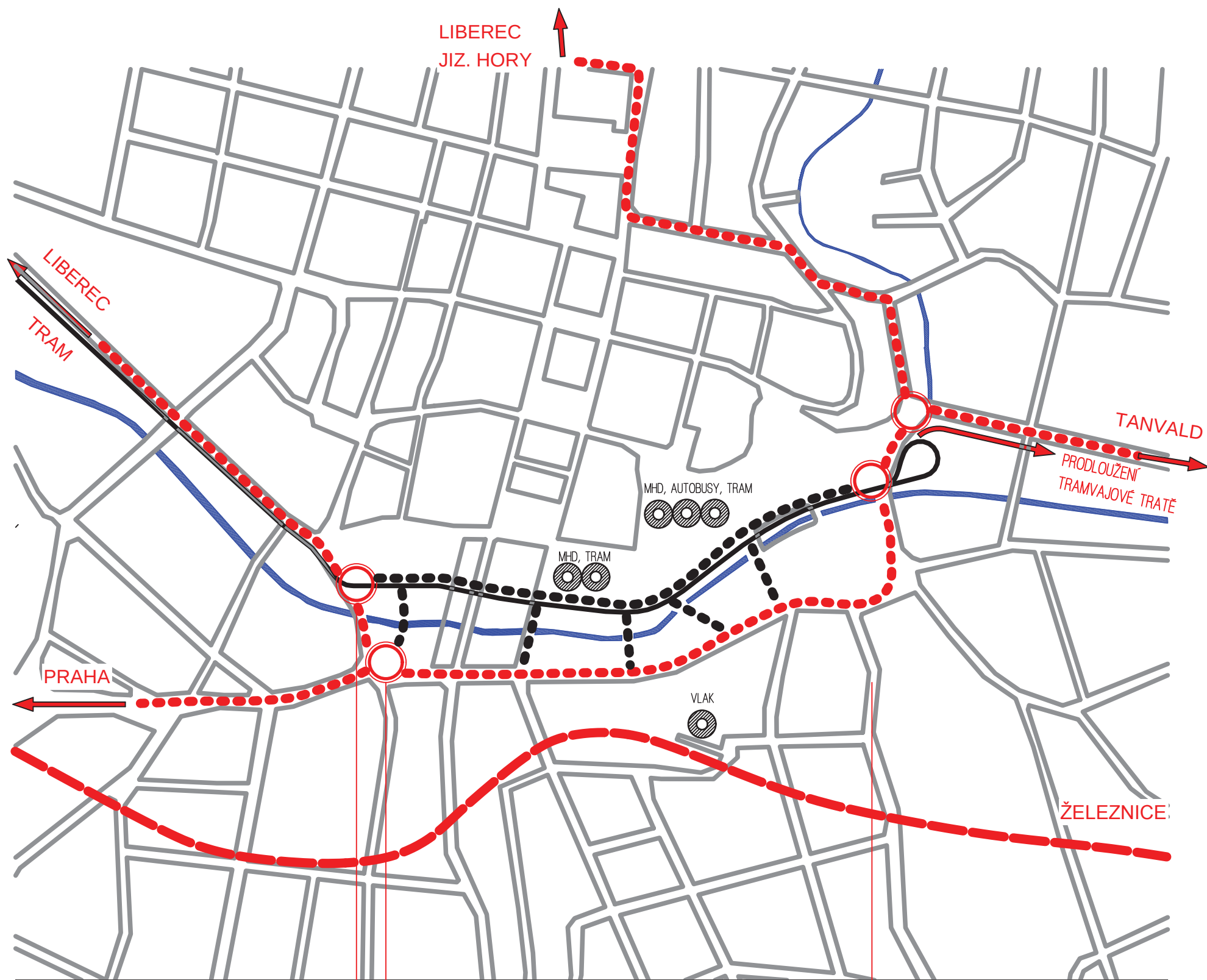
KRUHOVÁ KŘÍŽOVATKA - SETKÁNÍ KAMIONOVÉ A AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY S MHD A MEZIMĚSTSKOU AUTOBUSOVOU DOPRAVOU

PŘES TUTO KŘÍŽOVATKU PROJÍŽDÍ 90% LINEK MHD PŘEVÁŽNĚ V ZIMNÍCH MĚSÍCÍCH DOCHÁZÍ AŽ PŘÍLIŠNÉMU ZPOMALOVÁNÍ DOPRAVY KRUHOVÝM OBJEZDEM, NÁSLEDKEM JSOU KOLONY DO ULIC PRAŽSKÁ A 5.KVĚTNA. PŘIDÁNÍM TRAMVAJOVÉ DOPRAVY NA TUTO KŘÍŽOVATKU TENTO PROBLÉM NAROSTE

VÝJEZDY LINEK MHD V ZIMNÍCH MĚSÍCÍCH PŮSOBÍ ZNAČNĚ DOPRAVNÍ KOMPLIKACE S NÁSLEDKEM ZPOZDĚNÍ SPOJŮ LINEK MHD

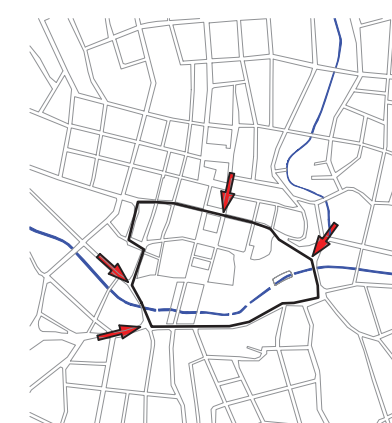
FUNKČNĚ ŘEŠENÁ KŘÍŽOVATKA PRO VJEZD AUTOBUSŮ NA TERMINÁL A AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY. ŘEŠENO ODBOČOVACÍMI PRUHY, NEDOCHÁZÍ KE ZPOMALENÍ OSTATNÍ I AUTOBUSOVÉ DOPRAVY



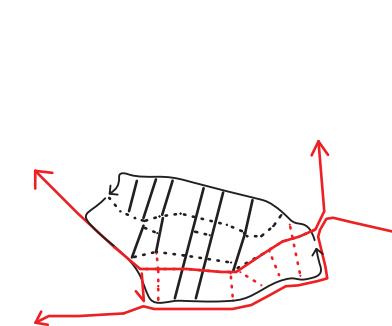


-  DOPRAVNÍ UZEL
-  HLAVNÍ SILNIČNÍ TAHY
-  PROPOJOVACÍ SILNIČNÍ TAHY
-  ŽELEZNICE, TRASA TANVALD - LIBEREC
-  TRAMVAJOVÁ TRASA LBC - JBC
-  VÝSTUPNÍ STANICE (MHD, VLAK, TRAM)

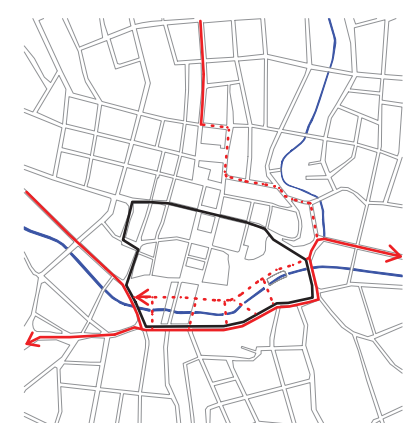
SMĚR DOPRAVY STÁVAJÍCÍ



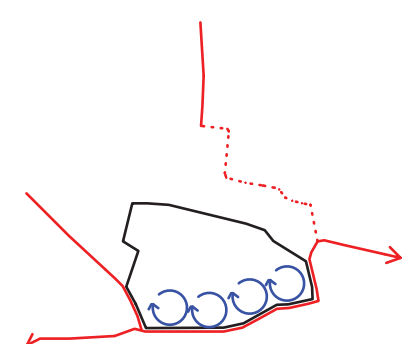
SMĚRY PARALELNÍCH CEST



VYTVOŘENÍ PARALELNÍCH CEST
SMĚR DOPRAVY NÁVRH



VYTVOŘENÍ PARALELNÍCH CEST
- CÍRKULACE



PARALELNÍ KŘIŽOVATKA ODLEHČUJE PROVOZU MHD PŘES KRUHOVÝ OBJEZD U ZELENÉHO STROMU

ZREDUKOVÁNÍ VYTÍŽENÍ LINKAMI MHD Z 90% NA 60%
JDE PŘEDEVŠÍM O LINKY, KTERÉ TUTO KŘIŽOVATKU VYUŽÍVAJÍ
NEJČASTĚJI

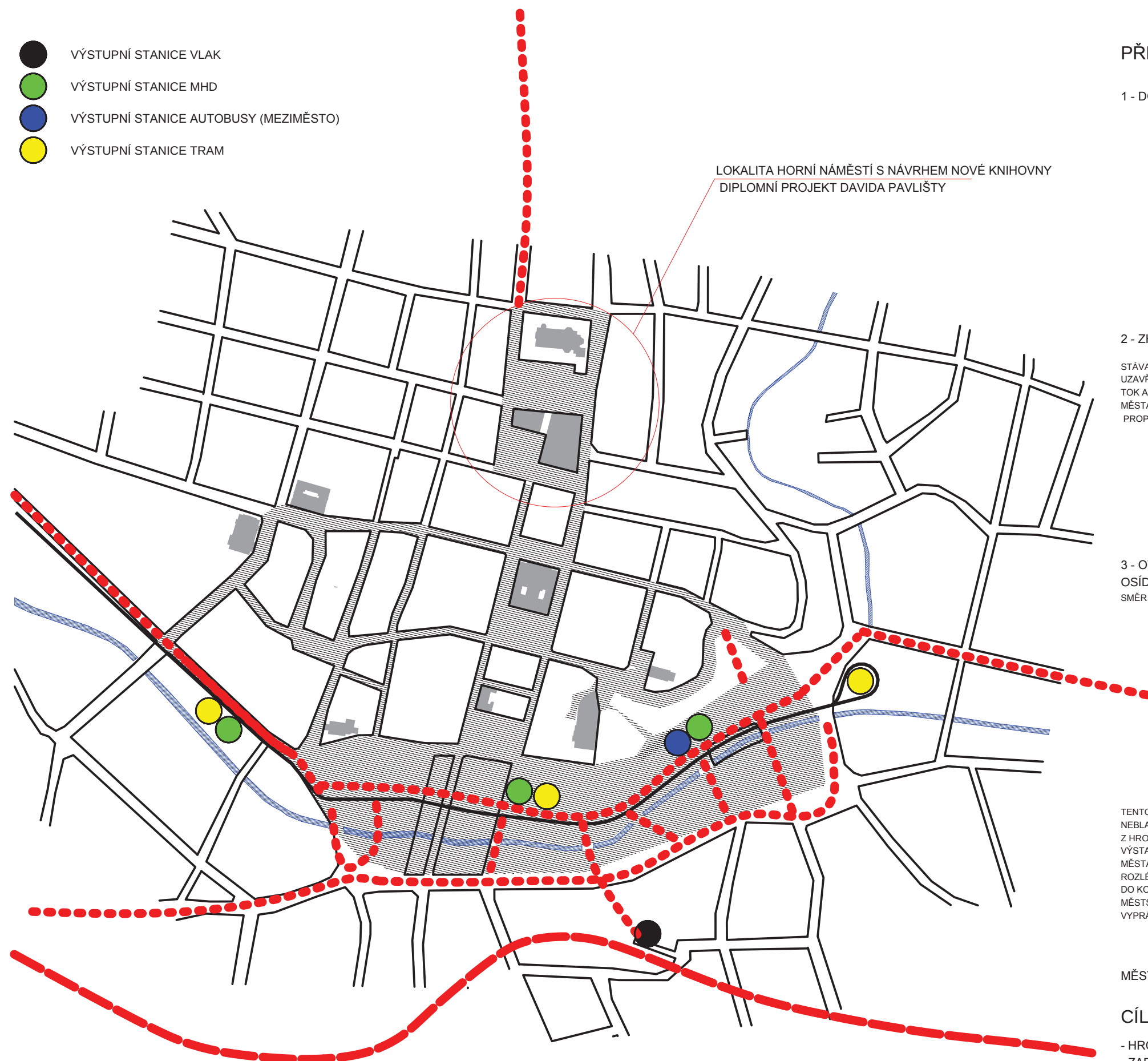
NOVÁ KŘIŽOVATKA PRO VJEZD NA TERMINÁL MHD A MEZIMĚSTSKÉ
AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

DÍKY SYSTÉMU NOVÝCH KŘIŽOVATEK A NOVÉ PARALELNÍ LIPANSKÉ ULICE ZÍSKÁVÁ CENTRUM NOVÉ MNOŽSTVÍ VARIABILNÍCH TRAS. MHD JIŽ NEMÁ JEDEN VJEZD NA TERMINÁL A DVA VÝJEZDY, NYNÍ MÁ PĚT VJEZDŮ A ŠEST VÝJEZDŮ, COŽ UMOŽŇUJE RYCHLEJŠÍ POHYB LINEK SKRZE CENTRUM. DOPRAVA JE SNADNĚJI SMĚROVATELNÁ KE SVÝM CÍLOVÝM STANICÍM.



- VÝSTUPNÍ STANICE VLAK
- VÝSTUPNÍ STANICE MHD
- VÝSTUPNÍ STANICE AUTOBUSY (MEZIMĚSTO)
- VÝSTUPNÍ STANICE TRAM

LOKALITA HORNÍ NÁMĚSTÍ S NÁVRHEM NOVÉ KNIHOVNY
DIPLOMNÍ PROJEKT DAVIDA PAVLIŠTY



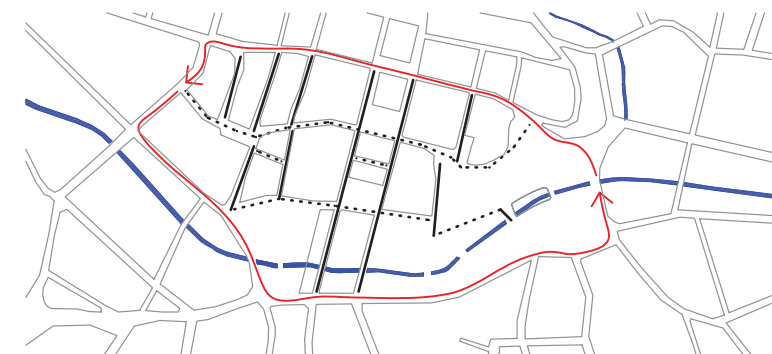
♦♦♦♦♦♦♦♦ HLAVNÍTAHY

— TRAMVAJOVÁ TRASA LBC - JBC

DOPRAVNÍ SDRUŽENÍ OBCÍ JABLONECKA JE DOST VELKÝ PŘEDPOKLAD PRO OŽIVENÍ CENTRA MĚSTA

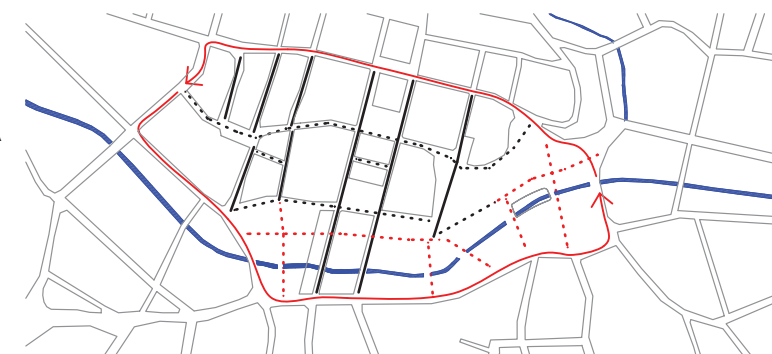
PŘEDPOKLADY:

1 - DOPLNĚNÍ CEST



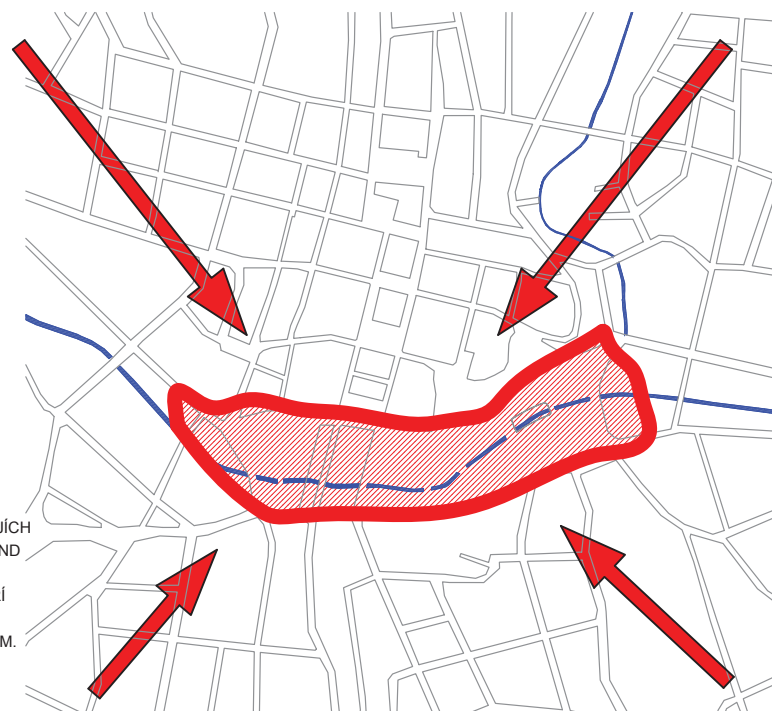
2 - ZHUŠTĚNÍ

STÁVAJÍCÍ CESTY NEJSOU
UZAVŘENY, PRO SPRÁVNÝ
TOK A OBSLUŽNOST CENTRA
MĚSTA MUSÍ BÝT CESTY
PROPOJENY MEZI SEBOU.



3 - OTOČIT TREND OSÍDLOVÁNÍ SMĚR DO STŘEDU MĚSTA

TENTO BOD JE REAKCE NA
NEBLAHOU ZKUŠENOST
Z HROMADNÉ
VÝSTAVBY SÍDLIŠŤ NA OKRAJÍCH
MĚSTA A NA SOUČASNÝ TREND
ROZLÉZÁNÍ SE MĚSTA
DO KOPCŮ HOR, JEŽ VYTVÁŘÍ
MĚSTSKÉ PERIFERIE A
VYPRAZDŇUJÍ JEHO CENTRUM.



MĚSTO SE MŮŽE ROZVÍJET OD ZDRAVÉHO JÁDRA

CÍLE:

- HROMADNÁ DOPRAVA SOUČÁSTÍ MĚSTA
- ZAPLNĚNÍ PROLUK
- VÝSTAVBA BYTŮ, KANCELÁŘÍ A KOMERČNÍCH PROSTOR
- VYUŽITÍ POTENCIÁLŮ ŘEKY NISY
- ZKROCNÍ NEFUNGUJÍCÍCH PLOCH TRAVNATÝCH POROSTŮ

NÁMĚSTÍ



HORNÍ NÁMĚSTÍ

ŠKOLNÍ NÁMĚSTÍ

NÁMĚSTÍ U SOUDU

MÍROVÉ NÁMĚSTÍ

DOLNÍ NÁMĚSTÍ



HORNÍ NÁMĚSTÍ

ŠKOLNÍ NÁMĚSTÍ

NÁMĚSTÍ U SOUDU

MÍROVÉ NÁMĚSTÍ

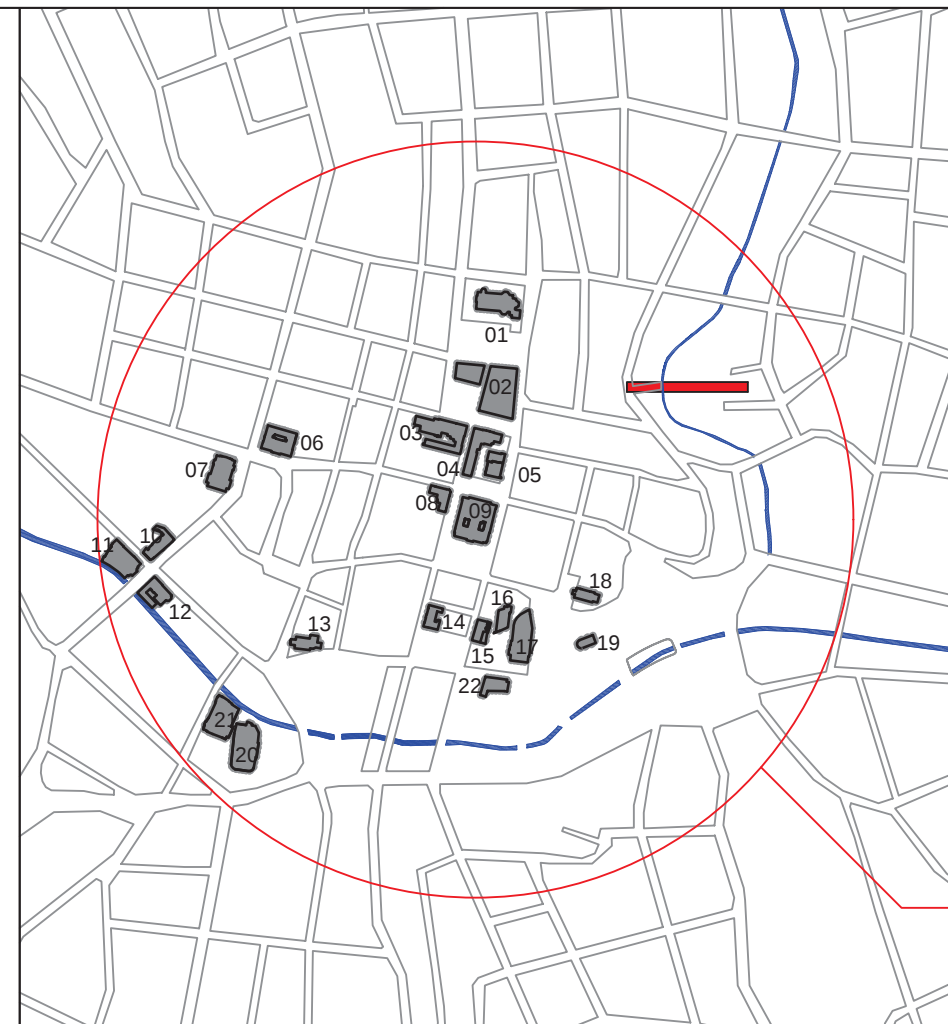
DOLNÍ NÁMĚSTÍ

TRŽNÍ NÁMĚSTÍ

KAŽDÝ HORIZONTÁLNÍ PROUD CENTREM MĚSTA
MÁ SVÉ NÁMĚSTÍ, KTERÁ JSOU PROPOJENA
VERTIKÁLNÍM SYSTÉMEM ULIC

VÝZNAMNÉ BUDOVY

- 01 - KOSTEL NEJSVĚTĚJŠÍHO SRDCE JEŽÍŠOVA
- 02 - MĚSTSKÁ KNIHOVNA
- 03 - SŠ UMPRUM
- 04 - VOŠ MEZINÁRODNÍHO OBCHODU
- 05 - MĚSTSKÁ POLICIE
- 06 - POŠTA
- 07 - MĚSTSKÉ DIVADLO
- 08 - BUDOVA MĚSTSKÉHO SOUDU
- 09 - RADNICE, KINO RADNICE
- 10 - POLIKLINIKA
- 11 - SŠ GASTRONOMIE A SLUŽEB
- 12 - MĚSTSKÉ LÁZNĚ
- 13 - KOSTEL SV. ANNY
- 14 - STARÁ RADNICE
- 15 - KINO JUNIOR
- 16 - KLUNB NA RAMPĚ
- 17 - KULTURNÍ CENTRUM - EUROCENTRUM
- 18 - KOSTEL DR. FARSKÉHO
- 19 - BUDOVA AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ
- 20 - ZIMNÍ STADION
- 21 - SOKOLOVNA
- 22 - MUZEUM SKLA A BIŽUTERIE



r = 500m

DOMINANTY

KOSTEL NEJSVĚTĚJŠÍHO SRDCE JEŽÍŠOVA

MĚSTSKÁ KNIHOVNA

MĚSTSKÉ DIVADLO

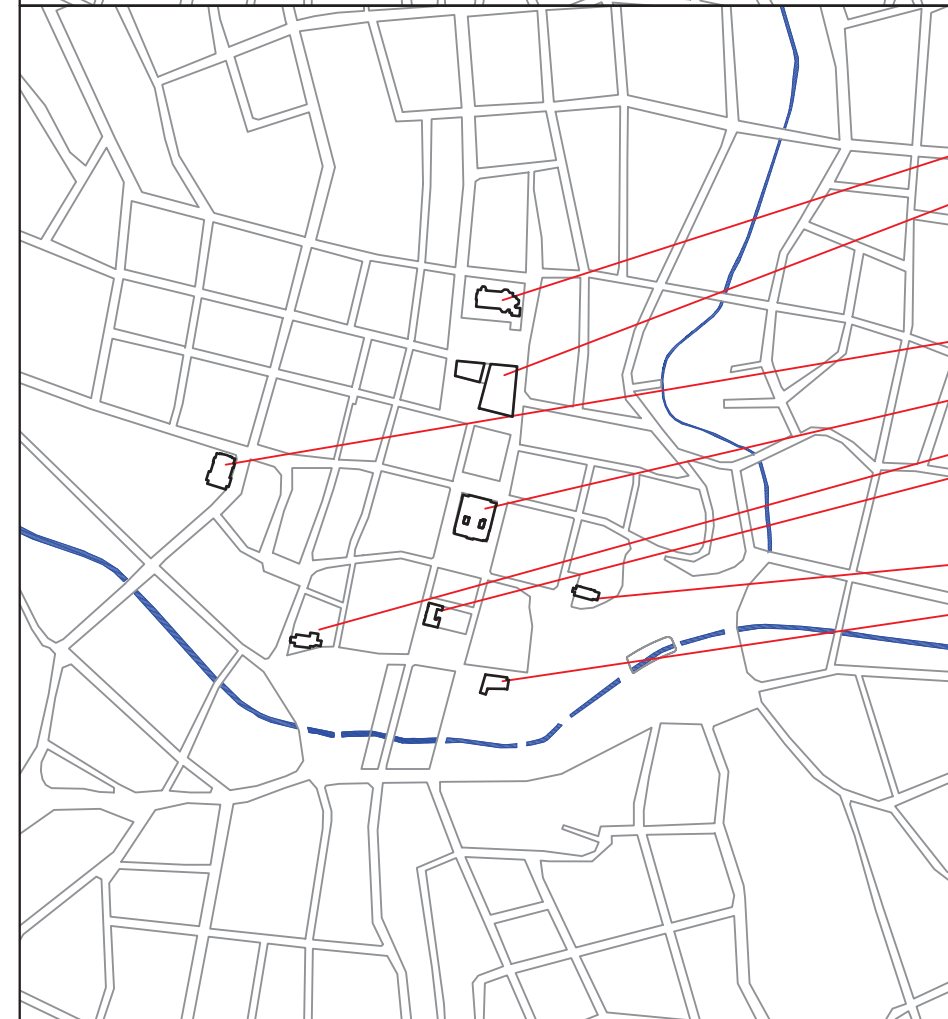
RADNICE, KINO RADNICE

KOSTEL SV. ANNY

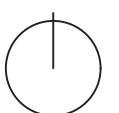
STARÁ RADNICE

KOSTEL DR. FARSKÉHO

MUZEUM SKLA A BIŽUTERIE



0 100 200 300



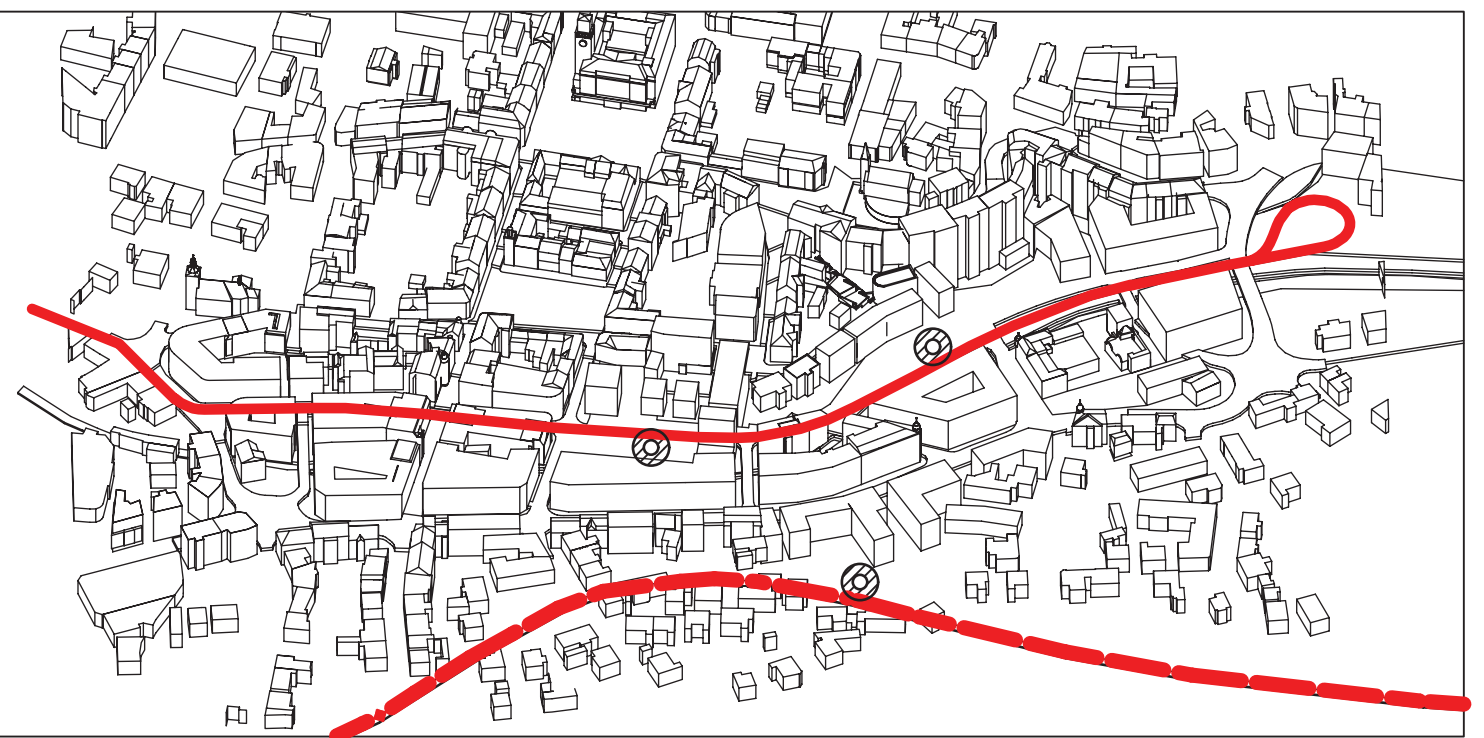


VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ
- MÍROVÉ NÁMĚSTÍ
- DOLNÍ NÁMĚSTÍ
- TRŽNÍ NÁMĚSTÍ



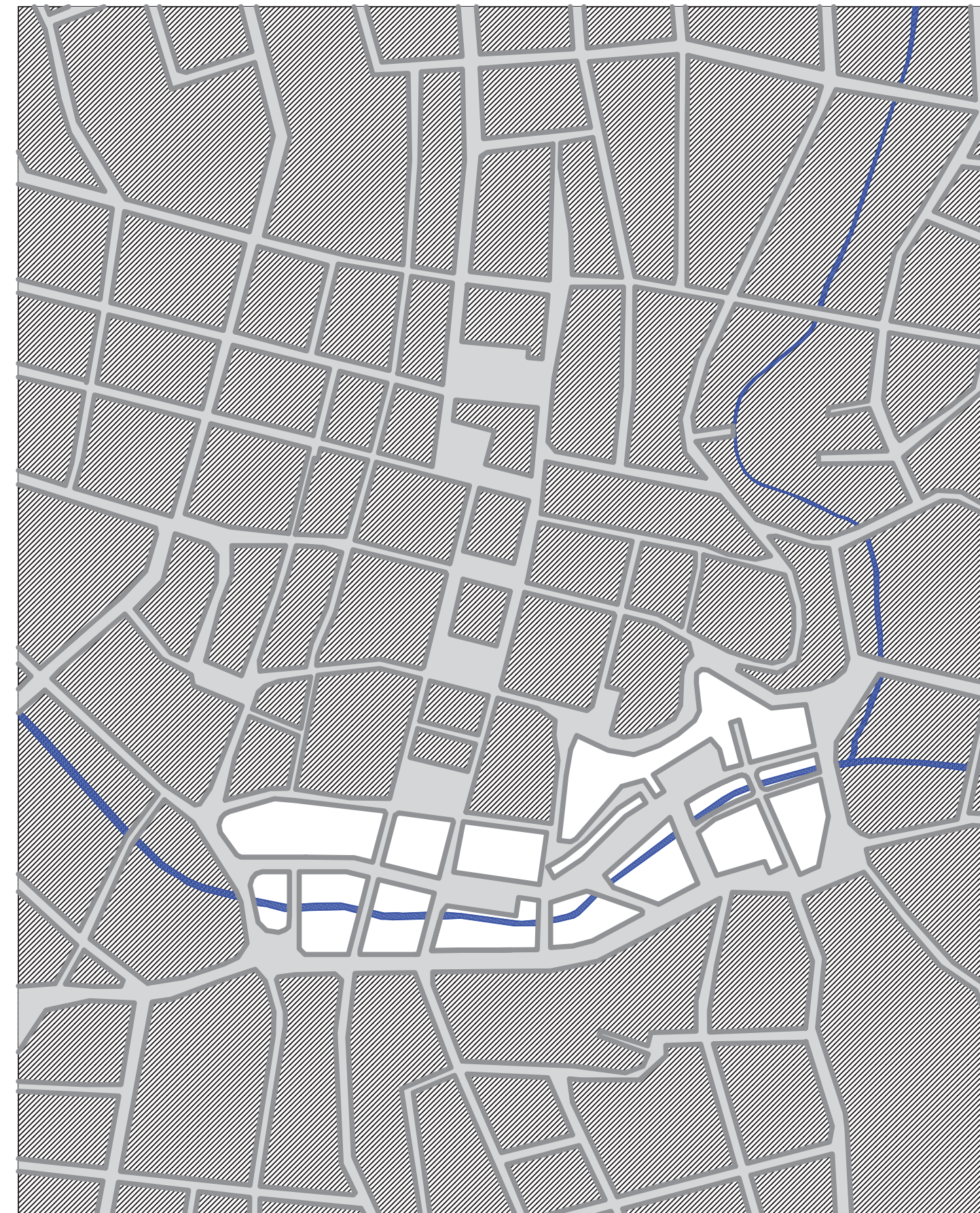
ŽELEZNIČNÍ A TRAMVAJOVÁ DOPRAVA

DOPRAVNÍ SDRUŽENÍM OBCÍ JABLONECKA (VZNIK r. 1995, SDRUŽUJÍCÍ MĚSTA JABLONEC N/N., RYCHNOV U JBC N/N., LUČANY N/N., BEDŘICHOV, JANOV N/N. A PULEČNÝ) ZARUČUJE ZJEDNODUŠENÍ VZTAHŮ MEZI ZÁKAZNÍKEM A DOPRAVCEM, PŘINÁŠÍ SPOLU S ŽELEZNIČNÍ A TRAMVAJOVOU DOPRAVOU NEUSTÁLÝ PŘÍSUN LIDÍ DO MĚSTA. ZLEPŠENÍM PROPOJENÍ STÁVAJÍCÍCH DOPRAVNÍCH UZLŮ A PŘIBLÍŽENÍM VŠECH CENTRU MĚSTA, LZE DOSÁHNOUT POTENCIÁLU PRO ZASTAVĚNÍ CENTRÁLNÍ OBLASTI MĚSTA.





STÁVAJÍCÍ



NÁVRH



0 100 200 300 500



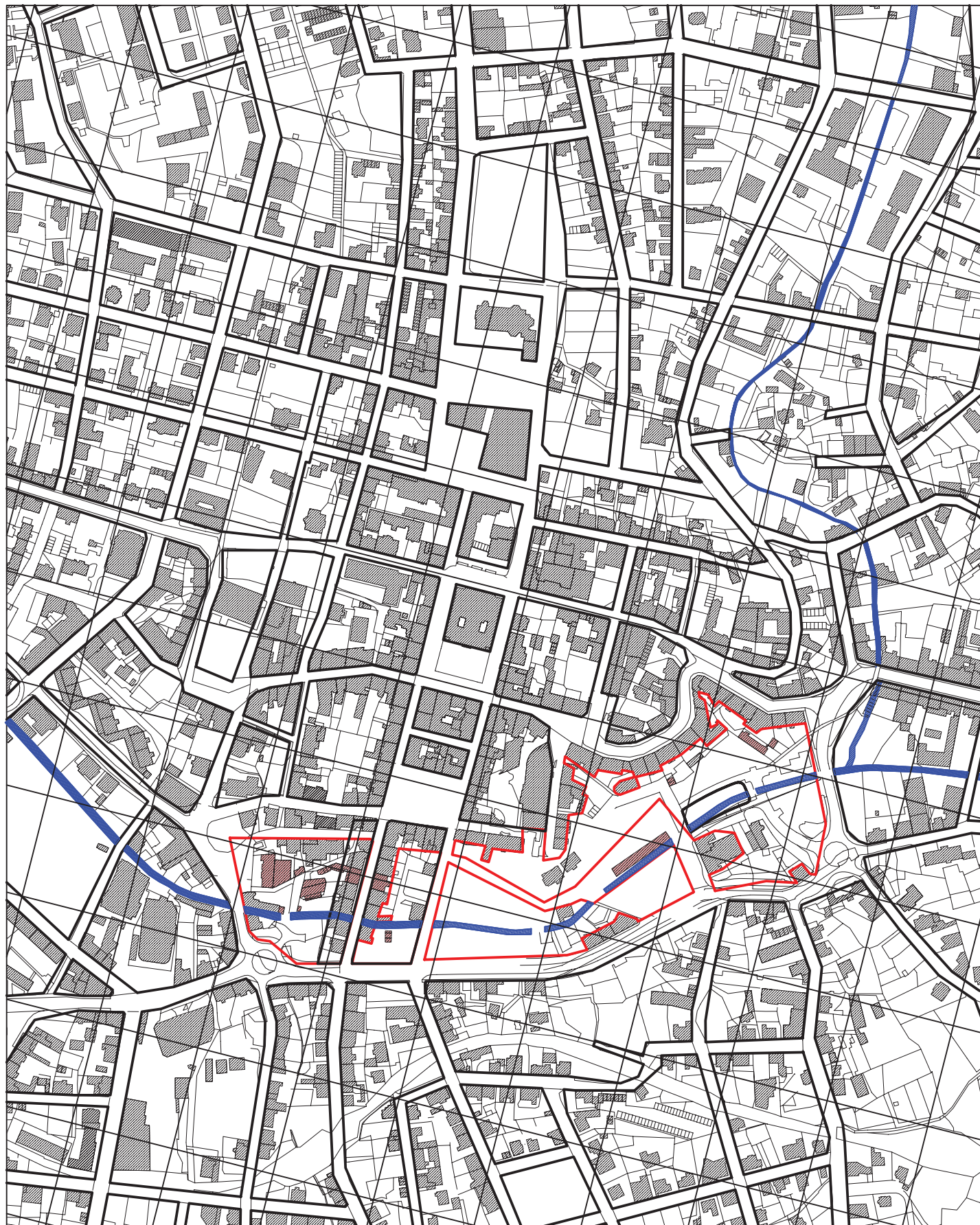
STÁVAJÍCÍ



NÁVRH



0 100 200 300 500



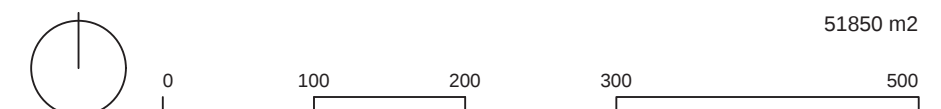
PŮVODNÍ STAV
DOTČENÉ ÚZEMÍ

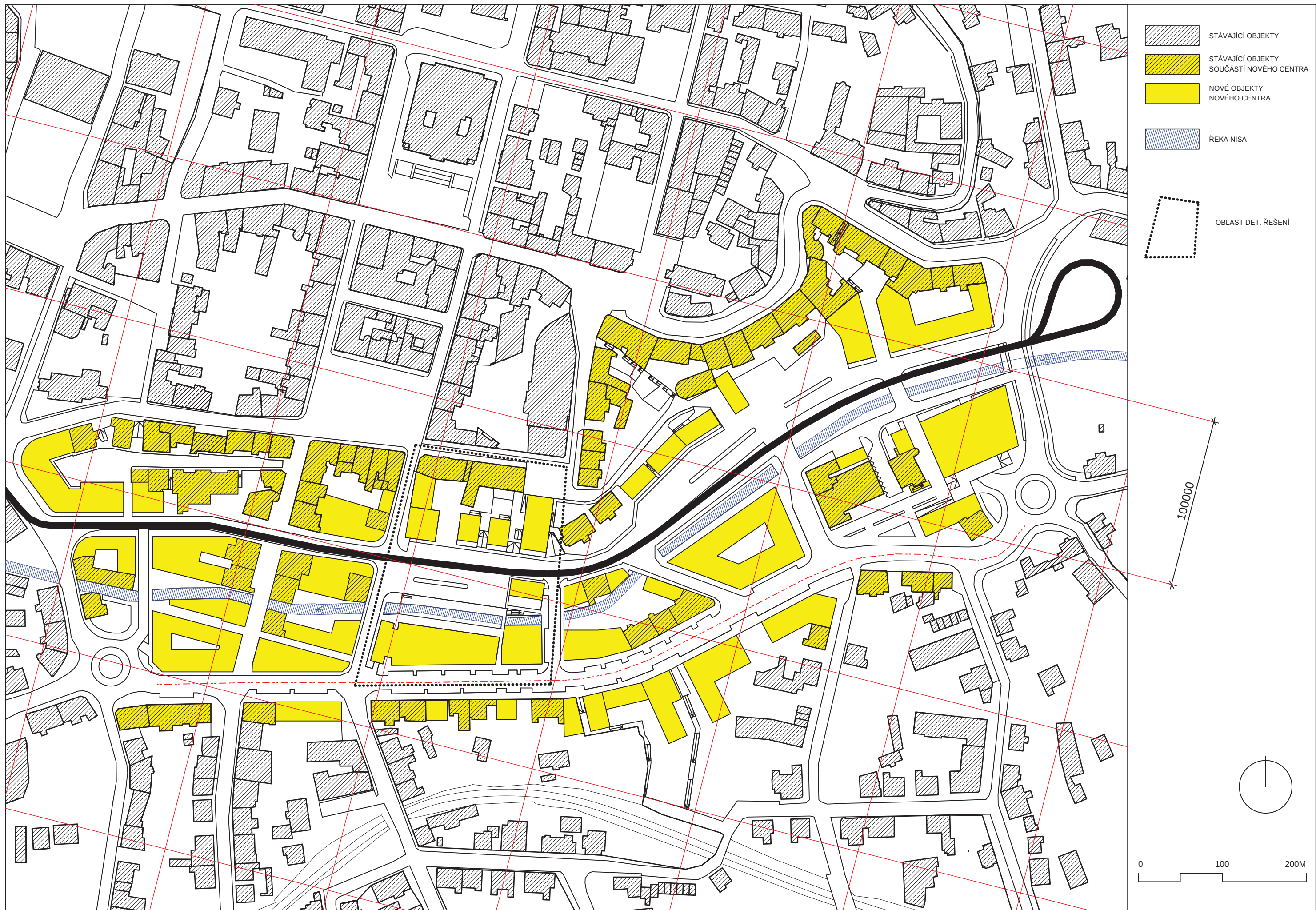


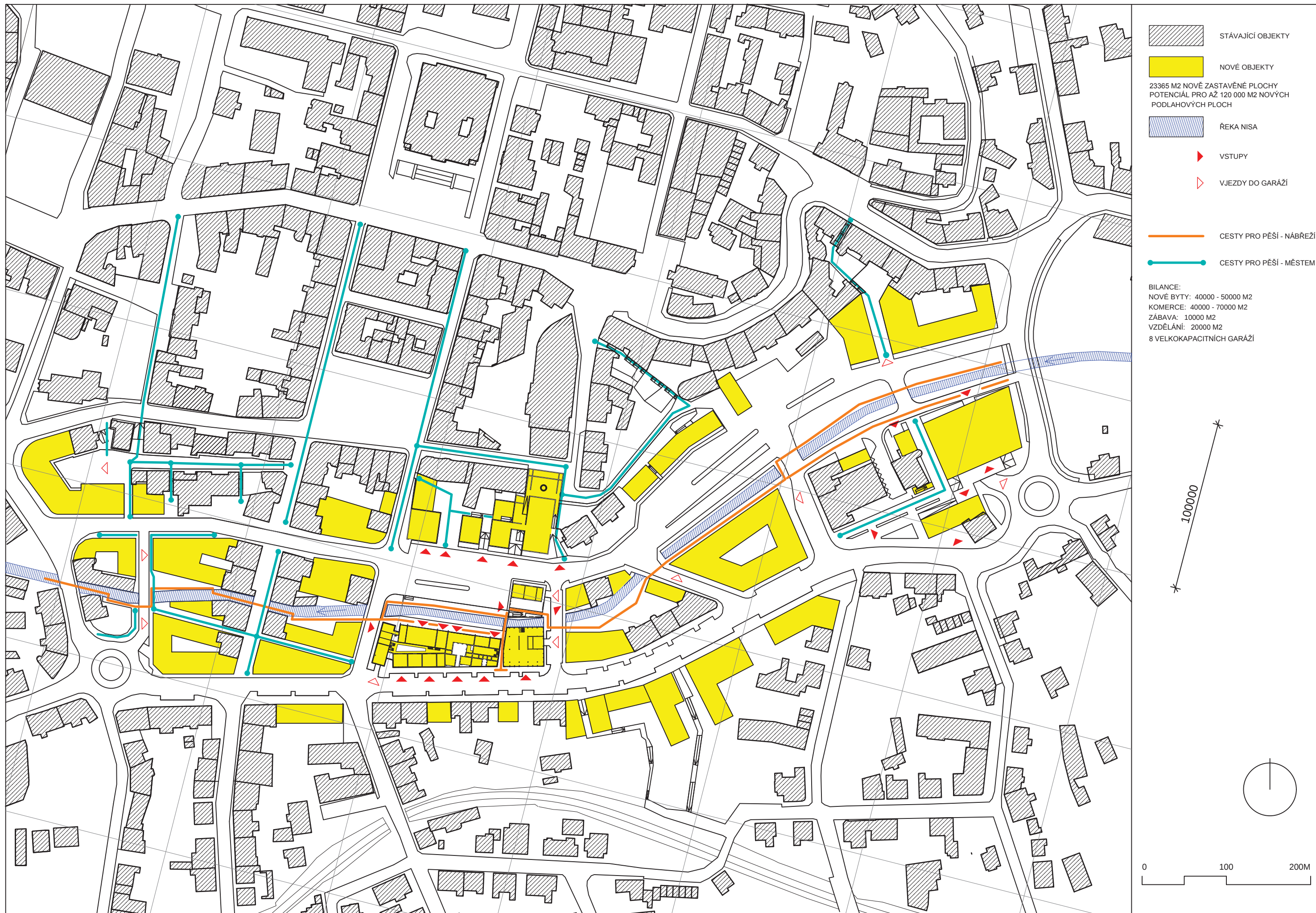
PŮVODNÍ STAV
VELIKOST VOLNÝCH PLOCH
55950 m²

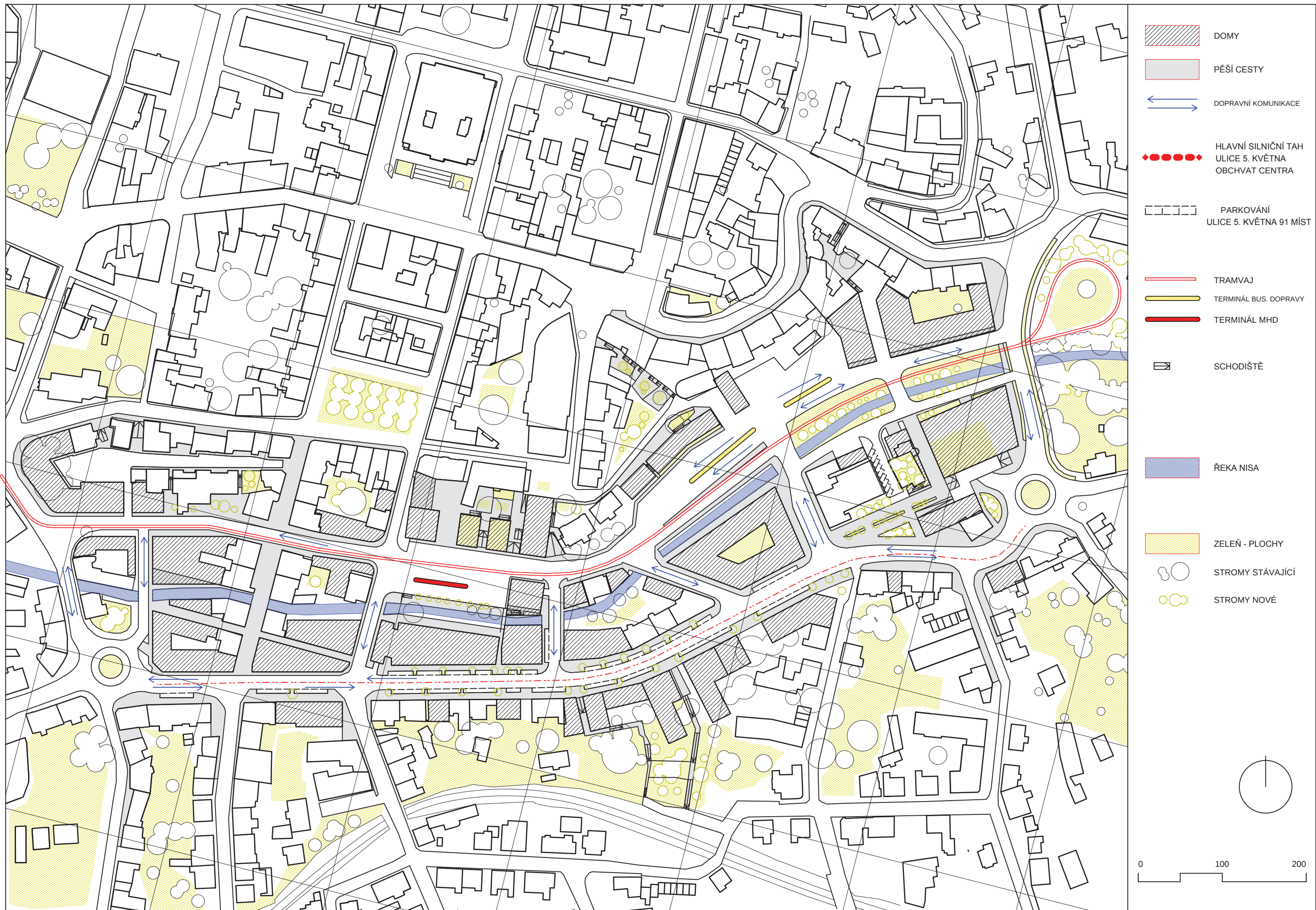


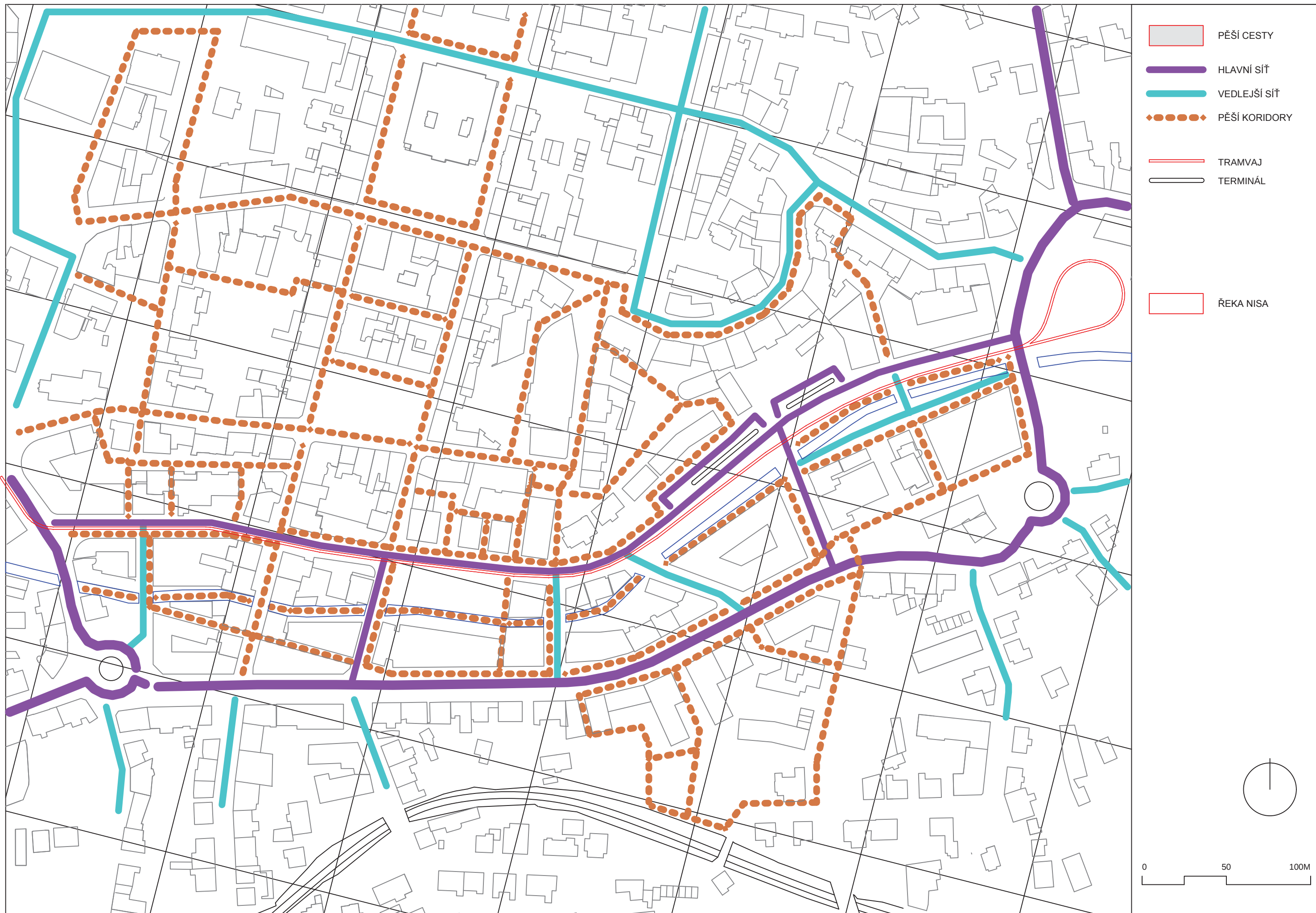
NÁVRH
VELIKOST, NOVÁ VAZBA NA MĚSTSKOU STRUKTURU
51850 m²

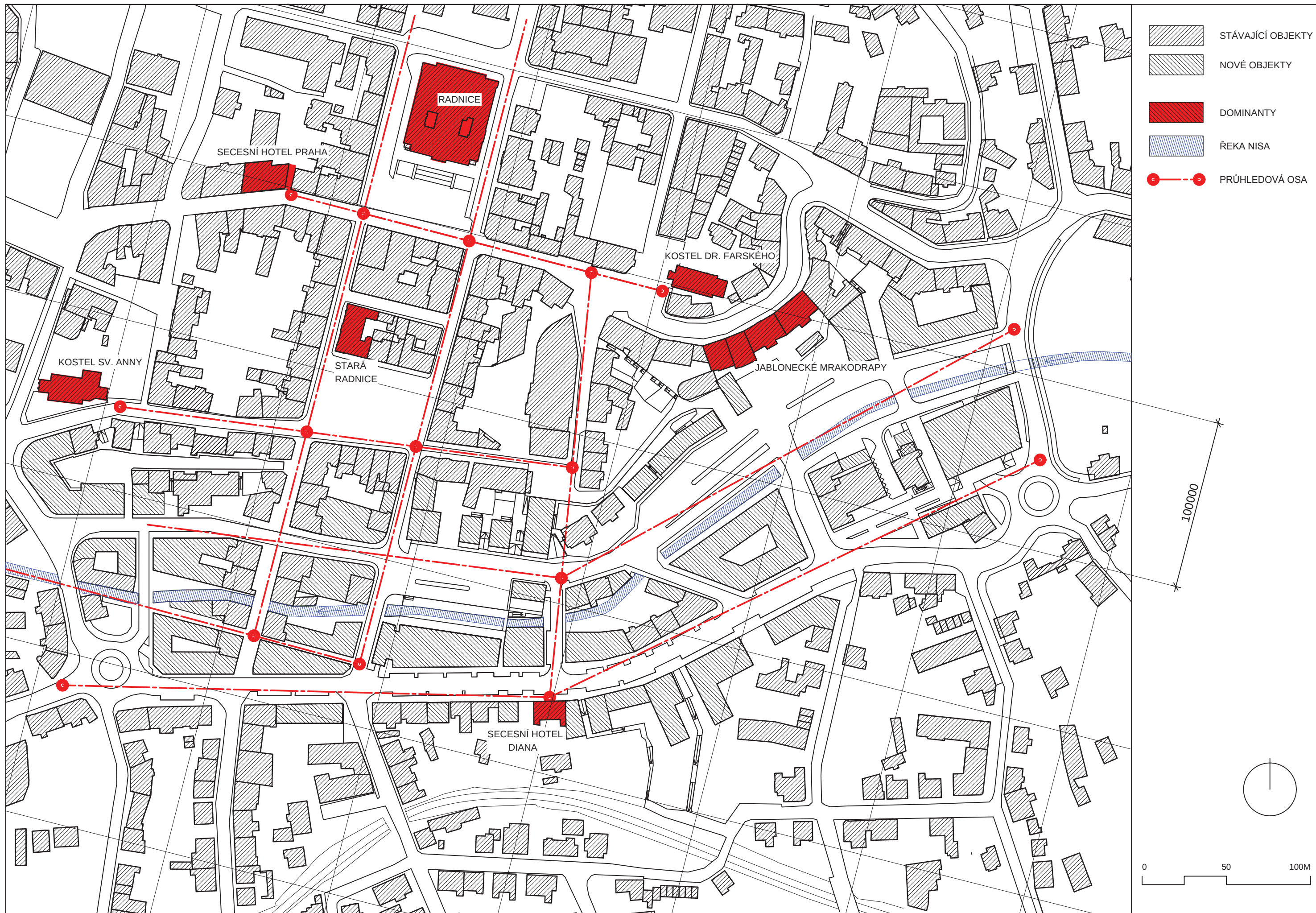


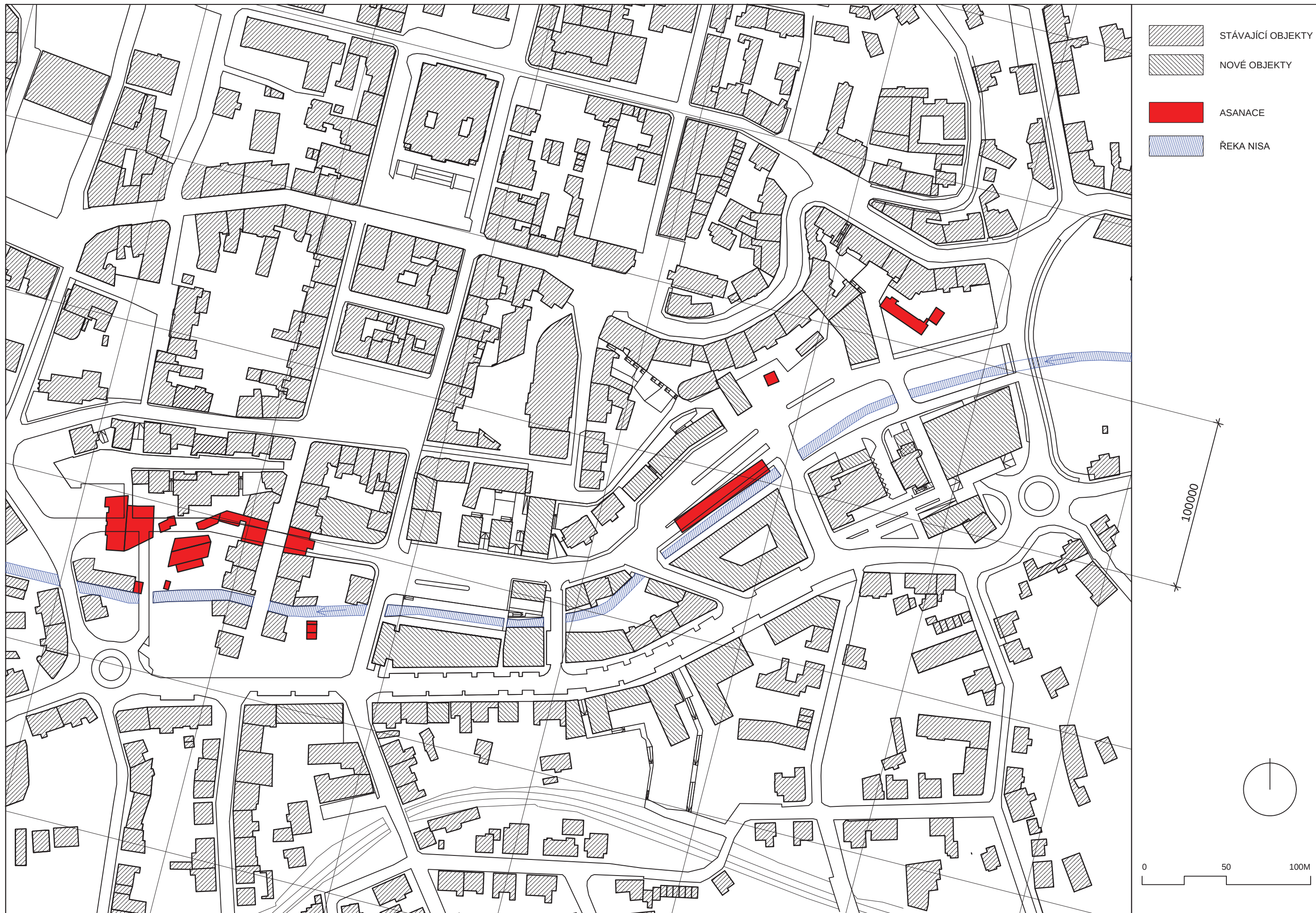


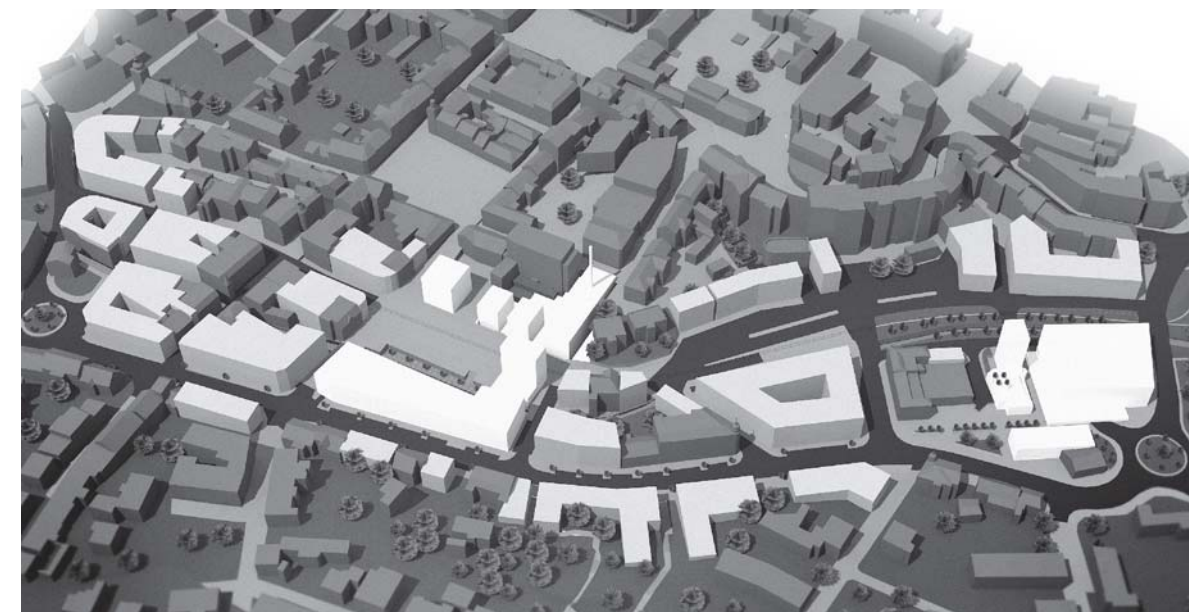
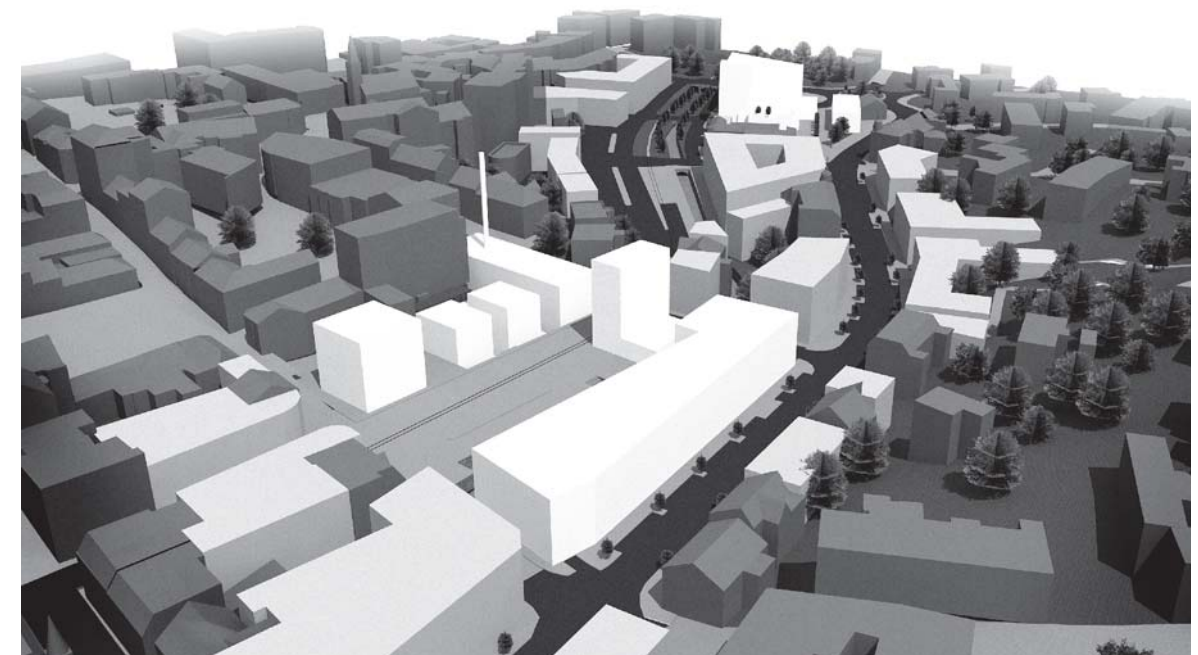




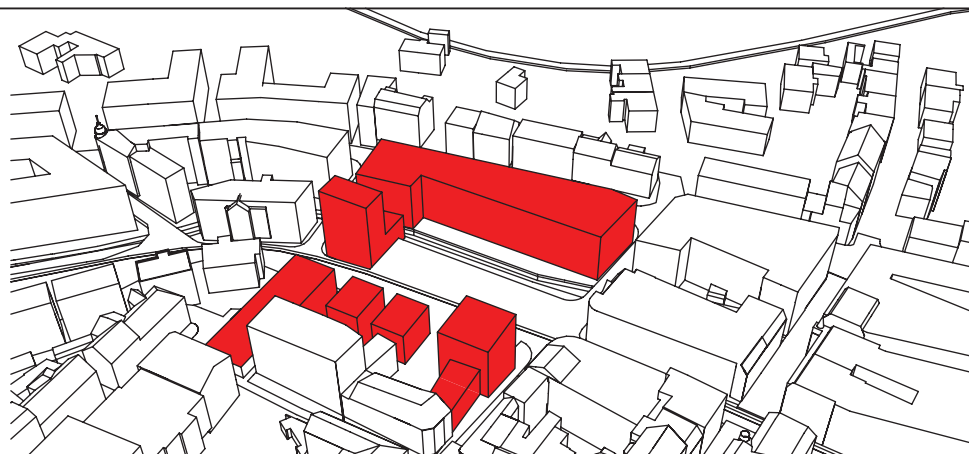




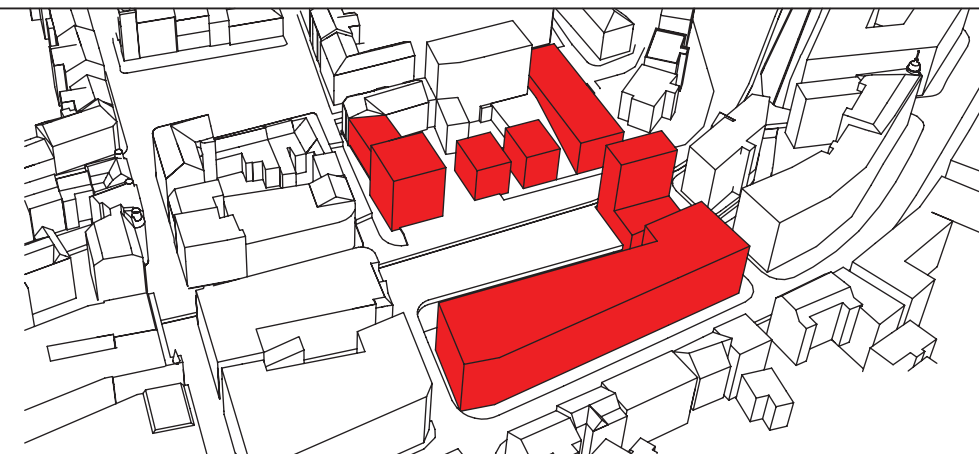




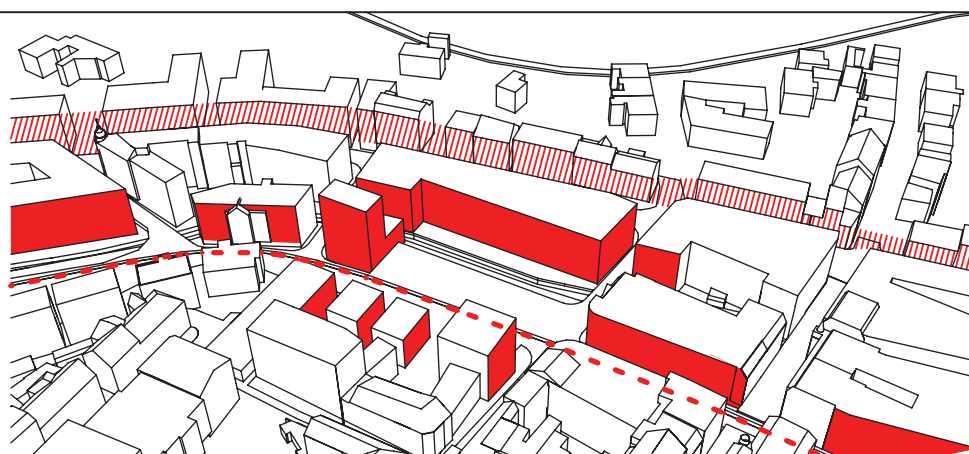
STRUKTURA



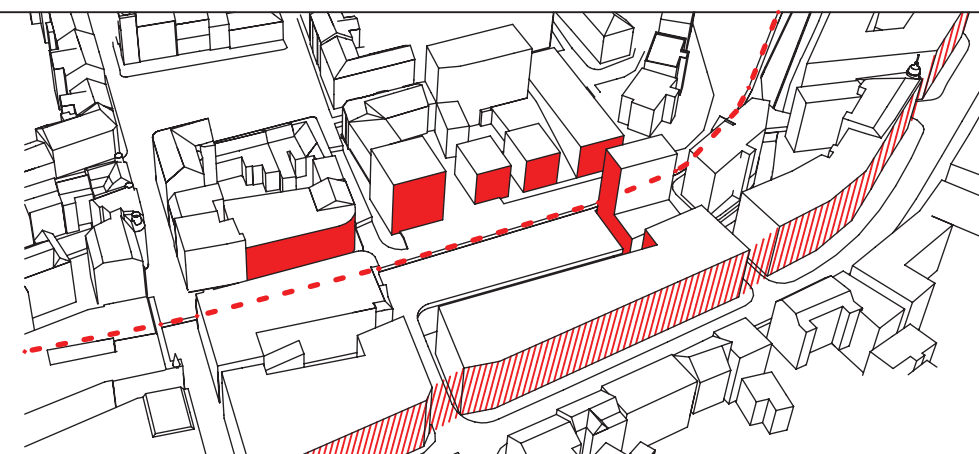
STRUKTURA



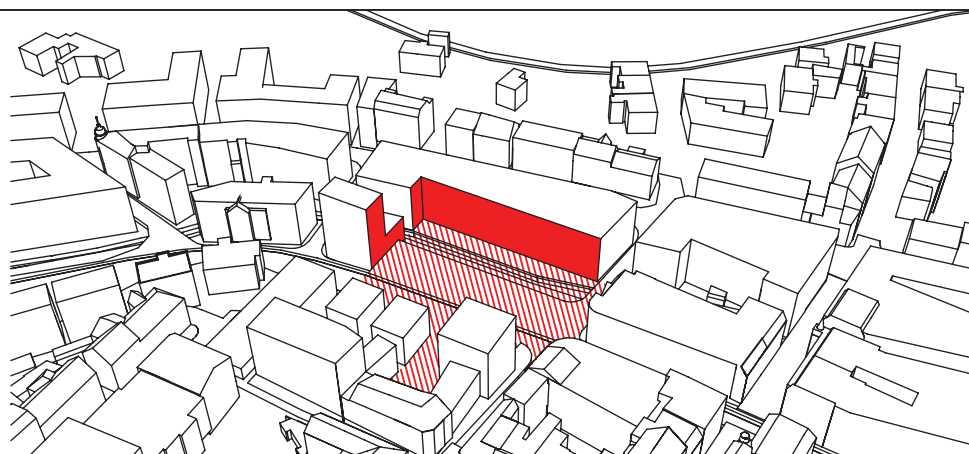
ULIČNÍ ČÁRA



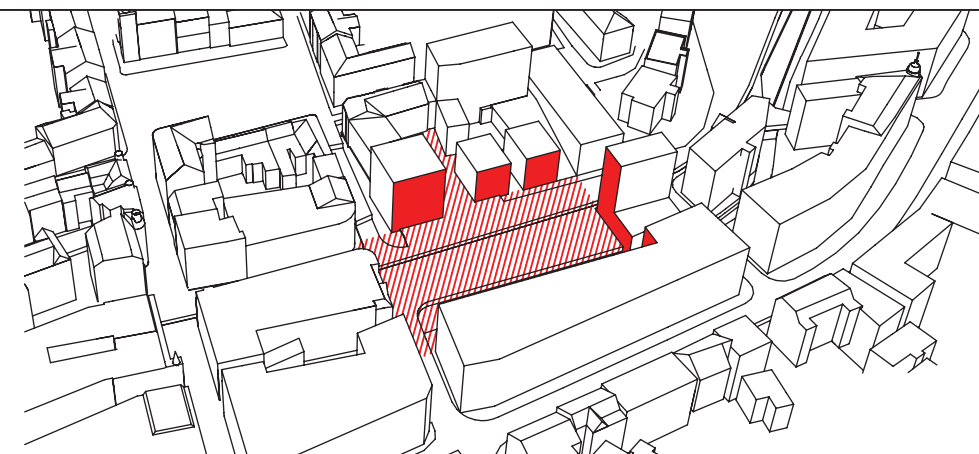
ULIČNÍ ČÁRA

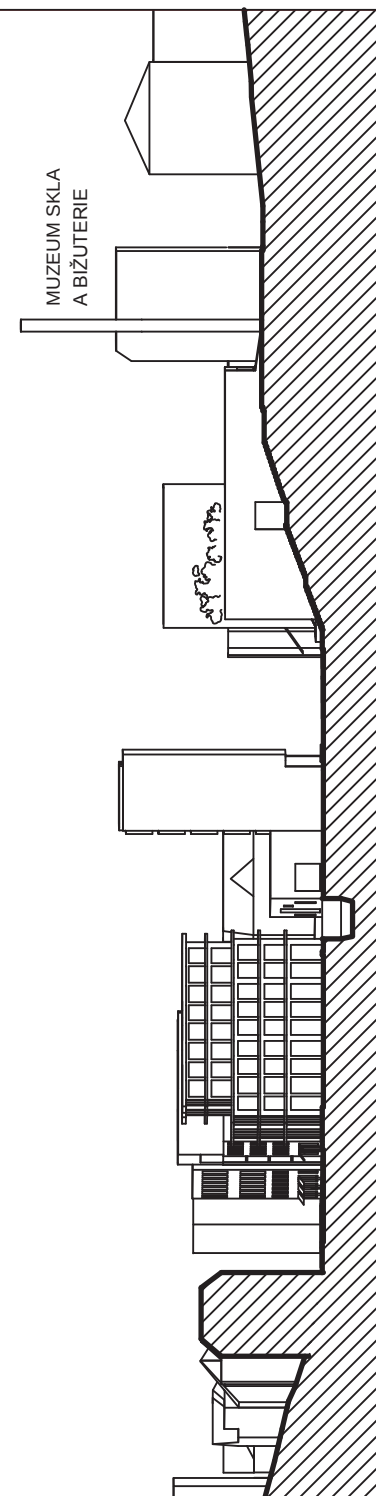


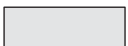
PROSTRANSTVÍ



PROSTRANSTVÍ

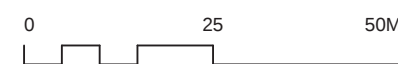
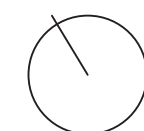
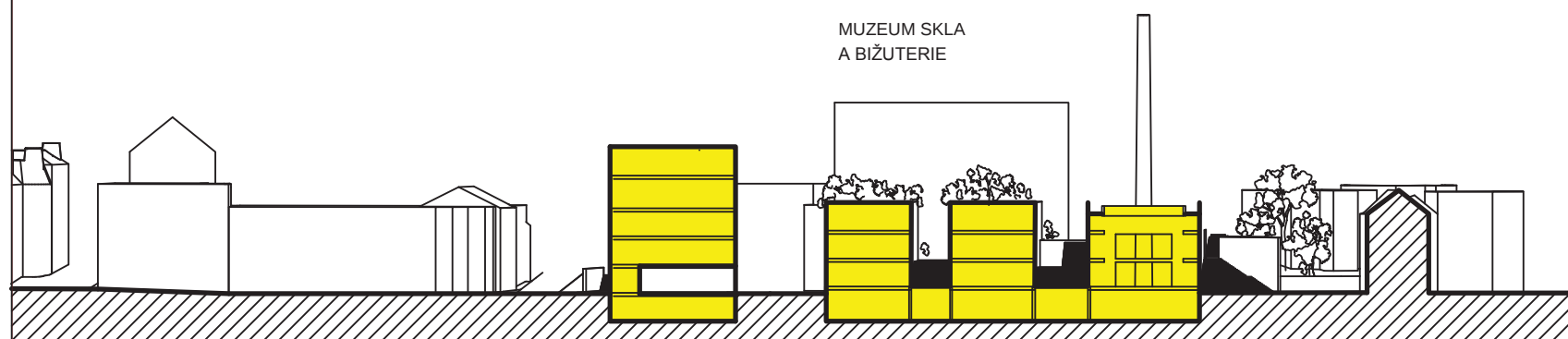


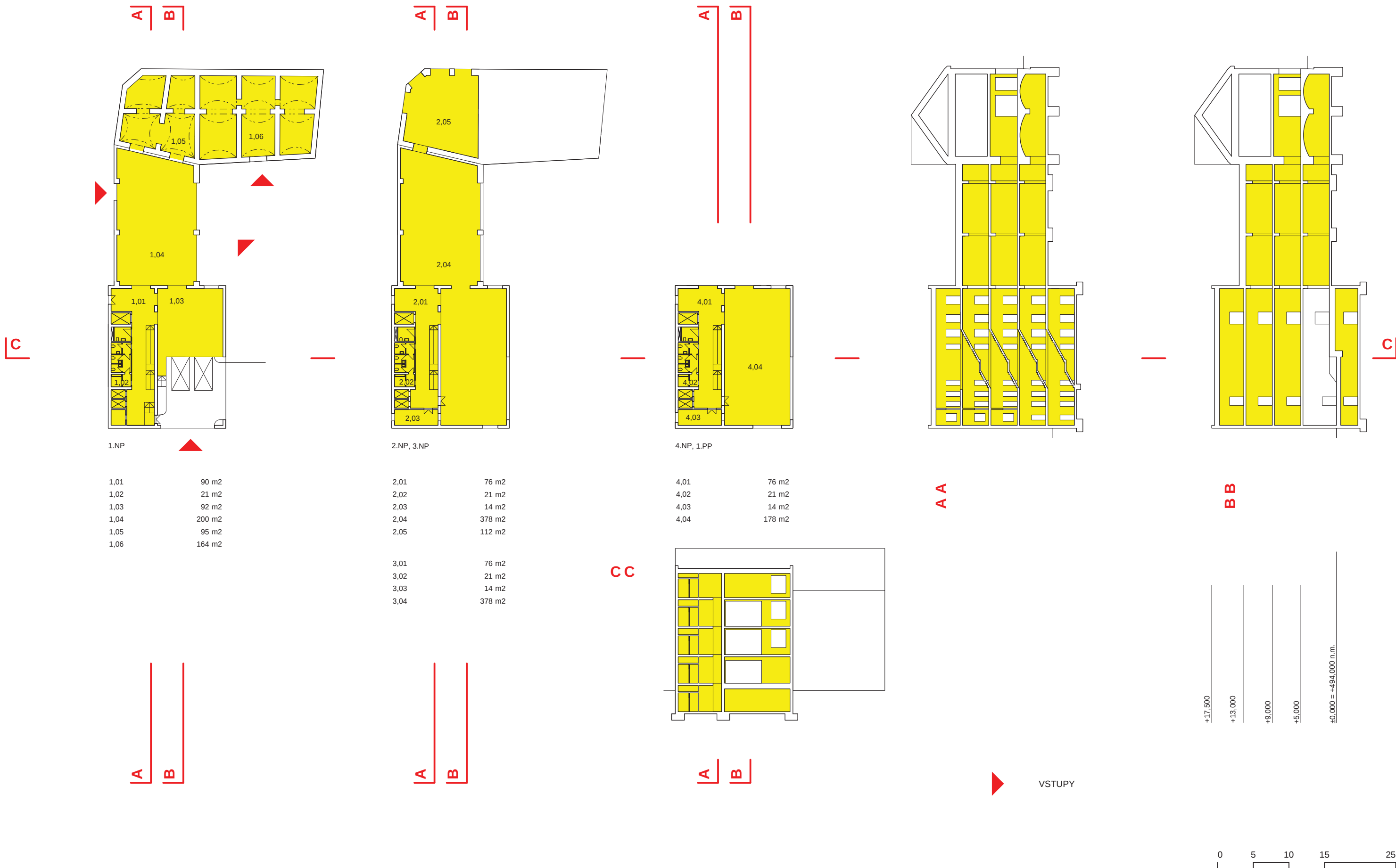


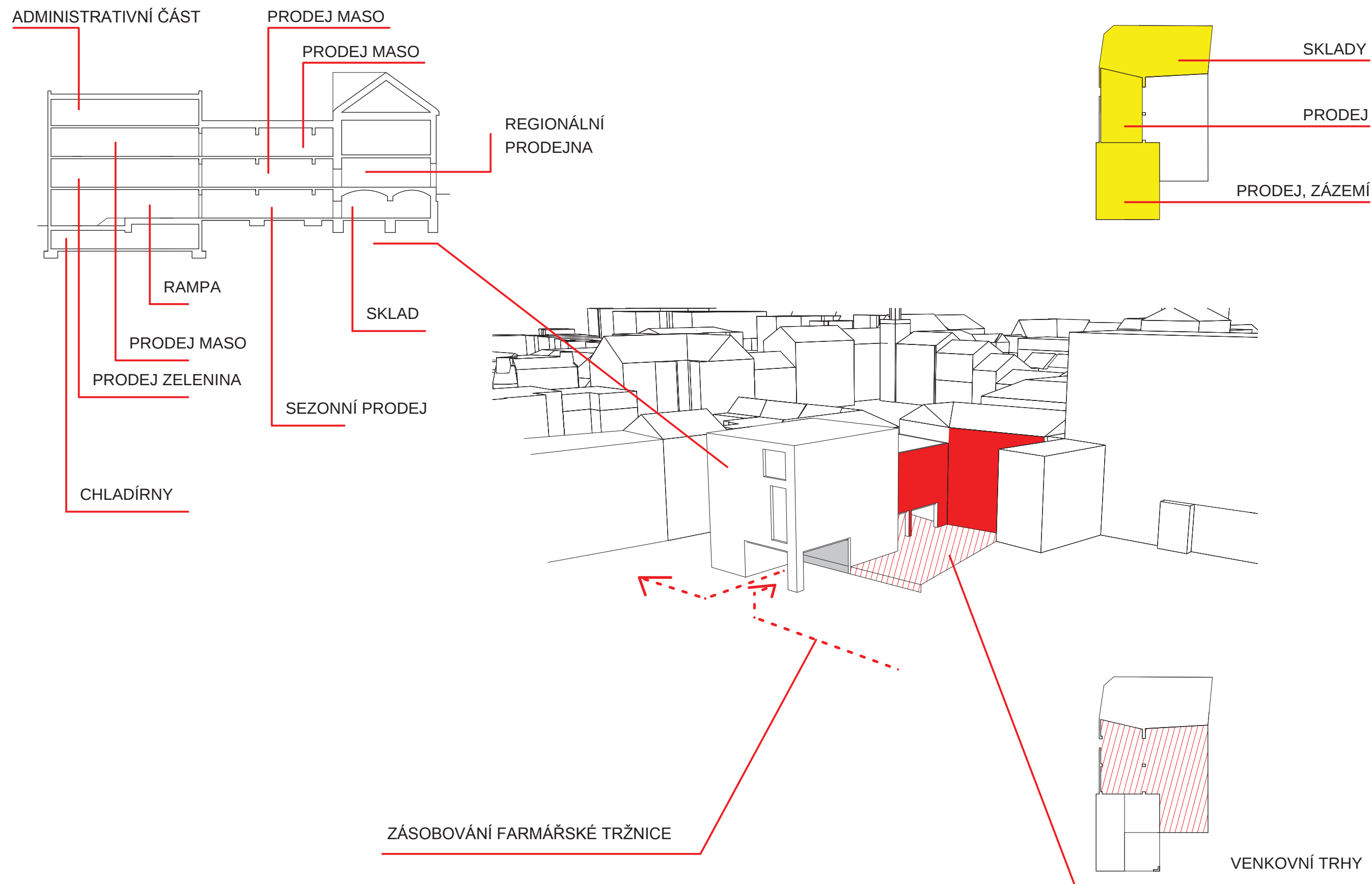
-  STÁVAJÍCÍ OBJEKTY
-  NOVÉ OBJEKTY
-  POJÍZDNÉ KOMUNIKACE
-  DLÁŽDĚNÝ POVRCH CHODNÍKY
-  TRŽNICE

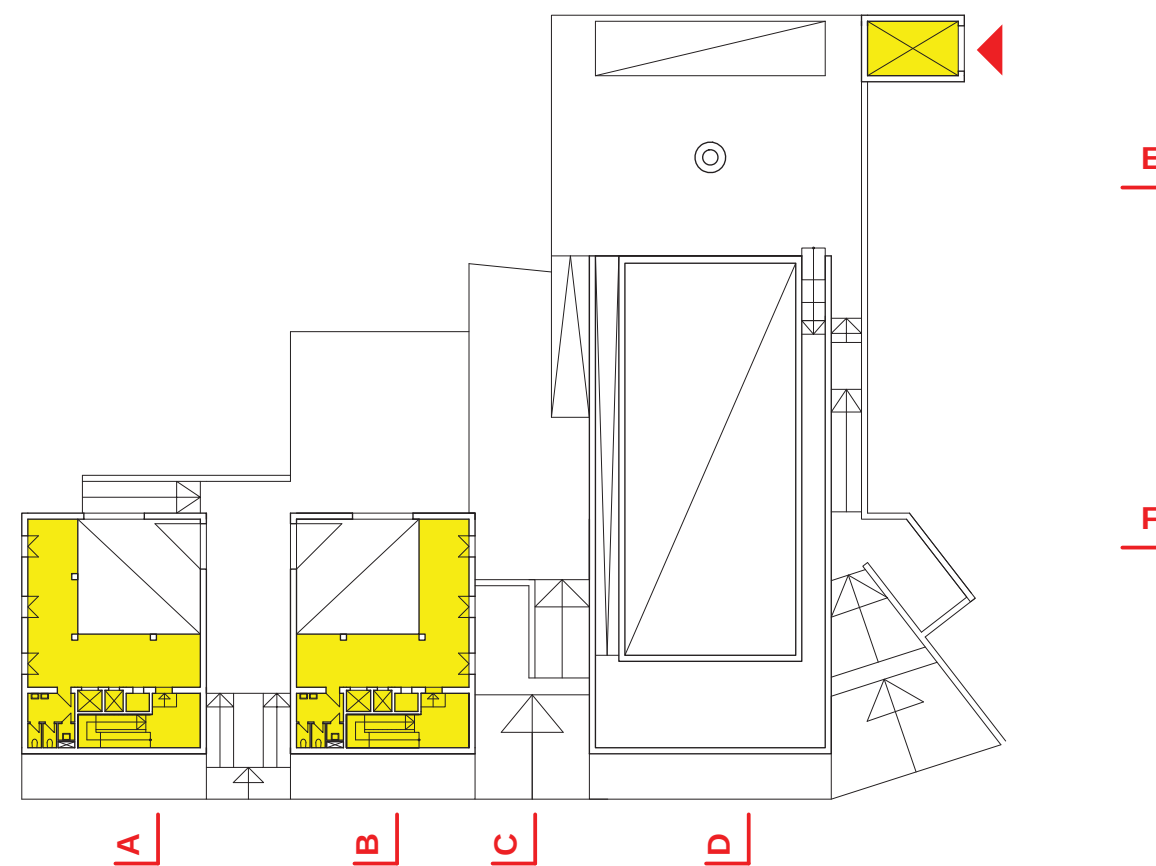
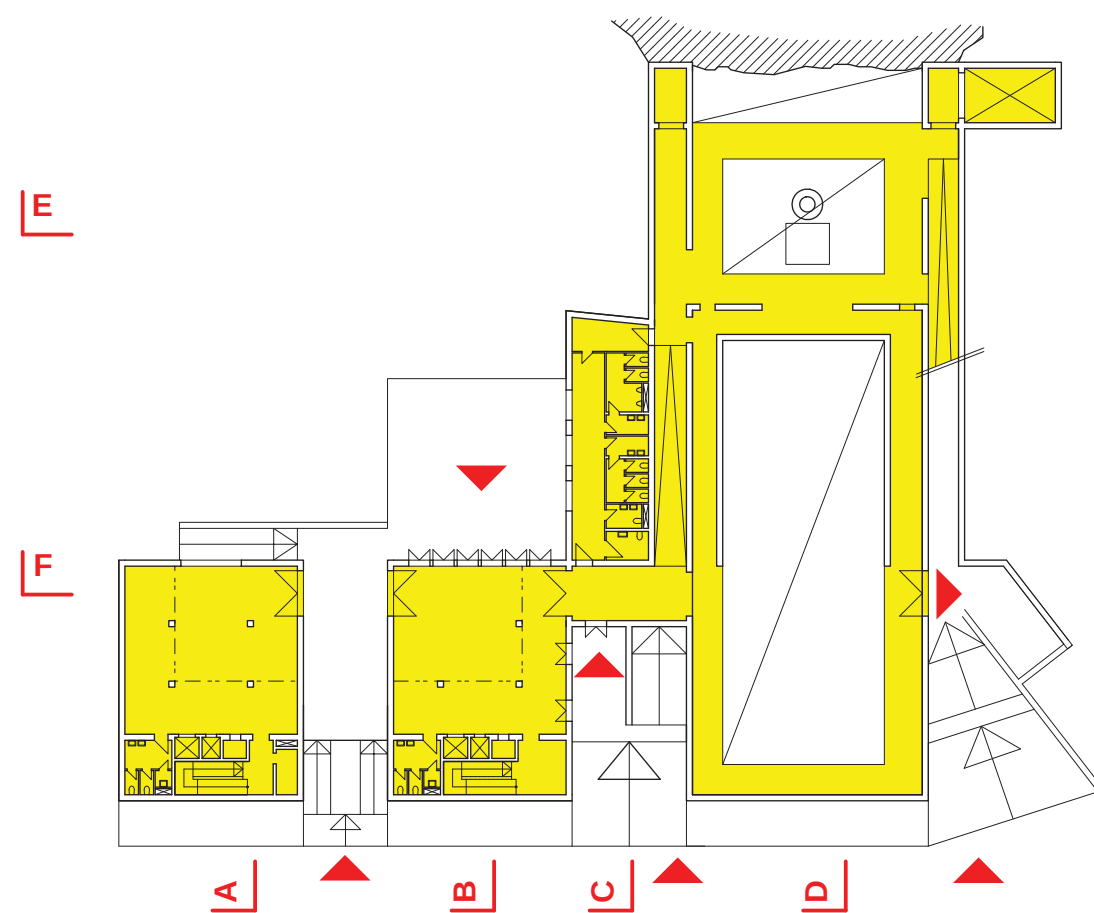
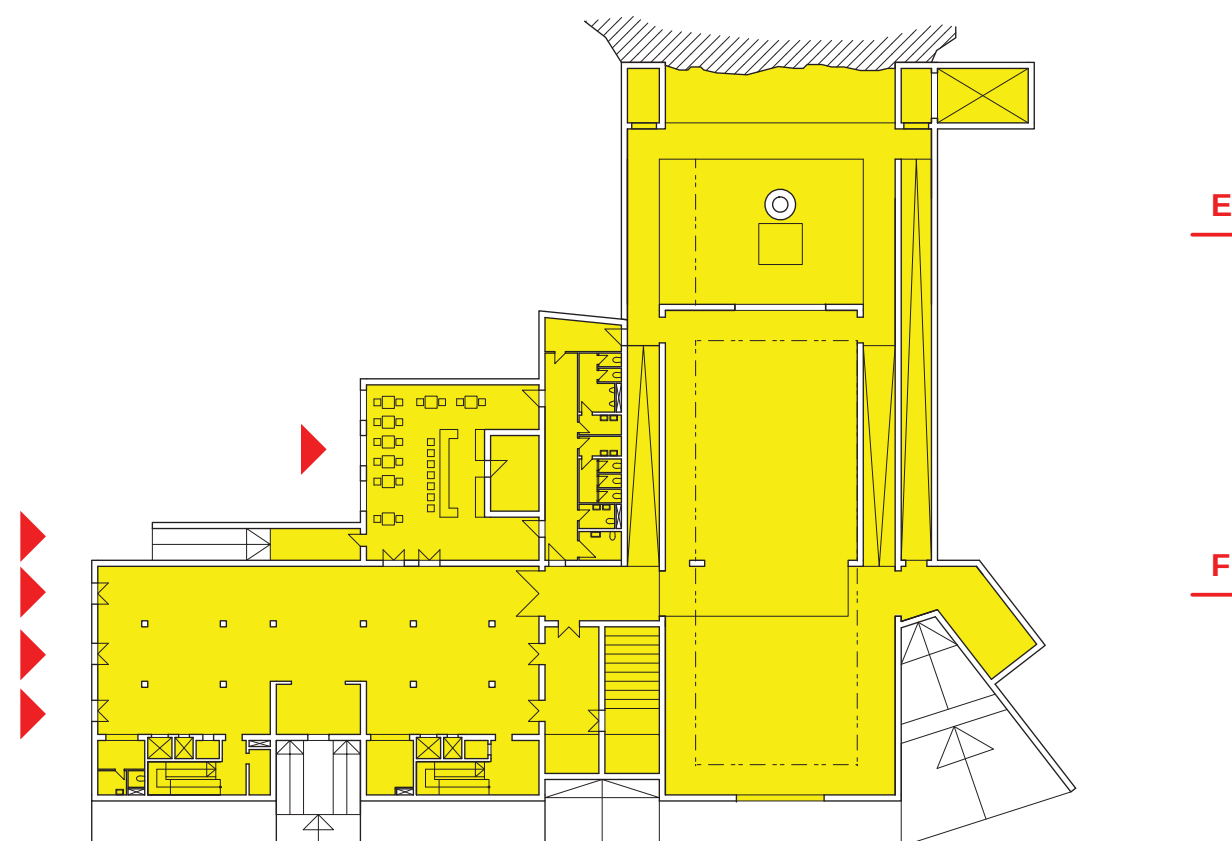
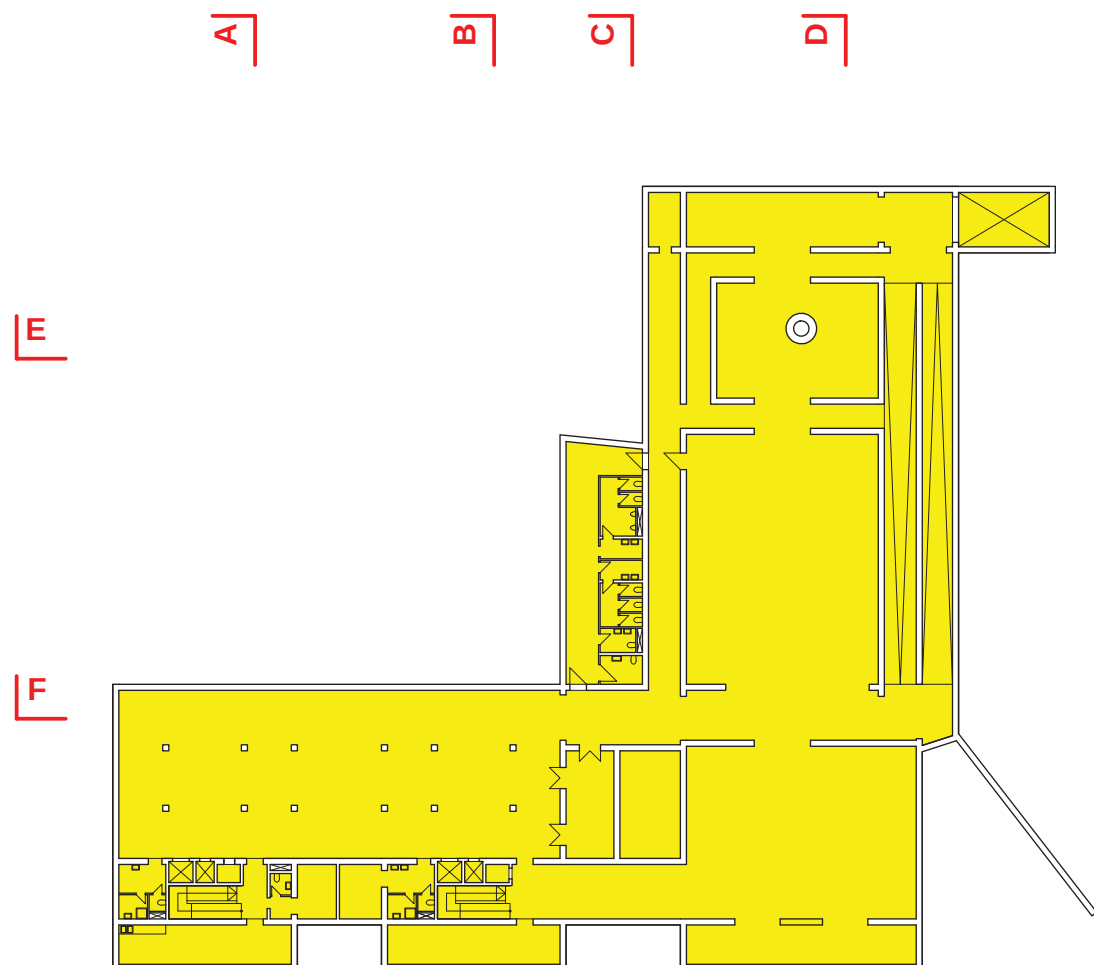
-  ŘEKA NISA
-  VSTUPY
-  VJEZDY DO GARÁŽÍ

- 01 BODOVA A ZÁZEMÍ TRŽNICE
- 02 ATELIERY SKLÁŘSKÉ HUTĚ
- 03 ATELIERY SKLÁŘSKÉ HUTĚ
- 04 SKLÁŘSKÁ HUŤ
- 05 BYTOVÝ DŮM
- 06 ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA
- 07 POLYFUNKČNÍ DŮM
- 08 BYTOVÝ DŮM

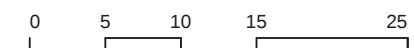
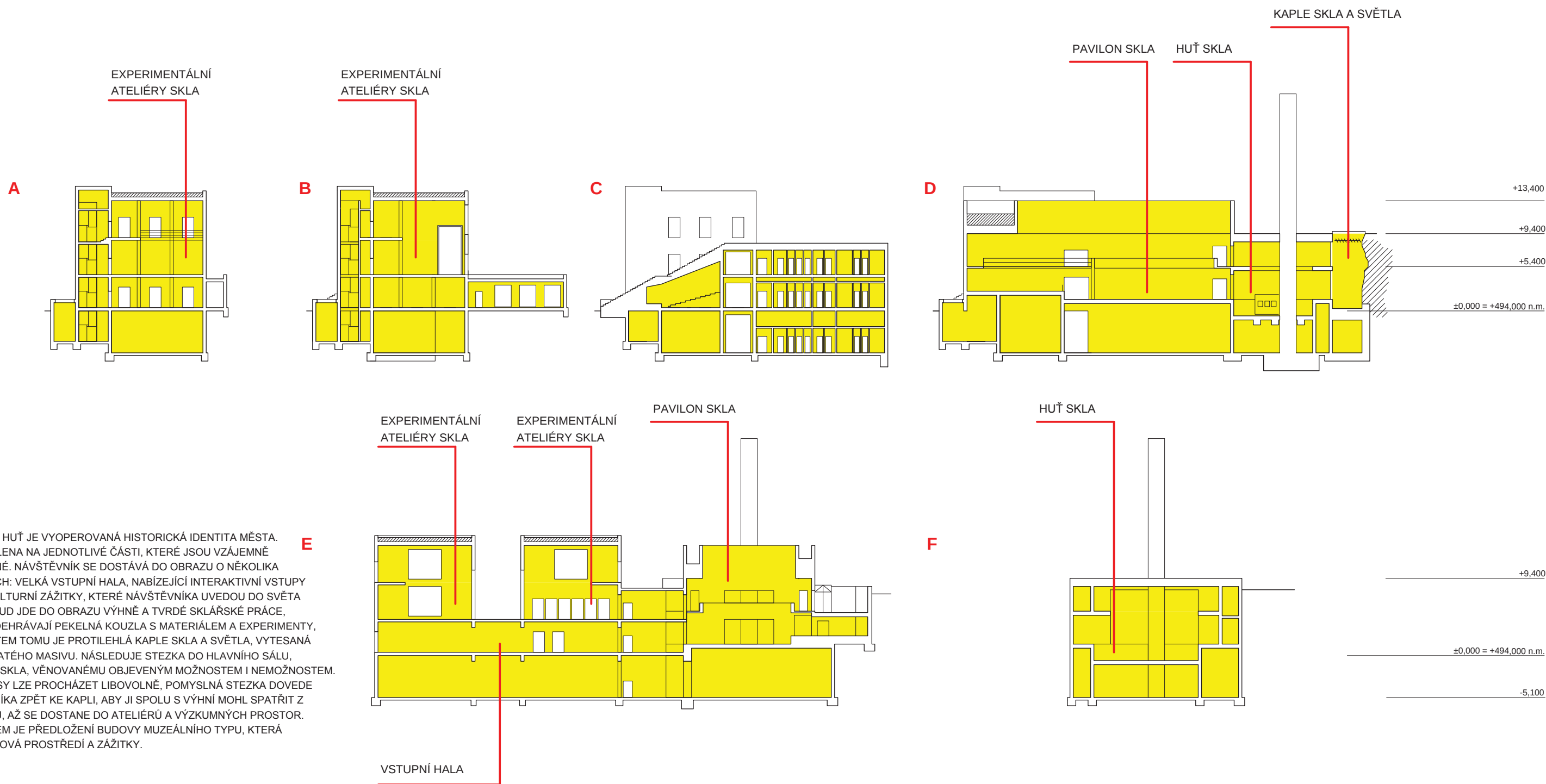


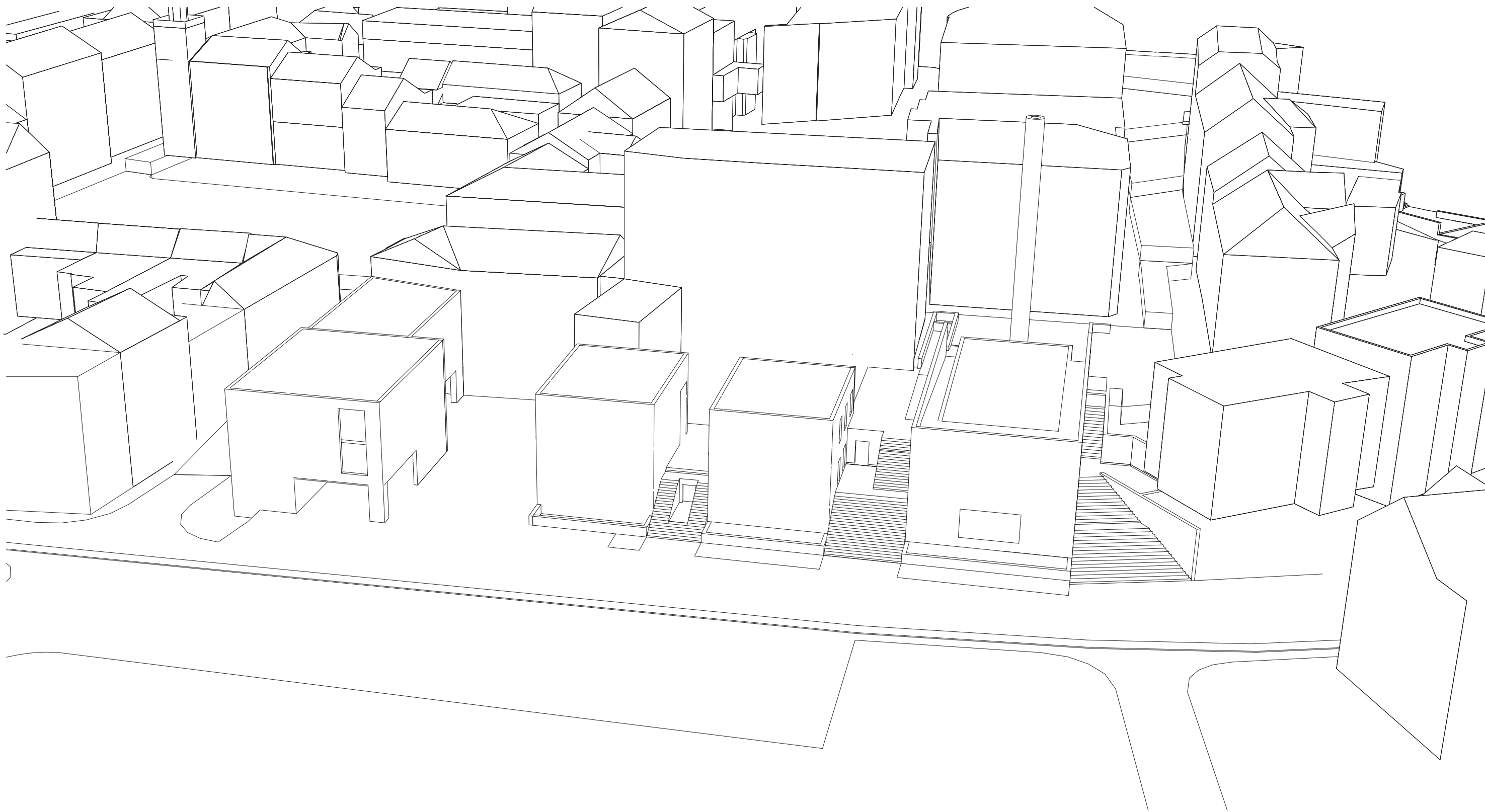




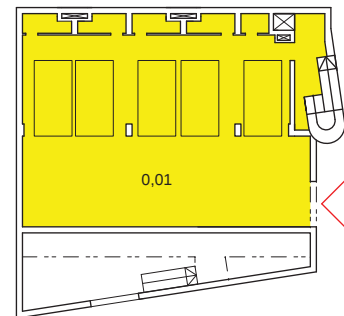


VSTUPY

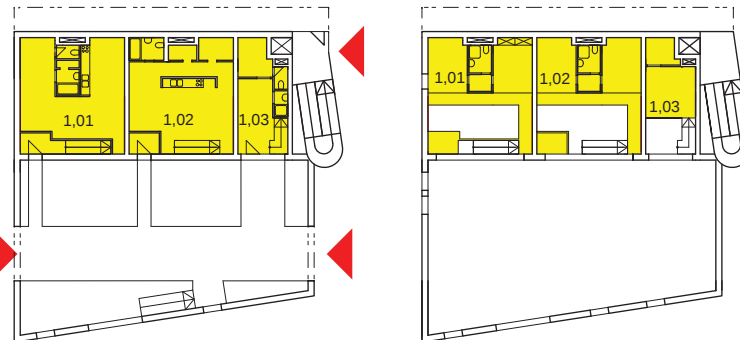




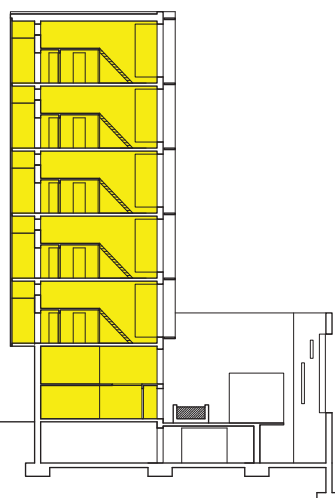
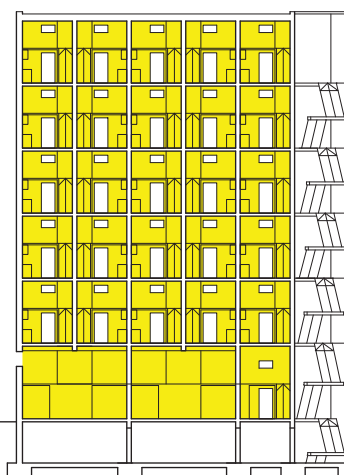
BYT 37 m2	x 20
BYT 35 m2	x 5
BYT 85 m2	x 1
BYT 84 m2	x 1
BYT 37 m2	x 1
BYTŮ CELKEM	28
OBYVATEL CELKEM	57



0,01 261 m2



1,01 50 m2 +35 m2
1,02 50 m2 +34 m2
1,03 22 m2 +15 m2



+27,200

+22,480

+18,180

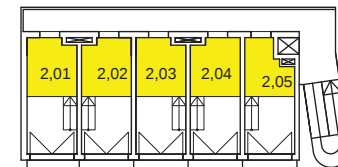
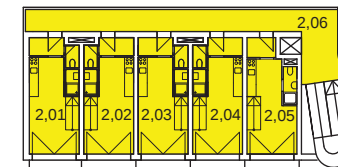
+13,880

+9,580

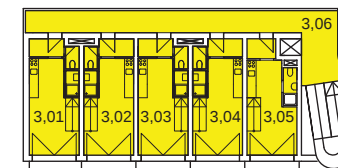
+5,280

±0,000 = +494,000 n.m.

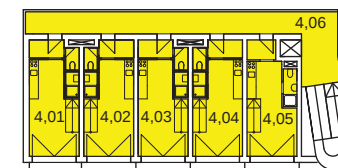
2,01	25 m2 +12 m2
2,02	25 m2 +12 m2
2,03	25 m2 +12 m2
2,04	25 m2 +12 m2
2,05	25 m2 +10 m2
2,06	38 m2



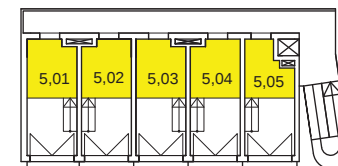
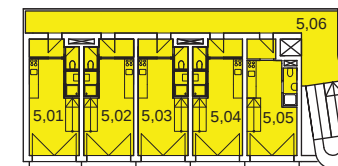
3,01	25 m2 +12 m2
3,02	25 m2 +12 m2
3,03	25 m2 +12 m2
3,04	25 m2 +12 m2
3,05	25 m2 +10 m2
3,06	38 m2



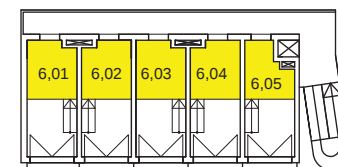
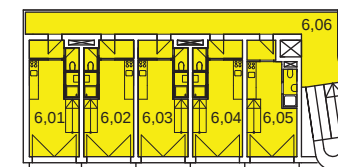
4,01	25 m2 +12 m2
4,02	25 m2 +12 m2
4,03	25 m2 +12 m2
4,04	25 m2 +12 m2
4,05	25 m2 +10 m2
4,06	38 m2



5,01	25 m2 +12 m2
5,02	25 m2 +12 m2
5,03	25 m2 +12 m2
5,04	25 m2 +12 m2
5,05	25 m2 +10 m2
5,06	38 m2



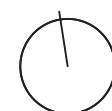
6,01	25 m2 +12 m2
6,02	25 m2 +12 m2
6,03	25 m2 +12 m2
6,04	25 m2 +12 m2
6,05	25 m2 +10 m2
6,06	38 m2



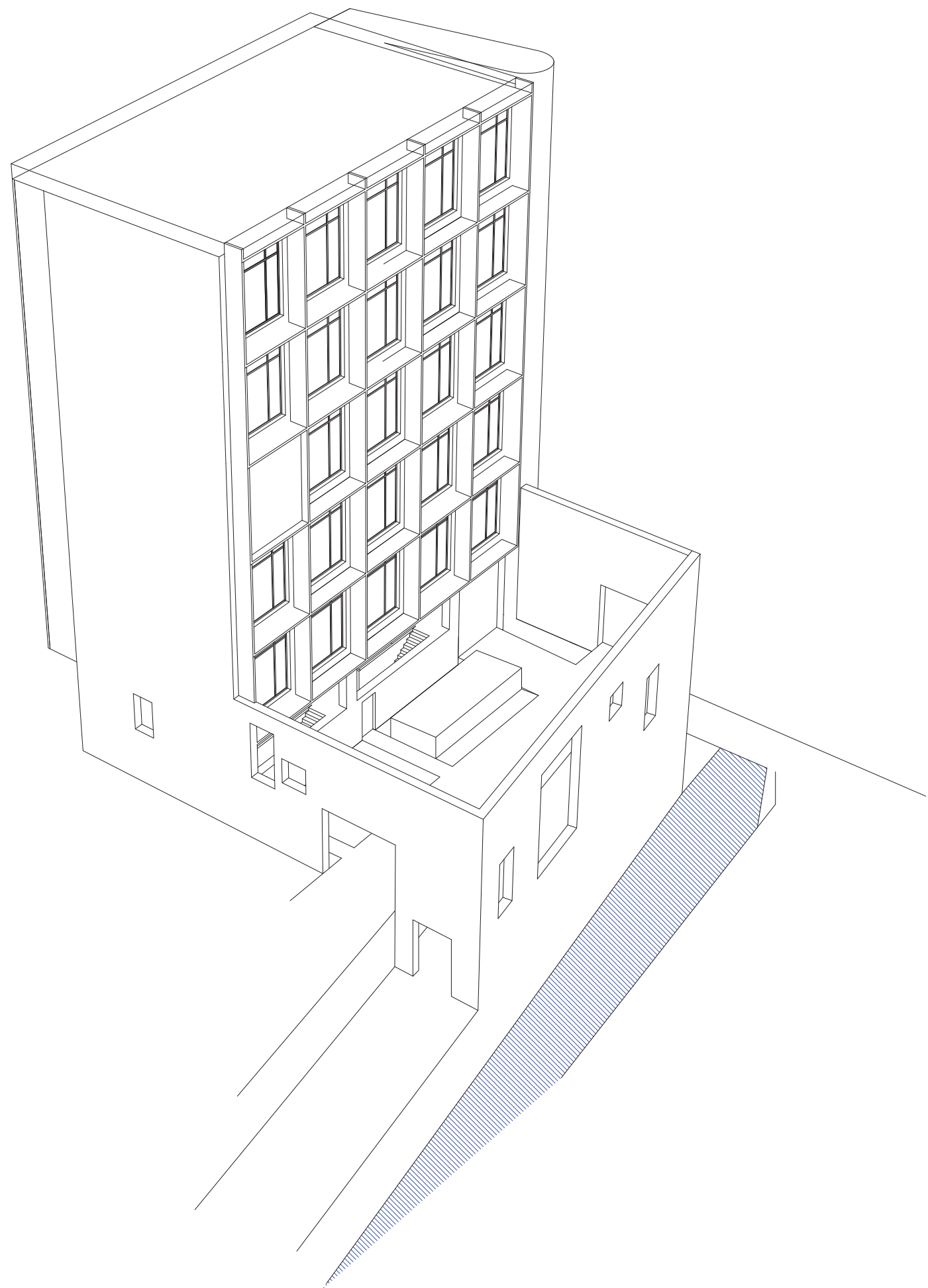
VSTUPY

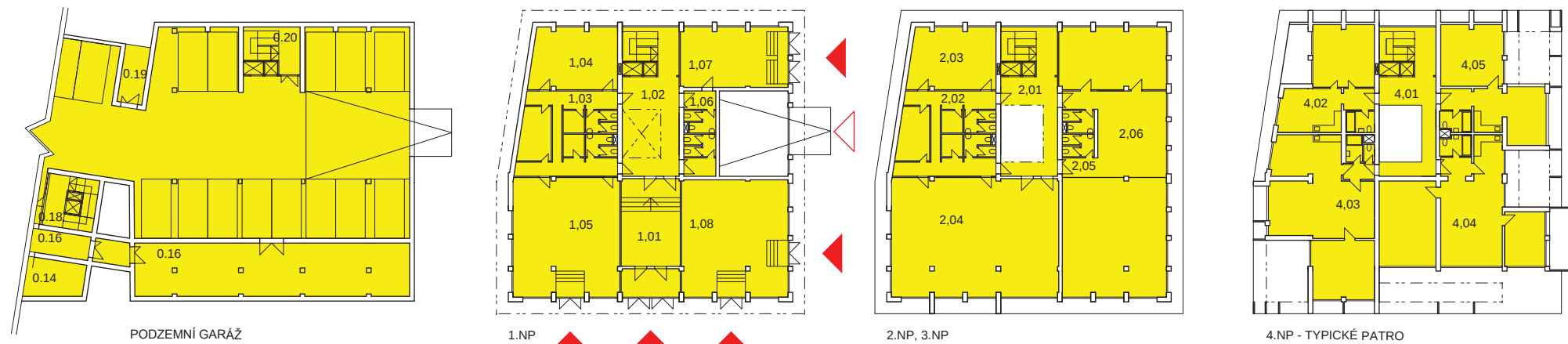


VJEZDY DO GARÁŽÍ



0 5 10 15 25





1.NP

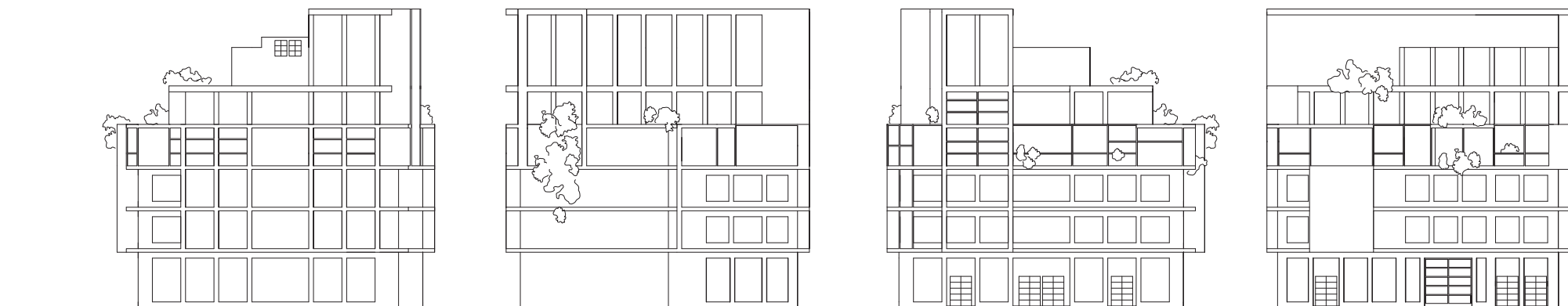
1,01	48 m2
1,02	60 m2
1,03	55 m2
1,04	38 m2
1,05	90 m2
1,06	18 m2
1,07	46 m2
1,08	138 m2

2.NP, 3.NP

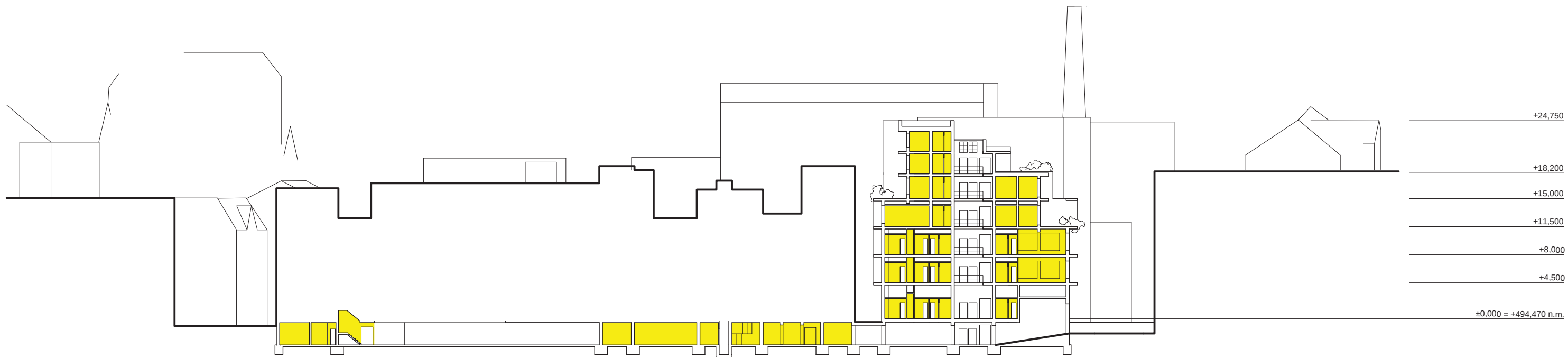
2,01	+3,01	43 m2
2,02	+3,02	55 m2
2,03	+3,03	38 m2
2,04	+3,04	141 m2
2,05	+3,05	10 m2
2,06	+3,06	188 m2

4.NP - TYPICKÉ PATRO

4,01	43 m2
4,02	56 m2
4,03	98 m2
4,04	107 m2
4,05	62 m2



BYTY
BYTY
BYTY
BYTY
ADMINISTRATIVA
ADMINISTRATIVA
OBCHODY



±0,000 = +494,470 n.m.



VSTUPY



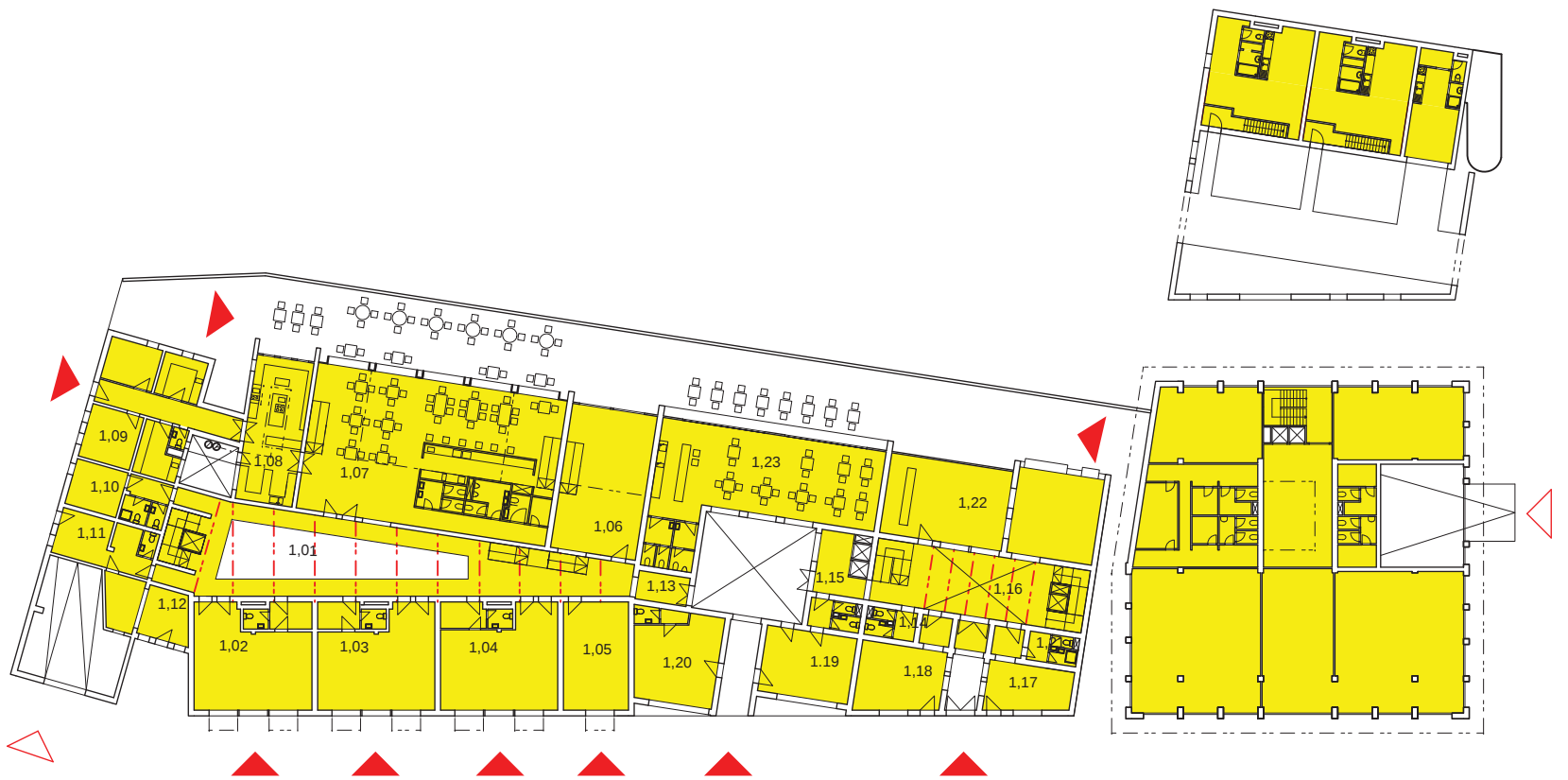
VJEZDY DO GARÁŽÍ



0,01	1516 m2
0,02	147 m2
0,03	10 m2
0,04	10 m2
0,05	21 m2
0,06	60 m2
0,07	60 m2
0,08	60 m2
0,09	34 m2
0,10	38 m2
0,11	23 m2
0,12	17 m2
0,13	27 m2
0,14	28 m2
0,15	38 m2
0,16	111 m2
0,17	32 m2
0,18	19 m2
0,19	10 m2
0,20	16 m2



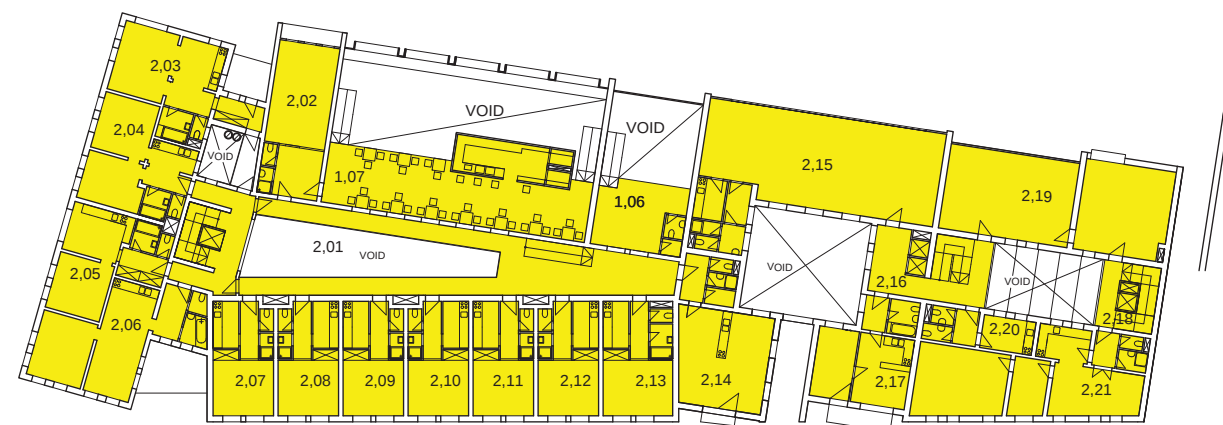
1,01	104 m2
1,02	60 m2
1,03	60 m2
1,04	60 m2
1,05	34 m2
1,06	61 m2
1,07	181 m2
1,08	41 m2
1,09	62 m2
1,10	22 m2
1,11	22 m2
1,12	21 m2
1,13	7 m2
1,14	12 m2
1,15	12 m2
1,16	66 m2
1,17	23 m2
1,18	31 m2
1,19	29 m2
1,20	38 m2
1,21	6 m2
1,22	85 m2
1,23	105 m2
1,24	38 m2



VSTUPY
VJEZDY DO GARÁŽÍ

0 5 10 15 25

2,01	104 m2
2,02	40 m2
2,03	43 m2
2,04	41 m2
2,05	38 m2
2,06	51 m2
2,07	29 m2
2,08	29 m2
2,09	29 m2
2,10	29 m2
2,11	29 m2
2,12	29 m2
2,13	33 m2
2,14	38 m2
2,15	109 m2
2,16	29 m2
2,17	37 m2
2,18	17 m2
2,19	85 m2
2,20	15 m2
2,21	70 m2
1,06	26 m2
1,07	84 m2



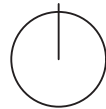
3,01	104 m2
3,02	82 m2
3,03	41 m2
3,04	38 m2
3,05	51 m2
3,06	29 m2
3,07	29 m2
3,08	29 m2
3,09	29 m2
3,10	29 m2
3,11	29 m2
3,12	33 m2
3,13	38 m2
3,14	61 m2
3,15	178 m2
3,16	29 m2
3,17	37 m2
3,18	109 m2
3,19	16 m2
3,20	70 m2
3,21	15 m2
3,22	85 m2



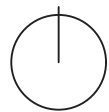
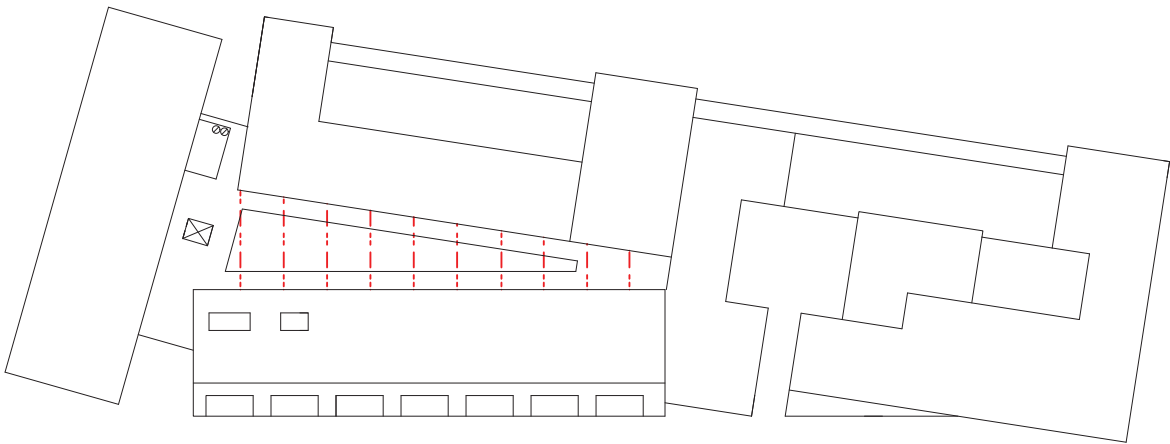
4,01	51 m2
4,02	43 m2
4,03	39 m2
4,04	35 m2
4,05	53 m2
4,06	37 m2
4,07	151 m2
4,08	48 m2
4,09	32 m2
4,10	37 m2
4,11	41 m2
4,12	43 m2
4,13	16 m2
4,14	68 m2
4,15	80 m2
3,06	15 m2
3,07	15 m2
3,08	15 m2
3,09	15 m2
3,10	15 m2
3,11	15 m2
3,12	17 m2
3,13	26 m2



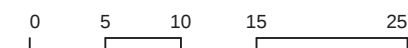
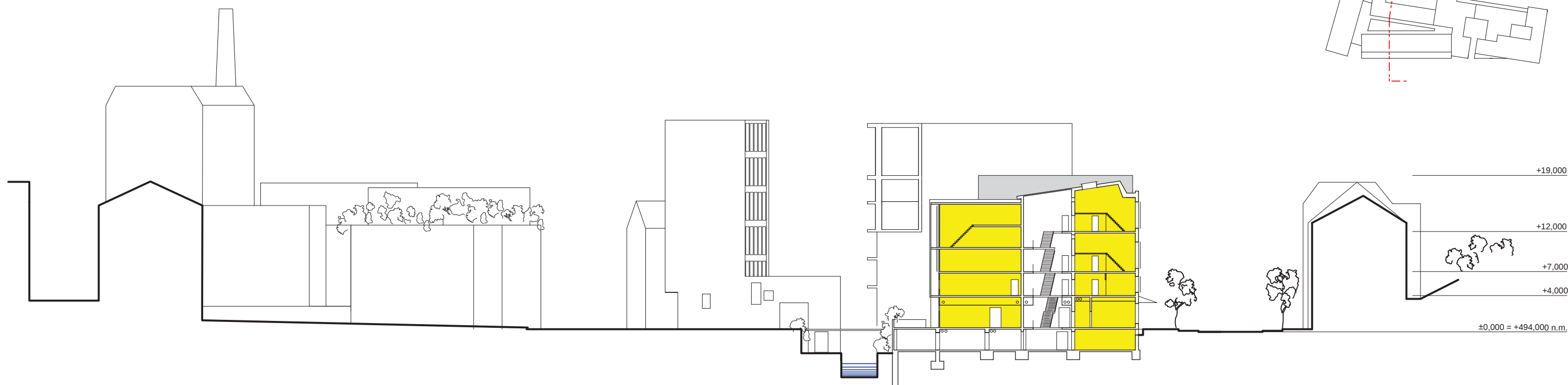
5,01	40 m2
5,02	59 m2
5,03	29 m2
5,04	29 m2
5,05	29 m2
5,06	29 m2
5,07	33 m2
5,08	88 m2
5,09	60 m2
5,10	42 m2
5,11	16 m2
5,12	34 m2
5,13	63 m2
5,14	61 m2
5,15	33 m2
4,02	26 m2
4,03	31 m2
4,04	27 m2
4,05	45 m2
4,08	42 m2

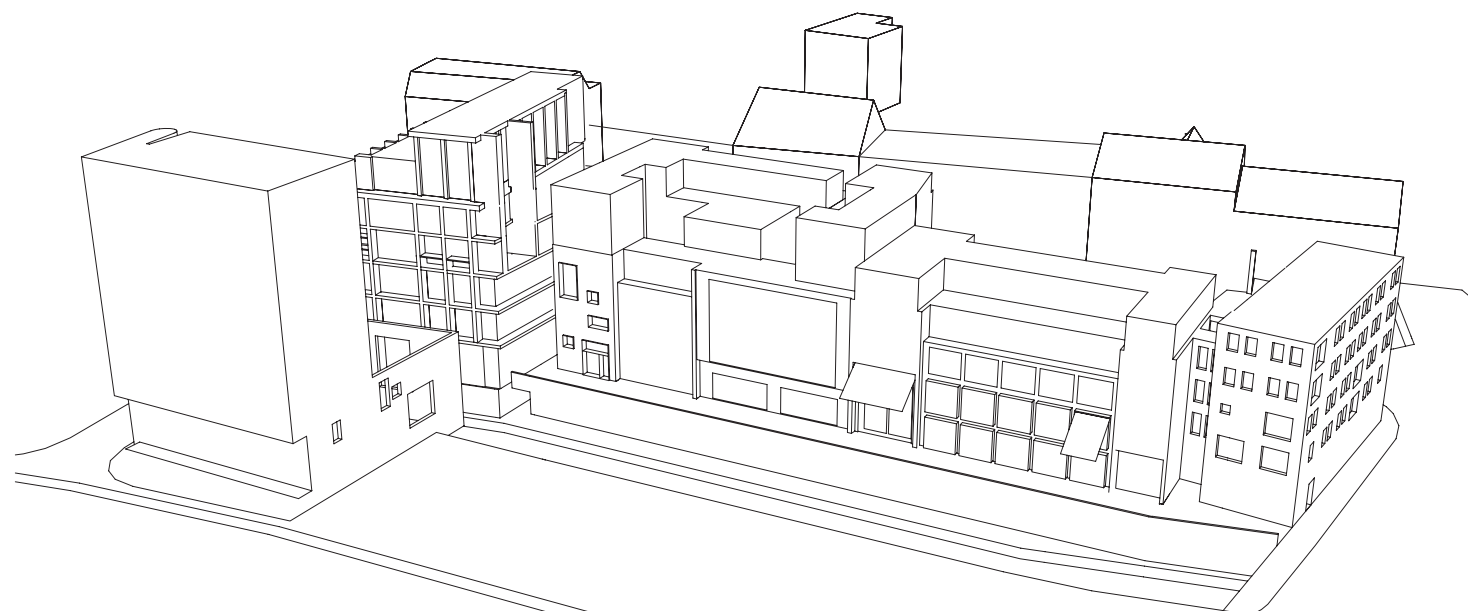


6,01	127 m2
5,02	42 m2
5,03	15 m2
5,04	15 m2
5,05	15 m2
5,06	15 m2
5,07	15 m2
5,08	88 m2
5,09	60 m2
5,15	31 m2

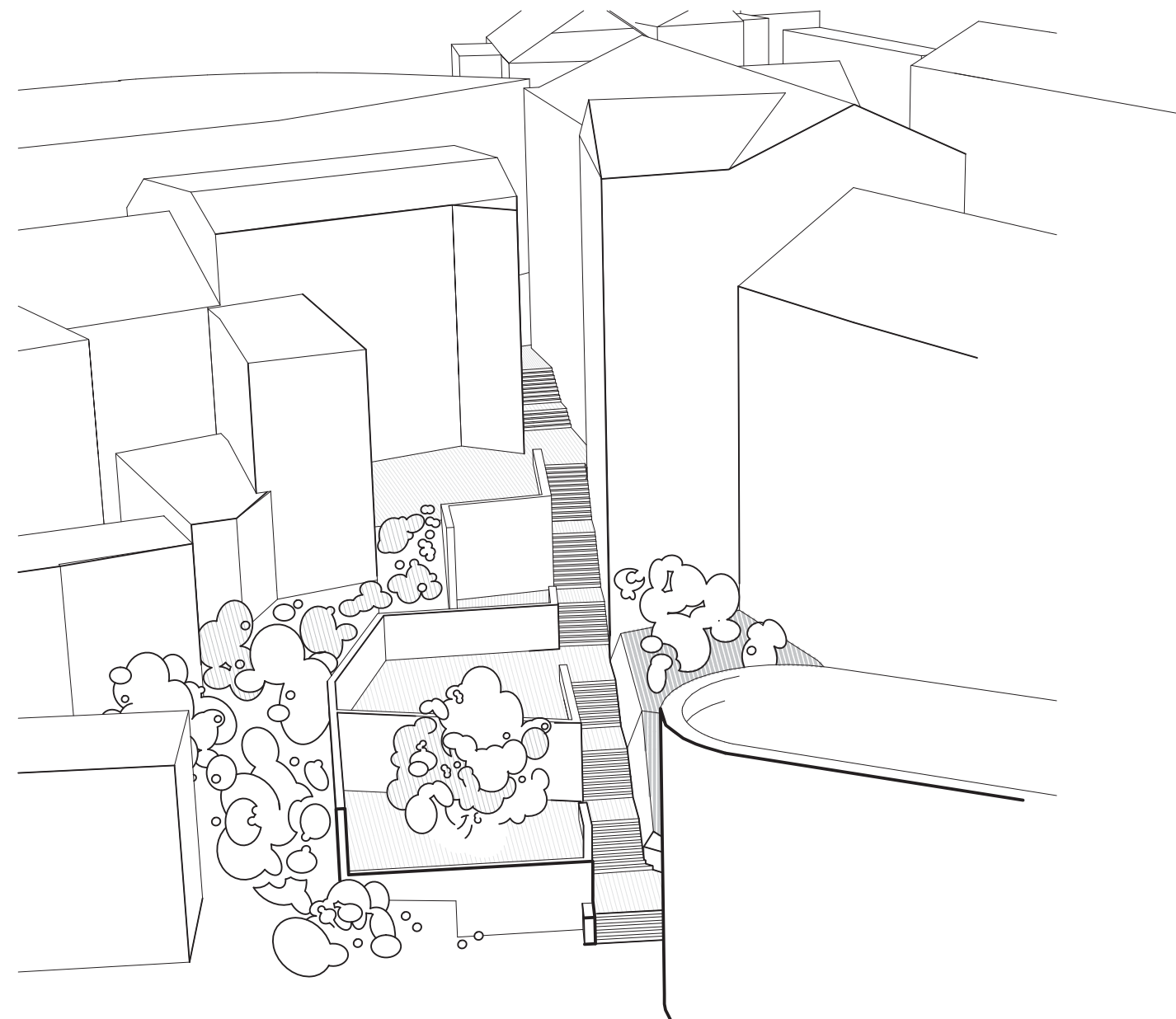


0 5 10 15 25





SNAHOU JE UMÍSTIT POMĚRNĚ VELKOU HMOTU DOMU DO OBLASTI TAK, ABY BYLA ZACHOVÁNA JEJÍ SMÍŠENÁ STRUKTURA, DANÁ POMĚRNĚ SLOŽITÝM VÝVOJEM MĚSTSKÉHO CENTRA, KDY SE VYSOKÉ DOMY POTKÁVAJÍ S DOMY MENŠÍMI, DOMY MĚSTSKÉHO CHARAKTERU S DOMY CHARAKTERU SPÍŠE PŘEDMĚSTSKÉHO.



POZŮSTATKY PŮVODNÍCH STEZEK A SCHODIŠŤ JSOU NAHRAZENY NOVÝMI, KTERÉ SI KLADOU ZA CÍL PROPOJIT ČÁSTI CENTRA MĚSTA, KTERÉ SE ROZRŮSTÁ DO NOVÝCH STRUKTUR. SCHODIŠŤE OBSAHUJÍ NĚKOLIK OPAKUJÍCÍCH SE PRVKŮ, VYCHÁZÍ Z PODMÍNEK DANÝCH TERÉNEM A SITUACÍ STÁVAJÍCÍCH A NOVĚ NAVHOVANÝCH OBJEKTŮ, JASNĚ VYMEZUJÍ MÍSTO PROSTORU PRO PĚŠÍ. ZDI Z POHLEDOVÉHO BETONU, KÁMEN NA POCHOZÍCH PLOCHÁCH A SCHODIŠŤE SLEDUJÍCÍ ČLENITOST A PŘEVÝŠENÍ TERÉNU, SE STÁVÁJÍ SOUČÁSTÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU, MALEBNOSTI MĚSTSKÉ STRUKTURY A VYTVÁŘÍ NOVÉ VZTAHY MEZI MĚSTSKÝMI ČÁSTMI. SCHODIŠŤOVÝ KOMPLEX TVOŘÍ SYSTÉM PĚŠÍCH KORIDORŮ, VYDLÁŽDĚNÝCH KOBERCEM Z KAMENÝCH MATERIÁLŮ, KTERÉ SE TĚŽÍ V LIBERECKÉM KRAJI.

