

P3 – Udržitelný rozvoj města

Oblast je označena jako P3. Pro komentář v přiloženém připomínkovacím formuláři použijte číslo daného bodu SWOT a umístěte ideálně celý komentovaný text. Postupujte dle instrukcí v připomínkovacím formuláři.

Upozorňujeme, že není cílem zpochybnit za každou cenu všechny body uvedené ve SWOT analýze. Většina bodů byla definována na základě analýzy dat, odborného posouzení garanta nebo argumentu na pracovní skupině. Na druhou stranu je dobré chápat, proč byl konkrétní bod definován, tj. zda-li je definice problematiky srozumitelná.

1 DOPRAVA

1.1 Silné stránky

- 1.1.1 Tradice MHD
- 1.1.2 Rostoucí kvalita MHD
- 1.1.3 Dobrá dopravní dostupnost do Prahy – automobilová a autobusová doprava
- 1.1.4 Dobré napojení na vnější dopravní síť – automobilová doprava (ČR a Německo) – R 35/R 10
- 1.1.5 Hustota zastávek MHD

1.2 Slabé stránky

- 1.2.1 Podfinancovaný stav místních komunikací
- 1.2.2 Podfinancovaná infrastruktura pro MHD
- 1.2.3 Závislost města na páteřních komunikacích – nedostatečně řešen průtah městem a jeho napojení na okolí
- 1.2.4 Špatné napojení na páteřní železniční síť po ČR
- 1.2.5 Nedostatečně využívaný potenciál cyklistické dopravy
- 1.2.6 Nedostatečné propojení hromadnou dopravou směr Praha – málo autobusů
- 1.2.7 Nedostatek záchytných parkovišť na okraji města/v blízkosti centra města
- 1.2.8 Zastaralý (dožilý) kanalizační systém (jednotná kanalizace na místo oddílné)
- 1.2.9 V periferních částech kanalizace chybí
- 1.2.10 V periferních částech města chybí veřejná vod. síť
- 1.2.11 Kvalita zastávek hromadné dopravy
- 1.2.12 Špatné, chybějící, nenavazující přechody a chodníky
- 1.2.13 Absence funkčního vnitřního okruhu města
- 1.2.14 Chybějící informační systém v případě nehody
- 1.2.15 Absence koncepčního přístupu v oblasti dopravy

1.3 Příležitosti

- 1.3.1 Lepší propojení více druhů dopravy
- 1.3.2 Motivace obyvatel k přepravě hromadnou dopravou
- 1.3.3 Spolupráce se soukromými dopravci a jejich podpora – především dálková autobusová doprava
- 1.3.4 Využití financování projektů pomocí principů spolupráce soukromého a veřejného sektoru
- 1.3.5 Rozvoj infrastruktury pro cykloturistiku
- 1.3.6 Dotační zdroje financování rozvojových projektů v oblasti dopravy
- 1.3.7 Napojení na páteřní železniční síť
- 1.3.8 Zklidnění dopravy ve městě
- 1.3.9 Inventarizace splněných/nesplněných dopravních staveb
- 1.3.10 Zvýšení bezbariérovosti MHD
- 1.3.11 Spolupráce s Technickou univerzitou Liberec
- 1.3.12 Tarifní integrace městské a integrované dopravy
- 1.3.13 Modernizace odbavovacích systémů
- 1.3.14 Vybudování dopravní terminál (vlak, bus)
- 1.3.15 Rozvoj železničního spojení s Prahou
- 1.3.16 Rozvoj železničního spojení do Polska
- 1.3.17 Rozvoj sdílené mobility

1.4 Hrozby

- 1.4.1 Změny v politických preferencích
- 1.4.2 Nárůst automobilové dopravy
- 1.4.3 Zvýšení dopravního zatížení města
- 1.4.4 Omezení provozu na páteřních komunikacích, a s tím související odklon dopravy do centra města
- 1.4.5 Nedostatečné využití potenciálu alternativních forem dopravy
- 1.4.6 Změna kvality spojení s Německem – špatná kvalita dráhy Polsko
- 1.4.7 Nárůst dopravy – průmyslové zóny
- 1.4.8 Vybudování lanovky do Bedřichova

2 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

2.1 Silné stránky

- 2.1.1 Rekonstrukce teplovodu
- 2.1.2 Dostatečná kapacita ČOV
- 2.1.3 Průběžné investice do kanalizační sítě
- 2.1.4 Páteřní optická síť

2.2 Slabé stránky

- 2.2.1 Podfinancovaná infrastruktura pro rozvod energií
- 2.2.2 Podfinancovaná technické infrastruktura města – veřejné osvětlení
- 2.2.3 Zastaralá kanalizační síť
- 2.2.4 Nedostatečný energetický mix města
- 2.2.5 Rozsáhlý majetek města, který je podfinancovaný a bude vyžadovat větší náklady na investice (sportoviště, kulturní zařízení)

2.3 Příležitosti

- 2.3.1 Další rozvoj páteřní optické sítě
- 2.3.2 Budování 5G sítě
- 2.3.3 Využívání odpadních vod
- 2.3.4 Využívání dešťové vody
- 2.3.5 Rozvoj využití alternativních zdrojů energie

2.4 Hrozby

- 2.4.1 Změny v politických preferencích
- 2.4.2 Nedostatek finančních prostředků
- 2.4.3 Omezené využití lokální sítě za účelem elektromobility
- 2.4.4 Elektrická přenosová síť (není připravena na elektromobilitu)

3 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

3.1 Silné stránky

- 3.1.1 Přírodní ráz krajiny a blízkost přírodních atraktivit (40 % rozlohy města)
- 3.1.2 Sídelní zeleň ve vybraných lokalitách v dobrém stavu
- 3.1.3 Neustálé navyšování třídění odpadu
- 3.1.4 Termické využití odpadu – produkce zbytkové energie
- 3.1.5 Rekreačně využitelná vodní nádrž v centru města

3.2 Slabé stránky

- 3.2.1 Prašnost z dopravy
- 3.2.2 Nízká míra třídění především zbytkového kovového odpadu
- 3.2.3 Absence centrálního parku města
- 3.2.4 Hlukem postižené části města
- 3.2.5 Nízký podíl veřejné zeleně na obyvatele
- 3.2.6 Velký podíl ploch nepropustných pro vodu
- 3.2.7 Technická zastaralost regulací vodních toků
- 3.2.8 Ekologické zátěže
- 3.2.9 Existence zaplevelených ploch
- 3.2.10 Nízká informovanost lidí o odpadovém hospodářství

3.3 Příležitosti

- 3.3.1 Dotvoření zeleného pásu ve městě
- 3.3.2 Rozvoj a obnova sídelní zeleně
- 3.3.3 Rozvoj třídění kompostovatelného odpadu
- 3.3.4 Zvýšení materiálového využití odpadu
- 3.3.5 Podpora výsadby sídelní zeleně
- 3.3.6 Využívání obnovitelných zdrojů energie
- 3.3.7 Podporovat při výstavbě – zelené střechy, zadržování vody, úspory energií, soláry na veřejných budovách + obnovitelné zdroje
- 3.3.8 Zavedení nízkoemisních zón

3.4 Hrozby

- 3.4.1 Změny v politických preferencích
- 3.4.2 Navýšení automobilové dopravy
- 3.4.3 Nárůst produkce odpadů
- 3.4.4 Úbytek zeleně na úkor rozvoje města
- 3.4.5 Zvýšení podílu neobdělávaných ploch
- 3.4.6 Úbytek zemědělské půdy
- 3.4.7 Změna klimatu

4 VEŘEJNÝ PROSTOR A BYDLENÍ

4.1 Silné stránky

- 4.1.1 Historický ráz centrální části města
- 4.1.2 Prostor pro budování přirozených lokálních center města
- 4.1.3 Jasně ohraničené centrum města
- 4.1.4 Prostor pro rozvoj sídelní struktura města
- 4.1.5 Vznikající územní plán
- 4.1.6 Zeleň a příroda
- 4.1.7 Kontinuální nárůst obyvatel

4.2 Slabé stránky

- 4.2.1 Absence lokálních center v některých částech města
- 4.2.2 Veřejný prostor je narušován ve větší míře dopravou
- 4.2.3 Některé lokality v blízkosti centra města jsou v nevyhovujícím stavu (část mezi náměstím, nádražím, okolí Babylonu a celý prostor v okolních lokalitách)
- 4.2.4 Velký počet brownfieldů a neupravených ploch na území města
- 4.2.5 Nedostatek atraktivit ve veřejném prostoru z pohledu různých věkových skupin
- 4.2.6 Dálnice R35 – bariéra mezi částmi města
- 4.2.7 Koncentrace chudoby v určitých částech města – SVL
- 4.2.8 Živelnost a absolutní neregulovanost reklamy ve městě
- 4.2.9 Malý bytový fond města
- 4.2.10 Chybějící prostory pro rekreační sport, zázemí škol pro sport (např. in-line, cyklo, veř. hřiště)
- 4.2.11 Zanedbanost města – celkový vzhled – úklid města
- 4.2.12 Špatný stav veřejné zeleně – vybavení (mobiliář)
- 4.2.13 Rostoucí počet neobydlených bytů
- 4.2.14 Nepropojenost částí města pro pěší
- 4.2.15 Vysoké ceny bytů a pozemků
- 4.2.16 Nízká informovanost lidí o odpadovém hospodářství
- 4.2.17 Nedostatek sociálního bydlení
- 4.2.18 Nerovnoměrné rozmístění atraktivit ve veřejném prostoru

4.3 Příležitosti

- 4.3.1 Využití brownfieldů a dalších nevyužívaných prostor na území města
- 4.3.2 Kultivace veřejného prostoru
- 4.3.3 Větší identifikace občanů s územím města a větší zainteresovanost obyvatel na rozvoji veřejného prostoru
- 4.3.4 Propojení centra a vlakového nádraží
- 4.3.5 Suburbanizace
- 4.3.6 Využití potenciálu stávajícího veřejného prostoru – kolem ZOO, přehrada, Vesec, Nisa
- 4.3.7 Podpora výstavby nájemního bydlení
- 4.3.8 Regenerace/humanizace sídlišť
- 4.3.9 Umění ve veřejném prostoru – více děl v určitých lokalitách
- 4.3.10 Pasportizace uměleckých děl ve veřejném prostoru a manuál údržby

4.4 Hrozby

- 4.4.1 Nekoordinovaný rozvoj veřejného prostoru
- 4.4.2 Blokování některých rozvojových ploch majetkoprávními vztahy
- 4.4.3 Nezájem veřejnosti o rozvoj území
- 4.4.4 Vandalismus
- 4.4.5 Zahušťování sídlišť - nekoncepční
- 4.4.6 Nárůst cen energií podporuje ekologicky nešetrné vytápění

5 VEŘEJNÁ SPRÁVA

5.1 Silné stránky

- 5.1.1 Plnohodnotná nabídka služeb na území města
- 5.1.2 Nadstandardní otevírací doba úřadu
- 5.1.3 Informovanost občanů – různými kanály
- 5.1.4 Dostatek kulturních institucí – 3 divadla a vlastní sbory
- 5.1.5 Dobrá dostupnost veřejných služeb – krajské město – tedy nemocnice, instituce, krajský úřad, atd.
- 5.1.6 Přítomnost univerzity
- 5.1.7 Profesionální zaměstnanci magistrátu města
- 5.1.8 Koncentrace občansko-správních agend na jednom místě
- 5.1.9 Kvalitní ICT infrastruktura úřadu
- 5.1.10 Dostatek odborníků

5.2 Slabé stránky

- 5.2.1 Neplnohodnotně rozvíjen systém řízení kvality
- 5.2.2 Nejsou využívány synergie potenciálního propojení agend
- 5.2.3 Nedostatečná propagace – osadní výbory – povědomost o nich
- 5.2.4 Nízký zájem občanů o veřejné dění, nízká motivace občanů
- 5.2.5 Alibismus – lhostejnost občanů, pasivita, nezájem mladé generace o budoucnost města
- 5.2.6 Činnost Městské policie – nedostatečná činnost v okrajových částech, centru (málo strážníků)

5.3 Příležitosti

- 5.3.1 Elektronizace agend na úrovni státu
- 5.3.2 Rozvoj portálu občana a podporovaných funkcionalit
- 5.3.3 Rozvoj konektivity na území města
- 5.3.4 Rozvoj participace s občany
- 5.3.5 Minimalizace vlivu samosprávy na státní správu
- 5.3.6 Větší využití potenciálu přeshraniční spolupráce
- 5.3.7 Lepší koordinace aktivity s městem Jablonec včetně vzdělávání zaměstnanců úřadu
- 5.3.8 Zlepšení komunikace města se spádovými obcemi v rámci ORP
- 5.3.9 Elektronizace samosprávných procesů
- 5.3.10 Zvyšování kvality a standardu veřejných služeb – zvyšování kvality života
- 5.3.11 Přenos některých centrálních úřadů z Prahy do Liberce

5.4 Hrozby

- 5.4.1 Nekoordinovaný rozvoj veřejných služeb mezi různými institucemi
- 5.4.2 Nepropojenost některých agend zajišťovaných úřadem
- 5.4.3 Resortismus úřadu
- 5.4.4 Jednostranná orientace průmyslu
- 5.4.5 Ovlivnění chodu města politickou situací
- 5.4.6 Nepromítnutí výkonového financování výkonu přenesené působnosti