



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou 2021 - 2030



Návrhová část



Obsah

Seznam tabulek.....	3
Úvod.....	4
1. Vize mobility	5
1.1. Pilíř A: Kvalitní veřejný prostor	5
1.2. Pilíř B: Atraktivní veřejná doprava.....	6
1.3. Pilíř C: Funkční automobilová doprava	7
2. Strategické a specifické cíle.....	8
2.1. Strategický cíl 1: Veřejný prostor přívětivý pohybu bez aut	9
2.1.1. Specifický cíl 1.1: Významné prostory v centru a lokálních centrech využívané pro společenský život a pěší.....	10
2.1.2. Specifický cíl 1.2: Frekventované ulice s respektováním potřeb obyvatel.....	10
2.1.3. Specifický cíl 1.3: Přívětivá obslužná uliční síť.....	10
2.2. Strategický cíl 2: Vyšší podíl nemotorové dopravy	11
2.2.1. Specifický cíl 2.1: Cyklistická a pěší doprava je vnímaná jako běžná	11
2.2.2. Specifický cíl 2.2: Chráněná infrastruktura pro pěší a cyklisty je bezpečná	12
2.2.3. Specifický cíl 2.3: Cyklistická a pěší doprava je přitažlivá	12
2.3. Strategický cíl 3: Vyšší podíl veřejné dopravy	12
2.3.1. Specifický cíl 3.1: Rychlá a pohodlná veřejná doprava	13
2.3.2. Specifický cíl 3.2: Kvalitní infrastruktura veřejné dopravy	14
2.3.3. Specifický cíl 3.3: Kvalitní péče o cestující.....	14
2.4. Strategický cíl 4: Racionální užívání automobilů s ohledem na veřejný prostor.....	15
2.4.1. Specifický cíl 4.1: Klidná a dostupná centra měst.....	16
2.4.2. Specifický cíl 4.2: Funkční komunikační síť	16
2.4.3. Specifický cíl 4.3: Parkování na míru s ochranou center měst.....	16
2.4.4. Specifický cíl 4.4: Neobtěžující nákladní doprava	17
3. Opatření.....	18
3.1. Přehled uvažovaných variant řešení	19
3.2. Popis opatření – cíl 1. Veřejný prostor přívětivý pohybu bez aut	21
3.3. Popis opatření – cíl 2. Vyšší podíl nemotorové dopravy.....	24
3.4. Popis opatření – cíl 3. Vyšší podíl veřejné dopravy	31
3.5. Popis opatření – cíl 4. Racionální užívání automobilů s ohledem na veřejný prostor	36
Závěr	42
Seznam zkratk.....	43
Seznam příloh	44



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled strategických a specifických cílů	8
Tabulka 2 Přehled opatření	18



Úvod

Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou 2021-2030 (dále SUMP L&J) je strategický dokument, který je vytvořen za účelem uspokojení potřeb spojených s mobilitou jednotlivců a skupin na území měst Liberec a Jablonec nad Nisou a v jejich okolí. Plán má za cíl vytvořit dlouhodobě udržitelný systém dopravy přívětivý k jeho uživatelům, tj. všem skupinám obyvatelstva řešeného území, příslušníkům zájmových skupin sdružených za komerčními i nekomerčními účely. SUMP L&J přispěje ke zvýšení bezpečnosti, ekonomické efektivity a k ochraně životního prostředí. Dokument navazuje na již existující dokumenty a bude sloužit pro další využití při tvorbě podrobných dopravních a regulačních plánů. Plánovací horizont SUMP L&J je stanoven střednědobě – vize do roku 2030 – a také dlouhodobě – vize do roku 2050.

SUMP L&J zahrnuje řešení pro všechny druhy dopravy a reaguje na vnější dopravní síť a na předpokládaný vývoj poptávky po mobilitě v řešeném území. Řešenou oblast představuje území, kde je provozována integrovaná síť dvou provozů MHD statutárních měst Liberec a Jablonec nad Nisou zasahující též katastrální území obcí Bedřichov, Janov nad Nisou, Lučany nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Pulečný, Rádlo, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Kryštofovo údolí, Stráž nad Nisou a Šimonovice.

SUMP L&J byl připravován v průběhu období od dubna 2020 do května 2021. Pořizovatelem plánu je Statutární město Liberec ve spolupráci se Statutárním městem Jablonec nad Nisou. Zpracovatelem plánu je sdružení firem NDCon s.r.o. a SPF Group s.r.o. Příprava plánu zahrnovala následující fáze:

- Komunikační strategie – duben – květen 2020
- Dopravní model – květen – listopad 2020
- Analytická část – květen 2020 – únor 2021
 - Průzkum dopravního chování
 - Cyklistický průzkum
 - Průzkumy dopravy v klidu
- Návrhová část – září 2020 – únor 2021
- SEA – leden – červen 2021

Návrhová část SUMP L&J byla zpracována v období prosinec 2020 – únor 2021 kolektivem zpracovatele za úzké spolupráce se zástupci zadavatele, s pracovními skupinami a dalšími významnými aktéry a byla komunikována vůči veřejnosti. Navazuje na již zpracované části SUMP L&J a reaguje na zjištěné problémy a nedostatky uvedené v Analytické části.

Návrhová část SUMP L&J se skládá z následujících kapitol:

- Vize mobility
- Strategické a specifické cíle
- Návrh opatření

V rámci vize mobility je stanovena vize cílového stavu pro návrhový scénář k plánovacímu horizontu roku 2030 s výhledem do roku 2050. Strategické a specifické cíle rozpracovávají vizi do konkrétnějších a měřitelných okruhů činností. Návrh opatření formuluje jednotlivá opatření, jejichž realizace má vést k naplňování vytyčených cílů, jsou uvedena opatření pro nulový scénář a varianty rozvojového scénáře.



1. Vize mobility

Vize mobility pro města Liberec a Jablonec nad Nisou a jejich blízké okolí je stanovena jako žádoucí budoucí stav ve střednědobém horizontu 10 let, tedy k roku 2030, a v dlouhodobém horizontu do roku 2050. Vize pro dvě města je navržena pro rozvojový scénář jako reakce na hlavní výzvy zjištěné v analytické části, kterými jsou:

- veřejné prostory přizpůsobené potřebám automobilové dopravy na úkor potřeb pěších a nemotorové dopravy
- kvalitní veřejná doprava, potřebný je však růst její atraktivity a efektivity,
- chybějící komunikační propojení v obou městech.

Vize mobility je dále dekomponována do několika vět v rámci pilířů vize odpovídajících úrovni strategických cílů SUMP, každý pilíř vize je rozveden samostatnou podkapitolou na dílčí aspekty odpovídající úrovni specifických cílů.

Vizí mobility je uspořádání veřejného prostoru měst Liberec a Jablonec nad Nisou s jeho důslednou koncepční hierarchizací, prostupností a přehledností, zejména s ohledem na potřeby odpočinku, relaxace a pohybu obyvatel pěšky, jízdním kole a prostředky integrované, konkurenceschopné hromadné dopravy se zajištěním dostatečně kapacitní sítě hlavních ulic pro plynulou, bezpečnou a nebariérovou automobilovou dopravu s odpovídající nabídkou odstavných a parkovacích stání zejména pro rezidenty a s respektováním historických, urbanistických a architektonických kvalit vystavěného prostředí obou měst.

Vizi mobility je možné rozpracovat do následujících pilířů:

- A) Kvalitní veřejný prostor
- B) Atraktivní veřejná doprava
- C) Funkční automobilová doprava

Vize mobility je naplňována ve třech pilířích, záměrem je naplnění strategických a specifických cílů prostřednictvím opatření. Je popsán nulový scénář rozvoje odpovídající vývoji dopravní situace při zachování stávajících podmínek a rozvojový scénář, jeho aktivní opatření jsou navržena ve variantách minimální, středové a maximalistické.

1.1. Pilíř A: Kvalitní veřejný prostor

Vize k r. 2030

Kvalita veřejného prostoru je v obou městech absolutní prioritou. Jsou realizovány kroky ke snížení dopravního zatížení center měst. Jsou zlepšovány podmínky a kvalita vystavěného prostředí pro chodce v centrech i na okrajích měst. Vznikají nová pěší propojení a jsou zklidňovány obslužné ulice. Městské radiály, sběrné komunikace a vnitřní městský okruh se důsledně transformují v městské třídy a městské ulice s integrací všech druhů dopravy. Prostory náměstí, lokálních center, nábřeží a prostory kolem vodních toků jsou revitalizovány. Jsou rozšířena kvalitní pobytová místa pro pěší v centrech měst. Jsou zlepšená pěší propojení centra města Liberec a Liberecké přehrady a centra města Jablonce nad Nisou a Jablonecké přehrady



a je transformováno území okolo přehrad na městské parky, v Liberci vzniká pěší promenáda od nádraží přes centrum do Lidových sadů a Jizerských hor.

Vize k r. 2050

V Liberci je dobudován vnitřní městský okruh a městské tunely pod nádražím a pod historickým centrem, které je výrazně zklidněno, velmi dobrá je jeho dostupnost veřejnou dopravou, pěšky i na kole. V Jablonci nad Nisou je automobilová doprava vedena výstupem pod Baštou a zprovozněnou ulicí U Balvanu, zklidněno je Anenské náměstí i horní centrum, centrum je velmi dobře dostupné pěším a cyklistům a obslužené veřejnou dopravou. Centry měst neprojíždí tranzitní doprava, veřejný prostor kolem městských tříd a městských ulic a v lokálních centrech je revitalizován pro pobyt a pohyb pěších, cyklistů a plynulou jízdu veřejné dopravy. V dopravně zklidněných obytných čtvrtích je preferována nemotorová doprava. V okrajových čtvrtích měst jsou zlepšovány podmínky pro pěší včetně vytvoření kontinuálních pěších tras do center měst a jsou kvalitně, bezbariérově a přehledně propojeny do volné krajiny. Úpravy v území jsou realizovány komplexním způsobem s respektováním nejen stávajícího charakteru území ale také nejnovějších poznatků z oblastí urbanismu, architektury, urban designu, dopravy, a ekonomické přiměřenosti.

1.2. Pilíř B: Atraktivní veřejná doprava

Vize k r. 2030

Veřejná doprava v Liberci, Jablonci nad Nisou a okolí je efektivní, srozumitelnou, pohodlnou, rychlou a konkurenceschopnou alternativou k osobní automobilové dopravě, MHD je plně integrovaná mezi oběma městy a s regionální dopravou. Páteří systému aglomerační veřejné dopravy jsou linky kolejové dopravy doplněné o linky autobusů s krátkými intervaly provozované moderními nízkoemisními vozidly. Systém veřejné dopravy využívá maximálních možností postupně zaváděného telematického systému umožňujícího preferenci MHD a příměstské autobusové dopravy na vybraných křižovatkách, dispečink vozidel a poskytování informací cestujícím. Každý systém MHD a integrovaná příměstská autobusová doprava má zavedený vlastní vizuální styl. V Jablonci nad Nisou je dokončen nový Terminál veřejné dopravy, v Liberci je vytvořen Krajský přestupní multimodální terminál na území hlavního vlakového nádraží stanice Liberec. Na budovaném vnitřním městském okruhu Liberce jsou v klíčových uzlových bodech malé přestupní terminály s možností přestupů na různé módy dopravy důsledně propojené i s uzlovými body bezmotorové dopravy při zajištění možnosti sdílení kol, elektro kol, elektro koloběžek a prostupnosti pro pěší dopravu.

Vize k r. 2050

MHD a příměstská doprava jsou optimálně integrovány, objednávka veřejné dopravy je definována společně za všechny objednatele s využitím aktuálních dat o poptávce. Veřejná doprava je preferovaná před individuální, služba je poskytována i v řídko osídlených oblastech na přímou objednávku a je tak přirozenou první volbou pro cesty po městech i pro dojíždění do měst. Moderní komunikační technologie jsou základním způsobem, jak odbavovat cestující, podávat jim informace. Zavádí se elektrický pohon nekolejových vozidel a potřebná infrastruktura. V systému veřejné dopravy posiluje role kolejové dopravy. V návaznosti na výrazné zlepšení



železniční dopravní obsluhy je primárním přestupním uzlem aglomerace Krajský terminál Liberec, kde je vlakové i autobusové nádraží, v Jablonci je významným přestupným uzlem Terminál Jablonec nad Nisou s autobusovým nádražím a stanicí tramvajové linky, která je propojována se železniční tratí ve směru do Tanvaldu do nové páteře veřejné dopravy regionu. Liberec a Jablonec nad Nisou má prostřednictvím rychlých dálkových spojů přímé železniční napojení na Prahu a na další cíle. Rychlé vlakové spojení s Prahou a s dalšími cíli mimo území ČR je zásadní strategický cíl celé aglomerace Liberce a Jablonce nad Nisou

1.3. Pilíř C: Funkční automobilová doprava

Vize k r. 2030

Automobilová doprava nezbytná pro cesty do měst a obsluhu jejich okrajových částí je vedena po silničních průtazích a sběrné uliční síti měst architektonicky transformované v městské třídy a městské ulice s maximální aplikací modrozelené infrastruktury, která je upravována pro vyšší plynulost provozu a též pro bezpečný, prostupný a plynulý pohyb chodců a cyklistů, obslužné ulice v obytných zónách jsou zklidňovány krajinářsky a architektonicky revitalizovány s maximálním ohledem na pobytovou relaxační a estetickou hodnotu území a prostředí. Pro ochranu centra a obytných zón jsou připravována a částečně realizována v Liberci nová uliční spojení, v Jablonci nad Nisou se příprava a realizace zaměřuje na nově řešený průchod silnice I/14 třídy podél přehrady s minimalizací jejich negativních dopadů a na úpravy uspořádání sběrných ulic v centrální části města. Je zavedena regulace parkování na vybraných sídlištích a je vytvořena koncepce revitalizace všech sídlišť v Liberci. Jsou rozšířeny oblasti placeného stání v centrech s podporou stání vozidel rezidentů a omezením pro dojíždějící, jsou vybudována první záchytná parkoviště mimo centra a na budovaném vnitřním městském okruhu v Liberci pro nezbytné vymezení parkovacích kapacit pro rezidenty v centru města a tím zvyšováním počtu obyvatel žijících a podnikajících v centru města Liberec

Vize k r. 2050

Automobilová doprava je provozována na dostatečně kapacitní síti městských tříd a městských ulic s vyřešenými křižovatkami, centra měst jsou osobními automobily snadno dostupná, omezené jsou průjezdy centry a dlouhodobé parkování v centrech. V Liberci je v provozu dostatečně kapacitní vnitřní městský okruh a městské tunely pod nádražím a pod historickým centrem a jsou eliminovány průjezdy historickým centrem. Jablonec nad Nisou má vyřešený západní obchvat i průtah silnic I. třídy městem a sběrné ulice v úsporném širkovém uspořádání vedou automobilovou dopravu kolem centra města. Parkování na sídlištích je vyřešeno chytrou regulací s místním doplněním parkovacích kapacit a postupuje se v souladu s vytvořenou koncepcí revitalizace všech sídlišť v Liberci. V centrech měst je preferováno parkování rezidentů a povoleno jen krátkodobé placené stání. Pro návštěvníky měst je v jejich okolí a v blízkosti hlavních příjezdů nabízen dostatek míst na záchytných parkovištích a v blízkosti vnitřního městského okruhu v Liberci.



2. Strategické a specifické cíle

Strategické a specifické cíle vycházejí z vize mobility a reagují na problémy a potřeby identifikované v rámci rozpracování vize. Strategické cíle odpovídají pilířům vize a specifické cíle konkretizují strategické cíle a reagují na identifikované problémy a potřeby. Specifické cíle jsou zpravidla měřitelné a pro vyhodnocování jejich naplňování jsou stanoveny monitorovací indikátory. Monitorovací indikátory se stanovenými cílovými hodnotami jsou představeny v akčním plánu.

V této kapitole je představen přehled strategických a specifických cílů a dále je stručně popsáno na jaké identifikované problémy a potřeby zvolené cíle reagují.

Přehled cílů je obsažen v následující tabulce.

Tabulka 1 Přehled strategických a specifických cílů

Pilíř vize	Strategický cíl	Specifický cíl
A/ Kvalitní veřejný prostor	1. Veřejný prostor přívětivý pohybu bez aut	1.1 Významné prostory v centru a lokálních centrech využívané pro společenský život a pěší
		1.2 Frekventované ulice s respektováním potřeb obyvatel
		1.3 Přívětivá obslužná uliční síť
	2. Vyšší podíl nemotorové dopravy	2.1 Cyklistická a pěší doprava je vnímaná jako běžná
		2.2 Chráněná infrastruktura pro pěší a cyklisty je bezpečná
		2.3 Cyklistická a pěší doprava je přitažlivá
B/ Atraktivní veřejná doprava	3. Vyšší podíl veřejné dopravy	3.1 Rychlá a pohodlná veřejná doprava
		3.2 Kvalitní infrastruktura veřejné dopravy
		3.3 Kvalitní péče o cestující
C/ Funkční automobilová doprava	4. Racionální užívání automobilů s ohledem na veřejný prostor	4.1 Klidná a dostupná centra měst
		4.2 Funkční komunikační síť
		4.3 Parkování na míru s ochranou center měst
		4.4 Neobtěžující nákladní doprava



2.1. Strategický cíl 1: Veřejný prostor přívětivý pohybu bez aut

Strategický cíl 1 je zaměřen na zvýšení kvality veřejných prostorů obou měst. V centrech měst, lokálních centrech připojených obcí, městských čtvrtí či obvodů je cílem vyhradit maximum prostoru pro pobyt, relaxaci, estetickou kvalitu vystavěného prostředí, pohyb pěších s umožněním vjezdu cyklistům a nezbytné cílové automobilové dopravě. V centru Liberce jsou v souvislosti s novým návrhem organizace dopravy rozšířeny chodníky na sběrných ulicích městských třídách a městských ulicích, rozšiřovány formy obytných a pěších zón propojující důležitá místa ve městě jako Lidové sady s Krajským terminálem Liberec či Libereckou přehradou. Ve městech je minimalizován prostor pro automobilovou dopravu a je zřízen dostatek bezbariérových přechodů pro chodce a opatření pro cyklisty. Obslužné ulice, které jsou často šířkově nevyhovující, jsou v obou městech celoplošně zklidněny zavedením zón s omezenou rychlostí, omezeným průjezdem tranzitní dopravy a omezeným vjezdem nákladní dopravy a v odůvodněných případech jsou prostorově upraveny na principu sdílení prostoru více druhů dopravy. Kvalita veřejných prostranství je základním atributem pro kvalitní život ve městech, tvorbu kvalitních sociálních dějů, konkurenceschopným prvkem, identitou a obrazem měst Liberce a Jablonce nad Nisou. Přívětivost a krajinářská a architektonická kvalita veřejného prostoru pro pohyb pěších je dosažena prostřednictvím naplnění následujících specifických cílů:

- 1.1 Významné prostory v centru a lokálních centrech využívané pro společenský život a pěší
- 1.2 Frekventované ulice s respektováním potřeb obyvatel
- 1.3 Přívětivá obslužná uliční síť

Strategický cíl reaguje na následující problémy a potřeby identifikované ve vizi mobility:

- mnoho cenných prostorů je obětováno dopravě,
- ulice jsou většinou šířkově velmi omezené, často bez chodníků,
- připojené obce nemají zklidněná lokální centra,
- šířky chodníků nejsou dostatečné,
- centra měst jsou zatěžována tranzitující dopravou.

Strategický cíl řeší potřebu úprav veřejného prostoru soustavou opatření k transformaci veřejných prostorů do zklidněných sdílených a pobytových prostorů podle zpracovaných manuálů veřejného prostoru s jasnou definicí hierarchizace prostorového uspořádání všech ulic, rozšiřováním chodníků, bezbariérovým řešením sdílených prostorů obytných a pěších zón s kvalitním architektonickým detailem a materiálovou trvanlivou skladbou. Tam, kde to nová organizace dopravy v centrech měst umožňuje, jsou přizpůsobeny frekventované ulice nejen potřebám automobilové dopravy, ale též pěších a cyklistů a je upravena obslužná síť s jejím celoplošným zklidněním, doplněním prvků modrozelené infrastruktury, retencí dešťových vod na místě, s výsadbovými pásy zeleně, alejí či jinými městotvornými prvky s kvalitním mobiliářem a stabiliářem. Jsou eliminovány nadchody a podchody, je preferováno bezbariérové přecházení ulic a propojování neprostupných částí měst, které též sníží atraktivitu obslužné sítě pro průjezdy územím.



2.1.1. Specifický cíl 1.1: Významné prostory v centru a lokálních centrech využívané pro společenský život a pěší

Veřejné prostory v centrech měst jsou upraveny pro pobyt a pohyb pěších, jsou rozšířeny chodníky a pro pobyt jsou upravena lokální centra, vychází se přitom z manuálů veřejného prostranství.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 1.1.1 Transformace veřejných prostorů (VP1)
- 1.1.2 Standardizované a kvalitní uspořádání veřejných prostranství (VP2)
- 1.1.3 Dostatečné dimenze chodníků v centrech měst a bezbariérové řešení sdílených prostorů (VP3)
- 1.1.4 Úpravy lokálních center v kvalitní a živoucí prostředí (VP4)

2.1.2. Specifický cíl 1.2: Frekventované ulice s respektováním potřeb obyvatel

Hlavní ulice měst s vyššími intenzitami dopravy jsou upraveny tak, aby umožňovaly též jízdu na kole a bezpečný pohyb pěších jak po chodnících, tak na přechodech, a výsadbu uličních stromořadí a prvků modrozelené infrastruktury směřujících k adaptaci města na změnu klimatu.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 1.2.1 Kapacitní řešení vnitřních městských okruhů a hlavních ulic s respektováním potřeb pěších a cyklistů (VP5)

2.1.3. Specifický cíl 1.3: Přívětivá obslužná uliční síť

Obslužné ulice jsou plošně zklidněny prostřednictvím dopravně zklidněných zón, zamezením průjezdů tranzitní dopravy a omezením vjezdu nákladních automobilů. Šířkově nevyhovující komunikace jsou v souladu s manuály veřejného prostranství upravovány tak, aby zranitelní účastníci provozu získali maximální pohodlí a bezpečnost při užívání uličního prostoru s omezením rychlosti a prostoru pro automobily. Jsou využívány principy sdílených veřejných prostorů, převážně pomocí pěších a obytných zón.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 1.3.1 Úpravy a zklidnění obslužných ulic (VP6)
- 1.3.2 Úpravy šířkově nevyhovujících komunikací v připojených obcích, městských čtvrtích či obvodech (VP7)



2.2. Strategický cíl 2: Vyšší podíl nemotorové dopravy

Strategický cíl 2 je zaměřen na zvýšení využívání pěší, cyklistické a sdílené nemotorové dopravy pro pohyb po městech, zvýšení bezpečnosti a povědomí o nemotorové dopravě. Kýženého zvýšení podílu nemotorové dopravy na dělbě přepravní práce má být dosaženo prostřednictvím naplnění následujících specifických cílů:

- 2.1 Cyklistická a pěší doprava je vnímaná jako běžná
- 2.2 Chráněná infrastruktura pro pěší a cyklisty je bezpečná
- 2.3 Cyklistická a pěší doprava je přitažlivá

Strategický cíl reaguje na následující problémy a potřeby identifikované ve vizi mobility:

- ve městech je minimum cyklostezek,
- není kde parkovat kola,
- vnitřní periferie vytvářejí bariéru pěší a cyklistické dopravě,
- hlavní ulice nejsou dostatečně vybaveny pro pěší a cyklisty.

Strategický cíl řeší potřebu legalizovat jízdu cyklistů po vybraných chodnicích a zklidněných ulicích, úprav veřejného prostoru soustavou opatření k transformaci veřejných prostorů podle zpracovaných manuálů veřejného prostoru, rozšiřování chodníků tam, kde to nová organizace dopravy v centrech umožní, přizpůsobení frekventovaných ulic nejen potřebám automobilové dopravy, ale též pěších a cyklistů a vytváření nových pěších propojení a pěších zón.

2.2.1. Specifický cíl 2.1: Cyklistická a pěší doprava je vnímaná jako běžná

Specifický cíl 2.1 je zaměřen na to, aby se stala cyklistická a pěší doprava běžnou součástí městské dopravy. S tím souvisí nutnost zvýšení podílu cest cyklistickou dopravou na celkové dělbě přepravní práce prostřednictvím opatření plnících specifické cíle orientované na zrušení zbytečných omezení vjezdu pro cyklistickou dopravu, na umožnění odstavení jízdního kola nejen po městě, ale také v místě pracoviště a na postupné přeměny uličních prostorů ve městě na základě dohodnutých pravidel o uspořádání uličního prostoru podle manuálů veřejného prostoru a koncepce hierarchizace prostorového uspořádání veřejného prostranství.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 2.1.1 Provoz po chodnicích a pěších cestách s malým provozem pěších (ND1)
- 2.1.2 Umožnění jízdy ve městech bez omezení zavedených pro automobily (ND2)
- 2.1.3 Odpovídající doplňková infrastruktura pro cyklisty (ND3)



2.2.2. Specifický cíl 2.2: Chráněná infrastruktura pro pěší a cyklisty je bezpečná

Specifický cíl 2 je zaměřen na navržení optimálních řešení pro bezpečnou a pohodlnou jízdu cyklistů. Optimální pro cyklisty jsou cyklostezky, ty však lze vybudovat v Liberci a Jablonci nad Nisou jen velmi omezeně kromě stezek podél vodních toků. Proto tam, kde musí cyklisté využívat městské ulice s vysokými intenzitami automobilové dopravy, je zvyšována jejich bezpečnost zřízením samostatných nebo ochranných cyklopruhů a opatřeními v křižovatkách. Dále pak snižováním intenzit motorové dopravy v úsecích, kde je to žádoucí. Koordinátor dopravy prosazuje řešení, která s cyklisty v městské dopravě počítají, pro umožnění využití výhod cyklistické dopravy.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 2.2.1 Síť spojitě chráněné infrastruktury pro cyklisty (ND4)
- 2.2.2 Vytváření propojení pro pěší dopravu (ND5)
- 2.2.3 Zajištění komfortní a bezpečné průchodnosti územím pro nemotorovou dopravu (ND6) u rekonstrukcí a nových staveb
- 2.2.4 Bezpečná a komfortní možnost chůze a jízdy v ulicích měst (ND7).

2.2.3. Specifický cíl 2.3: Cyklistická a pěší doprava je přitažlivá

Specifický cíl 2.3 je zaměřen na přesun lidí k cyklistické a pěší dopravě pomocí měkkých opatření. Předpokladem přitažlivé cyklistické a pěší dopravy je poskytnutí spojitě a bezpečně možnosti využít jízdní kolo na přijatelně dlouhé cestě nebo bezpečných a komfortních chodníků. Všem obyvatelům a návštěvníkům města je k dispozici bikesharing – půjčování sdílených jízdních kol. V rámci tohoto cíle je velmi důležitá propagace cyklistické a pěší dopravy jako rychlé a komfortní přepravy po městě.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 2.3.1 Infrastruktura pro vyšší atraktivitu cyklistické dopravy (ND8)
- 2.3.2 Prevence, osvěta, informace (ND9).



2.3. Strategický cíl 3: Vyšší podíl veřejné dopravy

Strategický cíl 3 je zaměřen na zvýšení podílu cest veřejnou dopravou na celkové dělbě přepravní práce prostřednictvím dalšího rozvoje systému veřejné hromadné dopravy v aglomeraci. Smyslem výsledného systému veřejné hromadné dopravy je atraktivita, dostupnost a vysoký komfort pro všechny obyvatele a návštěvníky aglomerace jako výsledek provozu rychlé a plynulé veřejné dopravy na lepší infrastrukturu. Cílem je získání nových uživatelů především z individuální motorové dopravy. K tomu významně přispěje i lepší péče o cestující, pokud jde o kulturu cestování, prodej jízdenek a podávání informací cestujícím. Pomůže i vhodné řešení zastávek a terminálů. Velkým potenciálem je intenzivnější provazba mezi MHD, železniční dopravou a regionální autobusovou dopravou. Kýženého zvýšení podílu hromadné dopravy na dělbě přepravní práce má být dosaženo prostřednictvím naplnění následujících specifických cílů:

- 3.1 Rychlá a pohodlná veřejná doprava
- 3.2 Kvalitní infrastruktura veřejné dopravy
- 3.3 Kvalitní péče o cestující

Strategický cíl reaguje na následující problémy a potřeby identifikované ve vizi mobility:

- Nenaplněný přepravní potenciál železnice do měst a mezi nimi,
- Vysoké náklady na provoz veřejné dopravy,
- Klesající podíl MHD na dělbě přepravní práce,
- Málo inovací, informací a zájmu o kvalitu služby v MHD Liberce,
- Nepřehledné linkové vedení s mnoha variantami v Jablonci nad Nisou,
- Integrace má pro města malé přínosy, není vyřešeno propojení s obsluhou obcí jabloneckou MHD.

Strategický cíl řeší identifikované problémy návrhem zlepšení dostupnosti území po železnici, optimalizací linkového vedení, lepší integrací dopravy a vazbou na dálkovou dopravu, modernizací a rozšířením kolejové sítě tramvajové dopravy, budováním nových terminálů, zřízením uzlových zastávek – subterminálů, zvýšením kultury cestovní a služeb cestujícím. Navrhuje se zlepšení přestupních vazeb mezi MHD, obsluha okrajových a odsazených částí aglomerace pomocí integrované regionální dopravy, větší využití páteřních linek garantujících krátké čekání a jízdní doby, modernizace odbavování a podávání jednoduchých a přehledných informací.

2.3.1. Specifický cíl 3.1: Rychlá a pohodlná veřejná doprava

Specifický cíl 3.1 je zaměřen na zlepšení formulace objednávky městy a organizace MHD v obou městech v kontextu jejího koordinovaného tarifního a organizačního zapojení do integrované dopravy na úrovni Libereckého kraje s vazbou na dálkovou hromadnou dopravu, na postupnou optimalizaci linek MHD k vyšší přehlednosti a k nabídce frekventovaných páteřních linek i na nové možnosti obsluhy řídce osídlených okrajů měst a také na vyšší využití integrace



s příměstskou dopravou pro obyvatele měst.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 3.1.1 Aktivní organizace a objednávka veřejné dopravy (VD1)
- 3.1.2 Optimalizace integrované veřejné dopravy (VD2)
- 3.1.3 Vazba na dálkovou dopravu (VD3).

2.3.2. Specifický cíl 3.2: Kvalitní infrastruktura veřejné dopravy

Specifický cíl 3.2 se zaměřuje na zlepšení dostupnosti a obslužnosti měst po železnici, na rychlé železniční napojení měst na hlavní město a další města v regionu a zahraničí v taktovém režimu a na úpravy železniční infrastruktury pro lepší možnost obsluhy obou měst a okolí, na posílení významu tramvajové dopravy a na zkvalitnění služeb hromadné dopravy výstavbou nového Krajského centrálního multimodálního terminálu veřejné dopravy u libereckého nádraží a multimodálního Terminálu Jablonec nad Nisou v centru města. Lepší fungování MHD přinese také zřízení subterminálů v okolí centra Liberce jako významných prvků podporujících rozvoj okolního území a postupné zvyšování kvality zastávek a pěších a cyklistických propojení a přístupů k nim.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 3.2.1 Lepší dostupnost území po železnici (VD4)
- 3.2.2 Rekonstrukce a modernizace tramvajových tratí (VD5)
- 3.2.3 Nové tramvajové tratě (VD6)
- 3.2.4 Moderní vozový park (VD7)
- 3.2.5 Nové a rekonstruované terminály a zastávky (VD 8)

2.3.3. Specifický cíl 3.3: Kvalitní péče o cestující

Cílem je zvýšení spokojenosti cestujících s poskytovanou službou zvýšením kultury cestování, zjednodušením prodeje jízdenek s novou možností nákupu přes mobilní aplikaci a web, zvýšením přesnosti, lepší preferencí veřejné dopravy i prací dispečinku, poskytováním informací o přesnosti provozu a poloze vozidel a všech výhodách integrovaného dopravního systému s doladěním integračních kroků na území měst.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 3.3.1 Zkvalitnění, zjednodušení a sjednocení odbavovacího systému veřejné hromadné dopravy (VD9)
- 3.3.2 Modernizace prodeje integrovaného předplatného a marketingu (VD10)
- 3.3.3 Modernizace informačních systémů, dispečink, zřízení infocentra integrované dopravy (VD11)



2.4. Strategický cíl 4: Racionální užívání automobilů s ohledem na veřejný prostor

Strategický cíl 4 je zaměřen na úpravy v organizaci provozu automobilové dopravy ve městech, které umožní splnit specifické cíle 1 – 3 v centrech měst, a přitom umožní využívání automobilové dopravy pro cesty na celém území města se zajištěním co nejplynulejšího a bezpečného automobilového provozu v městských podmínkách. Jsou též dobudována některá chybějící komunikační spojení, která umožní dovést část dopravy z centrálních částí měst. Strategický cíl je též zaměřen na vhodnou a účelnou regulaci parkování a na využívání automobilové dopravy ve shodě s potřebou zvýšení podílu železniční dopravy v přepravě nákladů a návazném omezení negativního vlivu nákladní automobilové dopravy na obytné oblasti měst. Lepšího využití veřejného prostoru a kapacit hlavních sběrných komunikací měst má být dosaženo prostřednictvím naplnění následujících specifických cílů:

- 4.1 Klidná a dostupná centra měst
- 4.2 Funkční komunikační síť
- 4.3. Parkování na míru s ochranou center měst
- 4.4. Neobtěžující nákladní doprava

Strategický cíl reaguje na následující problémy a potřeby identifikované ve vizi mobility:

- rostoucí využívání automobilů pro cesty po městech a do měst,
- snadno průjezdná centra měst vedou k vysokému podílu průjezdné dopravy v centrech měst,
- v Liberci chybí uliční propojení na západě i východě, a chybí více propojení přes železnici,
- v Jablonci nad Nisou chybí obchvat a lepší spojení severní a jižní části města,
- není dostatečně řešeno parkování rezidentů v centru a na sídlištích,
- pro nákladní dopravu se nevyužívá železnice,
- ve městech není omezován vjezd nákladním automobilům, neboť intenzita nákladní dopravy nedosahuje mimo průtahy městy vysokých hodnot.

Strategický cíl řeší potřebu preferovat veřejný prostor v centrech měst před automobilovou dopravou změnami organizace dopravy, které nasměrují dopravu na okruhy kolem center měst se zajištěnou dodatečnou kapacitou při respektování potřeb pěších a cyklistů a dalších městotvorných prvků včetně výsadbových pásů a adaptačních opatření. Jsou navržena nová uliční propojení a západní obchvat Jablonce nad Nisou a také jsou navrženy změny v organizaci parkování v centrech měst a na sídlištích. Jsou navržena opatření pro podporu využívání železnice v nákladní dopravě a pro omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do citlivých území ve městech.



2.4.1. Specifický cíl 4.1: Klidná a dostupná centra měst

Cílem zavedení opatření v organizaci dopravy je vedení dopravy po vnitřním městském okruhu v Liberci s vytvořením dopravně zklidněných kapes s převahou veřejného prostoru s pobytovou a společenskou funkcí, které umožní vjezd do centra bez zbytných průjezdů. V Jablonci nad Nisou je doprava nasměrována na objízdnou trasu centra, zprůjezdněním ulice U Balvanu je snížen počet vozidel využívajících ulici Budovatelů.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 4.1.1 Zamezení zbytných průjezdů centrem Liberce (AD1)
- 4.1.2 Omezení průjezdnosti dolním centrem Jablonce nad Nisou (AD2).

2.4.2. Specifický cíl 4.2: Funkční komunikační síť

Specifický cíl 4.2 je zaměřen na dobudování chybějících úseků komunikační sítě, které jsou předmětem návrhů obsažených v územních plánech měst. V horizontu 2030 jsou navržena opatření, která by bylo možné investičně i organizačně zajistit ještě v prvních letech 30. let, časově náročnější opatření jsou ve výhledovém horizontu 2050.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 4.2.1 Doplnění uliční sítě a odstranění kapacitních omezení v Liberci (AD3)
- 4.2.2 Nové trasy silnic I. třídy, doplnění uliční sítě a odstranění kapacitní omezení v Jablonci nad Nisou (AD4).

2.4.3. Specifický cíl 4.3: Parkování na míru s ochranou center měst

Specifický cíl 4.3 se zabývá dosažením takového stavu v parkování v centrech měst, kdy jsou v provozu zóny placeného stání s preferencí parkování rezidentů s možností krátkodobého placeného parkování návštěvníků a na sídlištích jsou podle potřeby zaváděna regulační opatření k preferenci parkování jednoho vozidla místních obyvatel. V Liberci se též plánují záchytná parkoviště zdarma na okraji města a jako možnost cenově dostupného placeného dlouhodobého parkování u vnitřního městského okruhu, čímž se umožní uvolnění ploch veřejných prostranství v centrech měst pro jiné využití jako kvalitní veřejný bezbariérový prostor.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 4.3.1 Rozšíření a úpravy zón placeného stání a organizace rezidentního parkování na sídlištích (AD5)
- 4.3.2 Nové parkovací kapacity u významných cílů (AD6)
- 4.3.3 Realizace záchytných parkovišť (AD7).



2.4.4. Specifický cíl 4.4: Neobtěžující nákladní doprava

Specifický cíl 4.4 je zaměřen na udržení a případně i nárůst podílu železniční nákladní dopravy oproti nákladní dopravě silniční. Cílem je zachovat a udržovat potřebný rozsah infrastruktury pro vlakotvorbu na nádraží Liberec a případnou nakládku v dalších stanicích podle výsledků Studie proveditelnosti uzlu Liberec a zvýšit intenzitu a udržitelnost stávajících vleček a jejich případný rozvoj. K naplnění specifického cíle 4.4 přispějí i organizační opatření, která zamezí provozu těžkých nákladních vozidel v části uliční sítě měst.

Města musí přes omezené pravomoci v tomto sektoru prosazovat zájem na tom, aby podíl železniční nákladní dopravy neklesal, spíše stoupal. Je nutné při strategickém a územním plánování udržet zařízení, která železniční nákladní dopravě slouží.

Pro vlakotvorbu nákladních vlaků v Liberci je důležité zachování funkčnosti takzvaného jižního okrsku nádraží v Liberci, kde jsou jediné koleje s dostatečnou délkou. Při řešení budoucích úprav hlavního nádraží v Liberci s cílem zlepšit propojení železniční osobní, autobusové i městské dopravy bude potřebné zachovat kolejový přístup k tomuto jižnímu okrsku. V prostoru hlavního nádraží se kromě vleček Severochemy a ALFA VERUS nepočítá s překládkou ze silniční dopravy, pro tu je v Liberci k dispozici několik soukromých vleček.

Pro udržení či zvýšení podílu nákladní železniční dopravy je potřebné zmapování využití vleček v obou městech a hledání možnosti pro další subjekty, které nemají vlastní přístup k železniční infrastruktuře využívat železniční infrastrukturu jiného subjektu.

Silniční nákladní doprava je v Liberci soustředěna především na průtahy silnic I. třídy a okolí průmyslových zón, městské uliční sítě nejsou silně zatíženy nákladní dopravou. Přesto je vhodné zabývat se v rámci zklidňování měst otázkou omezení přístupu v místě zbytné nákladní dopravy tam, kde by to v budoucnu mohlo vyvolávat negativní vlivy, včetně úseků vnitřních městských okruhů.

K naplnění specifického cíle mají pomoci následující opatření:

- 4.4.1 Zajištění provozních standardů nákladní dopravy na nádraží Liberec a dalších stanicích (AD8)
- 4.4.2 Intenzifikace provozu vleček (AD9)
- 4.4.3 Regulace nákladní automobilové dopravy (AD10).



3. Opatření

Pro naplňování stanovených cílů jsou zformulována opatření, která jsou konkretizována jednotlivými aktivitami, resp. projektovými záměry. V této kapitole je vyhotoven přehled opatření a souvisejících aktivit a projektových záměrů a jejich základní popis.

Tabulka 2 Přehled opatření

Strategický cíl	Specifický cíl	Opatření	
1. Veřejný prostor přátelský pohybu bez aut	1.1 Významné prostory v centru a lokálních centrech pro společenský život a pěší	1.1.1 Transformace veřejných prostorů	
		1.1.2 Standardizované a kvalitní uspořádání veřejných prostranství	
		1.1.3 Dostatečné dimenze chodníků v centrech měst a bezbariérové řešení sdílených prostorů	
		1.1.4 Úpravy lokálních center v kvalitní a živoucí prostředí	
	1.2 Frekventované ulice s respektováním potřeb obyvatel	1.2.1 Kapacitní řešení vnitřních městských okruhů a hlavních ulic s respektováním potřeb pěších a cyklistů	
		1.3 Přívětivá obslužná uliční síť	1.3.1 Úpravy a zklidnění obslužných ulic
	1.3.2 Úpravy šířkově nevyhovujících komunikací v připojených obcích, městských čtvrtích či obvodech		
	2. Vyšší podíl nemotorové dopravy		2.1 Cyklistická a pěší doprava je vnímaná jako běžná
		2.1.2 Umožnění jízdy ve městech bez omezení zavedených pro automobily	
2.1.3 Odpovídající doplňková infrastruktura pro cyklisty			
2.2 Chráněná infrastruktura pro pěší a cyklisty je bezpečná		2.2.1 Síť spojitě chráněné infrastruktury pro cyklisty	
		2.2.2 Vytváření propojení pro pěší dopravu	
		2.2.3 Zajištění komfortní a bezpečné průchodnosti územím pro nemotorovou dopravu u rekonstrukcí a nových staveb	
		2.2.4 Bezpečná a komfortní možnost chůze a jízdy v ulicích měst	
2.3 Cyklistická a pěší doprava je přitažlivá		2.3.1 Infrastruktura pro vyšší atraktivitu cyklistické dopravy	
		2.3.2 Prevence, osvěta, informace	
3. Vyšší podíl veřejné dopravy	3.1 Rychlá a pohodlná veřejná doprava	3.1.1 Aktivní organizace a objednávka veřejné dopravy	
		3.1.2 Optimalizace integrované veřejné dopravy	
		3.1.3 Vazba na dálkovou dopravu	
	3.2 Kvalitní infrastruktura veřejné dopravy	3.2.1 Lepší dostupnost území po železnici	
		3.2.2 Rekonstrukce a modernizace tramvajových tratí	
		3.2.3 Nové tramvajové tratě	
		3.2.4 Moderní vozový park	
		3.2.5 Nové a rekonstruované terminály a zastávky	
	3.3 Kvalitní péče o cestující	3.3.1 Zkvalitnění, zjednodušení a sjednocení odbavovacího systému veřejné hromadné dopravy	



Strategický cíl	Specifický cíl	Opatření
4. Racionální užívání automobilů s ohledem na veřejný prostor		3.3.2 Modernizace prodeje integrovaného předplatného a marketingu
		3.3.3 Modernizace informačních systémů, dispečink, zřízení infocentra integrované dopravy
	4.1 Klidná a dostupná centra měst	4.1.1 Zamezení zbytných průjezdů centrem Liberce
		4.1.2 Omezení průjezdnosti dolním centrem Jablonce nad Nisou
	4.2 Funkční komunikační síť	4.2.1 Doplnění uliční sítě a odstranění kapacitních omezení v Liberci
		4.2.2 Nové trasy silnic I. třídy, doplnění uliční sítě a odstranění kapacitních omezení v Jablonci nad Nisou
	4.3 Parkování na míru s ochranou center měst	4.3.1 Rozšíření a úpravy zón placeného stání a organizace rezidentního parkování na sídlištích
		4.3.2 Nové parkovací kapacity u významných cílů
		4.3.3 Realizace záchytných parkovišť
	4.4 Neobtěžující nákladní doprava	4.4.1 Zajištění provozních standardů nákladní dopravy na nádraží Liberec a dalších stanicích
		4.4.2 Intenzifikace provozu vleček
		4.4.3 Regulace nákladní automobilové dopravy

3.1. Přehled uvažovaných variant řešení

SUMP L&J (resp. její dílčí vize) je zpracován na úrovni cílů a opatření v jedné variantě, na úrovni aktivit, ve dvou scénářích, nulovém a návrhovém pro každé z návrhových období: návrhový horizont roku 2030 a výhled do roku 2050. Návrhový scénář je zpracován variantně. Konceptce zahrnuje aktivity (projektová řešení), které jsou uvedena ve třech variantách rozvojového scénáře. Nulový scénář rozvoje odpovídá vývoji dopravní situace při zachování stávajících podmínek a je navržen v jedné variantě. Opatření rozvojového scénáře jsou navržena v jedné variantě, aktivní opatření rozvojového scénáře jsou navržena ve variantách minimální, středové a maximalistické podle ekonomických možností investorů realizovat aktivity k naplnění navržených opatření. Opatření navržena pro každý specifický cíl (1 – 5 opatření pro každý specifický cíl) jsou shodná pro nulový scénář i pro všechny tři varianty návrhového scénáře. Navržené jsou aktivity pro nulový scénář, k těm jsou inkrementálně přidávány aktivity rozvojového scénáře odpovídající každé ze tří variant, každá vyšší varianta obsahuje aktivity nižší varianty a nulového scénáře).

Jednotlivé aktivity jsou navrženy s ohledem na problémy současného stavu, na základě posouzení intenzit přepravy veřejnou dopravou a intenzit automobilové a cyklistické dopravy a zjištěných dat o dopravě v klidu a na základě výsledků rozptylové a hlukové studie. Vizí je dosáhnout udržitelnosti rozvoje dopravy jak po stránce kvality městského a životního prostředí, tak z pohledu možností financování a ekonomické efektivity. Strategickými cíli je dosažení vysoké kvality veřejného prostoru, vyšších podílů nemotorové a veřejné dopravy a také dosažení plynulosti dopravy ve městech, která souvisí se zklidněním některých částí a zkapacitnění jiných částí komunikační sítě. Hluk a emise z dopravy bývají vnímány jako nejvíce



problematické z hlediska zdraví lidí i kvality životního prostředí, cílem je tedy vlivy jejich působení minimalizovat.

Návrh obsahuje rozdělení aktivity do jednotlivých scénářů včetně časového plánu a stanovení finančního plánu a zdrojů, navržen je i monitoring pro sledování indikátorů. Rozdíl mezi scénáři je ve výběru aktivit dle jejich nutnosti provedení, aby bylo pozorovatelné zlepšení v jednotlivých pilířích. Minimalistický scénář obsahuje výběr nejnutnějších aktivit, které je nutné provést v daném území. Středový scénář představuje souhrn nejnutnějších aktivit a dále aktivit, které je velmi vhodné provést, a které povedou k dalšímu pozitivnímu vývoji situace směrem ke stanovené vizi. Maximalistický scénář je souhrn všech navržených aktivit. Volba konkrétního scénáře se tedy odvíjí od finančních možností obou dotčených měst a dalších investorů.

Výběr (omezení) aktivit vycházející z aktuální situace může být případně ovlivněn již v průběhu procesu SEA. Aktivity byly navrženy s ohledem na životní prostředí a jejich účinnost byla ověřena do roku 2030 matematickým modelem. Výběr aktivit v budoucnosti bude závislý na finančních možnostech, aktivity jsou rozděleny do jednotlivých variant tak, aby i s minimem finančních prostředků bylo dosaženo co nejlepšího zlepšení mobility v daném území. Podle rozsahu a kapacity budou aktivity podléhat procesu EIA, ve kterém lze na základě podrobnějšího projektového řešení lépe hodnotit vliv na životní prostředí a zdraví lidí.

SUMP L&J (resp. jeho strategické a specifické cíle a opatření) jsou předkládány v jedné variantě, aktivity k dosažení těchto cílů jsou rozděleny do dvou scénářů, nulového a návrhového, který je vypracován ve variantách minimální, středové a maximalistické. Aktivity v minimální variantě scénáře budou realizovány v rámci každého scénáře, realizace ostatních variant se bude odvíjet mj. od finančních možností v daném období.



3.2. Popis opatření – cíl 1. Veřejný prostor přívětivý pohybu bez aut

1.1.1 Transformace veřejných prostorů

Popis opatření

Úprava veřejných prostor v centrech měst a v lokálních centrech formou sdíleného prostoru, obytných a pěších zón, pěších koridorů a ploch zeleně, náplavek. Níže uvedený seznam aktivit není konečný a v průběhu času jej lze naplňovat dalšími odůvodněnými lokalitami vhodnými pro zřízení sdílených prostorů a obytných či pěších zón, které vzejdou z potřeb samospráv měst, odborných doporučení, samotných občanů, spolků, osadních výborů atd. Forma tvorby veřejných prostranství a způsob zpracování se bude řídit podle zpracovaných manuálů veřejného prostranství či dalších strategických dokumentů měst. Významné projekty veřejných prostranství budou připravovány a soutěženy formou architektonických soutěží o návrh, či jiných forem soutěží upřednostňující zásadně kvalitu vystavěného prostředí v duchu Politiky architektury a stavební kultury ČR a v duchu Davoské deklarace.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Úprava významných městských prostorů**
 - náplavka U Nisy – pěší zóna (Liberec)
 - Tržní náměstí – Výstaviště LVT – Masarykova – pěší zóna (Liberec)
 - Sokolovské náměstí – Železná – Malé náměstí – obytná zóna (Liberec)
 - Perlová – Studničná (Liberec)
 - U Besedy – 1. máje – pěší zóna (Liberec)
 - Papírové náměstí a okolí – obytná zóna (Liberec)
 - Šaldovo náměstí – sdílené prostory (Liberec)
 - nám. Dr. E Beneše včetně prostoru za divadlem – sdílená zóna (Liberec)
 - ul. 8. března, prostor okolo libereckého zámku – pěší zóna, sdílená zóna (Liberec)
 - Žitavská ulice před nádražím (Liberec)
 - Masarykova promenádní třída, ulice 5 května – pěší zóna, sdílená zóna
 - Janův důl – Volgogradská – obytná zóna (Liberec)
 - Projekt revitalizace lokálních center – 10 center (Liberec)
 - Liberecká přehrada – Centrál park – sdílená a pěší zóna (Liberec)
 - zvýšení standardů pro chodce a cyklisty podél sběrného městského okruhu i vnitřního městského okruhu (Jablonec nad Nisou)
 - Anenské náměstí, Soukenná, Dolní náměstí (Jablonec nad Nisou)
 - nábřeží u Nisy v centru – pěší zóna (Jablonec nad Nisou)
 - park Bílá Nisa (Jablonec nad Nisou)
 - rekonstrukce Horního náměstí (Jablonec nad Nisou)
 - Svatopluka Čecha – U Přehrady – Pod Skalkou zklidnění prostoru mezi městskou halou a městským bazénem s vyřešením parkování a s bezpečným přístupem pěších a cyklistů k přehradě (Jablonec nad Nisou)



1.1.2 Standardizované a kvalitní uspořádání veřejných prostranství

Popis opatření

Vypracování a aplikace manuálů veřejných prostranství pro Liberec a pro Jablonec nad Nisou, kde budou nastaveny principy transformace veřejných prostorů v centrech měst, podél hlavních městských komunikací, v prostorech obslužných ulic města, na náplavkách, v parcích a v omezených prostorových možnostech obslužných ulic připojených obcí k původním historickým městům.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- Zpracování manuálu veřejných prostranství pro Liberec
- Zpracování manuálu veřejných prostranství pro Jablonec nad Nisou
- Uplatňování manuálu veřejných prostranství pro Liberec
- Uplatňování manuálu veřejných prostranství pro Jablonec nad Nisou

1.1.3 Dostatečné dimenze chodníků v centrech měst a bezbariérové řešení sdílených prostorů

Popis opatření

Po dobudování vnitřního městského okruhu bude zklidňováno centrum Liberce, po vybudování výstupu pod Baštou také centrum Jablonce nad Nisou, a kromě transformace veřejných prostorů bude též pěším navrácen prostor, který byl po celá desetiletí přerozdělován pro automobilovou dopravu. Chodníky, které nedosahují normových šířkových parametrů, budou rozšířeny, bude zde preferován pohyb pěších a šířka vozovky bude omezena na minimum nezbytné pro obslužnou dopravu, respektovány přitom budou povolené hlavní příjezdy do center měst.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- Program úpravy chodníků v centru Liberce
- Program úpravy chodníků v centru Jablonce nad Nisou

1.1.4 Úpravy lokálních center v kvalitní a živoucí prostředí

Popis opatření

V obou městech jsou veřejné prostory typu náměstí soustředěny jen do center měst, v lokálních centrech v připojených obcích a na sídlištích budou ve vhodných lokalitách upraveny veřejné prostory pro pobyt, služby, městskou zeleň a oblasti bez preference parkování a průjezdů automobilové dopravy.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- Program vytváření veřejných prostorů v lokálních centrech v Liberci
- Program vytváření veřejných prostorů v lokálních centrech v Jablonci nad Nisou



1.2.1 Kapacitní řešení vnitřních městských okruhů a hlavních ulic s respektováním potřeb pěších a cyklistů

Popis opatření

Hlavní městské ulice tvořící vnitřní městské okruhy a městské radiály budou postupně upravovány, aby poskytovaly dostatek kapacity pro automobilovou dopravu a zároveň dostatek přechodů pro chodce, bezpečné chodníky a přiměřený rozsah opatření pro cyklisty formou cyklistických pruhů nebo alespoň úprav v prostorách křižovatek.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Návrh a realizace úprav pro pěší a cyklisty na trasách vnitřních městských okruhů a hlavních radiál v Liberci ve shodě s manuálem veřejných prostranství**
- **Návrh a realizace úprav pro pěší a cyklisty na trasách vnitřních městských okruhů a hlavních radiál v Jablonci nad Nisou ve shodě s manuálem veřejných prostranství**

1.3.1 Úpravy a zklidnění obslužných ulic

Popis opatření

Budou vypracovány studie plošného zklidnění a hierarchizace veřejného prostranství s členěním území na:

- historické centrum
- území uvnitř vnitřního městského okruhu
- lokální centra
- sídliště
- zbytek území

Uliční síť v obou městech bude rozdělena na:

- rychlostní silnice
- ulice s MHD – městské třídy
- ulice s intenzitou dopravy nad 2 000 voz/den – městské třídy
- sběrné ulice s dopravním významem – městské třídy
- sběrné ulice s obslužným významem – městské třídy
- obslužné ulice mezioblastní
- sběrné ulice vnitrooblastní
- ulice se smíšeným provozem (pěší a obytné zóny).

Rychlostní silnice by měly být upraveny na městské komunikace rychlostí 80 km/h v úsecích, kde jsou časté křižovatky, ulice s MHD a sběrné ulice s vysokým dopravním významem a odpovídajícími šířkovými parametry, příp. též vybrané obslužné ulice s intenzitou nad 2 000 voz/den budou navrženy k ponechání v režimu rychlosti 50 km/h, obslužné ulice včetně některých zatížených nad 2 000 voz/den budou navrženy k plošnému zklidnění formou zón 30 km/h a s realizací opatření pro vyšší bezpečnost pěší a cyklistické dopravy, tam, kde to bude potřebné, případně bude navrženo jejich zklidnění jinou formou (sdílený prostor, obytné či pěší zóny). Zároveň může být řešena otázka přístupu nákladních vozidel nad 3,5 tuny a nad 11 tun a omezeno stání v prostorově nevyhovujících ulicích.

Při zklidňování bude nutné zohlednit dokument Manuál veřejných prostranství. Zklidnění celých měst bude postupný proces, který v závislosti na rychlosti realizace bude trvat několik let. Návrh zklidnění by měl definovat, kde bude motorová doprava preferována, kde bude strpěna a kde půjde o smíšený provoz. Cílem je, aby se největší objemy motorové dopravy přesunuly na hlavní komunikace. Dále by mělo být cílem omezení tranzitní dopravy přes centra měst a lokální centra. Zvláštní pozornost bude věnována zklidnění obslužných ulic, kterými vedou nebo povedou po zklidnění center silné dopravní vztahy:

- Liberec
 - Javorová
 - Železná, Frýdlantská
 - Gutenbergova
 - Rumjancevova – Šamánkova – Masarykova – Klostermanova
 - Truhlářská – Valdštejnská
 - Orlí, Na Zápraží, U Besedy
 - Lipová – 8. března
 - Boženy Němcové



1.3.1 Úpravy a zklidnění obslužných ulic

- Jablonec nad Nisou
 - U Rybníka, Rybářská
 - Poštovní, Opletalova, Korejská

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Studie plošného zklidnění:**
 - Studie plošného zklidnění města Liberec včetně hierarchizace veřejného prostranství KAM
 - Studie plošného zklidnění města Jablonec nad Nisou.
- **Realizace plošného zklidnění:**
 - Realizace plošného zklidnění města Liberec
 - Realizace plošného zklidnění města Jablonce nad Nisou.

1.3.2 Úpravy šířkově nevyhovujících komunikací v připojených obcích, městských čtvrtích či obvodech

Popis opatření

Část sítě obslužných ulic ve městech je tvořena zpevněnými cestami v minimálních šířkových parametrech. Tyto ulice nevyhovující platným normám budou upraveny formou sdíleného prostoru bez budování chodníků a budou revitalizovány v duchu koncepce hierarchizace veřejného prostoru, manuálu veřejného prostoru a bude zachován a podporován historický a krajinářský kvalitní charakter území.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- Program úprav podle manuálu veřejných prostranství v Liberci
- Program úprav podle manuálu veřejných prostranství v Jablonci nad Nisou.

3.3. Popis opatření – cíl 2. Vyšší podíl nemotorové dopravy

2.1.1. Provoz po chodnicích a pěších cestách s malým provozem pěších

Popis opatření

Opatření reaguje na možnosti legalizace jízdy po vybraných pěších cestách s nízkým provozem chodců. Prvním krokem by měla být studie, která určí úseky, které by mohly být pro cyklisty přístupné. Dalším krokem je pak postupná realizace projektů vzešlých ze studie. Realizace spočívá především v doplnění a případně změně dopravního značení.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- Studie možné legalizace jízdy po vybraných pěších cestách a následná realizace
- Možnost jízdy po vybraných chodnicích bez silného pěšího provozu v Liberci – projekt a úprava dopravního značení, např.:
 - chodník podél Hlávkovy ulice (Liberec)
 - chodník podél Letné ulice (Liberec)
- Možnost jízdy po vybraných chodnicích bez silného pěšího provozu v Jablonci nad Nisou – projekt a úprava dopravního značení, např.:
 - chodník podél Harrachovské ulice (Jablonec n. N.)
 - chodník podél Tovární ulice (Jablonec n. N.).

2.1.2 Umožnění jízdy ve městech bez omezení zavedených pro automobily



Popis opatření

Opatření reaguje na umožnění jízdy ve městech bez omezení zavedených pro automobily. Hlavním důvodem pro zřizování je zachování plošné prostupnosti území pro uživatele jízdních kol (stejně jako pro pěší) a tak zvýšení komfortu pro bezmotorovou dopravu. Jedná se především o zprůjezdnění jednosměrných ulic pro cyklisty. Osazování dopravních značek „B 11“ namísto „B 1“ pokud to místní podmínky dovolují. Umožnění vjezdu cyklistů do pěších zón, pokud to místní podmínky dovolují. Součástí opatření je studie plošného zklidnění měst – cílem studie je navrhnout ucelený systém zklidnění dopravy v řešeném území. Zachování sítě nezkidněných sběrných komunikací s převažující dopravní funkcí, která bude základním dopravním skeletem města. U místních komunikací mimo tuto síť se již předpokládá převaha jiné než dopravní funkce, především pobytové, a je vhodné na ně aplikovat nějakou formu plošného zklidnění dopravy.

Příklady aktivit a projektových záměrů

Dohoda o pravidlech uspořádání uličního prostoru

- Vypracování částí Manuálu veřejných prostranství obsahující rovnocenné zahrnutí nemotorové dopravy
- Identifikace vhodných pěších tras a málo využívaných chodníků a jejich označení dopravními značkami povolujícími vjezd cyklistů
- Realizace cykloobousměrek tam, kde je to prostorově možné.

2.1.3 Odpovídající doplňková infrastruktura pro cyklisty

Popis opatření

Na základě provedeného pasportu stojanů následná realizace B+R, veřejných koláren, vhodných stojanů, cykloboxů, především u významných cílů jako jsou úřady, obchodní centra, sportoviště, školy, dopravní uzly, zastávky MHD a podobně. Toto opatření souvisí s podporou využívání jízdního kola, protože doplňková infrastruktura je nedílnou součástí pro využití cyklistické dopravy.

Vzhledem k rozvoji elektrokol je vhodné zřizovat veřejné nabíjecí stanice, zejména v místech, kde jsou kola uložena delší dobu – typicky parkoviště typu B+R. Elektrokola se stávají součástí cyklistické dopravy, dokáží přitáhnout nové uživatele a také zvyšují průměrnou vzdálenost, kterou jsou lidé ochotni dojíždět. Nutné je však zajistit vhodnou doplňkovou infrastrukturou v podobě bezpečných stojanů, koláren, dobíjecích míst. Vhodné je zapojit do spolupráce jak školy, tak zejména zaměstnavatele.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- Instalace veřejných stojanů a boxů
- Výzva k podpoře cyklistické dopravy směrem k zaměstnavatelům a institucím (vzniku infrastruktury pro odstavování jízdních kol včetně vytvoření zázemí pro cyklisty)
- Zřizování B+R u terminálů a významných stanic/zastávek veřejné dopravy např.
 - Terminály Fügnerova, Textilana, Sokolská ulice (Liberec)
 - Krajský terminál Liberec
 - Tramvajové zastávky Dolní Hanychov, Lidové sady, Vratislavice nad Nisou (Liberec),
 - Autobusové zastávky Letná, jižní zóna, severní zóna (Liberec)
 - Terminál Jablonec nad Nisou
 - Železniční stanice Jablonec nad Nisou
- Zřizování krytých a bezpečných parkovišť pro jízdní kola, jedná se např. o tyto objekty:
 - školy
 - úřady
 - obchodní zařízení
 - sportovní areály".



2.2.1 Síť spojitě chráněné infrastruktury pro cyklisty

Popis opatření

Opatření reaguje na chybějící případně nespojitě úseky cyklistických stezek. Jsou navržena nová propojení, která lidem nabídnou rychlou a bezpečnou dopravu na jízdním kole. Toto opatření by mělo přispět k nárůstu uživatelů nemotorové dopravy, a tedy změně dělby přepravní práce ve prospěch nemotorové dopravy. Studie průchodnosti mají prověřit možnosti využití daného území pro budoucí realizaci možného propojení pro cyklistickou dopravu. Cílem je zvýšení počtu propojení, které jsou pro cyklistickou dopravu atraktivní. V rámci aktivity Lokální krátká propojení zajišťující zprůchodnění území Liberce jsou zde uvedena pouze výhradně pěší propojení, opatření ale naplňují také projekty aktivity **Nová propojení pro pěší a cyklisty na území Liberce** opatření 2.2.2 Vytváření propojení pro pěší dopravu, neboť stezky na území Liberce jsou systémově navrhovány jako společné pro pěší a cyklisty všude tam, kde je to proveditelné a bezpečné.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Páteří síť cyklostezek podél vodních toků**
 - Cyklostezka Odra – Nisa – stezka pro pěší a cyklisty Košická – Poštovní náměstí (Liberec)
 - Cyklostezka Odra Nisa, úsek JBC-Vratislavice, Nová Pasišská podél Nisy k OK Liberecká (Jablonec n. N.)
 - Propojení centra do Lučan nad Nisou od okružní kř. Mostecká po konec (k.ú. Jablonec n. N.)
 - Cyklostezka Hrozená – Barvířská (Odra – Nisa, Liberec)
 - Cyklostezka okolo Slovanu na levém břehu Nisy (Odra – Nisa, Liberec)
 - Cyklostezka Liberec – Jablonec nad Nisou – úsek Vratislavice (Odra – Nisa, Jablonec n. N.)
 - Změna řešení cyklostezky v ulicích Okružní a Winterova – zrušení jízdy po chodníku (Liberec)
 - Cyklostezka Oblouková – Londýnská (Odra – Nisa, Liberec)
 - Stezka pro nemotorovou dopravu Lučany nad Nisou (Dolní Lučany) – Jablonec nad Nisou (Jablonecké Paseky) (Odra – Nisa, Jablonec n. N.)
 - Stezka pro nemotorovou dopravu Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jablonec nad Nisou (Jablonec n. N.)
 - Stezka úsek ulice Za Říčkou (Jablonec n. N.)
 - Stezka od parku Nová Pasišská k okružní křižovatce U Zeleného stromu (Jablonec n. N.)
 - Mostecká – Kamenná (Jablonec n. N.)
 - Mostecká – Perlová (Jablonec n. N.)
 - Tyršovy sady – U Zeleného stromu (Jablonec n. N.)
- **Nové trasy, stezky a pruhy pro cyklisty na nebezpečných úsecích případně doplňující chybějící propojení v řešeném území**
 - Cyklostezka Kateřinská – ul. Neumannova k Litesu (Liberec)
 - Cyklostezka centrum – Harcov – sídliště Kunratická (Liberec)
 - Cyklostezka Jezdecká – Za Plynárnou (Jablonec n. N.)
 - Propojení 28. října – Dr.M.Horákové (Liberec)
 - Cyklostezka Nákladní – Doubská (Liberec)
 - Cyklostezka Přírodní (Liberec)
 - Další cyklistické stezky a pruhy v prostoru MK a v souběhu s MK a silnicemi podle katalogizace „Liberec – infrastruktura pro cyklisty“ (Liberec)
- **Cyklostezky pro dostupnost měst z blízkého okolí (Machnín, Mníšek, Janov nad Nisou, Rádlo)**
 - Stezka pro nemotorovou dopravu Jablonec nad Nisou (Ostrý roh) – Janov nad Nisou – Bedřichov (Jablonec n. N.)
 - Stezka pro nemotorovou dopravu Rádlo – Jablonec nad Nisou (Jablonec n. N.)
 - Stezka Kunratická – Mšenská (Liberec)
 - Stezka okolo areálu Denso (Liberec)
 - Cyklostezka Hejnická (Liberec)
- **Řešení provozu na hlavních ulicích měst**
 - Cyklopruhy Palackého (Jablonec n. N.)
 - Cyklopruhy Kubelíkova – Uralská (Švermova – Č. mládeže) (Liberec)
 - Cyklopruhy Husova (vyřešit konflikt s parkováním) (Liberec)
 - Cyklopruhy Dr. M. Horákové, Hodkovická (Liberec)
 - Cyklopruhy Horská (Liberec)
 - Cyklopruhy Generála Svobody – Zeyerova (Liberec)
 - Cyklopruhy Hlávková (Liberec)
 - Cyklopruhy Ruprechtická (Liberec)



2.2.1 Síť spojitě chráněné infrastruktury pro cyklisty

- Společná stezka Průmyslová (Liberec)
- Cyklopruhy Pražská (Jablonec n. N.)
- Cyklopruhy Nová Pastýřská (Liberec)
- Cyklopruhy Tržní náměstí, Durychova, Budyšínská (Liberec)
- Cyklopruhy Sokolská (Liberec)
- Cyklopruhy Klášterní (Liberec)
- Cyklopruhy 1 máje, Žitavská, Nádražní (Liberecká)
- Cyklopruhy Krejčího (Liberec)
- Opatření ul. Broumovská, Jablonecká (Liberec)
- Opatření ul. Na Bídě, Jablonecká (Liberec)
- Cyklopruhy Dobiášova (Liberec)
- Průjezd terminálem Fügnerova (Liberec)
- Cyklopruhy Masarykova (Liberec)
- Cyklopruhy Hanychovská (Liberec)
- Cyklopruhy Jungmannova -> Truhlářská -> Valdštejská; po vybudování Nové Žitavské (Liberec)
- **Lokální krátká propojení zajišťující zprůchodnění území Liberce**
 - Partyzánská; zajištění prostupnosti území do Bosenské ulice
 - U Studánky; pěší a cyklistické propojení
 - Poutnická – Ke Střelnici – U Sirotčince; pěší a cyklistické propojení
 - Partyzánská – Ostašovská; cyklistické propojení
 - Pod Skalkou – Zavřená – Zvonková; pěší a cyklistické propojení podél železniční trati
 - U Letky – Vilová; pěší a cyklistické propojení podél železniční trati
 - Cesta JZD – Hodkovická, pěší a cyklistické propojení
 - Cyklistické propojení pod nádražím
 - další propojení jsou uvedena v seznamu aktivity **Nová propojení pro pěší a cyklisty na území Liberce** v opatření 2.2.2 Vytváření propojení pro pěší dopravu
- **Lokální krátká propojení zajišťující zprůchodnění území Jablonce nad Nisou**
 - U Družiny – Na Úbočí
 - Jindřichovská – Podhorská
- **Studie průchodnosti územím, jedná se např. o následující území:**
 - Stezka podél silnice I/65 (Jablonec n. N.)
 - Stezka Odra – Nisa, souběžná s ulicí Prosečská (Liberec)
 - Stezka Odra – Nisa, Oblouková – Kateřinská/Polní (Liberec)
 - Stezka/trasa ulice Horní (Jablonec n. N.)
 - Máchova ulice (Liberec)
 - Masarykova – Vítězná (museum dopravy) (Liberec)
 - oblast Brandlu (Jablonec n. N.)
 - Rychnov u Jablonce n. N. – Rádelský mlýn (Rádlo)
 - Stezka podél toku Jizerského potoka od Sokolovské -> Tržní nám. -> okolo SPŠSE -> městské lázně -> park, skokanské můstky -> Lidové sady (Liberec)
 - Stezka podél Ruprechtického potoka ke Slovanu (Liberec)
 - Stezka podél potoka na území Textilany (Liberec)
 - Stezka podél Lučního potoka (Liberec)
 - Stezka podél Plátenického potoka (Liberec)
 - Stezka podél Slunného potoka (Liberec)
 - Stezka podél Janovodolského potoka (Liberec)
 - Stezka podél Františkovského potoka a Ostašovského potoka (Liberec)



2.2.2 Vytváření propojení pro pěší dopravu

Popis opatření

Opatření reaguje na chybějící propojení pro pěší dopravu. Jedná se také o legalizaci stávajících intuitivních tras. Nová propojení by měla lidem nabídnout zprůchodnění území a možnost volby nechat na krátké vzdálenosti doma auto. Cílem by mělo být snížení neprůchodnosti území pro nemotorovou dopravu, což by mělo vést k nárůstu uživatelů nemotorové dopravy, a tedy změně dělby přepravní práce ve prospěch nemotorové dopravy. Doporučujeme respektovat všechna propojení pro pěší dopravu uvedená v územním plánu města Liberec. Pro město Jablonec nad Nisou je navržena aktivita vytvoření studie chybějících pěších propojení na území města. Níže uvedený seznam aktivit není konečný a v průběhu času jej lze naplňovat dalšími odůvodněnými propojeními vzešlymi od samotných občanů, spolků, osadních výborů atd.

Nová pěší propojení na území Liberce jsou většinou navržena jako pěší a cyklistická stezka – naplňují zároveň také opatření 2.2.1. **Síť spojitě chráněné infrastruktury pro cyklisty**, jeho aktivitu **Lokální krátká propojení zajišťující zprůchodnění území Liberce**.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Nová propojení pro pěší a cyklisty na území Liberce**
 - Zahradní – Česká tvrz; pěší a cyklistická stezka napříč údolím
 - Křížkovského – Emmy Destinové; pěší propojení napříč údolím
 - KIK, Kaufland – Arena; pěší a cyklistické propojení z ulice Doubská pod silnicí I/35
 - Puškinova; místní propojení pěších cest
 - Vojenský hřbitov Karlov; pěší a cyklistická stezka Ostašov-Karlov
 - Rybník Seba; pěší propojení pro zpřístupnění rekreační zeleně
 - Vilová – Bosenská; pěší a cyklistická stezka napříč údolím
 - Karlov – Zlatý kopec; pěší a cyklistická stezka Ostašov-Machnín
 - U Nisy; pěší a cyklistická stezka podél levého břehu Lužické Nisy
 - Děřichovská; místní pěší a cyklistická spojka
 - U Nisy; pěší a cyklistická stezka po pravém břehu Lužické Nisy
 - Na Mlýnku; pěší a cyklistická stezka ve směru ke Stráži n/N
 - Na Rybníčku-Barvířská; pěší a cyklistická stezka podél Lužické Nisy
 - Horská-Krakonošova; místní propojení pěších cest
 - U Hřiště-Ladova; místní propojení pěších cest
 - Jedlová – Horská; místní propojení pěších cest
 - Zimní – Vlčí Vrch; pěší a cyklistická stezka podél Harcovského potoka
 - Prosečská; pěší a cyklistická stezka podél železniční trati
 - Dlouhá-Vesecký rybník; pěší a cyklistická stezka u Veseckého hřbitova
 - Erbenova-Strakonická; místní pěší a cyklistické propojení
 - Dolenka; pěší a cyklistická stezka přes areál zahrádek
 - Máchova-Jeronymova; pěší a cyklistická stezka podél želez. trati
 - Vilová; pěší a cyklistická spojka
 - Broumovská sídliště – Na Bídě – bezbariérové
 - Papírové náměstí – Sokolské náměstí – bezbariérové
 - U Přádelny; pěší a cyklistická stezka k Lužické Nise v Hamrštejně
 - Bosenská; bezmotorové propojení uliční sítě v pásu sídelní zeleně
 - Hrdinů; propojení historických veřejných pěších a cyklistických tras
 - Raspenavská; pěší a cyklistická stezka u Radčického potoka
 - Gen. Svobody – Česká tvrz; pěší propojení do údolí Lužické Nisy
 - Nad Slují – pěší a cyklistická spojka pro zajištění prostupnosti krajiny
 - Na Pískovně-Hlávkova; pěší a cyklistické propojení pod Hokejkou
 - Pilínkovská – Minkovická; místní propojení pěších cest
 - Česká – Nad Údolím; místní pěší a cyklistické propojení
 - U Hřiště; místní pěší a cyklistické propojení

Nová propojení pro pěší a cyklisty na území Jablonce nad Nisou

- M. Švabinského – Jezdecká; místní pěší propojení
- Zahradní – U Staré lípy; místní pěší propojení
- Švédská – Podhorská; místní pěší a cyklistické propojení



2.2.2 Vytváření propojení pro pěší dopravu

- Na Mýtině – Pionýrů; místní pěší propojení
- Skelná – U Přehrad; místní pěší propojení
- Na Kopci – Liberecká; tram místní pěší propojení
- Na Ostrohu – Brandl; tram místní pěší propojení
- Jasná – Ječná; místní pěší propojení
- Jahodová – Letní; místní pěší propojení.

2.2.3 Zajištění komfortní a bezpečné průchodnosti územím pro nemotorovou dopravu u rekonstrukcí a nových staveb

Popis opatření

Opatření reaguje na časté opomíjení nemotorové dopravy při rekonstrukcích nebo nových stavbách, a to nejen dopravních. V rámci každé novostavby nebo rekonstrukce je nutné vyřešit co nejvíce bezpečný a komfortní průchod nemotorové dopravy daným úsekem stavby včetně zajištění návaznosti na stávající síť. K projektu by se proto vždy měl vyjádřit pověřený odbor/pracovník a jeho stanovisko by mělo být zpracováno případně projednáno.

Cílem je vytvoření systému, který zamezí dalšímu opomíjení nemotorové dopravy v připravovaných projektech, to by mělo přinést další zkvalitňování veřejného prostoru a zatraktivnění používání nemotorové dopravy jako například k vyřešení průchodu pěších a cyklistů novou budoucí křižovatkou ulic Svárovská a Oblouková.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Zřízení funkce „koordinátora nemotorové dopravy“, který se bude vyjadřovat k projektovým dokumentacím z hlediska cyklistické a pěší dopravy.**

2.2.4 Bezpečná a komfortní možnost chůze a jízdy v ulicích měst

Popis opatření

Opatření provedení bezpečnostní inspekce dnešního stavu komunikací ve městě, je systematická kontrola stávajících pozemních komunikací, prováděná vyškoleným pracovníkem (dále jen inspektorem) či týmem inspektorů za účelem identifikace nedostatků a rizikových faktorů, které mohou zhoršovat následky dopravních nehod nebo přispívat ke vzniku dopravních nehod. Cílem bezpečnostní inspekce je navrhnout opatření vedoucí k odstranění či zmírnění identifikovaných nedostatků a rizikových faktorů.

Dalším dopadem opatření je zvýšení bezpečnosti a bezbariérovosti na přechodech pro chodce a přejezdech pro cyklisty. Realizace opatření spočívá v realizaci nasvícení přechodů, vysazených chodníkových ploch, zvýšených ploch a snížených obrubníkových hran -> bezbariérovost.

V odůvodněných případech doporučujeme zároveň při projektové přípravě zvážit pořízení bezpečnostního auditu.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Bezpečnostní inspekce dnešního stavu na úsecích a frekventovaných křižovatkách**
 - Realizace navrhovaných úprav
 - Realizace organizačních opatření na nebezpečných křižovatkách (dopravní značení, úpravy řízení)
- **Vhodná řešení v okolí zastávek veřejné dopravy**
 - Realizace bezkolizního průjezdu cyklistů zastávkami veřejné dopravy
- **Úprava přechodů pro chodce / přejezdů pro cyklisty**
- **Nasvícení přechodů pro chodce / přejezdů pro cyklisty**
- **Úprava řízení křižovatek pro pěší a cyklisty.**



2.3.1. Infrastruktura pro vyšší atraktivitu cyklistické dopravy

Popis opatření

Opatření cílí především na otevření cyklistické dopravy novým uživatelům prostřednictvím rekreačních tras, systému sdílení jízdních kol a doprovodnou infrastrukturou ve formě odpočivek, případně hřišť.

Dopravní cyklisté se v největší míře rekrutují z uživatelů, kteří již mají nějaký vztah k cyklistické dopravě, nejčastěji jsou to právě rekreační cyklisté.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Rekreační cyklotrasy pro podporu návštěvnosti měst jedná se např. o:**
 - Kolem kolem Jizerek
 - Propojení od ČOV do Machnína – studie (Liberec)
 - Propojení Odry Nisa – Krásná Studánka (Liberec)
- **Podpora systému sdílení jízdních kol**
- **Doprovodná infrastruktura – odpočívky, hřiště.**

2.3.2. Prevence, osvěta, informace

Popis opatření

Propagace nemotorové dopravy je nedílnou součástí celkového rozvoje cyklistické a pěší dopravy. Pro nárůst pravidelných uživatelů cyklistické a pěší dopravy je nutné propagovat možnosti, nová propojení atd.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Propagace cyklistické dopravy**
 - Vytvořit specifický akční plán marketingové podpory cyklistické dopravy, spolupráce se zaměstnavateli, školami a dalšími subjekty
 - Evropský týden mobility
 - Veřejné akce pořádané městy
 - Pravidelná aktualizace dat o cyklistické infrastruktuře
- **Kampaně na podporu cyklistické dopravy**
 - Informační kampaň – Cyklisté přijďte do Liberce a Jablonce nad Nisou
 - Kampaň "Do práce na kole"
 - Kampaň "Do školy na kole"
 - Kampaň "Na nákup na kole".



3.4. Popis opatření – cíl 3. Vyšší podíl veřejné dopravy

3.1.1 Aktivní organizace a objednávka veřejné dopravy

Popis opatření

Objednávku veřejné dopravy v zájmu stávajících i budoucích cestujících musí formulovat odpovědný objednatel dopravních výkonů, to se aktuálně děje v dálkové a příměstské dopravě i v MHD Jablonce nad Nisou, je třeba též vytvořit konkrétní objednávku pro MHD Liberec a koordinovat ji se systémem příměstské dopravy. Opatření usnadní dosažení plné integrace mezi druhy veřejné hromadné dopravy.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Zřízení funkce městského organizátora v Liberci, který bude odpovědný za formulaci objednávky veřejné dopravy za města Liberec vůči DPMLJ ve spolupráci s KORID LK**
- **Spolupráce Jablonecké dopravní, DSOJ a KORID LK v Jablonci nad Nisou při formulaci objednávky veřejné dopravy Jablonce nad Nisou a obcí DSOJ**
- **Stanovení a vymáhání standardů kvality městskými organizátory a KORID LK**
- **Zvyšování bezpečnosti cestujících (přítomnost městské policie, bezpečnostní agentury na vybraných spojích linek, kamerový systém ve vozidlech)**

3.1.2 Optimalizace integrované veřejné dopravy

Popis opatření

Organizace systémů MHD Liberec, MHD Jablonce nad Nisou a příměstské dopravy je potřebné optimalizovat v zájmu stávajících cestujících i pro vytvoření nabídky budoucích cestujících, kteří hromadnou dopravu zatím nevyužívají. Linkové vedení by mělo poskytovat rychlá spojení s krátkým intervalem ve směru nejvyšší poptávky mezi sídlišti a centrem či nákupními centry s doplňující sítí linek s delším intervalem, provozovaných menšími vozidly nebo na objednávku v mobilní aplikaci. Opatření odstraňuje také překážky k dosažení plné tarifní integrace mezi druhy veřejné hromadné dopravy.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Optimalizace MHD v Liberci – alternativa s tramvají do Rochlice**
 - Tramvajová trať Rochlice – nová tramvajová linka č. 4 Rochlice, Zelené údolí – LVT (smyčka okolo škol na ulici 5.května) – nebo parciální trolejbus Pavlovice, Polní – Rochlice
 - Páteřní linky s krátkým pravidelným intervalem (špička 8 min., linka 12 4 min.) přes Fügnerovu – změny tras:
 - 12 Pavlovice, Polní – Rochlice (po trase dnešní 24)
 - 24 Doubí – Ruprechtice
 - 22 PZ Jih – Kunratická
 - 25 Harcov – Broumovská
 - Nová linka 40 PZ Sever – Fügnerova – Rochlice – Hypernova (po trase dnešní 12)
 - Nová linka 39 Kateřinky, učňovská škola – Ruprechtice – minibus (pokračování linky 24 – 1 x za hodinu, ve špičce 30 min.)
 - Nová linka 41 Vratislavice n.N. – Vyhliďková – Tyršův Vrch
- **Optimalizace MHD v Liberci – alternativa bez tramvaje do Rochlice**
 - Páteřní linky s krátkým pravidelným intervalem (špička 8 min., linka 12 4 min.) přes Fügnerovu – změny tras:
 - 12 Pavlovice – Doubí
 - 24 Kunratická – Ruprechtice
 - 22 PZ Jih – Králův Háj (místo 21)
 - 25 Harcov – Broumovská
 - Nová linka 40 PZ Sever – Fügnerova – Rochlice – Hypernova (po trase dnešní 12)
 - Nová linka 39 Kateřinky, učňovská škola – Ruprechtice – minibus (pokračování linky 24 – 1 x za hodinu, ve špičce 30 min.)
 - Nová linka 41 Vratislavice n.N. – Vyhliďková – Tyršův Vrch
- **Optimalizace MHD v Jablonci nad Nisou**
 - prodloužení tramvajové linky 11 do stanic Anenské náměstí, Dolní náměstí, Terminál



3.1.2 Optimalizace integrované veřejné dopravy

- posílit provoz trase linky 103 ulicemi Komenského a Kostelní, zřídit zastávku Central (omezit parkování) a Anenské náměstí
- posílit provoz Smetanovou směrem k Mostecké, zřídit novou obousměrnou zastávku na křižovatce Smetanova x Podhorská
- Nová zastávka Lesní na linkách od Mostecké do nového Terminálu
- **Optimalizace a integrace městské a meziměstské dopravy mezi městy Liberec a Jablonec nad Nisou**
- **Ve spolupráci města Jablonce nad Nisou, DSOJ, Jablonecké dopravní, a.s., KORID LK, s.r.o. a dopravců postupně integrovat oblastní systém městské hromadné dopravy Jablonce nad Nisou při ponechání všech výhod jablonecké MHD**
- **Zlepšit napojení obcí v blízkosti měst, kde nejsou min. 2 spoje za hodinu v dopravní špičce (Rádlo – Jablonec nad Nisou, Jeřmanice – Dlouhé Mosty – Liberec)**
- **Koordinovat souběh příměstské a městské dopravy na osách integrované veřejné dopravy na významných radiálních trasách**
 - Liberec: Krásná Studánka – Fügnerova, Machnín – Růžodol I – Fügnerova, Kunratická – Fügnerova, Doubí – Fügnerova, Kubelíkova – Františkov – Fügnerova
 - Jablonec nad Nisou: Kokonín – Terminál, Hodkovice/Rychnov u Jablonce nad Nisou – Terminál,
- **Návrh řešení udržitelné dopravy do Jizerských hor (zajištění vhodných prostředků pro přepravu lyží a jízdních kol – skibusy s boxy na lyže, cyklovleky, apod. dispečersky řízená autobusová doprava/trolejbus/záchytná parkoviště/studie proveditelnosti lanovky)**
- **Větší zapojení měst do integrovaného dopravního systému IDOL.**

3.1.3 Vazba na dálkovou dopravu

Popis opatření

Pro využívání městské hromadné dopravy je důležité vytvořit optimální návaznost na dálkovou autobusovou a železniční dopravu její fyzickou i dopravní koordinací v terminálech.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Aktivní přístup měst ke zlepšování návazností MHD na dálkovou dopravu a její koordinace s městskou a regionální dopravou.**

3.2.1 Lepší dostupnost území po železnici

Popis opatření

Liberec a Jablonec nad Nisou potřebuje nové rychlé spojení s Turnovem a Prahou a také zlepšení napojení na Görlitz a Wrocław, obě města a Liberecký kraj budou intenzivně prosazovat realizaci odpovídajícího rychlého napojení na železnici, které zatím není uspokojivě naplánováno. Bude také zvýšena kapacita železničního uzlu Liberec.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Rychlá železnice na Prahu - 3 koleje od Turnova s pokračováním na Görlitz – intenzivní aktivita k prosazení projektu včetně posouzení přímého napojení Jablonce nad Nisou nebo zrychlení trati mezi Jablonce s Libercem s odpovídající rekonstrukcí**
- **Zvýšení kapacity železniční sítě v Liberci**
 - Modernizace železničního uzlu Liberec
 - Výhybna v Rochlici v poloze žz. Rochlice
 - Výhybna Krásná Studánka bez nástupišť pro vykřižování osobních a nákladních vlaků (mezi ulicemi Švestková a Cyklistická)
- **Územně chránit všechna výhledově možná propojovací místa železniční a tramvajové infrastruktury**
- **Vypracovat koncepci výhledového infrastrukturního a dopravního propojení tramvajové a železniční tratě v relaci Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald.**



3.2.2 Rekonstrukce a modernizace tramvajových tratí

Popis opatření

Tramvajová doprava tvoří významnou součást provozu MHD, pro udržitelnost jejího provozu je navržena rekonstrukce a modernizace stávajících tramvajových tratí. Při rekonstrukcích realizovat projekty dle Manuálu veřejného prostoru

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Modernizace tramvajové tratě Liberec – Jablonec nad Nisou včetně změny rozchodu**
- **Rekonstrukce tramvajových tratí v Liberci (Jánská, smyčka Viadukt, Rybníček – Kubelíkova ulice, 5 května – Masarykova – při rekonstrukcích realizovat projekty dle Manuálu veřejného prostoru).**

3.2.3 Nové tramvajové tratě

Popis opatření

Městská hromadná doprava bude využívat více tramvajovou dopravu. Je navrženo rozšíření sítě prodloužení tramvajové trat v Jablonci nad Nisou a vybudování tramvajové tratě do Rochlice, další rozvoj bude záviset na efektivně provozu budoucích tratí a ekonomických možnostech města Liberce provoz financovat. Při budování a navrhování nových tratí projektovat a realizovat projekty dle Manuálu veřejného prostoru.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Prodloužení tramvajové tratě v Jablonci nad Nisou**
- **Vybudování tramvajové tratě Rybníček – Rochlice (nebo její alternativy)**
- **Vybudování tramvajové smyčky v ulici Šamánkova – 5. května**
- **Studie proveditelnosti tramvajové tratě do Ruprechtic**
- **Posouzení realizovatelnosti projektů nových tratí podle nového územního plánu Liberce (Ostašov, Pavlovice, 1. máje – Ještědská, Hanychovská – Švermova)**
- **Vypracování studie možného napojení tramvajové tratě v Jablonci nad Nisou na železnici v prostoru žst. Jablonec nad Nisou zastávka.**

3.2.4 Moderní vozový park

Popis opatření

Vozový park tramvajové dopravy prochází postupně modernizací, ta bude dokončena dosažením 100 % výpravy nízkopodlažních modernizovaných vozidel. Obnova vozového parku tramvají i autobusů v Liberci bude pokračovat s cílem nastavit a dodržet standardy stáří vozidel. V Jablonci nad Nisou bude obnova vozového parku záležitostí dopravce a smlouvy vyšlé z veřejné soutěže.

V obou městech bude prověřena možnost zavedení elektrické nekolejové dopravy na bázi duálních trolejbusů nebo elektrobusů s nabíjením v terminálech, které by byl po roce 2030 využity na páteřních linkách i pro spojení obou měst.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Dokončení modernizace vozového parku tramvají a návazná průběžná obnova**
- **Průběžná obnova vozového parku autobusové dopravy DPMLJ**
- **Studie výhledové elektrizace páteřních autobusových linek (duální trolejbusy/elektrobusy).**



3.2.5 Nové a rekonstruované terminály a zastávky

Popis opatření

V Liberci bude vybudován nový společný Krajský terminál Liberec pro vlaky a dálkové a příměstské autobusy, terminál Fügnerova bud zkapacitněn pro možnost vedení příměstských linek přes Fügnerovu. V Jablonci nad Nisou bude vybudován nový společný Terminál pro autobusy i tramvaj s vazbou na železniční zastávku. V okolí centra Liberce budou upraveny významné zastávky MHD na subterminály integrované dopravy, které budou novými centry místního rozvoje. Tramvajové a autobusové zastávky budou modernizovány a vybaveny on-line informacemi o dojezdech. Budou budovány nové a přesunuty některé železniční zastávky.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Vybudovat a zprovoznit terminály:**
 - Krajský terminál Liberec na vlakovém nádraží
 - Terminál Jablonec nad Nisou s autobusovým nádražím a konečnou tramvaje č. 11
 - Reorganizace terminálu VD Fügnerova pro možnost vedení všech linek příměstské dopravy přes terminál včetně zjednodušení otočky TT
 - Zřízení nových železničních zastávek Doubí, Aréna, Růžodol I, posunutí zastávek Machnín a Horní Růžodol + Dlouhý Most, Šimonovice
 - Terminál u žst. Rochlice s novou výhybnou
 - Přestupní uzel Růžodol I., vytvoření pěší vazby vlak – MHD
 - Subterminály v Liberci: Sokolská, Růžodol I, Dožínková, Babylon, Textilana, Tržní náměstí
 - Výstavba terminálu Rychnov u Jablonce nad Nisou u nádraží
- **Při terminálech a subterminálech preferovat dostatečně bezpečné a komfortní přístupy pro pěší a cyklisty.**
- **Ochrana cestujících v prostoru terminálu Fügnerova, přítomnost městské policie či bezpečnostní agentury, kamerový systém.**
- **Programy modernizace zastávek ve městech, bezbariérové zastávky s vyššími obrubníky, inteligentní zastávky, zastávky se zelenou střechou podle zpracované koncepce zastávek ve vztahu k hierarchii veřejného prostoru a lokací v území.**

3.3.1 Zkvalitnění, zjednodušení a sjednocení odbavovacího systému veřejné hromadné dopravy

Popis opatření

Pro podporu využívání veřejné dopravy a lepší možnosti tarifní integrace budou modernizovány a sjednoceny odbavovací systémy veřejné dopravy.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Modernizovat odbavovací systém MHD Liberec a sjednotit se standardem IDOL**
- **Vybavit vozidla příměstské dopravy standardizovaným odbavovacím systémem**
- **Zajistit možnost prodeje integrovaných jízdních dokladů ve vlacích IDOL.**

3.3.2 Modernizace prodeje integrovaného předplatného a marketingu

Popis opatření

Pro podporu využívání veřejné dopravy bude zmodernizovaný způsob prodeje jízdenek a odbavení cestujících se zavedením prodeje přes mobilní telefony a internet jako základní volby cestujících.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Mobilní aplikace Idolka**
- **Zjednodušení agendy Opuscard, nabíjení přes e-shop, předplatné v mobilu (DPMLJ, KORID LK, Liberecká IS)**
- **Modernizace struktury tarifů MHD v rámci IDOL**
- **Euro-Nisa Ticket (odbourání tarifních překážek pro vyšší atraktivitu VD, atraktivita VD, OPPTS ČR – Sasko)**
- **Zvýhodněné jízdné na MHD pro P+R a B+R.**



3.3.3 Modernizace informačních systémů, dispečink, zřízení infocentra integrované dopravy

Popis opatření

Informační systémy zásadně zvýší atraktivitu a plynulost integrované veřejné dopravy v obou městech. Bude sledována poloha vozidel HD a bude sdílena s dispečinkem dopravců a krajským dispečinkem KORID LK, informace budou využívány pro řízení dopravy a poskytovány cestujícím prostřednictvím aplikací i inteligentních zastávek, při průjezdu řízenými křižovatkami budou vozidla HD detekována a preferována.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Zavádění inteligentních dopravních systému s dispečinkem a přenosem aktuálních dopravních informací na hlavní zastávky MHD a přestupní body s regionální dopravou, web a mobilní aplikaci**
- **Informační tabule pro cestující na zastávkách MHD**
- **Modernizace preference tramvají na SSZ v rámci obnovy a zavádění preference autobusů**
- **Napojení na IDOL, informace do mobilních aplikace Idolka o reálné poloze a spojení.**



3.5. Popis opatření – cíl 4. Racionální užívání automobilů s ohledem na veřejný prostor

4.1.1 Zamezení zbytných průjezdů centrem Liberce

Popis opatření

V centru Liberce budou vybudovány nové okružní ulice Nová Pastýřská a Nová Žitavská a úpravami křižovatek bude postupně zprovozněn kapacitní vnitřní městský okruh přizpůsobený také potřebám pěších a cyklistů v trase: Nová Žitavská – Sokolská – Nová Pastýřská – Durychova – Vítězná – Husova – Klášterní – Jablonecká – Na Bídě – Dr. Milady Horákové – Košická – I/35. Upraveny budou především křižovatky Nová Žitavská – Sokolská – Chrastavská, Sokolská – Nová Pastýřská, Budyšínská – Durychova, Štefánikovo náměstí – Vítězná, Vítězná – Husova, Husova – Klášterní, Klášterní – Klostermanova, Klášterní – Jablonecká, Jablonecká – Na Bídě, I/35 – Žitavská – Jungmannova a mimoúrovňová Nová Žitavská – Žitavská.

Obslužné ulice uvnitř vnitřního okruhu budou dopravně zklidněny rozšířením ploch veřejných prostorů, chodníků a pruhů pro cyklisty a změnami organizace dopravy včetně místních omezení průjezdu individuální automobilové dopravy. Zůstane zachován přístup pro osobní automobily do celé oblasti centra formou obslužných smyček, průjezdy centrem budou možné tam, kde by smyčky způsobily přetížení okruhu a významně prodloužení cest do centra. Budou postupně zavedena omezení průjezdů individuální automobilové dopravy: Šaldovo náměstí, Tržní náměstí, severní strana Štefánikova náměstí, Masarykova mezi Klostermannovou a Dvořákovou, V úvoze, Baarova, Voroněžská, Rumunská, 8.března, Boženy Němcové, Žitavská před nádražím a ulice U křížového kostela. Zjednosměrněna bude Orlí a část Husovy ulice mezi Šaldovým náměstím a Krajskou nemocnicí.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Zprovoznění vnitřního městského okruhu**
 - Nová Pastýřská
 - Uzavření a úpravy Tržního náměstí
 - Úpravy křižovatky Budyšínská – Durychova
 - Pěší zóna Masarykova
 - Uzavření komunikace podél Dolních kasáren na Štefánikově náměstí
 - Úpravy křižovatky Štefánikovo náměstí – Vítězná
 - Úprava křižovatek Vítězná – Husova, Husova – Klášterní, Klášterní – Klostermanova, Klášterní – Jablonecká
 - Rekonstrukce křižovatky Jablonecká – Na Bídě v rámci přestavby území Textilany – soukromá investice v rámci projektu Textilana
 - Nová Žitavská a zkapacitnění křižovatek I/35 – Žitavská – Jungmannova a Nová Žitavská – Žitavská
- **Omezení průjezdů centrem Liberce**
 - Přestavba ulice 1. máje na městskou třídu
 - Vyhrazení Rumunské HD
 - Zklidnění 8. března mezi zámekem a Komenského – jen pěší a cyklisté, příp. HD
 - Vytvoření zóny klidu Kristiánov – úprava jednosměrnosti a průjezdnosti
 - Jednosměrné ulice Orlí a Na Zápraží
 - Zklidnění nám. Dr. E. Beneše
 - Vyhrazení Sokolské HD
 - Uzavření průjezdu přes Šaldovo náměstí, napojení garáží Plaza z Jablonecké ulice s možným využitím Gutenbergovy, zjednosměrnění Husovy a napojení CUM (Šaldovo náměstí – Krajská nemocnice)
 - Vyhrazení Žitavské před nádražím HD
 - Zklidnění Sokolovského náměstí – vjezd od Malého nám. jen pro HD a cyklisty



4.1.2 Omezení průjezdnosti dolním centrem Jablonce nad Nisou

Popis opatření

Síť obslužných ulic kolem centra bude doplněna tak, aby vznikl vnitřní městský okruh Rýnovická – Větrná – Pod Baštou – Smetanova – Nad Mlýnem – Mlýnská a dále v souběhu se sběrným městským okruhem – Mostecká – 5. května – Pražská – Nová Pražská – U Balvanu – Budovatelů – Liberecká – uspořádaný jako městská ulice o minimálních šířkových parametrech pro provoz osobní automobilové dopravy a HD přizpůsobená potřebám pěších a cyklistů. Centrum Jablonce nad Nisou bude po vybudování výstupu pod Baštou a propojení ulice U Balvanu a Budovatelů zklidněno, bude zjednosměrněna Smetanova ulice (mimo MHD) a ul. 28. října a bude upravena jednosměrnost ulice Korejská, budou rozšířeny veřejné prostory a chodníky, bude vybudovány nové a upraveny stávající přechody.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Nové úseky vnitřního městského okruhu**
 - Propojení ulice U Balvanu do ulice Budovatelů zohledňující v maximálně možné podobě pohyb pěších a cyklistů mezi parky podél Nisy
 - Výstavba výstupu pod Baštou včetně nového propojení ulic Smetanova a Mlýnská
 - Výstavba okružní křižovatky Mostecká – Mlýnská – Podhorská
 - Vybudování OK Pod Baštou
- **Omezení průjezdnosti centra**
 - Zjednosměrnění Smetanovy ulice a ulice 28. října
 - Změna jednosměrnosti části ul. Korejská
- **Úpravy ulic v centru města ve prospěch chodců a cyklistů.**

4.2.1. Doplnění uliční sítě a odstranění kapacitních omezení v Liberci

Popis opatření

V Liberci budou vybudována nová uliční spojení v souladu s novým územním plánem města. Budou zprovozněna nová napojení do průmyslových zón, bude vybudována nová tangenciální komunikace.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Hlavní uliční spojení**
 - Napojení průmyslové zóny sever na I/35
 - Nová komunikace propojující průmyslovou zónu sever a Švermovou ulici + přeložka Švermova
 - Spojka Švermova – Hanychovská
 - Nová komunikace České Mládeže – 28. října (podél trati)
 - Napojení průmyslové zóny Jih na I/35
 - Nová komunikace Sladovnická – Hrubínova
 - Napojení Kristiánova (Oblačná – Jablonecká) – v provozu do výstavby tunelu
 - Napojení jednosměrné Ruprechtické na Sokolskou
 - Tunel pod nádražím
 - Nová Puškinova
 - Tunel Sokolská
- **Zvýšení kapacity křižovatek mimo vnitřní městský okruh**
 - Doplnění křižovatky I/35 – Sousedská – Londýnská – Letná o další pruhy a bypass směr centrum
- **Vedlejší uliční spojení**
 - Nová obslužná komunikace Ostašovská – Partyzánská
 - Nová obslužná komunikace Partyzánská – Nová
 - Nová komunikace Rochlická – Za mlýnem – Nad Nisou – Radostná
 - Nová Baltská
 - Propojení Matoušovy ulice na Žitavskou
 - U Letky – Vilová
 - Náhorní – rozšíření
 - Propojení Rochlická / Dlouhá – Dobrodružná – Vyhlídková – Dlouhomostecká
 - Železniční přejezd Dlouhomostecká
- **Další propojení 2050 podle územního plánu a aktuálních potřeb.**



4.2.2. Nové trasy silnic I. třídy, doplnění uliční sítě a odstranění kapacitních omezení v Jablonci nad Nisou

Popis opatření

Bude vybudován západní obchvat v souladu se ZÚR LK. Dále bude připravována k realizaci územně průchodná a ekonomicky efektivní podoba nového úseku silnice I/10 Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald s minimální negativními vlivy na krajinný ráz a životní prostředí navazující na realizovanou západní tangentu. Pro zkapacitnění průjezdu severní částí Jablonce nad Nisou s neúměrně vysokými intenzitami dopravy vedenými po silnicích III. třídy a místních komunikacích se v souladu s Usnesením za 7. zasedání Zastupitelstva Statutárního města Jablonce nad Nisou v roce 2021 navrhuje změnit kategorizaci silnic I., II. a III. třídy v Jablonci nad Nisou podle grafického návrhu odboru dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje z 06/2020, který umožní zlepšit nevyhovující situaci ve městě do doby vybudování západního a jižního obchvatu, které zajistí konečné řešení vyvedení tranzitní dopravy ze zastavěného obytného území města. Silnice I/14 bude od Rýnovic vedená Belgickou, Ladovou, Harrachovskou a ulicí U Přehrady vyřešenou tak, aby nekolidovala se zklidněným přístupem k přehradě a nadstandardně minimalizovala negativní vlivy na okolní obytné a rekreační území, silnice I/10 povede kolem Rychnova u Jablonce nad Nisou k novému úseku do Tanvaldu a silnice I/65 vytvoří západní obchvat města a spojí I/10 a I/14. Dále budou doplněna chybějící uliční spojení v souladu s Územním plánem města Jablonec nad Nisou a budou odstraněna hlavní kapacitní omezení na městské uliční síti.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Nové úseky silnic I. třídy**
 - Vybudování západního obchvatu města
 - Změna kategorií silnic I., II. a III. třídy podle návrhu odboru dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje z 06/2020, silnice I/14 bude vedena po ulicích Československé armády, Belgická, Tovární, Harrachovská, U Přehrady, Chelčického, Podhorská, silnice I/65 bude vedena po západní tangentě a Tovární, stará trasa I/14 přes Proseč nad Nisou nad Nisou a centrum města a Pražská ulice budou převedeny do sítě krajských silnic, severní část Turnovské do sítě místních komunikací.
 - Příprava a následná realizace stavby silnice I. třídy I/10, úseku Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, upřesnění, stabilizace a řešení územní souvislosti vedení koridoru v koordinaci se stavbou západní tangenty, vyhodnocení a minimalizace vlivů nové silnice I/10 na krajinný ráz v celé trase, zejména sídel Nová Ves nad Nisou a Smržovka a nalezení ekonomicky efektivního technického řešení
 - Modernizace úseku silnice I/14 vedeného po ulicích Československé armády, Belgická a Tovární v městském charakteru
 - Návrh a následná realizace modernizace uličního úseku kolem přehrady v úseku mezi Harrachovskou a Podhorskou ve standardu pro silnici I/14 s minimalizací vlivů na životní prostředí, řešením cyklistické a pěší dopravy a zklidněním prostoru mezi městskou halou a městským bazénem Svatopluka Čecha – U Přehrady – Pod Skalkou pro bezpečný přístup pěších a cyklistů k přehradě
- **Zvýšení kapacity křižovatek**
 - Zkapacitnění OK Tovární – Ladova (bypassy/přemostění/jiné úpravy)
 - Vybudování OK Prosečská – Horní
- **Doplnění uliční sítě**
 - Vybudování nových komunikací v rámci obsluhy nově vybudovaných obydlí: Pod Vodárnou, Široká, Horní-Na Kopečku, Jezdecká – OK Tovární, Vřesová – U Staré lípy
 - Vybudování nového propojení Průběžná – Sportovní.



4.3.1 Rozšíření a úpravy zón placeného stání a organizace rezidentního parkování na sídlištích

Popis opatření

Opatření cílí na preferenci rezidentního parkování a omezení návštěvnického parkování v centrech měst, na omezení bezplatného dlouhodobého parkování za hranicí placené zóny a na organizaci parkování na sídlištích, kde není dostatek kapacit a zlepšení kapacitní bilance na sídlištích.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Rozšíření a reforma zóny placeného stání Liberec**
 - Rozvoj, rozšíření a popularizace projektu ISP – Parkování Liberec - parklib.herm.cz propojení s platformou parking.liberec.cz, možnost plateb, hlídání respektovanosti, hlídání délky stání
 - Propojení parkovací politiky v Liberci s koncepcí rozvoje města
 - Změna principu fungování rezidentního parkování v Liberci – sjednocení cen parkovacích karet a jejich výdej všem oprávněným rezidentům bez limitu
 - Reforma uspořádání zóny placeného stání Liberec směrem k vyšší podpoře rezidentního parkování v centru (v souvislosti s výstavbou záchytných parkovišť) vyšším využitím smíšené zóny pro sdílení parkovišť rezidenty a návštěvníky
 - Rozšíření zóny placeného v Liberci stání min. 500 m dále od centra po přirozené hranice poptávky po docházce do centra
 - Zavedení rezidentní parkovací zóny v okolí Technické univerzity Liberec se smíšenou zónou pro placené parkování návštěvníků
 - Zavedení zóny placeného stání v centru Jablonce nad Nisou s preferencí rezidentního parkování a využitím smíšené zóny
 - Realizace naváděcího inteligentního systému parkování v Jablonci nad Nisou
 - Zřízení nabíjecích stanic pro elektromobily v zónách s placeným a organizovaným stáním
- **Organizace parkování na sídlištích**
 - Parkovací systém – sídliště Nové Pavlovice (Liberec)
 - Parkovací systém – sídliště Rochlice (Liberec)
 - Parkovací systém – sídliště Vratislavice nad Nisou (Liberec)
 - Parkovací systém – sídliště Staré Pavlovice (Liberec)
 - Parkovací systém – sídliště Vesec (Liberec)
 - Parkovací systém – sídliště Ruprechtice Na Pískovně (Liberec)
 - Parkovací systém – Ruprechtice, Kmochova – Ostravská – nám. Míru (Liberec)
 - Parkovací systém – ostatní sídliště v Liberci
 - Parkovací systém – sídliště Šumava (Jablonec nad Nisou)
 - Parkovací systém – sídliště Žižkův Vrch (Jablonec nad Nisou)
 - Parkovací systém – ostatní sídliště v Jablonci nad Nisou
- **Zvýšení parkovacích kapacit na sídlištích (v Liberci podle koncepce revitalizace sídlišť KAM)**
 - Revitalizace sídliště Ruprechtice (Liberec) – nová parkovací místa
 - Parkovací domy na sídlištích v Liberci: Ruprechtice, Staré Pavlovice a Nové Pavlovice, Rochlice, Vratislavice nad Nisou, Vesec, Doubí, Gagarinova, Františkov (Liberec)
 - Rozšíření parkovacích stání v lokalitě Ječná (Liberec)
 - Rozšíření parkovacích stání Břetislavova (Liberec)
 - Sovova – zřízení parkoviště (Liberec)
 - Rozšíření parkovacích stání Jiráskova, Olbrachtova, rozšíření parkovacích stání lokalita Konopná, Třešňová, Rychtářská, Jeřmanická (Liberec)
 - Oprava komunikací a rozšíření parkovacích stání Gagarinova (Liberec)
 - Zřízení nových parkovacích kapacit v rámci revitalizace sídlišť Šumava, Mšeno nad Nisou a Janovská (Jablonec nad Nisou).



4.3.2 Nové parkovací kapacity u významných cílů

Popis opatření

Nové parkovací domy budou vybudovány u významných cílů dopravy, které není z hlediska nadměstského významu cíle, jeho povahy a veřejného zájmu vhodné řešit restrikcí návštěvnického parkování a nabídkou záchytného parkoviště. Jedná se tedy o parkoviště typu zaparkuj a jdi (P+G).

Příklady aktivit a projektových záměrů

- Parkovací dům Krajský úřad (Liberec) 2022
- Parkovací dům CUM (Liberec) 2022
- Vytvořit místa K+R u exponovaných cílů (nádraží, stanice)
- Společný Parkovací dům u ZOO ve spolupráci Technické univerzity a Libereckého kraje
- Vybudování nebo rozšíření parkovišť při významných cílech v Liberci (Česká tvrz, Máchova, Horní Hanychov-Ještědská)
- Vybudování kapacitních odstavňových ploch v kontaktu se sportovně-rekreačními areály Břízky, Srnčí Důl a Střelnice v Jablonci nad Nisou.

4.3.3 Realizace záchytných parkovišť

Popis opatření

Bezplatná nebo cenově zvýhodněná záchytná parkoviště budou vybudována u železničních stanic s dobrým spojením do měst, na krajích měst. V Liberci se navrhuje zejména placená záchytná parkoviště v rámci zóny placeného stání s paušální denní sazbou u sjezdů z průtahu I/35 Libercem a podél vnitřního městského okruhu Liberce v návaznosti na sjezdy z I/35 z toho důvodu, že zavedení rychlé kapacitní komunikace až k centru Liberce je příliš silnou konkurencí záchytným parkovištím na okraji měst.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Záchytná parkoviště u železničních stanic**
 - Příprava a realizace P+R Chrastava, Mníšek, Raspenava, Lučany nad Nisou
- **Záchytná parkoviště na okrajích měst**
 - Příprava a realizace výstavby P+R Doubí (u Makra), P+R Lidové sady a P + R Nové Kunratice v Liberci a P+R Proseč nad Nisou mezi oběma městy.
 - Realizace záchytného parkoviště Janovská (Ostrý roh, nástup Bedřichov – Jablonec nad Nisou)
 - P+R Jablonec nad Nisou (od Turnova a Bratříkova – návaznost na linku č. 101)
 - Příprava informačního systému o parkování pro podporu záchytného parkování
 - Systém navádění na kapacitní parkoviště u nástupních míst na Jizerskou magistrálu
- **Placená záchytná parkoviště návazná na sjezdy z průtahu I/35 Liberce a na vnitřním městském okruhu**
 - P+R Pastýřská (Liberec)
 - P+R Krajský úřad (Liberec)
 - Parkoviště v objektu P + R v rámci Krajského terminálu Liberec u nádraží se 450 stánkami
 - P+R Avicena (ZUŠ) Sokolská (Liberec)
 - P+R Textilana (Liberec).



4.4.1 Zajištění provozních standardů nákladní dopravy na nádraží Liberec a dalších stanicích

Popis opatření

Železniční nákladní doprava potřebuje zachování existujících kapacit v řešeném území. Jde především o jižní oksek stanice Liberec a také o další kapacity.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Aktivně vstupovat do projednávání modernizace nádraží Liberec pro integraci veřejné dopravy včetně potřeb železniční nákladní dopravy ve spolupráci s LK, KORID LK, Správou železnic a dalšími relevantními subjekty**
- **Při modernizaci rekonstruovat potřebný rozsah infrastruktury pro nákladní dopravu na nádraží Liberec**
- **Zřídit místní překladiště ÚTD, rampa Aréna**
- **Zřídit nakládací rampu Horní Růžodol včetně možnosti překládky tramvají**
- **Zřídit nakládku na dolním nádraží Jablonec nad Nisou**

4.4.2 Intenzifikace provozu vleček

Popis opatření

Pro zvýšení podílu nákladní dopravy na železnici bude potřebné analyzovat využívání vleček v řešeném území se soukromými provozovateli a vyjednat možnost využití případných volných kapacit pro další subjekty na komerčním principu.

Při plánování a povolování nových logistických center nebo průmyslových parků, kde jsou města účastníkem řízení, je vhodné prosazovat napojení železniční vlečkou tam, kde to bude mít efekt.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Zpracovat studii využívání stávajících železničních vleček s posouzením možností intenzifikace jejich využití a zpracovat program motivace pro zvýšení využívání existujících kapacit vleček pro průmysl a služby**
- **Aktivně vstoupit do jednání s představiteli průmyslu i železničních nákladních dopravců s cílem motivovat a umožňovat zvyšování podílu dopravy nákladů po železnici**
- **Využít dostupné právní nástroje pro budování železničního napojení do průmyslových zón, areálů nebo logistických center tam, kde to může přinést efekt**
- **Při plánování nových logistických center prosazovat řešení s napojením na železniční vlečky.**

4.4.3 Regulace nákladní automobilové dopravy

Popis opatření

Přestože nákladní dopravy není v obou městech zásadním problémem, je vhodné zmezit průjezdům nákladní vozidel centry měst a při řešení zklidňování obslužných ulic měst řešit též problematika legálnosti vjezdu nákladní dopravy bez hmotnostních omezení. Nákladní dopravy v obytných oblastech bude regulována podle výsledků zpracované studie.

Příklady aktivit a projektových záměrů

- **Vyznačení zákazu vjezdu nákladní dopravy na průjezdné ulice centry měst uvnitř vnitřních městských okruhů**
- **Zákazy vjezdu do vybraných zklidňovaných zón a na další komunikace – studie**
- **Zákazy vjezdu do vybraných zklidňovaných zón a na další komunikace – realizace**
- **Pravidla pro vjezd nákladních vozidel do pěších zón.**



Závěr

Navržené cíle a opatření/aktivity reagují na zjištěné stávající problémy a nedostatky v řešeném území. Rovněž naplňují vizi prostřednictvím jejích jednotlivých pilířů, a to takovým způsobem, aby doprava v řešeném území zůstala do budoucna udržitelná a nedocházelo k významnému zhoršování životního prostředí. Opatření a aktivity jsou zaměřeny na zlepšení kvality veřejných prostorů pro pobyt, chůzi a nemotorovou dopravu, na optimalizaci integrované veřejné dopravy se zvyšováním podílu využívání elektřiny, na zklidnění center měst, na usnadnění odstavování vozidel u bytlišť a krátkodobého parkování u cílů cest, na zkapacitnění křižovatek a doplnění spojení pro automobilovou dopravu a na zvýšení podílu železniční dopravy na nákladní dopravě a omezení jejího negativního dopadu ve městech. Pro úspěšné naplňování Plánu udržitelné mobility je mimo monitorování a vyhodnocování indikátorů pro jednotlivé strategické a specifické cíle také nutná komunikace nejen napříč magistrátem, ale také směrem k veřejnosti.

V příloze Návrhové části SUMP L&J jsou navržená opatření a aktivity zapracovány do Akčního plánu městské mobility, který obsahuje návrh opatření s jejich zařazením do pilířů, strategických a specifických cílů, návrh časového horizontu (střednědobý horizont do roku 2030 s výhledem územní rezervy do roku 2050 s upřesněním roku realizaci u aktuálně připravovaných projektů), zařazení do varianty (minimalistické, středové nebo maximalistické) a scénáře (nulového nebo návrhového). Je navržen nositel opatření a zdroj financování a je proveden odhad investičních nákladů. V příloze Indikátory a monitorování je dále také uveden návrh indikátorů a monitoringu pro jejich sledování.



Seznam zkratek

A	aktivita
AD	automobilová doprava
B+R	Bike and Ride (záchytné parkoviště pro jízdní kola)
ČR	Česká republika
DPMLJ	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou
DSOJ	Dopravní sdružení obcí Jablonecka
EIA	Vyhodnocení vlivů na životní prostředí
EU	Evropská Unie
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
IAD	individuální automobilová doprava
IS	informační společnost
IROP	Integrovaný regionální operační program
HD	hromadná doprava
JBC	Jablonec nad Nisou
JD	Jablonecká dopravní
KORID LK	Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje
K+R	Kiss and Ride (parkoviště pro zastavení k přestupu na veřejnou dopravu)
k.ú.	katastrální území
LK	Liberecký kraj
LVT	Liberecké výstavní trhy – bývalé výstaviště v Liberci
MHD	městská hromadná doprava
ND	nemotorová doprava
OK	okružní křižovatka
OPD	Operační program Doprava
OPPS	Operační program přeshraniční spolupráce
P+R	Park and Ride – záchytné parkoviště
P+G	Park and Go – parkoviště s pěší docházkou k cíli cesty
PZ	průmyslové zóny
SEA	Posuzování vlivů koncepce na životní prostředí
SUMP L&J	Plán udržitelné městské mobility města Liberec a Jablonce nad Nisou
SPŠSE	Střední průmyslová škola strojní a elektrotechnická
TUL	Technická univerzita Liberec
ÚTD	Ústecko – teplická dráha – dnes železniční trať 086 Liberec – Česká Lípa
VD	veřejná doprava
voz	vozidlo
VP	veřejný prostor
ZUŠ	Základní umělecká škola
žst.	železniční stanice
žz.	železniční zastávka



Seznam příloh

1. Akční plán městské mobility
2. Indikátory a monitorování
3. Návrh řešení nemotorové dopravy – Liberec
4. Návrh řešení nemotorové dopravy – Jablonec nad Nisou
5. Kartogram 2030 – nemotorová doprava – 24 hodin
6. Nové tramvajové tratě a doplnění uliční sítě Liberec 2030
7. Nové tramvajové tratě a doplnění uliční sítě Liberec 2050
8. Nové tramvajové tratě a doplnění uliční sítě Jablonec nad Nisou 2030
9. Kartogram VD 2030 – varianta s tramvají do Rochlice – 24 hodin
10. Kartogram VD 2030 – varianta s tramvají do Rochlice – špičková hodina
11. Kartogram VD 2030 – varianta bez tramvaje do Rochlice – 24 hodin
12. Kartogram VD 2030 – varianta bez tramvaje do Rochlice – špičková hodina
13. Zamezení průjezdů centrem Liberce – 1. etapa
14. Zamezení průjezdů centrem Liberce – 2. etapa
15. Zamezení průjezdů centrem Liberce – 3. etapa
16. Zamezení průjezdů centrem Liberce – 4. etapa
17. Zamezení průjezdů centrem Liberce – 5. etapa
18. Zamezení průjezdů centrem Liberce – 6. etapa
19. Kartogram IAD 2030 – zamezení průjezdů centrem Liberce – 1. etapa
20. Kartogram IAD 2030 – zamezení průjezdů centrem Liberce – 2. etapa
21. Kartogram IAD 2030 – zamezení průjezdů centrem Liberce – 3. etapa
22. Omezení průjezdnosti dolním centrem Jablonce nad Nisou
23. Omezení průjezdnosti dolním centrem Jablonce nad Nisou – širší vztahy
24. Kartogram IAD 2030 – Omezení průjezdnosti dolním centrem Jablonce nad Nisou
25. Kartogram IAD 2030–24 hodin
26. Kartogram IAD 2030 – špičková hodina
27. Návrh rozšíření Zóny placeného stání Liberec
28. Návrh zavedení Zóny placeného stání Jablonec nad Nisou



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Únor 2021

Zpracovatelé:
NDCON, spol.s.r.o.
Zlatnická 10/1582
110 00 Praha1
ndcon@ndcon.cz

SPF Group, s.r.o.
Bozděchova 99/6
400 01 Ústí nad Labem
info@spfgroup.org

