

chytře na cestu



Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou

SUMF - Plán dopravní obslužnosti veřejnou
dopravou Liberec – Jablonec nad Nisou
na období 2017- 2023



Obsah:

Úvod.....	7
1 Řešené území	7
2 Návrhové období	8
3 Veřejná doprava v řešeném území	9
4 Hlavní cíl	12
5 Postup zpracování.....	13
5.1 Zpracovatelský tým NDCon	14
5.2 Významná jednání a rozhovory	14
6 Analytická část	17
6.1 Analýza požadavků vyplývajících z nadřazených dokumentů města, kraje, ČR a EU	17
6.3 Scénář rozvoje měst (rezidenční i komerční)	22
6.4 Popis nabídky a poptávky pro veřejnou dopravu, popis současného trendu, dosavadní vývoj.....	25
6.5 Přepravní vztahy - z dotazníkového průzkumu a z výstupů dopravního modelu ..	34
6.6 Dostupnost finančních zdrojů pro financování provozu MHD	36
6.7 Analýza fungování institucionálního rámce dopravního systému města (role LK, MML, DPMLJ, vztah ke krajskému objednateli)	39
6.8 Analýza funkčnosti systému MHD vč. úzkých míst ve variantě bez projektů dopravní infrastruktury v současnosti	40
6.9 Analýza stavu vozidlového parku.....	45
6.10 Analýza funkčnosti dopravního systému	45
6.11 Identifikované problémy	47
7 Návrhová část	53
7.1 Návrh projektů	58
7.2 Problémy a opatření	64
7.3 Akční plán	66
8 Monitoring	87
Přílohy	89





Seznam obrázků

Obrázek 1	Vymezená oblast řešeného území.....	8
Obrázek 2	Rozvojová území v Liberci podle nového územního plánu	23
Obrázek 3	Prodloužení tramvajové tratě v Jablonci nad Nisou podle platného územního plánu... ..	24
Obrázek 4	Počty osob překračujících hranice řešeného území regionálním vlaky	27
Obrázek 5	Počty osob překračujících hranice řešeného území regionálním autobusy	27
Obrázek 6	Linky regionální dopravy a MHD (žlutě) v řešeném území	28
Obrázek 7	Obrat na železničních zastávkách v řešeném území	28
Obrázek 8	Rozdělení řešeného území na makrooblasti	33
Obrázek 9	Přepravní vztahy veřejné dopravy z dopravního modelu (cest/den)	35

Seznam grafů

Graf 1	Vývoj počtu cestujících DPMLJ	26
Graf 2	Rozdělení cest dle jejich druhu	29
Graf 3	Dělbá přepravní práce podle počtu všech cest	30
Graf 4	Dělbá přepravní práce podle počtu vnitroregionálních cest	30
Graf 5	Dělbá přepravní práce podle počtu vnějších cest	31
Graf 6	Účely cest dotázaných obyvatel řešeného území	34
Graf 7	Přepravní objemy podle druhů hromadné dopravy	35

Seznam tabulek

Tabulka 1	Dopravní a přepravní výkony jednotlivých systémů hromadné dopravy v roce 2018 ...	31
Tabulka 2	Podíl IAD : HD v řešeném území.....	31
Tabulka 3	Nejvytíženější linky MHD v řešeném území	32
Tabulka 4	Nejvytíženější zastávky v řešeném území – počty cestujících za 24 hodin	32
Tabulka 5	Přepravní vztahy HD v řešeném území podle dopravního modelu 2018.....	33
Tabulka 6	Problémy identifikované zpracovatelem	47
Tabulka 7	Problémy identifikované pracovní skupinou	50
Tabulka 8	Návrh projektů v rámci dílčích cílů – varianta maximální	58
Tabulka 9	Návrh projektů v rámci dílčích cílů – varianta reálná optimální	61
Tabulka 10	Návrh projektů v rámci dílčích cílů – varianta reálná minimální	63
Tabulka 11	Problémy a opatření, která je řeší	64





Seznam zkratek

CDV	Centrum dopravního výzkum, v.v.i.
CNG	Stlačený zemní plyn
DEMO-EC	Rozvoj udržitelného řízení mobility v Evropských městech - Projekt spolufinancovaný z EU – Interreg Europe
DPMLJ	Dopravní podnik města Liberec a Jablonec nad Nisou, a.s.
DSOJ	Dopravní sdružení obcí Jablonecka
ES	Evropská společenství
EU	Evropská unie
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
HD	Hromadná doprava
IAD	Individuální automobilová doprava
IROP	Integrovaný regionální operační program
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoje území
JŘ	Jízdní řád
KORID LK	Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje
KÚLK	Krajský úřad Libereckého kraje
LK	Liberecký kraj
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MHD	Městská hromadná doprava
OPD	Operační program Doprava
OSM	Odbor správy majetku
PAD	Příměstská autobusová doprava
PDOÚ	Plán dopravní obslužnosti území
SDP	Sdružení dopravních podniků ČR
SMJNN	Statutární město Jablonec nad Nisou
SML	Statutární město Liberec
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SUMF	Rámec udržitelné městské mobility
SUMP, PUM	Plán udržitelné městské mobility
SC	Specifický cíl
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
TT	Tramvajová trať
VD	Veřejná doprava
VHD	Veřejná hromadná doprava
VDO	Veřejná doprava osob
ZVON	Dopravní svaz Horní Lužice-Dolní Slezsko





Vysvětlení pojmů

Udržitelná městská mobilita - zajištění možnosti obyvatel dosáhnout cílů svých cest bezpečně, s minimální spotřebou energie a produkcí hluku a skleníkových plynů, ekonomicky efektivně a takovým způsobem, že je zachována atraktivita a kvalita městského prostředí pro obyvatele, podnikatele a celou společnost.

Veřejná doprava - doprava osob, zboží či zpráv přístupná každému zájemci za předem určených a vyhlášených přepravně provozních a tarifních podmínek, může se jednat o veřejnou nákladní dopravu, veřejnou osobní dopravu, o poštovní a telekomunikační služby. V této zprávě se pojem týká výhradně veřejné hromadné dopravy, užívání tohoto pojmu vychází ze zadávací dokumentace projektu, kde je v tomto významu použit.

Hromadná doprava - sdílená doprava osob, která může být provozována sdílením osobního automobilu, vozidly taxi, pronajatými autobusy a neveřejnými linkovými službami, například zvláštní linkovou dopravou pro zaměstnance firem, nebo veřejnou hromadnou dopravou provozovanou drážními vozidly nebo autobusy (též midibusy, minibusy či mikrobuses) a to jak na vlastní obchodní riziko dopravce, tak podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. V tomto dokumentu je pojem hromadná doprava vždy použit ve smyslu veřejná hromadná doprava, neboť se jedná o běžně užívaný dopravně inženýrský zahrnující všechny druhy veřejné hromadné dopravy.

Veřejná hromadná doprava (též veřejná linková osobní doprava) - sdílená doprava osob přístupná každému zájemci za předem určených a vyhlášených přepravně provozních a tarifních podmínek, zahrnuje služby dálkové, regionální i městské hromadné dopravy, a to jak drážní (vlak, tramvaj, trolejbus, lanová dráha), tak autobusové, zahrnuje jak služby provozované na obchodní riziko dopravce, tak služby provozované na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

Městská hromadná doprava - veřejná hromadná doprava provozovaná na objednávku města nebo sdružení obcí podle uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, která zajišťuje kompenzaci ztrát z provozování služby, na území objednatele/ů s licencí vydanou dopravním úřadem/y měst na jejichž území je provozována (je-li provozována jen autobusy, užívá se též pojem Městská autobusová doprava).

Příměstská autobusová doprava (též příměstská linková doprava), či regionální autobusová doprava (též regionální linková doprava) - veřejná hromadná doprava provozovaná na objednávku kraje autobusy, většinou na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, která zajišťuje kompenzaci ztrát z provozování služby s licencí vydanou krajským úřadem nebo Magistrátem hl.m.Prahy. Nezahrnuje městskou hromadnou dopravu, v případě kompenzace ztráty z provozu nesmí být provozována na území jediné obce.

Dálková autobusová doprava - veřejná hromadná doprava provozovaná soukromými dopravci na vlastní obchodní riziko s licencí vydanou krajským úřadem nebo Magistrátem hl.m.Prahy (v případě mezinárodní dopravy Ministerstvem dopravy ČR).





Veřejná osobní drážní doprava - veřejná hromadná doprava provozovaná na objednávku kraje nebo státu na železniční, tramvajové, trolejbusové nebo lanové dráze na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, která zajišťuje kompenzaci ztrát z provozování služby z krajského a státního rozpočtu, nebo provozovaná na obchodní riziko dopravce. Zahrnuje obvykle osobní nebo spěšné vlaky, meziměstské tramvajové a trolejbusové služby, linky městské kolejové a trolejové hromadné dopravy a lanovky

Dálková železniční doprava - veřejná hromadná doprava vlaky vyšší rychlosti organizovaná odborem veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR a provozovaná smluvním dopravcem na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s kompenzací ze státního rozpočtu nebo provozovaná na vlastní obchodní riziko dopravce.

Vnitroregionální doprava je tvořená cestami, jejich začátek i konec je na území řešeného území.

Vnější doprava je tvořená cestami, které mají v řešeném území jen začátek nebo jen konec.

Tranzitní doprava je tvořená cestami, které nemají v řešeném území ani začátek ani konec, ale procházejí jím.

Dělba přepravní práce je podíl jednotlivých druhů dopravy na počtu cest (příp. na přepravním výkonu v osobokm). Uvádí se několika možným způsoby:

- Jako podíl na počtu všech cest nebo na celkovém přepravním výkonu v řešeném území, v tomto Plánu se používá výhradně podíl vyjádřený jako podíl druhu dopravy, kterým byla cesta především vykonána, na celkovém počtu cest.
- Jako podíl na počtu všech vnitroregionálních cest nebo podíl na počtu všech cest (vnitroregionálních, vnějších i tranzitních), v tomto dokumentu jsou uváděny oba typy dělby přepravní práce, vždy s příslušným vysvětlením.
- Jako % podíl na počtu všech cest, nebo jako podíl mezi počtem cest automobilem a počtem cest hromadnou dopravou s uvažováním jen motorizovaných (cest s využitím dopravních prostředků). V tomto případě je uváděn ve formě Podíl IAD ku HD. V tomto dokumentu se používají dva způsoby vyjádření, a to pro vnitroregionální a pro všechny cesty (vnitroregionální, vnější i tranzitní), vždy s patřičným vysvětlením.





Úvod

SUMF – Rámec pro Plán udržitelné městské mobility - Plán dopravní obslužnosti Liberec – Jablonec nad Nisou na období 2017-2023 je zpracován jako jeden z podkladů pro následné zpracování plnohodnotného SUMP – Plánu udržitelné městské mobility. SUMP plánuje SML dokončit do konce roku 2019 v rámci projektu DEMO – EC.

SUMF je primárně zaměřený na oblasti financovatelné z OPD a IROP v období 2014-2020.

SUMP pak bude zpracován na období 2021 – 2027

Práce postupovaly podle zadání v následujících etapách se samostatným výstupem pro každou z nich:

1. Komunikační strategie dvou střednědobých plánů: SUMF a Cyklostrategie
2. Průzkum dopravního chování obyvatel
3. Makroskopický dopravní model
4. SUMF - Plán dopravní obslužnosti veřejnou dopravou Liberec – Jablonec nad Nisou na období 2017 – 2023
5. Plán rozvoje cyklodopravy území Liberec – Jablonec nad Nisou na období 2017- 2023

Tato zpráva je výstupem 4. etapy prací.

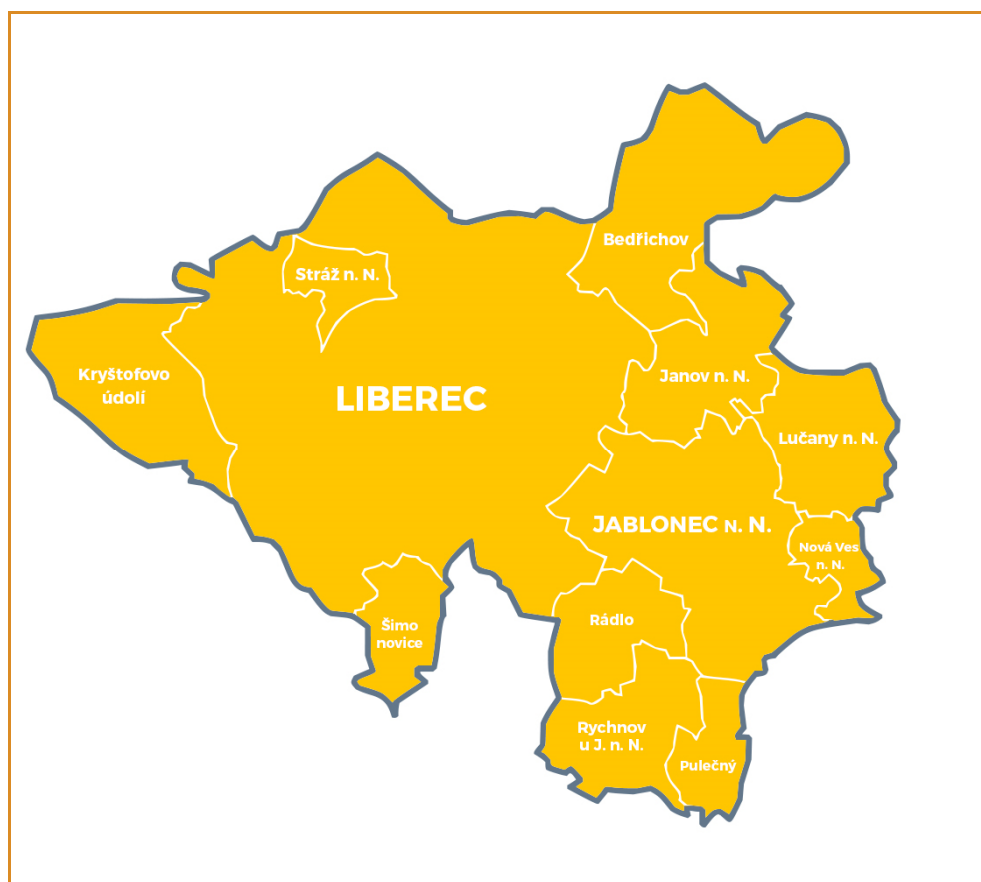
1 Řešené území

SUMF je řešen pro území, které obsluhuje společná síť MHD, tj. pro území statutárních měst Liberec a Jablonec nad Nisou a 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, kde je již 120 let provozována veřejná doprava s velmi vysokými provozními i kvalitativními standardy. Analýzy se zabývají také vztahy k sousedícím obcím, návrhy jsou v některých případech směřovány do prostoru širší aglomerace Integrovaného plánu rozvoje území Liberec - Jablonec nad Nisou.

Počet obyvatel podle SLDB 2011 činil 157 757 obyvatel, 50 % z nich pracovalo, 23 % bylo v důchodu, 15 % studovalo. Na území je v roce 2017 89 tisíc pracovních míst a 31 tisíc míst ve školách. Do řešeného území denně dojíždí do škol a za prací 17 tisíc osob.

V řešeném území se podle zpracovaného dopravního modelu denně realizuje 494 tisíc cest s následující dělbou přepravní práce: 14 % pěšky, 27 % hromadnou dopravou, 3 % na kole, 56 % osobním automobilem. Podíl IAD : HD činí 67 : 33. V pracovním dni se realizuje 275 tisíc cest osobními automobily, to znamená 172 tisíc jízd automobilů denně. 133 tisíc cest denně se realizuje prostředky veřejné hromadné dopravy osob.





Obrázek 1 Vymezená oblast řešeného území

2 Návrhové období

Návrhové období pro realizaci projektu SUMF je střednědobý horizont 2017 – 2023, který odpovídá možnosti využití ESIF 2014 - 2020. Navrhovaná opatření jsou buďto plánována k realizaci v tomto období, nebo se navrhuje v tomto období provést práce na studii nebo přípravné a stavební dokumentaci projektu, který již bude realizován v následujícím období.

Návrhovým horizontem pro dopravní model současného stavu je rok 2018, který zahrnuje zprovoznění dokončených investic, především silnice I/14 Liberec – Jablonec nad Nisou, krátkodobým návrhovým horizontem je rok 2023 a výhledovým rok 2030 pro budoucí využití pro SUMP a jeho rámec 2021 – 2027.





3 Veřejná doprava v řešeném území

Veřejná hromadná doprava v řešeném území je služba poskytovaná dopravci především na základě objednávky veřejné správy: statutárního města Liberce, statutárního města Jablonce nad Nisou, Libereckého kraje a Ministerstva dopravy. To zaručuje v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 a zákonem č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících dopravcům kompenzaci ztrát vzniklých jejich činnostmi z důvodu nižších tržeb než činily náklady na provoz. Výjimkou je dálková autobusová doprava provozovaná podle vlastního podnikatelského plánu. Veřejná doprava provozovaná s kompenzací poskytuje cestujícím kvalitnější nabídku, než by odpovídalo tržním podmínkám, a cena jízdného může být nižší a umožní využívání veřejné dopravy širokou skupinou obyvatel. To je předpokladem pro udržitelný rozvoj dopravy v území, které není (kromě úseků silnic I/14, I/35 a I/65) vybaveno kapacitními komunikacemi pro automobilovou dopravu. Vzhledem k velikosti měst, jejich poloze a uspořádání není přitom možné počítat s významně vyšším podílem nemotorové dopravy:

V řešeném území je veřejná doprava provozována v těchto systémech:

- Městská hromadná doprava v Liberci, Stráži nad Nisou, Kryštofově údolí a Šimonovicích a na tramvajové lince Liberec – Jablonec nad Nisou provozovaná DPMLJ na objednávku města Liberce (meziměstská tramvajová linka též z rozpočtu Jablonce nad Nisou a Libereckého kraje) s kompenzací ztrát z městského rozpočtu (meziměstská tramvajová linka též z rozpočtu Jablonce nad Nisou a Libereckého kraje)
- Městská hromadná doprava na území DSOJ (Jablonec nad Nisou, Lučany nad Nisou, Janov nad Nisou, Bedřichov, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Pulečný, Nová Ves nad Nisou) provozovaná DPMLJ prostřednictvím subdodavatele BusLine MHD, s.r.o. na objednávku DSOJ s kompenzací ztrát z rozpočtu měst a obcí DSOJ
- Veřejná linková doprava v rozsahu regionální autobusové dopravy, organizovaná koordinátorem KORID LK a provozovaná smluvními dopravci (v řešeném území především BusLine LK, s.r.o. a ČSAD Liberec, a.s.) na objednávku Libereckého kraje s kompenzací ztrát z krajského rozpočtu s příspěvkem z rozpočtů obcí mimo Jablonec nad Nisou a Liberec
- Osobní drážní doprava v rozsahu regionální železniční dopravy, organizované koordinátorem KORID LK a provozované smluvními dopravci (v řešeném území České dráhy, a.s. a Länderbahn GmbH DLB) na objednávku Libereckého kraje s kompenzací ztrát z krajského rozpočtu s příspěvkem ze státního rozpočtu
- Dálková železniční doprava organizovaná odborem veřejné dopravy Ministerstva dopravy a provozovaná smluvním dopravcem (České dráhy, a.s.) s kompenzací ze státního rozpočtu
- Dálková autobusová doprava provozovaná soukromými dopravci na obchodní riziko dopravce





Většina linek dálkové autobusové dopravy není veřejnou správou organizovaná, nástrojem, jak ji ovlivňovat, je vydávání licencí na jednotlivé linky. Dálková železniční doprava je zastoupená jen třemi linkami z Děčína, Pardubic a Drážďan do Liberce, do Jablonce nad Nisou dálková železniční doprava nezajíždí. Regionální doprava je organizovaná koordinátorem pověřeným Libereckým krajem, společností KORID LK, s.r.o., která zastupuje zájmy cestujících.

Městská hromadná doprava v každém z obou měst je sice provozována podle smlouvy uzavřené mezi městy a dopravcem, organizaci veřejné dopravy však neřídí města, je svěřena dopravci, DPMLJ, a.s., který tak musí řešit souběžně vlastní provoz a jeho ekonomiku, finanční stránku provozu MHD a zájmy cestujících.

Regionální doprava a její integrace je řízena společností KORID LK zřízenou Libereckým krajem, integrace zahrnuje všechny výše uvedené systémy s výjimkou dálkové autobusové dopravy. Integrovaný dopravní systém IDOL v řešeném území zavedl tarifní a přepravní integraci (společné přepravní podmínky). Dopravní integrace proběhla na úrovni regionální dopravy. Přes spolupráci KORID LK s oběma městy není plně realizována dopravní integrace obou MHD s regionální dopravou (jsou ovšem sjednoceny přepravní podmínky, číslování linek, i tarifní podmínky). Regionální doprava v Libereckém kraji je provozována na vysoké úrovni s vysokým důrazem na regionální železniční dopravu, přestože v kraji nejsou elektrifikované tratě a provozní rychlost na tratích je obecně velmi nízká.

Obě MHD provozované společným dopravcem nabízejí vysoký standard a jejich služby jsou velmi využívány v porovnání s obdobně velkými městy v České republice i v Evropě (podíl na přepravní práci uvnitř řešeného území je 31%, hodnoty v českých stotisícových městech se pohybují kolem 25 %, v západní Evropě dosahuje hodnot do 21 %). Organizace MHD vychází z místní tradice, její nabídka je orientovaná na pokrytí potřeb jejich tradičních uživatelů. Rozpočtové prostředky obou měst postačují na poskytování služeb v nastaveném rozsahu, dopravce vlastněný městy však po převzetí závazku veřejné služby bývalého ČSAD Jablonec nad Nisou poskytuje část služeb prostřednictvím subdodavatele BusLine MHD, s.r.o., čímž vedení měst ztratilo přímou kontrolu nad nákladovostí provozu části autobusové dopravy. Komplikované je také financování provozu meziměstské tramvajové linky třemi objednateli.

Městský dopravce zvládá obnovu autobusového vozového parku včetně zavedení bezbariérových vozidel (průměrné stáří 7,7 let). Podíl nízkopodlažních autobusů dosahuje hodnoty 94,7%, 45,4 % s pohonem na CNG, nejsou používány elektrobusy, 134 autobusů však nepokrývá provozní potřeby, které jsou řešeny subdodávkou za nevýhodných smluvních podmínek). V rámci možností modernizuje i tramvaje (průměrné stáří 19,2 let, 31 % bezbariérových vozů) a provádí základní údržbu infrastruktury. Příjmy DPMLJ však nezaručují dostatek prostředků na plnou údržbu a obnovu tramvajových tratí, ta je závislá na kapitálových dotacích měst. Vzhledem k převládajícímu vlastnictví DPMLJ městem Liberec, je tato finanční zátěž na Liberci, a to včetně tratě na území Jablonce nad Nisou. Aktuálně je vítanou možností provést nutné rekonstrukce a rozvoj tramvajové sítě se





spolufinancováním z evropských fondů. Příjmy z tržeb a dotací z rozpočtů měst a obcí DSOJ pokrývají vlastní náklady dopravce, nepostačují již na zisk, požadovaný subdodavatelem. Města a obce nemají rozpočtové zdroje na zásadní rozšíření provozu MHD ani na kompenzace případných vysokých protarifovacích ztrát z rozsáhlejší integrace dopravy. Výzvou do budoucna bude zajištění financování potřebného zkvalitňování služeb, které je předpokladem udržení vysokého podílu na přepravní práci a oslovení nových uživatelů.





4 Hlavní cíl

SUMF Liberec – Jablonec nad Nisou řeší podle metodiky MD z 12/2015 zpracované CDV především veřejnou dopravu organizovanou jako pravidelnou linkovou, síťového charakteru. Jsou zohledněny též vazby na IPRÚ a LK a integrovaný systém dopravy IDOL.

Hlavní motivací pro zpracování SUMF a posléze plánu udržitelné mobility je skutečnost, že v obou řešených městech a v jejich okolí dosáhly intenzity automobilové dopravy v centrech měst ve špičkách pracovních dnů, hodnot, které vedou k plnému využití kapacity stávajících komunikací. Zvyšování rozsahu veřejného prostoru využitého pro automobilovou dopravu bude do budoucna již velmi obtížné. Řešením by musely být např. tunelové úseky, další vysoké investice do dopravních staveb pro individuální automobilovou dopravu však budou i z důvodu rozpočtových omezení velmi obtížné až nereálné. Hlavním cílem politiky udržitelné mobility je umožnění **využívání veřejného prostoru města ve prospěch všech občanů**, např. podporou jiných druhů dopravy k IAD. Organizační a investiční aktivity je potřebné zacílit na podporu udržitelné dopravy na území měst, tj. pohybu pěšky, na jízdním kole a hromadnou dopravou a na organizaci automobilové dopravy, která umožní využití jejich přínosů při minimalizaci jejich negativních vlivů. Další vývoj uliční sítě pro automobilovou dopravu musí řešit zásadní závady v bezpečnosti a plynulosti dopravy, ale neměl by vést ke stavu, kdy volnost užívání automobilů k jakýmkoli soukromým účelům ve městech by již vedla ke zhoršení pohybu pěších, cyklistů a vozidel hromadné dopravy. Žádoucí je spíše omezování ploch určených automobilové dopravě v centrech měst a v obytných zónách a navrhování sdílených ploch, obytných a pěších zón v místech, kde existuje taková poptávka. Účinným opatřením pro podporu veřejné dopravy je její zrychlení a zatraktivnění a její preference tam, kde je dnes významně zpomalována individuální automobilovou dopravou.

Pro rozvoj dopravní infrastruktury jsou rozhodujícími dokumenty územní plány měst. Ty však nebude možné ve všech případech naplnit skutečnými investičními aktivitami. Kompletní Plán udržitelné mobility by proto měl přinést podklad pro aktualizaci územního plánu tak, aby plánované dopravní stavby byly financovatelné, měl by být stanoven závazný plán realizace staveb.

Pro další rozvoj hromadné dopravy musí platit základní principy:

- Cestování hromadnou dopravou se musí stát součástí životního stylu, mělo by být žádaným způsobem přemísťování na větší vzdálenost
- Hromadná doprava by měla být dostupná pro každého, to neznamená zadarmo, ale cena musí odpovídat způsobu použití a životní situaci cestujícího
- Hromadnou dopravu musí veřejní objednatelé být schopni zajistit za výhodných ekonomických podmínek a zároveň garantovat kvalitní výkon služeb dopravce
- Optimalizovaný systém hromadné dopravy musí nabídnout vysokou míru dostupnosti veřejné dopravy a nové prvky, jako jsou okružní trasy a malokapacitní vozy na méně exponovaných linkách
- V prostředcích hromadné dopravy se musí cestující cítit bezpečně
- Právě hromadná doprava musí dbát na minimalizaci negativních vlivů dopravy na životní prostředí, bude žádanější a bude příkladem pro ostatní druhy dopravy





5 Postup zpracování

Vypracování SUMF a jeho realizace bylo založeno na spolupráci a komunikaci zpracovatelského týmu pod vedením realizačního týmu Magistrátu města Liberce s řídicí skupinou SUMF složenou ze zástupců obou měst a klíčových aktérů VD, pracovní skupinou složenou z odborníků na VD a s veřejností prostřednictvím internetové stránky www.chytrenacestu.cz, facebooku a veřejných projednání. Realizační tým Magistrátu města Liberce, řídicí skupina, pracovní skupina a způsob komunikace s veřejností je podrobně popsán v Návrhu komunikační strategie.

Postup práce byl založen na integrovaném přístupu s velkým podílem spolupráce a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány jako např.:

- Konzultace a spolupráce s různými útvary na místní úrovni s cílem zajistit soudržnost a komplementaritu SUMF s místními politikami, strategiemi
- Dialog s příslušnými orgány na různých úrovních samosprávy a správy (města a obce, Liberecký kraj, KORID LK, DPMLJ, a.s.)

K vypracování SUMF vedly tyto postupné kroky:

- 1) Vypracování Návrhu komunikační strategie (schválena ZM obou měst v březnu 2017)
- 2) Zpracování průzkumu dopravního chování (4. - 18. 3. 2017) – byla vypracována samostatná zpráva Dopravně – sociologický průzkum dopravního chování „sociodopravní průzkum“
- 3) Významná jednání a řízené rozhovory k SUMF
- 4) Zpracování funkčního čtyřstupňového makroskopického dopravního modelu řešeného území pro automobilovou dopravu, veřejnou dopravu a cyklo a pěší dopravu, zpracování zprávy a manuálu dopravního modelu a vypracování kartogramů pro stávající stav 2018 a budoucí stav 2030 (stejný časový rámec jako připravovaný nový územní plán)
- 5) Zpracování vlastního SUMF (Plánu dopravní obslužnosti veřejnou dopravou Liberec – Jablonec nad Nisou 2017-2023)





5.1 Zpracovatelský tým NDCon

Vedoucí týmu Ing. Pavel Rittenauer

Specialista v oblasti dopravy: Ing. Jan Kašík

Specialista na dopravní modelování: Ing. Karel Králíček, Ing. Zdeněk Rogalewicz

Specialista v oblasti marketingu: Ing. Tomáš Poucha

Specialista v oblasti životního prostředí: RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.

5.2 Významná jednání a rozhovory

17. ledna 2017 - vstupní jednání s realizačním týmem Magistrátu města Liberce

Informace objednatele o organizaci projektu a jeho projednání, které musí proběhnout v zastupitelstvech obou měst do 31. 12. 2017, návrhy na složení pracovních skupin.

14. února 2017 - úvodní setkání s klíčovými aktéry VD a zástupci obcí v území

Představení projektu aktérům veřejné dopravy a cyklodopravy, zástupcům měst a obcí řešeného území, a odborné veřejnosti. Současně proběhlo 2. zasedání řídicí skupiny projektu.

Kontrolní dny: 1.3., 7.4., 2.5., 1.6., 30.6., 27.7., 30.8.,

Kontrolní dny za účasti realizačního týmu a zpracovatelského týmu.

22. března 2017 - 1. jednání pracovní skupiny

Proběhlo první jednání pracovní skupiny veřejné dopravy na téma Podklady a projekty, ze kterých bude projekt čerpat, a problémy veřejné dopravy.

Řízené rozhovory - 23.3., 27.3., 28.3., 29.3., 11.4.

Proběhla interview, na kterých byla pokládána shodná sada otázek k identifikaci problémů a hrozeb pro zvyšování využívání hromadné dopravy s DMPLJ, KORID LK, DSOJ a Oddělením architektury a urbanismu a Útvarem hlavního architekta Magistrátu města Liberce.

31. března 2017 – OC Géčko

Konala se akce pro veřejnost v rámci kampaně „Čistá mobilita“ podporované Ministerstvem životního prostředí a Státním fondem životního prostředí ČR „Lepší přístup, delší život“, na které byl prezentován i Projekt udržitelné mobility Liberec – Jablonec nad Nisou, byly vyplňovány dotazníky s občany, lidé se mohli seznámit s carsharingem, elektromobilitou a cyklotrasami v Libereckém kraji.





12. a 18. dubna 2017 - 1. veřejná projednání

Ve dnech 12.4. v zasedací místnosti zastupitelstva města v Jablonci nad Nisou a 18.4. 2017 v zasedací místnosti č. 11 historické budovy radnice v Liberci proběhla 1. veřejné projednání projektu formou dvou pracovních seminářů pro občany řešeného území. Hlavním cílem byla snaha zjistit největší problémy veřejné a cyklistické dopravy v rámci řešeného území očima veřejnosti a přijít na možnosti jejich řešení.

3. května 2017 – 2. jednání pracovní skupiny VD

Proběhlo jednání pracovní skupiny VD pro agregaci identifikovaných problémů do balíčků opatření a cílů.

18. května 2017 – představení projektu Terminál u autobusového nádraží

Ve čtvrtek 18. května se v přízemí budovy Magistrátu města Liberce konalo setkání s veřejností na téma představení vítězného návrhu projektu Terminálu u autobusového nádraží včetně parkovacího domu a zázemí pro autobusové nádraží.

5. června 2017 – 3. zasedání řídicí skupiny SUMF

Proběhlo 3. zasedání řídicí skupiny projektu. Předmětem jednání byly návrhy na webové dotazníky a návrhy na vizi a cíle strategie.

19. června 2017 - jednání s náměstkem primátora Jablonec nad Nisou JUDr. Ing. Lukášem Pletichou a Ing. Otakarem Kyptou

Seznámení s problémy v dopravě v Jablonci nad Nisou a s výhledovými plány na řešení.

2. srpna 2017 - dokončen dopravní model

Pro území Liberce, Jablonec nad Nisou a okolních obcí vznikl multimodální makroskopický dopravní model. Ten zmapoval, jaká je současná nabídka i poptávka po dopravě.

14. září 2017 - projednání s veřejností v Jablonci nad Nisou

Dne 14. září proběhlo v zasedací místnosti zastupitelstva města na radnici v Jablonci nad Nisou 2. veřejné projednání projektu. Hlavním bodem bylo představení navržených opatření k realizaci vizí a cílů veřejné a cyklistické dopravy. Přítomní občané vyhodnotili jako nejpotřebnější zapojení dopravního koordinátora města do plánování městské hromadné dopravy a zjednodušení tarifů integrované dopravy se zavedením levného jízdného na krátké cesty.

19. září 2017 - projednání s veřejností v Liberci

Na náměstí Dr. E. Beneše probíhalo od 9 do 15 hodin projednání s veřejností v rámci Týdne mobility. Přítomní členové zpracovatelského týmu vysvětlovali zájemcům navržená opatření ke zvýšení využití veřejné a cyklistické dopravy v Liberci a vyplňovali s nimi dotazník č. 3.





19. září 2017 - 3. jednání pracovní skupiny VD

Proběhlo jednání pracovních skupiny veřejné dopravy, na kterém byly přestaveny návrhy vize, cílů a opatření a jednotlivá opatření byla hodnocena podle jejich významu pro zvýšení využívání hromadné dopravy.

10. října 2017

Byly dokončeny návrhy vize, cílů a opatření pro plány veřejné a cyklistické dopravy. Návrhy byly předloženy k diskusi prostřednictvím webové stránky projektu.

20. října 2017

Byly vypracovány Plány dopravní obslužnosti veřejnou a cyklistickou dopravou 2017 – 2023.





6 Analytická část

6.1 Analýza požadavků vyplývajících z nadřazených dokumentů města, kraje, ČR a EU

Bílá kniha dopravy (EU) - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

Vize konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému:

Čistá městská doprava a dojíždění.

Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole. Přetíženost, špatná kvalita ovzduší a vystavení hluku dopadají na města nejvíce. Městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO₂ z dopravy a ve městech dochází k 69 % silničních dopravních nehod.

Strategie:

Vyšší podíl veřejné dopravy v kombinaci se stanovením povinného minimálního závazku veřejné služby umožní zvýšit hustotu a četnost dopravních služeb, a vytvoří tak pozitivní dynamiku u různých druhů veřejné dopravy. Řízení poptávky a územní plánování může snížit objem dopravy. Podpora chůze a jízdy na kole by se měla stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury.

Doprava 2050 (EU)

Cíle:

U městské dopravy výrazný posun k ekologičtějším vozidlům a ekologičtějším palivům. Do roku 2030 by se mělo používání vozidel na konvenční paliva v městské dopravě snížit na polovinu.

Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (ČR)

Problémy:

Integrované (tj. přepravně, tarifně a informačně provázané) dopravní systémy jsou organizovány jen v omezené funkčnosti, nejsou principem propojujícím všechny druhy dopravy v celém území regionu, v řadě případů přetrvává rozdílný názor na zajištění veřejné dopravy mezi regionem a jádrovým městem, což komplikuje vytváření integrovaných dopravních systémů.

Priority, specifické cíle, opatření:

Je důležité vytvářet v prostředí veřejné dopravy takové podmínky, aby byla vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou.

Zajistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a státu integraci veřejné dopravy na celém území krajů, integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového systému, integraci tarifní a informační.





Národní akční plán čisté mobility (ČR)

Podpora pořízení vozidel na alternativní paliva do flotil dopravních podniků a do flotil dopravců zajišťujících městskou hromadnou dopravu a veřejnou linkovou dopravu – V souladu se závazkem veřejné služby zajistit, aby autobusoví dopravci pořizovali vozidla na alternativní paliva (CNG, elektrobusy) do svých flotil (podpora z IROP, 4.3 mld. Kč do roku 2023)

Podpora budování neveřejné nabíjecí infrastruktury pro MHD – Podpora výstavby příslušné dobíjecí/plnicí infrastruktury by byla ve formě přímé peněžní dotace, která může být vztažena k počtu obsluhovaných vozidel nebo pokrytému území (IROP, V rámci prioritní osy 7c je alokováno 472 mil. € s cílem zvýšení podílu udržitelných forem dopravy).

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020 (ČR)

Realizovat změny, které zajistí vytvoření bezpečných pozemních komunikací, na kterých jsou provozovány bezpečné dopravní prostředky a v provozu se pohybují účastníci vykazující bezpečné chování.

Opatření:

- bezpečná pozemní komunikace,
- bezpečné dopravní prostředky,
- bezpečné chování.

6.2 Analýzy vazeb na místní strategie

Aktualizace strategie rozvoje statutárního města Liberec 2014-2020

Strategický cíl D Udržitelná mobilita a technická infrastruktura

Specifický cíl D 4 Preference udržitelných forem mobility

Opatření D 4.1: Zvyšování dopravní informovanosti a osvěty

Aktivity k zajištění informovanosti, podpora osvětových kampaní, propagace veřejné dopravy.

Opatření D 4.2: Podpora vyššího využití tramvajové dopravy

Rekonstrukce tramvajové trati Liberec – Vratislavice nad Nisou, příprava projektu nové vozovny pro tramvaje, dokončení tramvajové trati do Rochlice a další rozšiřování tramvajové sítě v souladu s územním plánem a finančními možnostmi města.

Opatření D 4.4: Zajištění atraktivity MHD

Zlepšení technického stavu, čistoty a vybavení zastávek MHD, cenová opatření, bezpečnost ve vozech a na zastávkách MHD, monitoring kvality, preference MHD.

Opatření D 4.5: Podpora vyššího využívání železniční dopravy

Zřízení nových železničních zastávek v souladu s územním plánem.





Specifický cíl D 5 Minimalizace negativních vlivů dopravy na životní prostředí, zdraví obyvatel, stabilitu ekosystémů v krajině a dopravní infrastrukturu při přípravě i realizaci projektů obnovy a rozvoje dopravní infrastruktury

Opatření D 5.1: Snížení emisí z dopravy modernizací vozového parku MHD a zaváděním ekologických dopravních prostředků

Rozšíření ekologických autobusů včetně zvýšení podílu vozů na alternativní palivo, obnova a údržba vozového parku tramvají.

Na opatření aktualizované strategie navazují tato opatření SUMF:

- A2.1: Rozvoj tramvajové sítě
- A1.1: Organizace dopravy odpovědností měst
- C2.4: Budování terminálů integrované dopravy ve vhodných lokalitách řešeného území
- D2.2: Obnova vozového parku vozidly s nižšími emisemi

Aktualizace strategického plánu města Jablonec nad Nisou 2014 - 2020

Globální cíl B Doprava

Specifický cíl B2 Vytvoření podmínek pro zkvalitnění a rozvoj kolejové dopravy

Opatření B2.1 Rekonstruovat železniční trať Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald

Rekonstrukce železniční trati na území Jablonce nad Nisou, doplnění vybavení železniční stanice a zastávek pro cestující veřejnost, úprava přednádražních prostorů ve vazbě na přestupní místa VDO, Jablonec nad Nisou, nádraží, Jablonecké Paseky, Proseč nad Nisou, podpora modernizace nakládkového a vykládkového místa, vč. možnosti překládky kontejnerů.

Opatření B2.2 Připravit a realizovat rekonstrukci, resp. prodloužení tramvajové trati Liberec – Jablonec nad Nisou

Rekonstrukce tramvajové trati (úseky Proseč, výhybna – měnárna Zelené Údolí, U Nisy - Budovatelů, Vratislavice nad Nisou, Kyselka - Proseč nad Nisou, škola), modernizace měnárny Zelené Údolí, doplnění vybavení tramvajových zastávek pro cestující veřejnost, příprava a realizace prodloužení tramvajové trati z otočky Tyršovy sady do přestupního místa veřejné dopravy osob, realizace přestupního místa (bus x tram x vlak).

Specifický cíl B3 Preference a zajištění atraktivity veřejné dopravy osob před individuální automobilovou

Opatření B3.1 Zlepšit atraktivitu a zvýšit výkon veřejné dopravy osob (VDO) Dopravou

Aktualizace koncepce VDO ve městě, spolupráce orgánů státní správy, samosprávy ke zlepšení provázanosti VDO (dálková, regionální, městská), Integrace VDO – propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy, integrované tarify, informace, spolupráce s KORID LK, optimalizace rozložení a vedení spojů autobusové VDO, pokrytí území zastávkami a realizace





přestupních míst VDO, podpora moderních informačních technologií VDO (QR kódy, real time information aj.), monitoring spokojenosti cestujících s poskytovanou službou VDO, zveřejňování výsledků, rozšíření provozu speciálních druhů VDO (cyklobusy, skibusy, cyklovlaky), prověření možnosti cenových opatření (zvýhodněné jízdné, krátkodobé časové jízdenky aj.), vč. zajištění finanční podpory ze strany objednatelů VDO).

Opatření B3.2 Zajistit dostupnost veřejné dopravy osob pro všechny

Zlepšení stavebně-technického stavu, čistoty a vybavení zastávek VDO dle schválených standardů IDOL a technických norem, odstranění bariér v síti VDO).

Opatření B3.3 Zkvalitnit a ekologizovat vozový park veřejné dopravy osob

Posílení financování obnovy vozového parku, obnova vozového parku autobusů, zvýšení podílu vozidel na alternativní palivo (CNG, hybridní pohon, elektrobuses), obnova, modernizace a údržba vozového parku tramvají).

Opatření B3.4 Vytvořit systém parkovišť Bike&Ride, Park&Ride napojených na VDO

Vytvoření systému B&R např. na železniční stanici („hlavní nádraží“) pro přestup na VDO, vytvoření záchytných parkovišť P&R u železniční stanice, dolního nádraží a autobusového terminálu).

Opatření B3.6 Zvyšovat dopravní informovanost a osvětu o udržitelných formách dopravy

Zpracování Plánu udržitelné mobility, efektivnější a větší propagace VDO, Podporování kampaní typu Den bez aut, Na kole do práce a

Na opatření aktualizované strategie navazují tato opatření SUMF:

- A2.1: Rozvoj tramvajové sítě
- A1.1: Organizace dopravy odpovědností měst
- B1.2: Sjednocení standardů dopravní obslužnosti integrované dopravy v řešeném území, zavedení kategorií standardů městské, příměstské a regionální dopravy
- D2.2: Obnova vozového parku vozidly s nižšími emisemi
- D2.3: Zvýšení podílu elektrické trakce a železniční dopravy
- A2.4: Budování záchytných parkovišť

IPRÚ Liberec – Jablonec nad Nisou 2014 – 2020

Strategický cíl A – Udržitelná mobilita

Specifický cíl 1 Zlepšení mobility (dopravní dostupnosti a obslužnosti) území

Opatření 1.2. Rozvoj tramvajových tratí

Klíčové intervence:

- Rekonstrukce tramvajové trati
- Výstavba nových tramvajových tratí





Specifický cíl 2 Navýšení podílu udržitelných forem dopravy v území

Opatření A 2.1 Zlepšení podmínek pro účastníky mobility

Klíčová intervence: Přestupní terminály v území

Opatření A2.2 Eliminace negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví

Klíčová intervence: Pořízení nízkoemisních a bezbariérových vozidel

Na opatření IPRÚ navazují tato opatření SUMF:

- A2.1: Rozvoj tramvajové sítě,
- A2.3: Zvýšení kvality terminálů městské hromadné dopravy,
- D2.1: Snížení hlučnosti
- D2.2: Obnova vozového parku vozidly s nižšími emisemi
- D2.3: Zvýšení podílu elektrické trakce a železniční dopravy

Plán dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro období 2012 – 2018

Záporné vlivy, jako je pokles (i budoucí) produktivního počtu obyvatel, stárnutí populace, pokles turistických návštěvníků kraje, nerovnoměrně rozložená nezaměstnanost, ale i zvyšování mezd. Vliv automobilového průmyslu (1/3 segmentu), vliv rušení školských zařízení.

Navrhuje se zvýšení kvality dopravy, zlepšení možností pravidelného dojíždění za prací do vzdálenějších cílů, spojení objednávky zaměstnavatelů, kraje a obcí, zajištění dopravy malých počtů dětí do škol.

Samostatnou kapitolou je tarifní nabídka, kdy je třeba vyvážit finanční možnosti cestujících s finančními možnostmi objednatele a cenou dopravního výkonu.

V neposlední řadě se zvažuje větší využití vozidlového parku o víkendech jako podpora rozvoje turistiky v kraji.

Mezi hlavní cíle patří:

- rychlé spojení Liberec – Praha;
- spojení Liberec – Česká Lípa „za hodinu“ vč. modernizace žel.st. Česká Lípa;
- spojení regionálních center Libereckého kraje s Mladou Boleslaví;

Cílem PDOÚ mj. je identifikovat příp. nevyváženost systému spolufinancování ze strany měst a obcí pomocí definovaných standardů dopravní obslužnosti a narovnat financování spravedlivě pro všechna města a obce Libereckého kraje. Od roku 2016 je předpoklad, že částky za úhradu „nadstandardního“ zajištění DO se budou odvíjet dle tohoto dokumentu po jeho schválení v orgánech kraje.

Výše kompenzace ztráty z provozu veřejné dopravy městy a obcemi v Kč na obyvatele ročně:

Kompenzace MHD:

Liberec

1 955 Kč





Kompenzace ztrát MHD a regionální hromadné dopravy v rámci DSOJ v KČ na obyvatele ročně::

Jablonec nad Nisou	946 Kč
Bedřichov	730 Kč
Janov nad Nisou	730 Kč
Lučany nad Nisou	730 Kč
Nová Ves nad Nisou	730 Kč
Pulečný	730 Kč
Rychnov u Jablonce nad Nisou	730 Kč

Kompenzace regionální dopravy:

Stráž nad Nisou	90 Kč
Kryštofovo údolí	90 Kč
Šimonovice	90 Kč

Liberec nepřispívá na regionální dopravu, hradí však ztráty z provozu linek do Stráže nad Nisou, Kryštofova údolí a Šimonovic nad příspěvek kraje a obcí.

6.3 Scénář rozvoje měst (rezidenční i komerční)

Nový rozpracovaný územní plán města Liberce počítá s dobudování vnitřního dopravního okruhu, východní tangenty, západní obvodové sběrné komunikace, spojky Rochlická – Česká, napojení silnice III/29020 do Harcova, s výstavbou parkoviště u ZOO, reorganizací terminálu veřejné dopravy u nádraží a tramvajovými tratěmi do Rochlice a Doubí (2 trasy do Rochlice), do Ruprechtic, do Pavlovic, do Ostašova, s tramvajovými spojkami přes Tržní náměstí a s podjezdem pod nádražím. Plánuje se rozšíření tramvajové vozovny, doplnění železničních zastávek Doubí, Aréna, Růžodol I a posunutí zastávek Machnín a Horní Růžodol.

Podle nového územního plánu se očekává územní rozvoj v těchto oblastech

V centru města:

- Papírová
- Sokolská
- Výstaviště
- Přednádraží
- U Teplárny
- Textilana

Starý Harcov, Vratislavice nad Nisou a Rochlice (východ města)

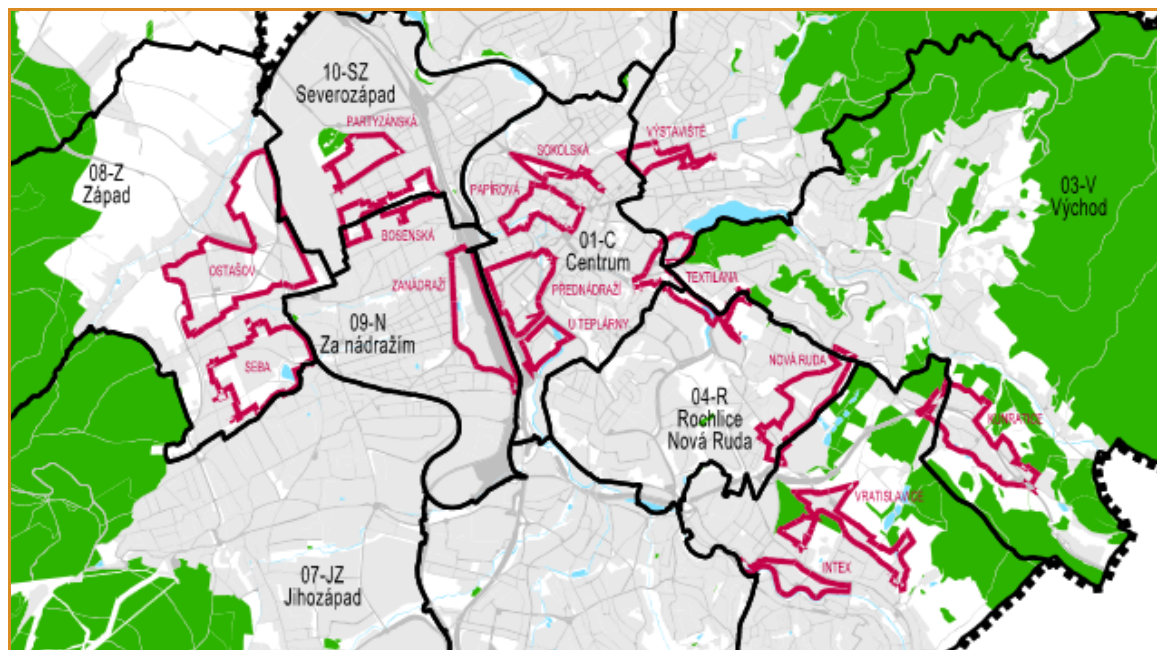
- Nová Ruda
- Kunratice
- Vratislavice
- Intex





Ostašov, Růžodol I, Františkov, Jeřáb, Karlínky (západ města)

- Ostašov
- Seba
- Partyzánská
- Bosenská



Obrázek 2 Rozvojová území v Liberci podle nového územního plánu

Nová výstavba bude probíhat v centru a mimo centrum především podél tramvajových tratí do Horního Hanychova a Vratislavic nad Nisou a také v Kunraticích, kde bude v té spojitosti nutné navýšit kapacitu autobusových linek. Rozvojová plocha v Ostašově vyvolá potřebu intenzivnější obsluhy západního okraje Liberce autobusovou dopravou.

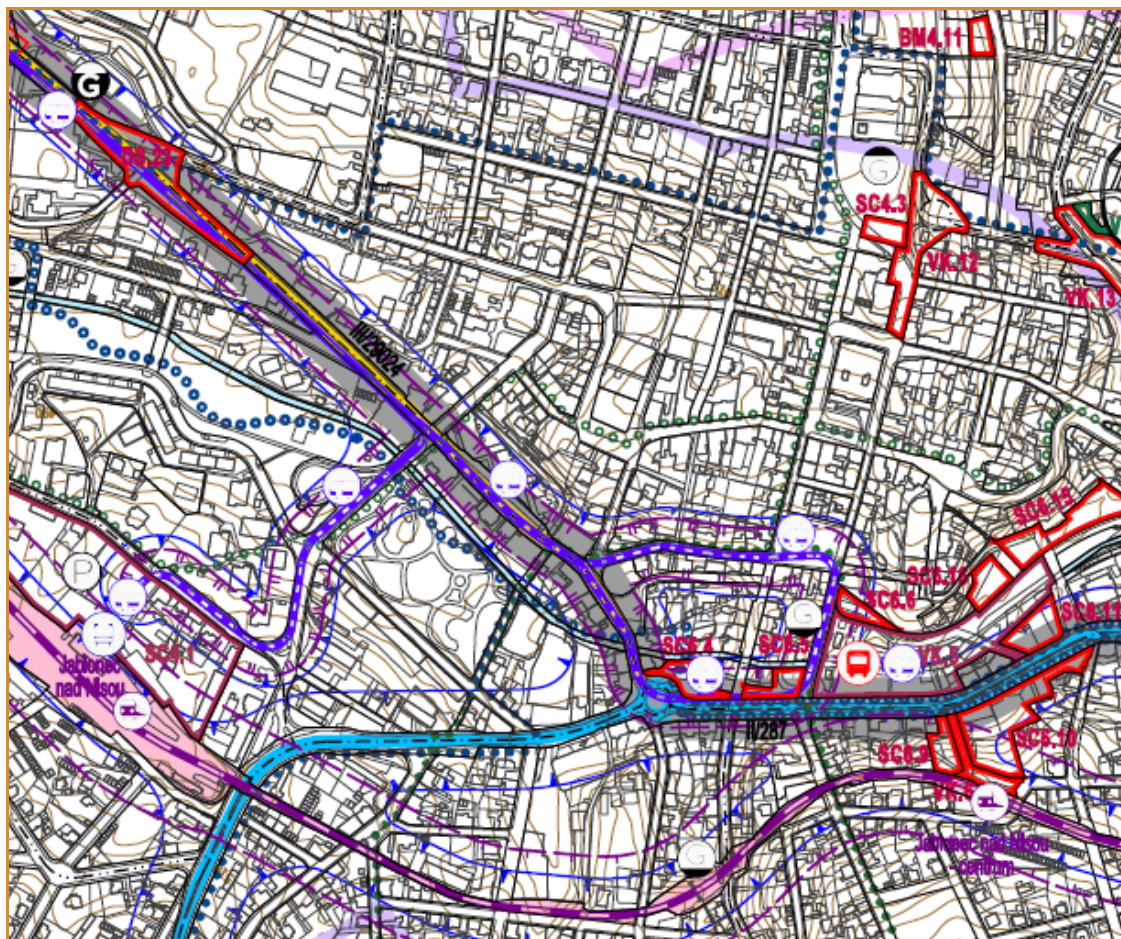
Platný nový územní plán Jablonce nad Nisou obsahuje např. západní a jižní obchvat silnice I/14, novostavbu propojení ulic Smetanova a Mlýnská a novostavbu ulice Průběžná pro uvolnění trasy kolem přehrady pro cyklisty. Pro veřejnou dopravu je v územním plánu zahrnuta optimalizace tramvajové tratě z Liberce, nový úsek tramvajové trati z křižovatky Budovatelů x Poštovní do centra města do navrženého terminálu v prostoru ulic 5. května x Kamenná (v územním plánu je trasa odlišná od záměru a bude nutná jeho změna) a prodloužení tramvajové tratě z otočky Tyršovy sady do přednádražního prostoru. Předpokládá se modernizace vlakového nádraží, úprava přednádražního prostoru a doplnění odpovídající vybavenosti tramvajových zastávek.





Rozvoj města bude probíhat především na těchto plochách:

Bydlení - jsou k dispozici menší rozvojové plochy v Lukášově, Rýnovicích, Proseči nad Nisou, v Liliové ulici, ve Vrkoslavcích, v Kokoníně a v Jabloneckých Pasekách. Plochy pro výrobu jsou umísťovány do Rýnovic a k Brandlu. Všechny tyto plochy jsou již dnes obslouženy hromadnou dopravou.



Obrázek 3 Prodloužení tramvajové tratě v Jablonci nad Nisou podle platného územního plánu

Územní plán Rychnova u Jablonce nad Nisou počítá s úpravou křižovatky Rádelský Mlýn a návrhem kruhové křižovatky u kostela, plánovaný záliv u nádraží není součástí územního plánu (půjde o stavbu na dnešních komunikacích před nádražím).

Územní plán Lučany nad Nisou počítá v prostoru železniční zastávky Lučany nad Nisou s vybudováním přestupního terminálu pro propojení různých druhů veřejné dopravy.

Jedinou významnou dopravní stavbou územního plánu Nové Vsi nad Nisou je: koridor pro přeložku silnice I/14.





6.4 Popis nabídky a poptávky pro veřejnou dopravu, popis současného trendu, dosavadní vývoj

V řešeném území je provozována MHD města Liberce a města Jablonce nad Nisou, regionální autobusová a železniční doprava na objednávku Libereckého kraje organizovaná koordinátorem KORID LK a regionální, dálková železniční doprava na objednávku státu a dálková autobusová doprava provozovaná dopravci na vlastní podnikatelské riziko.

Podle údajů z Výroční zprávy DPMLJ za rok 2016 dosáhl celkový počet ujetých kilometrů provozované MHD 5 671 tis. kilometrů autobusové dopravy a 2 148 tis. kilometrů tramvajové dopravy. Doprava je provozovaná na základě smluvního vztahu DPMLJ s městem Liberec do konce roku 2018, s DSOJ do roku 2019 a s městem Jablonec nad Nisou ohledně provozu tramvajové trati do konce roku 2018.

Jsou provozovány 4 linky tramvají, které obsluhuje 67 vozidel, 45 linek autobusů v Liberci obsluhuje 101 vozidel, 25 linek autobusů v Jablonci nad Nisou a okolí obsluhuje 32 autobusů, část autobusů provozuje na základě subdodávky společnost BusLine MHD, s.r.o.

Dopravní výkony za rok v zónách Liberec a Jablonec nad Nisou dosahují:

Tramvaj:	2 150 tis. vozokm,	236 996 tis. místokm
Autobus Liberec:	4 215 tis. vozokm,	551 216 tis. místokm
Autobus Jablonec nad Nisou:	1 504 tis. vozokm,	129 189 tis. místokm

Přepravené osoby podle metodiky SDP v roce 2016, jde o počty jízd prostředky MHD:

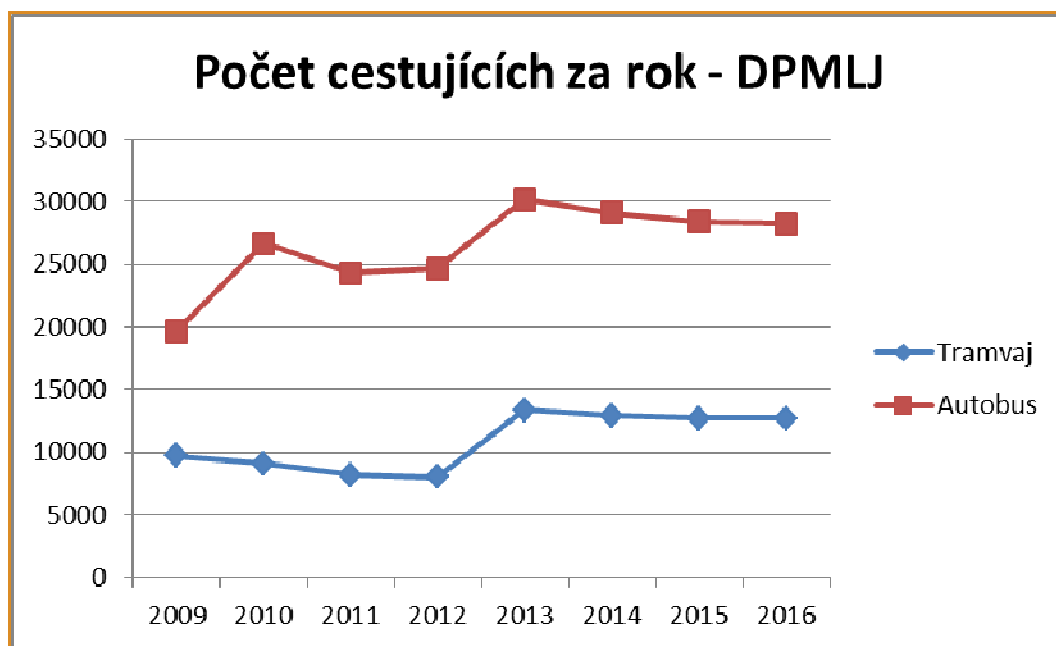
Autobus:	28 273 tis./rok,	tj. 85 675 osob/den
Tramvaj:	12 728 tis./rok,	tj. 38 567 osob/den

Tržby z MHD činí 198 540 tis. Kč ročně, z toho kupóny 41,2 %, 4,2 % připadá na roční, 22,7 % připadá na 30denní a 13,8 % na 90denní. 7,8 % tržeb tvoří zúčtování IDOL.

Jízdenky se prodávají z 54 % externě, 16 % elektronickou peněženkou, 13 % u řidičů, 8 % SMS a 5 % v automatech, 3 % platební kartou.

Celkové náklady DPMLJ za rok 2016 činily 546,7 mil. Kč, za rok 2016 vykázal DPMLJ ztrátu 17,4 mil. Kč, která vznikla započtením přiměřeného zisku subdodavatele BusLine MHD, s.r.o., který má DPMLJ se subdodavatelem zasmluvněn, ačkoli vnitřní dopravce není obvykle příjemcem přiměřeného zisku a začlenění přiměřeného zisku do smluvního vztahu podléhá souhlasu objednatele přepravních služeb, tedy měst. Kompenzace provozní ztráty dosáhla v roce 2016 54 % výnosů DPMLJ, pokrytí nákladů na provoz tržbami a vlastními výnosy dopravce je u DPMLJ poměrně vysoké.





Graf 1 Vývoj počtu cestujících DPMLJ

Regionální dopravu na řešeném území objednává Liberecký kraj a organizuje ji společnost KORID LK, která je také koordinátorem Integrovaného dopravního systému IDOL, který tarifně, přepravně a provozně integruje veškerou dotovanou veřejnou dopravu v řešeném území.

Podle údajů získaných od KORID LK činil v roce 2016 počet cest přes hranice řešeného území:

- Regionální autobusy: 8 618 osob/den
- Regionální vlaky: 7 498 osob/den

V celém Libereckém kraji bylo v roce 2016 vypraveno 3 716 spojů denně, které denně ujely 17 917 tis. vozokm

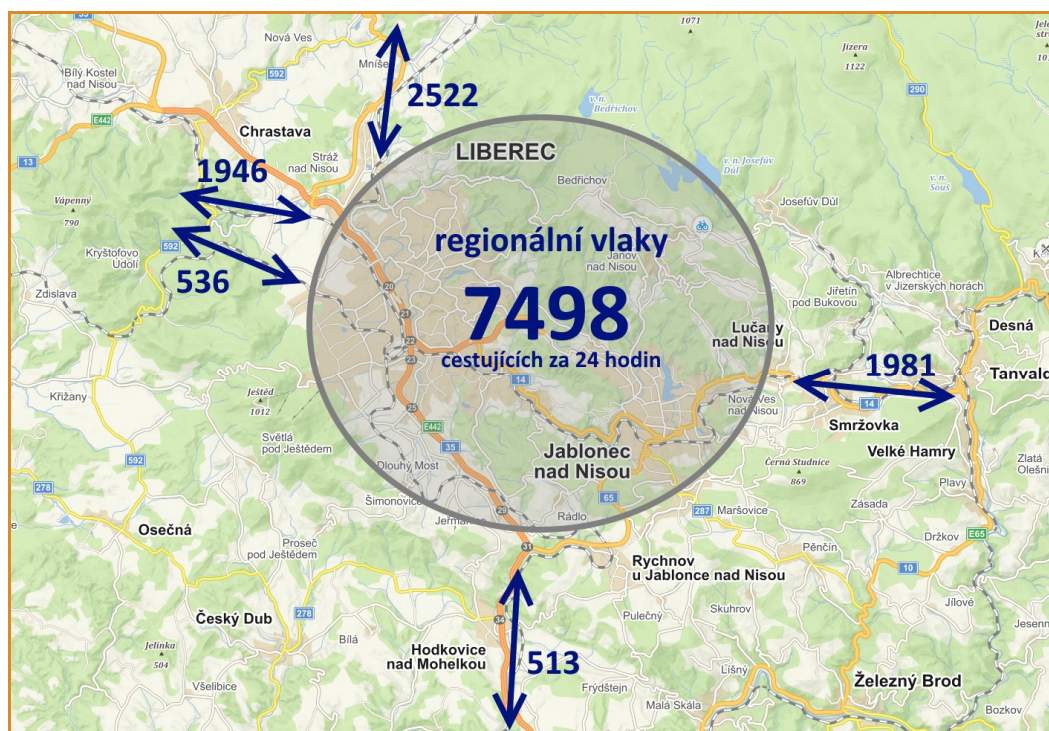
Dotace – drážní doprava: 292 mil. Kč (+94 mil. Kč stát)

Dotace – autobusová doprava: 234 mil. Kč ročně

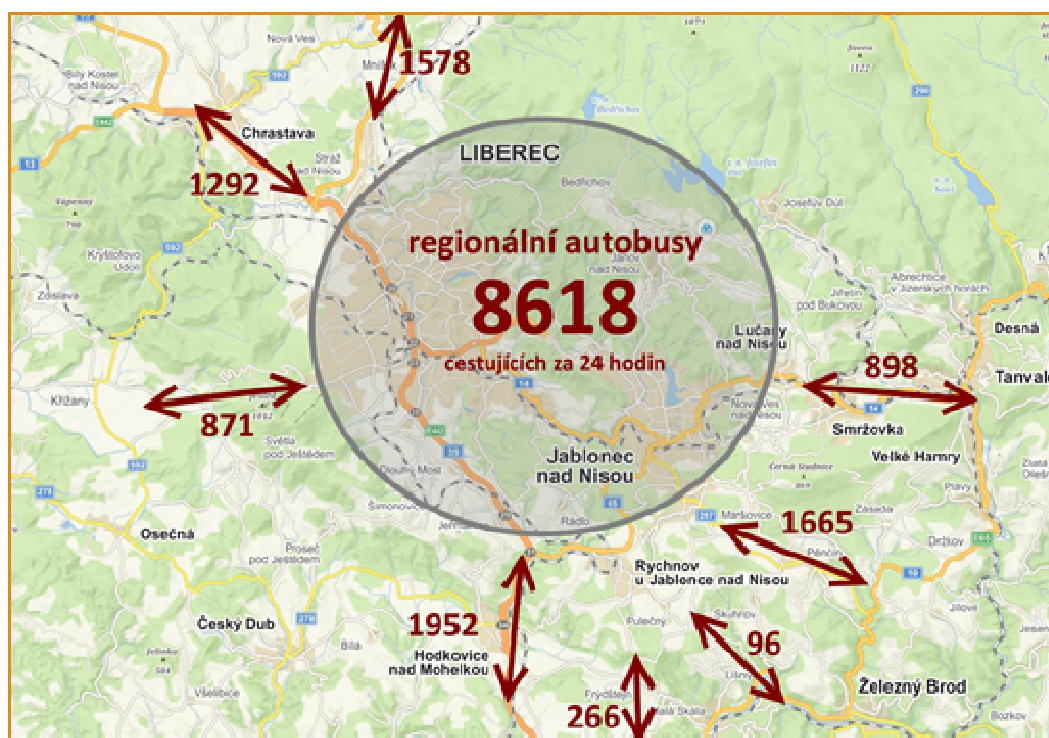
Příspěvek obcí: 25,5 mil. Kč

Protarifovací ztráta: 6,5 mil. Kč



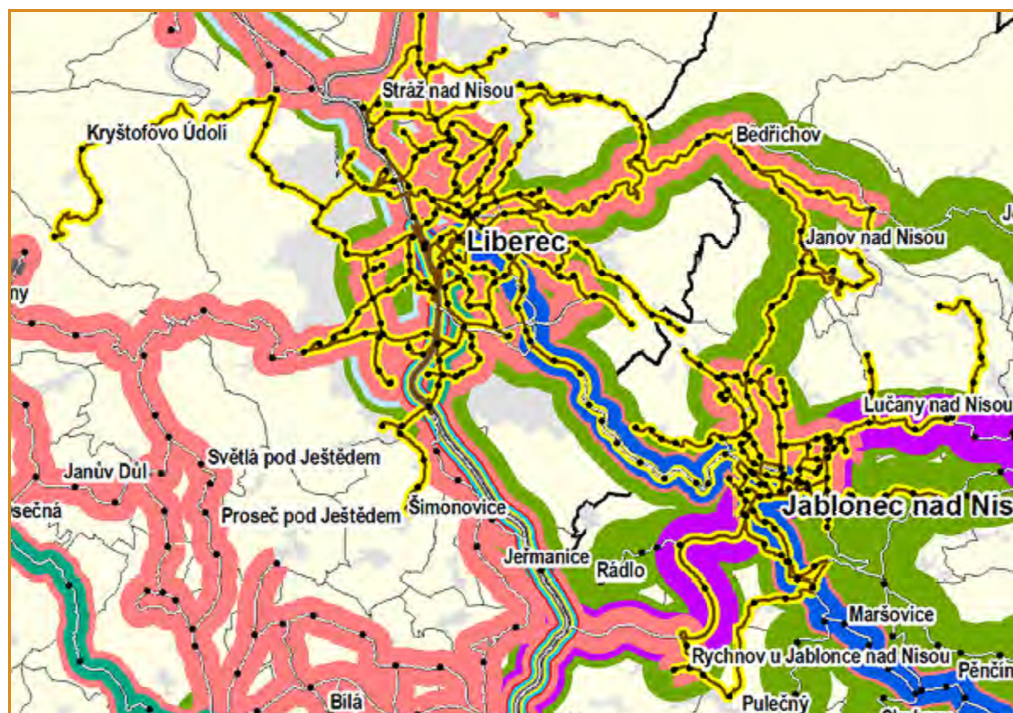


Obrázek 4 Počty osob překračujících hranice řešeného území regionálním vlaky

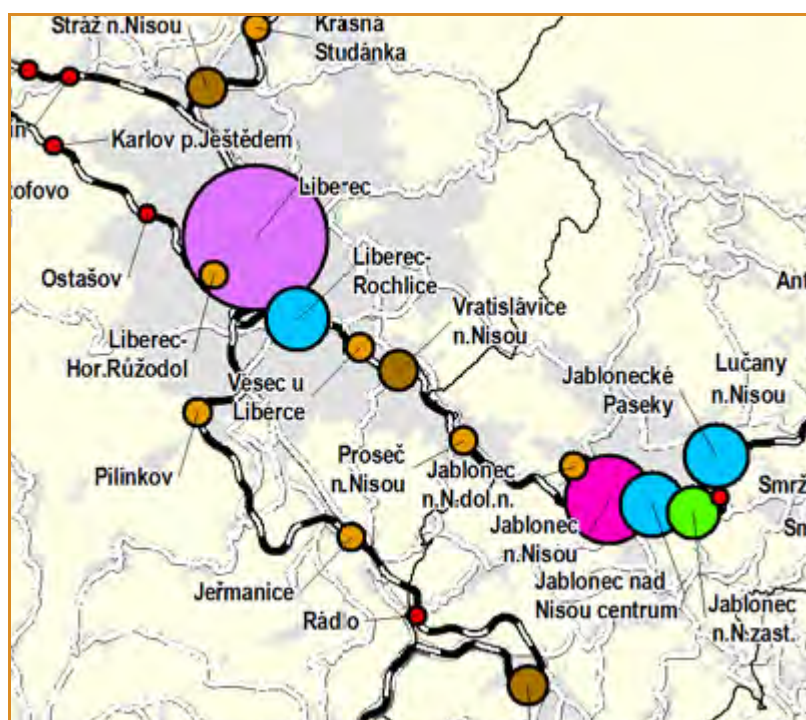


Obrázek 5 Počty osob překračujících hranice řešeného území regionálním autobusy





Obrázek 6 Linky regionální dopravy a MHD (žlutě) v řešeném území (zdroj: Liberecký kraj)



Obrázek 7 Obrat na železničních zastávkách v řešeném území (zdroj: Liberecký kraj)





Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje koordinuje železniční a autobusovou regionální dopravu a zavedl společný informační systém, integraci přepravně provozních podmínek a tarifní integraci založenou především na využívání elektronického jízdního dokladu Opuscard (existují i papírové jízdenky s omezenou funkcí v zónách s MHD). Jsou vydávány jednorázové nebo relační jízdenky předplatné, síťové a zlevněné.

V řešeném území jsou zřízeny tarifní zóny LIBEREC (0001, město Liberec, Stráž nad Nisou, Kryštofovo Údolí, Šimonovice) a Jablonec nad Nisou - DSOJ (1001, město Jablonec nad Nisou, Lučany nad Nisou, Janov nad Nisou, Bedřichov, Nová Ves nad Nisou, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Pulečný). V těchto zónách platí specifická tarifní pravidla vycházející z tarifů obou MHD. Zvláštní tarif platí pro autobusovou linku MHD obsluhující z Liberce Bedřichov a Janov nad Nisou a také pro železniční, tramvajové a autobusové spojení Liberce a Jablonce nad Nisou. Jiná pravidla pro nákup meziměstského jízdného jsou v Liberci a jiná v Jablonci nad Nisou. Integrované jízdenky na ostatní zóny není možné v MHD Liberec a Jablonec nad Nisou zakoupit vůbec. Pro dojížděku do Liberce a Jablonce je k dispozici výhodný tarif elektronického jízdného, zahrnující též jízdy MHD, výhodnost tohoto tarifu se ztrácí při jízdě jen těsně za hranicí města, kdy je účtována i cena za další jízdu MHD, a zcela nevýhodná je dojížděka do města z malé vzdálenosti s papírovou jízdenkou, kdy vysoká cena tarifní jednotice na vstupu do města způsobuje vysokou cenu jízdného, která potenciální cestující odrazuje.

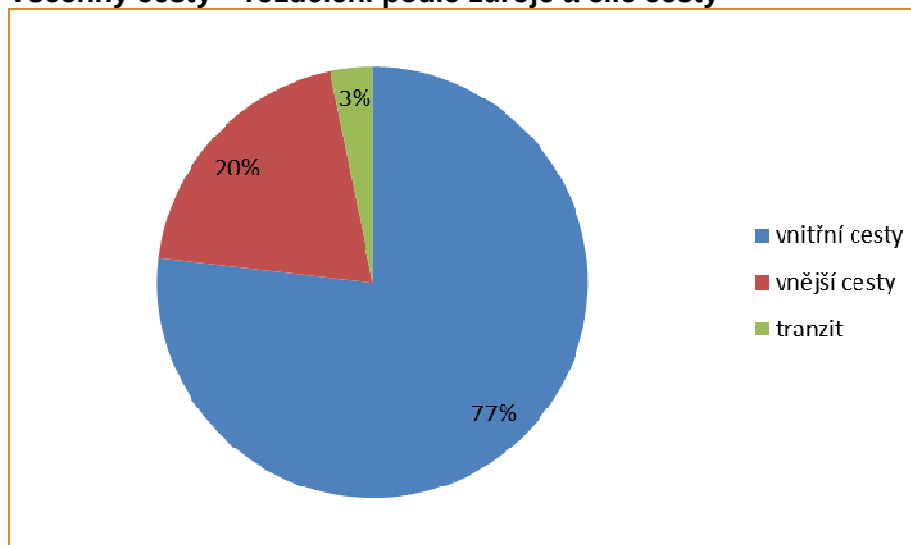
Z dopravního modelu pro průměrný pracovní den:

Na území Liberce, Jablonce nad Nisou a obcí obslužených společnou MHD se 158 tisíci obyvatel se denně realizují 494 tisíce cest, z toho 408 tisíc motorizovaných.

133 tisíc cest denně se realizuje hromadnou dopravou (89 % cest je vnitrooblastních).

16 tisíc cest denně se realizuje na kole (za předpokladu vhodného počasí).

Všechny cesty – rozdělení podle zdroje a cíle cesty

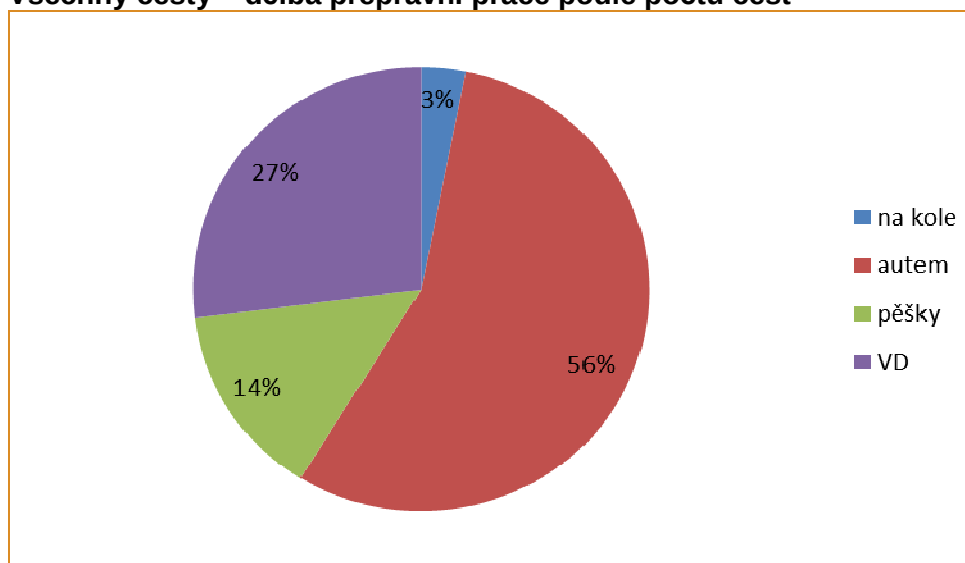


Graf 2 Rozdělení cest dle jejich druhu





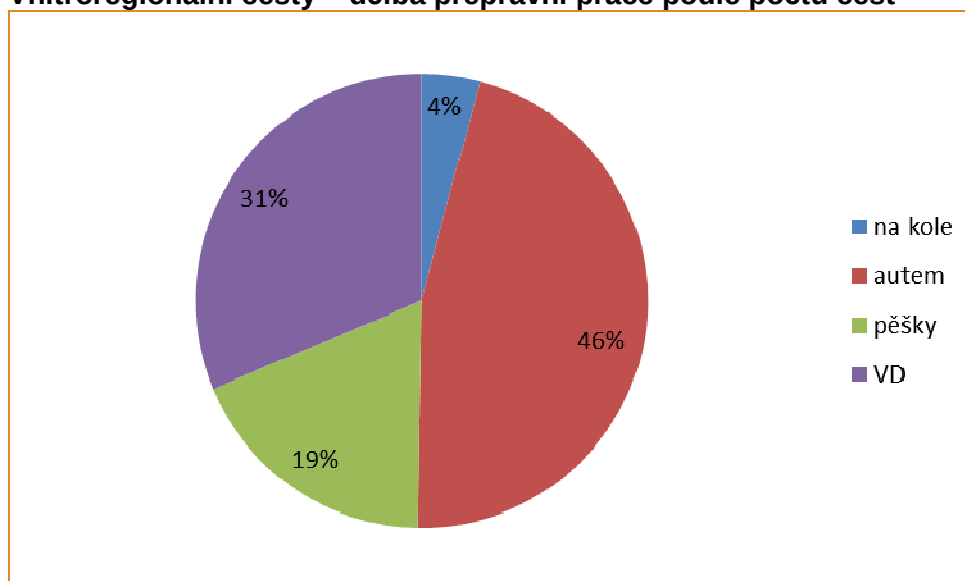
Všechny cesty – dělba přepravní práce podle počtu cest



Graf 3 Dělba přepravní práce podle počtu všech cest

Podíl IAD : HD pro všechny cesty je 67 : 33

Vnitroregionální cesty – dělba přepravní práce podle počtu cest



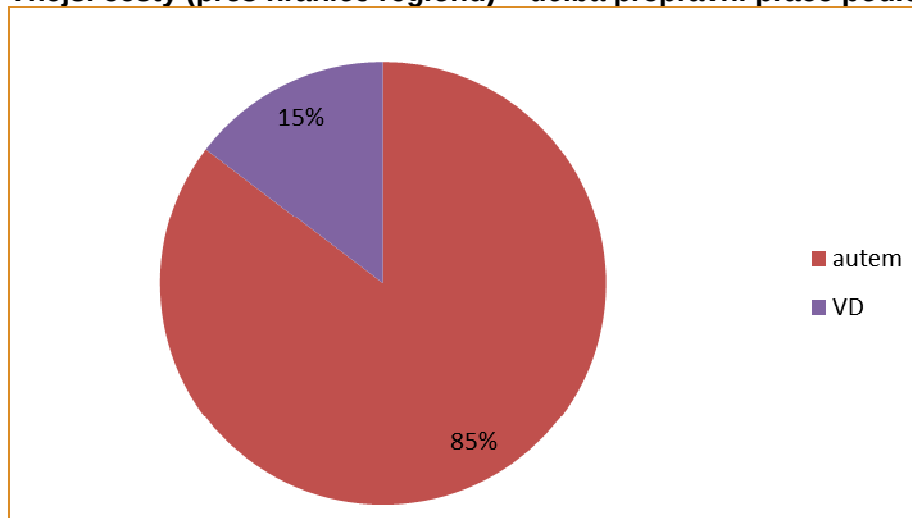
Graf 4 Dělba přepravní práce podle počtu vnitroregionálních cest

Podíl IAD : HD pro vnitrooblastní cesty je 60 : 40





Vnější cesty (přes hranice regionu) – dělba přepravní práce podle počtu cest



Graf 5 Dělba přepravní práce podle počtu vnějších cest

Dopravní a přepravní výkony jednotlivých systémů hromadné dopravy v roce 2018:

Tabulka 1 Dopravní a přepravní výkony jednotlivých systémů hromadné dopravy v roce 2018

Systém	vozokm/24h	oskm/24h	počet cest [os/24h]
autobusy městské	19 857	358 892	106 781
autobusy regionální	7 446	17 136	26 679
tramvaje	3 864	108 353	25 738
vlaky	3 937	157 863	15 487

Tabulka 2 Podíl IAD : HD v řešeném území

	IAD:HD	
	IAD	HD
Liberec - centrum	59%	41%
Jablonec - centrum	55%	45%
okolí	79%	21%
Liberec - sever	66%	34%
Liberec - západ	66%	34%
Liberec - jih	67%	33%
Liberec - východ	65%	35%
Jablonec - sever	61%	39%
Jablonec - jih	57%	43%





Nejvíce jsou vytíženy městské i meziměstské tramvajové linky, diametrální autobusové linky MHD v Liberci a na Jablonecku a meziměstská železniční trať a autobusová linka.

Tabulka 3 Nejvytíženější linky MHD v řešeném území

Linka		Počet spojů/den	vozokm/24h	Počet cest [os/24h]	oskm/24h
5+11	TRAM	213	2183	15 992	66 881
2+3	TRAM	227	1 681	14 582	36 646
13+24+26	BUS	289	3 177	12 322	45 049
12	BUS	276	2 104	12 090	32 565
14+25	BUS	256	1 857	10 247	30 639
101	BUS	92	1 663	7 729	43 152
trať 036	RAIL	62	1 283	7 202	74 249
22	BUS	243	1 361	6 809	23 682
141	BUSR	60	975	6 794	48 881

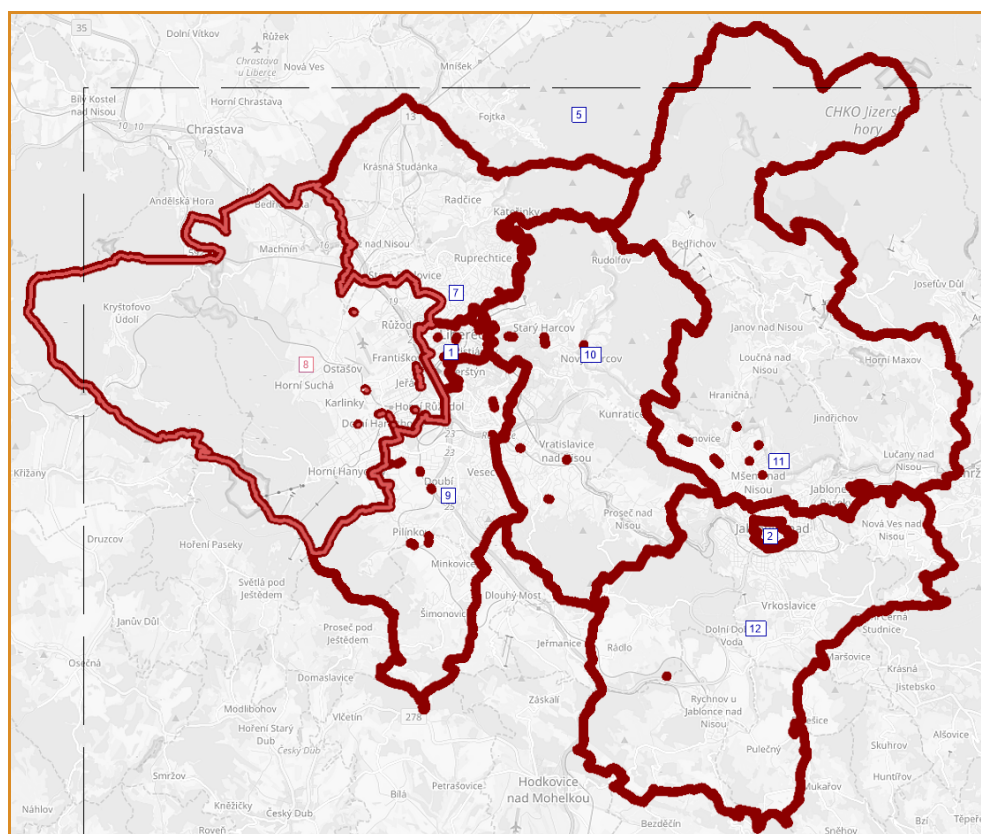
Nejzatíženější zastávkou hromadné dopravy v řešeném území je podle dopravního modelu stanice Fügnerova s 50 tisíci cestujících denně, 36 % z nich na terminálu přestupuje. V tabulce jsou uvedeni cestující všech druhů dopravy celkem, z toho potom přestupy.

Tabulka 4 Nejvytíženější zastávky v řešeném území – počty cestujících za 24 hodin

Zastávka	Nástup	Výstup	Přestup	Začátek cesty	Konec cesty
Fügnerova	24 690	24 699	17 972	6 938	6 946
Nádraží Liberec	10 307	10 301	9 248	640	635
Šaldovo náměstí	8 494	8 576	3 047	5 476	5 574
Jablonec nad Nisou, AN	3 564	3 375	3 015	655	621
Růžodol I.	2 806	2 759	1 795	1 079	1 070
Globus	2 100	2 072	2	2 098	2 070
Mšeno, škola	1 876	1 704	36	1 840	1 669
Kubelíkova	1 868	2 158	230	1 652	1 934
OC Nisa	1 794	2 163	26	1 768	2 150

V terminálu Fügnerova začíná či končí polovina cest libereckou MHD, následuje liberecké nádraží a Šaldovo náměstí. V Jablonci nad Nisou je nejzatíženější autobusové nádraží.





Obrázek 8 Rozdělení řešeného území na makroblasti

Tabulka 5 Přepravní vztahy HD v řešeném území podle dopravního modelu 2018

matice VHD		Liberec - centrum	Jablonec - centrum	okolí	Liberec - sever	Liberec - západ	Liberec - jih	Liberec - východ	Jablonecko - sever	Jablonecko - jih
	Sum	19 433	3 267	8 402	11 852	20 498	21 416	13 570	15 921	18 501
Liberec - centrum	19 433	1 713	124	1 562	2 353	4 242	3 959	3 278	1 011	1 192
Jablonec - centrum	3 267	124	150	396	73	124	181	142	969	1 108
okolí	8 402	1 562	396	137	1 167	1 425	935	131	608	2 042
Liberec - sever	11 852	2 353	73	1 167	2 812	2 529	1 414	448	613	442
Liberec - západ	20 498	4 242	124	1 425	2 529	5 798	2 662	1 588	1 023	1 108
Liberec - jih	21 416	3 959	181	935	1 414	2 662	7 604	2 126	1 105	1 431
Liberec - východ	13 570	3 278	142	131	448	1 588	2 126	4 162	1 017	677
Jablonec - sever	15 921	1 011	969	608	613	1 023	1 105	1 017	6 499	3 076
Jablonec - jih	18 501	1 192	1 108	2 042	442	1 108	1 431	677	3 076	7 425

Poptávka je podrobně popsána ve zprávě č. 2. Průzkum dopravního chování obyvatel.

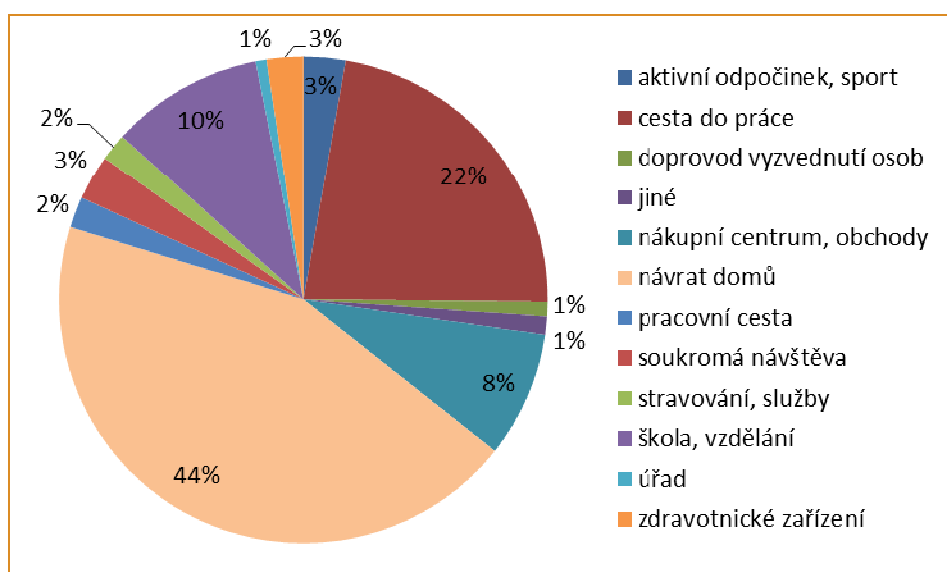




6.5 Přepravní vztahy - z dotazníkového průzkumu a z výstupů dopravního modelu

Intenzity přepravy v MHD Liberci byly zjišťovány v říjnu a listopadu 2011, byly popsány přepravní intenzity na linkách a úsekové intenzity dosahující až 16 tisíc cestujících za den. Průzkumy MHD v Jablonci nad Nisou v posledních dvou desetiletích neproběhly. Průzkumy přepravních vztahů z minulosti nejsou k dispozici.

Přepravní vztahy byly předmětem dotazníkového průzkumu realizovaného pro SUMF v březnu 2017. Byly zjišťovány informace o navštívených domácnostech, jejich členech a o počtu realizovaných cest v rozhodném dni, jejich účelu, zdrojích a cílech a použitých dopravních prostředcích. Výsledky průzkumu jsou podrobně uvedeny v samostatné zprávě č.2 - Dopravně – sociologický průzkum dopravního chování „sociodopravní průzkum“.



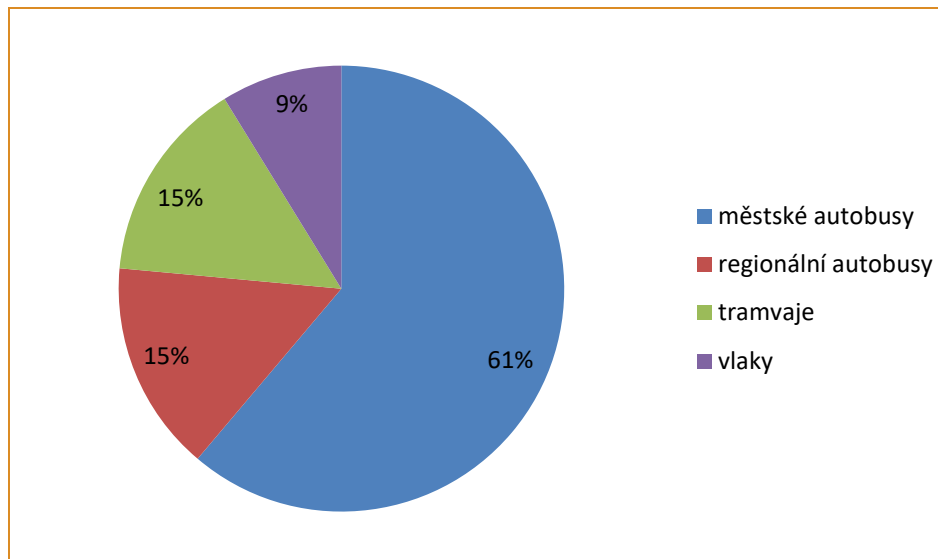
Graf 6 Účely cest dotázaných obyvatel řešeného území

Na základě dat o počtech obyvatel a o jejich složení, dat o pracovních místech, školách a obchodech a informací o dopravním chování byl vypracován makroskopický multimodální dopravní model v softwaru PTV Vision. Výsledky dopravního modelování veřejné dopravy jsou uvedeny v příloze č. 5 této zprávy a v samostatné zprávě č. 4 - Makroskopický dopravní model. Ve druhém stupni čtyřstupňového dopravního modelu je vytvořena matice přepravních vztahů, ve třetím stupni je rozdělena na druhy dopravy. Tato matice obsahuje podrobné informace o přepravních vztazích ve veřejné dopravě mezi dopravními okruhy. Rozdělení mezi druhy dopravy vypočtené ve třetím stupni výpočtu je uvedeno v grafu č. 7.



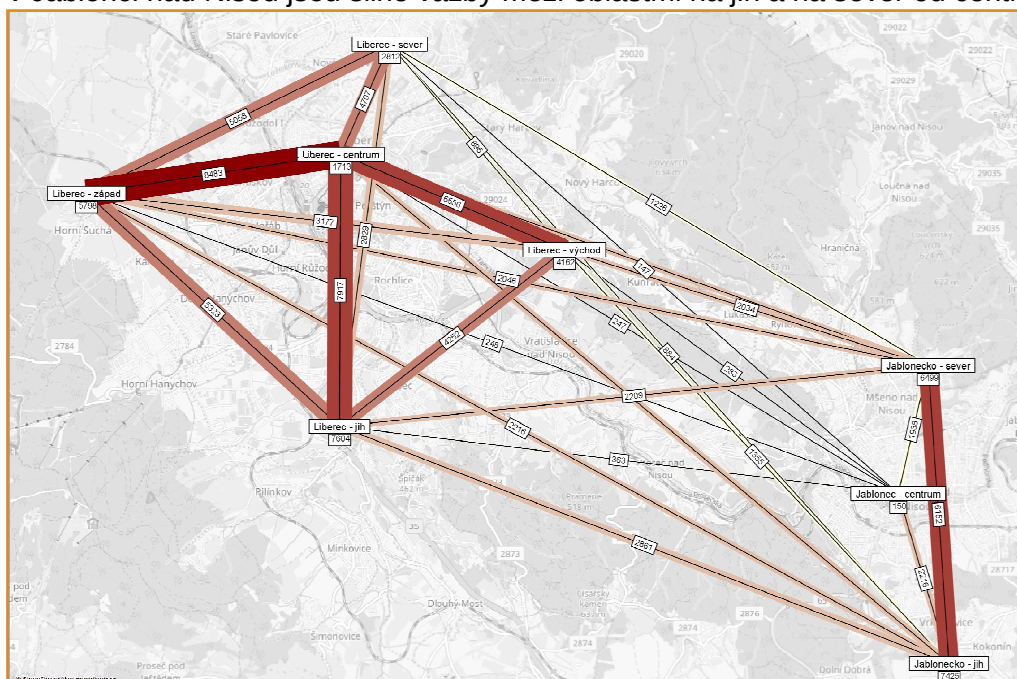


V řešeném území se denně ujede 174 546 cest veřejnou dopravou v tomto členění:



Graf 7 Převážná objemy podle druhů hromadné dopravy

V následujícím obrázku č. 9 jsou zobrazeny přepravní vztahy ve veřejné dopravě v řešeném území mezi makrooblastmi (data jsou v tabulce č. Tabulka 5). Nejsilnější vazby směřují do centra Liberce, na východ Liberce (včetně Průmyslové zóny sever) a na jih Liberce, v Jablonci nad Nisou jsou silné vazby mezi oblastmi na jih a na sever od centra.



Obrázek 9 Přepravní vztahy veřejné dopravy z dopravního modelu (cest/den)





6.6 Dostupnost finančních zdrojů pro financování provozu MHD

Rozpočtové prostředky města Liberec

Příjmy 2016:	1 673 190 384,- Kč
Výdaje 2016 na DPMLJ:	209 443 783,- Kč
Výdaje 2016 na opravy komunikací:	46 000 000,- Kč
Výdaje 2016 na kofinancování:	3 000 000,- Kč

Příjmy 2017:	2 009 968 183,- Kč
Výdaje 2017 na DPMLJ:	225 732 322,- Kč
Výdaje 2017 na opravy komunikací:	69 850 000,- Kč
Výdaje 2017 na kofinancování:	57 128 000,- Kč

Plán příjmů 2020:	1 901 557 000,- Kč
Plán výdajů 2020 na DPMLJ:	231 085 000,- Kč
Výdaje 2020 na opravy komunikací:	62 000 000,- Kč
Výdaje 2020 na kofinancování:	30 000 000,- Kč

Město Liberec nemá plánované prostředky na samostatné investice, prostředky na opravy jsou využívány pro nezbytné opravy komunikací. Pro infrastrukturu veřejné dopravy se ve střednědobém výhledu počítá s 15 % kofinancováním projektů v celkové výšce uznatelných nákladů 1,448 mil. Kč v období 2017 – 2023, reálně se schopností kofinancovat projekty za cca 1 mld. Kč (s uvážení pravděpodobné výše neuznatelných nákladů).

Prostředky na provoz MHD počítají s mírným růstem nákladů, což by mělo zlepšit situaci v běžné údržbě infrastruktury a umožnit obnovu vozového parku i z vlastních zdrojů.

Rozpočtové prostředky města Jablonec nad Nisou

Příjmy 2016:	828 765 000,- Kč
Výdaje 2016 na dopravní obslužnost:	43 466 000,- Kč
Výdaje 2016 na údržbu komunikací:	46 083 000,- Kč
Výdaje 2016 na investice do komunikací:	15 413 000,- Kč

Příjmy 2017:	858 885 000,- Kč
Výdaje 2017 na dopravní obslužnost:	43 746 000,- Kč
Výdaje 2017 na údržbu komunikací:	50 047 000,- Kč
Výdaje 2017 na investice do komunikací:	30 203 000,- Kč





Střednědobý plán do roku 2020 počítá s těmito investicemi:

- Cyklotrasy Palackého, Odra – Nisa
- Nový terminál hromadné dopravy autobusové nádraží
- Přeložka ulice Průběžná

Prostředky na investice v rozpočtu Jablonce nad Nisou jsou nízké ve výši v jedné až tří desítek milionů Kč, město plánuje relativně úsporné vlastní investiční aktivity podporující udržitelnou dopravu. Rozsáhlejší investice do infrastruktury hromadné a cyklistické dopravy budou nutně řešeny z evropských dotací, případně by se muselo využívat úvěrů. Podle stavu financí je možné využití investičních půjček až do celkové výše 500 mil. Kč.

Rozpočet DSOJ

Příspěvky obcí 2016	37 763 000,- Kč
Příspěvek kraje 2016	8 980 000,- Kč
Dopravní obslužnost 2016	45 980 000,- Kč
Příspěvky obcí 2017	37 763 000,- Kč
Příspěvek kraje 2016	9 303 000,- Kč
Dopravní obslužnost 2017	47 003 000,- Kč

DSOJ vybírá prostředky na pokrytí kompenzace MHD od svých členů a předává je dopravci, není nositelem žádných investic.

Rozpočtové prostředky Libereckého kraje

Dopravní obslužnost 2016:	547 320 000,- Kč
Kapitálové výdaje 2016:	87 200 000,- Kč
Kofinancování 2016:	6 977 500,- Kč
Dopravní obslužnost 2017:	539 510 000,- Kč
Kapitálové výdaje 2017:	104 000 000,- Kč
Kofinancování 2017:	44 977 500,- Kč

Liberecký kraj především hradí kompenzace ztrát veřejné dopravy na celém území kraje včetně nákladů na integrovaný dopravní systém. Pro možnost využívání evropských dotací byla navýšena částka na jejich kofinancování. Projekty Libereckého kraje jsou řešeny ve vlastní Strategii rozvoje Libereckého kraje 2006-2020.





Financování DPMLJ (2016)

Tržby: 230 855 000,- Kč

Zdroje pokrývající ztrátu DPMLJ v roce 2016:

Kompenzace - statutární město Liberec 190 400 000,- Kč

Kompenzace - statutární město Jablonec nad Nisou 8 997 000,- Kč

Kompenzace - DSOJ 38 200 000,- Kč

Kompenzace - Liberecký kraj 36 660 000,- Kč

Odpisy vozidel MHD ve výši 39 937,- tisíc Kč ročně umožňují investici v ekvivalentu nákupu 6 autobusů ročně.

Provoz DPMLJ je pro všechny zúčastněné zásadní položkou, možný nárůst kompenzací bude schopen maximálně pokrýt růst provozních nákladů bez možnosti zásadních navýšení rozsahu provozu. Je proto potřebné hledat motivační prvky ke zvýšení tržeb a využívat možností racionalizace systémů MHD, např. rušením duplicitní obsluhy a využíváním možností integrovaného dopravního systému IDOL.

Dotační zdroje na VD

Dotační zdroje jsou k dispozici v rámci ESIF 2014 - 2020 – realizace projektů je možná do roku 2023. Zdroje pro projekty udržitelné dopravy jsou k dispozici ve dvou operačních programech:

- Operační program Doprava
 - o OPD - SC 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci
- Integrovaný regionální operační program
 - o IROP – SC 1.2 – Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Alokace finančních prostředků na územní dimenzi, která je naplňována Integrovaným plánem rozvoje území Liberec – Jablonec nad Nisou činí:

- Operační program Doprava: 867,7 mil. Kč na SC 1.4
 - o Podány byly žádosti o dotaci:
 - Rekonstrukce TT Rumunská - Palachova – 46 285 701 Kč
 - Rekonstrukce 4 úseků a měnírny na TT Liberec - Jablonec nad Nisou – 569 734 716 Kč
 - o Schváleny byly projekty: Parkovací informační a navigační systém a Rozvoj ITS v Liberci za 18,3 mil. Kč
- IROP: 467 mil. Kč
 - o Podána byla žádost na nízkoemisní autobusy – 91 834 000 Kč
 - o Na terminály Liberec, Jablonec nad Nisou a Rychnov u Jablonce nad Nisou se plánuje 278 mil. Kč
 - o Na projekty Zvýšení bezpečnosti dopravy v Liberci schváleno 51,3 mil. Kč





- o Na odbavovací a platební systém v síti MHD Liberec a Jablonec nad Nisou - 22 983 743 Kč
- o Konverze bývalého amfiteátru na samostatný parkovací systém typu P+R – 39 910 400 Kč – podána žádost

Dotace je možná též ze SFDI, příp. od Libereckého kraje

6.7 Analýza fungování institucionálního rámce dopravního systému města (role LK, MML, DPMLJ, vztah ke krajskému objednateli)

Institute zapojené do organizace a provozování MHD v řešeném území jsou

Objednatelé:

Ministerstvo dopravy ČR – objednává dálkovou železniční dopravu

Liberecký kraj

statutární město Liberec

obce sdružené v DSOJ

statutární město Jablonec nad Nisou (samostatně vystupuje jako objednatel tramvajové dopravy)

Ústecký kraj – spolupracuje na objednávce linky Liberec – Seifhennersdorf/Rybniště

Województwo Dolnośląskie – spolupracuje na objednávce linky Liberec – Szklarska Poręba

Dopravní úřady:

Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR

Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje

Odbor dopravy města Liberce

Organizátoři dopravy:

KORID LK

DPMLJ

DSOJ

Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy

ZVON – spolupracuje na vydávání zlevněného lístku Euro-Nisa Ticket

Dopravci:

DPMLJ (subdodavatel BusLine MHD, s.r.o.)

Länderbahn GmbH DLB

ČD, a.s.

BusLine LK, s.r.o.

ČSAD Liberec, a.s.

Dopravci dálkové autobusové dopravy (RegioJet, FlixBus, ...)





Objednatelé zajišťují smluvní zabezpečení přepravních služeb veřejné dopravy zajišťované prostřednictvím závazku veřejné služby. Smlouva o přepravních službách obsahuje ve svých přílohách organizaci provozu veřejné dopravy. Smlouvy jsou uzavřeny buď s plnou úhradou prokazatelné ztráty až do výše smluveného odhadu (dálková a regionální doprava), nebo se smluvně stanovenou maximální kompenzací a přenesením rizika výběru tržeb na dopravce (MHD Liberec a Jablonec nad Nisou).

V případě dálkové železniční dopravy organizuje dopravu odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR, v případě regionální dopravy je Libereckým krajem pověřen organizací koordinátor KORID LK. Městská hromadná doprava v Liberci a Jablonci nad Nisou je organizována přímo dopravcem, DPMLJ. Do organizace MHD objednatelé zasahují dopravní komise Rady města Liberce a dopravní výbor Zastupitelstva Jablonce nad Nisou a Dopravní sdružení obcí Jablonecka. Odbornou stránku organizace však může zajišťovat jen dopravce.

Funkcí dopravních úřadů je udělovat licence k provozování linkové osobní dopravy, schvalovat jízdní řády vnitrostátní a vykonávat státní odborný dozor.

Každá součást veřejné dopravy v řešeném území má svou specifickou formu organizace, která jí zajišťuje základní funkčnost. Nevýhodou uspořádání v MHD je fakt, že pokud dopravce sám organizuje dopravu, nebude v principu realizovat úpravy, které by pro něj znamenaly nevhodný negativní zásah do oběhů vozidel, bezpečnostních přestávek řidičů, jejich zaškolení atp. Odlišné principy provozování městské a regionální dopravy (typ smlouvy, způsob organizace) také prakticky znemožňují hlubší integraci obou systémů. Není možné po dopravci DPMLJ, který musí udržet tržby na potřebné výši, požadovat, aby nesl náklady protarifovací ztráty. Tomuto dopravci také není možné nařídit úpravy linkového vedení z důvodu souběhu s integrovanou regionální dopravou.

6.8 Analýza funkčnosti systému MHD vč. úzkých míst ve variantě bez projektů dopravní infrastruktury v současnosti

Města Liberec a Jablonec nad Nisou jsou svým uspořádáním zástavby a nedostatkem kapacitních komunikací v centrech pro návrh systému hromadné dopravy obtížným zadáním. Systém MHD je dále hodnocen samostatně v Liberci a Jablonci nad Nisou.

Liberec má kromě kompaktního centra jen omezený rozsah kapacitní blokové zástavby, ta je soustředěna většinou v pěší docházce od centra. Již velmi blízko od centra začíná vilová zástavba v zeleni, která je hustotou obyvatelstva nevhodná pro obsluhu kapacitní hromadnou dopravou. Tramvajová doprava v Liberci je provozována v tradičních trasách z počátku, resp. poloviny minulého století. Tramvajové trasy neprocházejí nejlidnatějšími oblastmi. V centru Liberce dnes bydlí jen 12 % obyvatel a město není většinou přátelské pro pěší docházku do centra průmyslovým a nezastavěným charakterem v okolí centra. I proto je využívání MHD v Liberci velmi vysoké (oproti běžnému podílu veřejné dopravy kolem 25 % ve stotisícových městech České republiky dosahuje v Liberci tento podíl 31 %).





Velkou změnou prošel Liberec v druhé polovině 20. století, kdy byla vybudována na dosud nezastavěných plochách kapacitní sídliště (na severu Pavlovice – Ruprechtice s 10 500 obyvateli, na východě sídliště Králův Háj a Kunratická s 6 500 obyvateli, na jihu Rochlice, Broumovská, Vesec a Doubí s 22 500 obyvateli, na západě Františkov a Gagarinova s 12 tisíci obyvateli). Dnes tedy bydlí polovina obyvatel Liberce na sídlištích a městská hromadná doprava je postavena na páteřních linkách spojujících tato sídliště s centrem. Sídlíště obvykle nemají vhodnou vnitřní komunikaci pro provoz MHD a jsou tedy obsluhována z ulic na jejich obvodu. To snižuje dostupnost MHD a zvyšuje počet potřebných linek.

Páteřní linky v Liberci jsou v některých případech provozovány jako dvoulinky (14+25) či trojlinky (13+24+26), které mají většinu trasy společnou. Na sever zajíždí trojzubec linek 12, 13+24+26 a 14+25, které vyjíždějí z jižních sídlišť Rochlice, Doubí a Broumovská. Sídlíště na západě a východě obsluhuje linka 22 z Františkova, sídliště Gagarinova je jediné s dostupnou tramvajovou dopravou. Králův Háj je sice blízko meziměstské tramvajové linky, ale vzhledem k obtížnému terénu, tradičně delším intervalům tramvajové linky a nemožnosti projíždět sídlištěm Králův Háj dále na Kunratickou má sídliště k dispozici pohodlnější samostatnou linku 21. Další linky obsluhují méně lidnaté okraje Liberce a obvykle vycházejí z terminálu Fügnerova, což jim poskytuje flexibilitu v tvorbě jízdních řádů, ale nejsou vytvářena další diametrální spojení a v terminálu Fügnerova musí docházet k velkému množství přestupů, je také prostorově zatěžován množstvím odstavených autobusů.

MHD Liberec je funkční systém, který je provozován s velmi malými změnami po desítky let, prostřednictvím dopravních průzkumů, optimalizací a řešením připomínek občanů je dlouhodobě přizpůsobován potřebám. DPMLJ je nucen provozovat MHD ekonomicky efektivně s vysokou atraktivitou pro cestující, neboť výše kompenzace je předem daná a není mu hrazena ztráta v jakékoli výši. DPMLJ musí tedy dosáhnout tržeb v potřebné výši.

Problémy MHD v Liberci souvisejí s přetíženým centrem, kde nejen projíždějí vysoké intenzity automobilové dopravy společným jízdním pruhem s autobusy, ale velké množství spojů je zavedeno do jednoho terminálu, v podstatě všechny linky MHD. Obrat zastávky Fügnerova je rekordně vysoký, více než 50 tisíc cestujících denně, což z ní činí jeden z nejfrekventovanějších uzlů v celostátním měřítku (vyšší intenzity jsou jen na několika stanicích metra v Praze). Zároveň zde zastavuje mnoho příměstských linek, což přináší další tisíce cestujících denně. Jen přestup ve stanici přesahuje 20 tisíc pohybů denně. Terminál je velkou výhodou systému, neboť poskytuje dokonalý výběr spojení, vše důležité ve městě přitom sídlí v jeho pěším dosahu. Velký provoz ale znamená zdržení, ne přímo v prostoru terminálu, ale na návazných trasách, především na dopravně přetížené křižovatce na Šaldově náměstí. Uzel na Šaldově náměstí získal funkční preferenci hromadné dopravy jízdou autobusů po tramvajovém pásu, problematické jsou ale průjezdy Sokolskou ulicí, a také obloukem Palachova – Jablonecká. Přes význam Krajské nemocnice Liberec jako cíle dopravy nevede žádná linka Husovou ulicí k nemocnici, relativně slabý je provoz autobusu po Husově ulici směrem do Harcova, to je ale dáno jejím souběhem s tramvajovou tratí a nízkou kapacitou zástavby okolí. Občané si stěžují na přetíženost linky 12 na jižní části trasy





ze sídliště Rochlice, kde autobusová linka již kapacitně nestačí. Kvalitní službu poskytuje trojlinka 12, 24, 26, jen na severním konci obsluhuje intenzivně málo využívaný terminál Pavlovice křižovatka a větve 13 a 26 mají velmi dlouhý interval i ve špičkách (ale také malou poptávku). Delší je docházková vzdálenost na spoje MHD v některých okrajových oblastech města (Vesec, Vratislavice, Harcov).

MHD Liberec není dopravně integrovaná s regionálními autobusovými linkami. K prostorovým souběhům linek regionální dopravy a MHD dochází téměř ve všech směrech. Kapacitně a provozně se jedná o souběh jen v relacích do Krásné Studánky přes Pavlovice, do Stráže nad Nisou, do Jablonce nad Nisou přes sídliště Kunratická a do Doubí.

Hrozbou pro budoucnost je odliv cestujících z veřejné dopravy a uzavírání systému vůči integraci a neochota koordinovat MHD s regionální dopravou.

Data o MHD Liberec (rok 2014, zdroj KORID LK):

- 44 linek MHD linek (z toho 7 linek vyjíždí za hranice města – 16, 20, 23, 26, 28, 30, 60), z toho 6 linek je nočních.
- 208 zastávek MHD (20 mimo Liberec; 38 společných s PAD)
- 6 654 245 km za rok (vč. režijních 418 946 km), vč. km TRAM Liberec – Jablonec n.N., vč. uzavírek LK
- 37 789 185 - počet cestujících za rok 2014 (denní průměr 103 532)
- 230 707 074 Kč; celková kompenzace za rok 2014 (z toho 200 000 tis. Kč Liberec, 4,5 mil. LK za autobusy, 17 247 tis. Kč LK TRAM, 8 997 tis. Kč Jablonec nad Nisou za tramvaj)
- 5 242 428,- Kč, protarifovací ztráta (dojezdy do zón)
- 164 205 437,- Kč; celkové tržby bez revizorské činnosti, včetně tramvaje do Jablonce n. N.
- tržby 27,17 Kč /km (průměr za km dle JŘ MHD s připočtením protarifovací ztráty)

Některé autobusové linky zasahují mimo území krajského města a zajišťují tak dopravní obslužnost sousedních obcí. Konkrétně se jedná o linky:

16 Fügnerova – Ostašov – Machnín – Novina – Křížanské sedlo

20 Fügnerova – Pilínkov – Šimonovice

23 Pekárny – Zelené Údolí – Fügnerova – Stráž nad Nisou

26 Doubí sídliště – Fügnerova – Pavlovice křižovatka – Krásná Studánka/Stráž nad Nisou

28 Fügnerova – Stráž nad Nisou – Pavlovice křižovatka – Radčice

30 Fügnerova – Nádraží – Stráž nad Nisou

60 Fügnerova – Šimonovice





Do systému MHD dále spadá meziměstská tramvajová linka 545011 Liberec – Jablonec nad Nisou.

MHD v Jablonci nad Nisou je zásadně odlišná od liberecké. Je postavena na taktu 30 min. a poskytuje služby v území, které se vyznačuje kromě vlastního centra a sídliště nižší kapacitou osídlení, a proto i poptávka je nižší. Velká část města je obsluhována pěší docházkou, pro kterou jsou většinou k dispozici vhodné trasy. V centru města zastavěném činžovními domy bydlí třetina obyvatel. V Jablonci nad Nisou byla postavena tři velká sídliště, která v podstatě odůvodňují potřebu výkonné MHD. Severní sídliště Mšeno se 7 500 obyvateli je v podstatě satelitem Jablonce nad Nisou, pěšky je to do centra daleko, autobusem zase dosti blízko, vzhledem k délce intervalu autobusů. Výhodou pro sídliště Mšeno je, že jím prochází pátevní autobusová linka 101 regionálního charakteru posílená linkou 110 a dalšími. Na Západě města jsou sídliště U Nemocnice a Žižkův Vrch, ze kterých lze dojít do centra pěšky, ale zvláště jejich vzdálenější okraje jsou již převážně obsluhovány autobusy, k nemocnici jede diametrální linka 104 z Maxova do Lukášova a další, na Žižkův vrch linka 108 a další linky. Obtížná a složitá je obsluha území kolem ulice Liberecká a Budovatelů. Stará stopa Liberecké ulice byla ve směru z centra zjednosměrněna, rovněž jednosměrně je možný průjezd autobusů MHD přes Dolní a Mírové náměstí. Okružní systém obsluhy byl časem upraven, v dnešním stavu jsou některé linky vedeny jednosměrně centrální částí Liberecké, jejímuž okolí tak poskytují obsluhu jen pro cesty z centra (106, 112, 115, 116, linka 114 dokonce jezdí v různých částech různou trasou - Poštovní k divadlu nebo přes zastávku Budovatelů). Zde by způsob obsluhy zasloužil zjednodušení. Pátevní diametrální linka 104 již dnes jezdí obousměrně pouze ulicí Budovatelů. Změna nastane s prodloužením tramvajové linky 11. Ta dnes Jablonec nad Nisou prakticky neobsluhuje, slouží jen pro cesty do Proseče nad Nisou a do Liberce. Po prodloužení linky 11 vznikne propojení zastávky Budovatelů s autobusovým nádražím paralelní s jednou z nejlépe obsluhovaných autobusových radiál s přestupní zastávkou Lázně. Východní sídliště Šumava obsluhují linky 104 a 109 a další. Všechny autobusy až na výjimky projíždějí zastávkou Kamenná a autobusovým nádražím, kde je možný přestup mezi nimi a také na vlaky v zastávce Jablonec nad Nisou – centrum a na regionální a dálkové autobusy. Na rozdíl od Liberce nejsou v Jablonci nad Nisou k dispozici aktuální dopravní průzkumy. Z modelových výpočtů vyplývá, že nejsilnější dopravní vztah je mezi jižní a severní částí města a nejfrekventovanější je tramvajová linka 11, autobusová linka 101 a meziměstská 141.

Linkové vedení v Jablonci nad Nisou je velmi podrobné, přestupy tu prakticky nepřicházejí v úvahu, většina cest se vykonává mezi oblastmi města mimo centrum a každá cesta potřebuje přímé spojení. Výjimečně se přestupuje v uzlu Kamenná. Systém se takto vyvinul po desetiletích provozu, zdejší dopravce vždy měl snahu vyhovět i relativně individuálním potřebám cestujících, důsledkem je určitá nepřehlednost linkového vedení. Systém je velmi stabilní, nereaguje ve výsledku ani na změny organizace dopravy či nové cíle, jako je nové nákupní středisko Centrum. Některé linky obsahují jen několik spojů denně, počty cestujících v některých spojiích klesly na velmi nízké přepravní intenzity, tržby na kilometr jsou oproti





Liberci o třetinu nižší, spoje jsou však provozovány tak, aby poskytly alespoň základy dopravní obslužnosti. Problém činí nedostatek reálných údajů o vytížení linek.

Kvalita na úrovni MHD v obcích DSOJ mimo Jablonec nad Nisou nabízí obyvatelům vysoký standard, avšak za cenu vysokých plateb z obecních rozpočtů. Na některých úsecích dochází k souběhům jak uvnitř MHD Jablonec nad Nisou, tak s příměstskou dopravou (směr Kokonín, směr Lučany, směr Liberec s linkou 141).

Data o MHD Jablonec nad Nisou (2014, zdroj KORID LK):

Primárním významem MHD je propojení sídlišť s centrem města a dalšími významnými cíli:

- 24 linek (z toho 7 linek vyjíždí za hranice Jablonce – do obcí DSOJ)
- 126 zastávek (z toho 24 mimo Jablonec, nebo společných s PAD)
- 1 579 309 km za rok (vč. režijních 55 277 km), pouze DSOJ
- 4 255 389 počet cestujících za rok 2014 mimo tramvaj (denní průměr 11 659)
- 47 011 747 Kč; kompenzace za rok 2014 – bez TRAM do Jablonce n.N. (z toho 38,7 mil. Kč DSOJ, 8,3 mil. Kč LK), bez protarifovací ztráty (31,42 Kč/km – MHD; 53 Kč/km – tram 11)
- 1 194 298 Kč, protarifovací ztráta (dojezdy do zón)
- 26 875 383 Kč - celkové tržby MHD
- 18,42 tržby Kč/km (průměr za km dle JŘ MHD s připočtením protarifovací ztráty)

Od roku 2010 je mezi Dopravním sdružením obcí Jablonecka a DPMLJ, a.s. v platnosti „Rámcová smlouva o závazku veřejné služby v městské hromadné dopravě“ k zabezpečení stanoveného rozsahu základní dopravní obslužnosti obcí pro období od roku 2010 do roku 2019.

Systém MHD Jablonec nad Nisou společně objednává Dopravní sdružení obcí Jablonecka (DSOJ), čili města/obce Bedřichov, Jablonec nad Nisou, Janov nad Nisou, Lučany nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Pulečný a Rychnov u Jablonce nad Nisou. Na provoz 6 linek (101, 104, 105, 115, 121 a 126), které jsou vedeny za hranice města Jablonec nad Nisou, nebo v případě linky 126 vedené zcela mimo Jablonec nad Nisou, přispívá Liberecký kraj, a to na výkony za hranicemi města Jablonce nad Nisou, které byly navrženy v rámci krajské dopravní obslužnosti jako standardní.

Linky vedené za hranice města Jablonce nad Nisou do okolních obcí:

101 Bedřichov – Janov nad Nisou – Autobusové nádraží – Kokonín – Rychnov u Jablonce nad Nisou

104 Lukášov, Koruna – Rýnovice – Autobusové nádraží – Jablonecké Paseky – Lučany nad Nisou – Maxov, kostel

105 Paseky, ELP – Jindřichov, konečná





115 Rychlospoj: Rychnov u Jablonce nad Nisou – Autobusové nádraží – Paseky, ELP
121 Zimní víkendová a prázdninová linka: Pražská – Hrabětice – Bedřichov – Pražská
126 Janov nad Nisou, samoobsluha – Velký Semerink – Hrabětice, kaplička
132 Školní: Nová Ves nad Nisou – Sídliště Šumava – Kamenná – Horní nám. – Rýnovice, samoobsluha

6.9 Analýza stavu vozidlového parku

DPMLJ měl v roce 2016 k dispozici:

Tramvaje:

- 2 tramvaje T2
- 64 tramvají T3 a modernizovaných, z toho 20 bezbariérových
- 1 tramvaj EVO

31 % vozového parku činí bezbariérová vozidla

Průměrné stáří vozidel je 19,91 roku

Probíhají modernizace vozového parku tempem 1 vozidlo ročně

Autobusy:

- 133 autobusů od 6 výrobců

95 % vozového parku tvoří bezbariérová vozidla

Průměrné stáří je 7,74 let

45 % vozidel má pohon CNG

V roce 2016 bylo pořízeno 11 autobusů, v roce 2017 5 autobusů, plánuje se nákup dalších 10 vozidel na CNG.

DPMLJ podal žádost o podporu na dodávku 17 bezbariérových autobusů na CNG.

DPMLJ plánuje nasadit na některé spoje elektrobuses, v první fázi se počítá se nasazením 3 ks elektrobusesů.

6.10 Analýza funkčnosti dopravního systému

Funkčnost dopravního systému byla posuzována formou dotazníkových průzkumů. V průběhu celého projektu byla veřejnost do projektu Plánu udržitelné mobility zapojena mimo jiné také anketní formou elektronické ankety. Celkem byly zpracovány 3 dotazníky, které byly též distribuovány na veřejných projednáních a na propagačních akcích.

Z odpovědí respondentů byly jako největší problémy hodnoceny:

- Nedostatek informací o integrovaném dopravním systému IDOL
- Nevhodný tarif pro cesty přes hranice města
- Nemožnost kombinovat předplatné s jízdenkami za město
- Vysoká cena jízdného – předplatné a jízdenky na krátkou vzdálenost





Dopravní systém veřejné dopravy uspokojuje potřeby cestujících v řešeném území Liberec – Jablonec nad Nisou, poptávka po službách městské hromadné dopravy je uspokojena linkami tramvajové a autobusové dopravy, která obsluhuje v úrovni kvality městské hromadné dopravy nejen obě města, ale i okolní obce. Podíl veřejné dopravy na motorizovaných cestách dosahuje vysokých podílů 32 %, uvnitř řešeného území až 40 %. Veškerá odpovědnost za plánování výkonů leží na dopravci, města ani koordinátor dopravy neuplatňují systematicky své požadavky na plánování dopravní obsluhy.

Ve skutečnosti jsou provozovány dva samostatné systémy městské hromadné dopravy propojené integrovaným tarifem. V Liberci jsou provozovány páteřní linky s kratšími intervaly doplněné linkami obsluhujícími okrajové části města, v Jablonci nad Nisou je obsluha založena na hlavních linkách s intervalem 30 min. ve špičce doplněnými množstvím přímých linek, často jen s několika spoji denně. DPMLJ využívá pro obsluhu především v Jablonci nad Nisou subdodavatele BusLine MHD s. r. o., což přináší určité obtíže při stanovování plateb za dopravní výkony a při kontrole provozu.

Systém městské hromadné dopravy je integrován s regionální dopravou Libereckého kraje IDOL a umožňuje dojíždějícím využívat integrovaný elektronický tarif zvýhodňující využití jak regionální, tak MHD. Dořešeny nejsou krátké cesty přes hranice měst, omezené jsou také možnosti obyvatel města Liberce a Jablonec nad Nisou využívat výhod integrovaného dopravního systému pro své cesty, ve městech dochází k souběhům obou systémů.

Jízdné v MHD je cenově dostupné v úrovni jízdenek pro jednotlivé cesty, cenová úroveň předplatného je však vnímána jako vysoká, a to je málo využívané. Cestující nejsou spokojeni s nutností platit jako nejnižší sazbu 30-ti minutovou jízdenku a také jim vadí vysoká cena celoroční jízdenky, zvláště poté, co např. hl. m. Praha zlevnila předplatné a má roční jízdenku o čtvrtinu levnější.

Vozový park dopravce DPMLJ poskytuje velmi dobrý standard s téměř úplně nízkopodlažním vozovým parkem autobusů, u tramvají jsou nízkopodlažní vozidla nasazována jen na část spojů.

V centru Liberce a Jablonce nad Nisou jsou dobře vybavené centrální přestupní uzly. V Liberci není vhodně vyřešena návaznost MHD na vlakové a autobusové nádraží, které je v odlehlé poloze od vlastního centra a od terminálu MHD. Obsluha obou měst dálkovými železničními spoji je nedostatečná.





6.11 Identifikované problémy

Zpracovatel na základě analýzy dat, řízených rozhovorů, výstupů z jednání pracovních skupin a multimodálního dopravního modelu zpracoval analytickou část, na základě které byly následně definovány problémy.

Tabulka 6 Problémy identifikované zpracovatelem

Problém
Nesoulad mezi odděleními a odbory Magistrátu města Liberce
V obou městech chybí koordinátor dopravy
V obou městech chybí oddělení dopravní obslužnosti
Rozdíly mezi MHD a regionální dopravou neumožňují integraci
Smlouvy DPMLJ se subdodavatelem ohrožují financování MHD
Podfinancování provozu MHD, údržby a investic
Nedostatek kapacity na trase Rochlice – centrum v Liberci
Nevhodně ukončená tramvajová trať v Jablonci nad Nisou
Nespravedlivá finanční účast obcí DSOJ vs. IDOL vs. MHD Liberec
Složitý tarifní systém IDOL
Uživatelsky nepřátelské zařizování Opuscard
Omezené množství bezbariérových tramvají
Zpoždování veřejné dopravy v centrech měst
Nedostatečné napojení území na železniční síť dálkové dopravy
Nevhodné autobusové nádraží v Liberci
Terminál Fügnerova není na trase všech regionálních linek
Chybí preference dopravy pro autobusy
Chybí on-line informace na zastávkách
Informace DPMLJ na webu a v mobilech jsou nedostatečné
Okrajové části Liberce jsou nedostatečně obslouženy
Linkové vedení v Liberci obsahuje zbytečně mnoho spojů ukončených na terminálu Fügnerova
Není obsloužena Krajská nemocnice v Liberci
Linkové vedení v Jablonci nad Nisou je příliš podrobné a nepřehledné
Tři systémy mezi Libercem a Jabloncem si konkurují
Konkurenci automobilů podporuje v Liberci snadné parkování v centru a málo omezená průjezdnost centrem





Řízené rozhovory

DPMLJ

Problémy:

- Dlouhodobé podfinancování
- Chybí vize objednatelů
- Preference individuální dopravy, chybí koncepce
- Chování řidičů IAD, nutná restrikce
- Chybí komunikace mezi hlavními aktéry
- Direktivní určování Libereckým krajem např.: od 1.3 bude DPMLJ zapojen do centrálního dispečinku

Hrozby:

- Dispečink KORID LK - není potřebný centrální dispečink
- Zpoždění drah
- Chybí politický zájem
- Přestupní vazby, např. Rychnov u Jablonce nad Nisou na železnici
- Přestupní vazby po 22. hodině

KORID LK

Problémy:

- Nedostatečné personální zdroje (nejsou lidi)
- Nedostatečné finanční zdroje pro investice do kvality (informační systémy, zastávky, vozidla)
- Nízké využití dat z informačních systémů
- Vztahy s partnery
 - V rámci organizace dopravy v okolí větších měst chybí partner pro KORID LK na SML, SMJNN (DSOJ) ve stejné odborné úrovni (pracující primárně pro objednatele). Tuto roli v současnosti má DPMLJ, který je jak organizátorem, tak dopravcem.
 - Nedaří se dosáhnout funkční koordinace MHD a regionální dopravy ve vybraných relacích (Krásná Studánka – Liberec, Jablonec nad Nisou – Hodkovice).

Hrozby:

- Politické (personální změna u zakladatele)
- Vstup jiného subjektu do KORID LK
- Zájmové skupiny (podnikatelský tlak)
- Strukturální hrozby:
 - Návrat k „socialistickému smýšlení“ ve veřejné dopravě – tlak odborových organizací na přizpůsobení dopravy potřebám dopravců a jejich zaměstnanců na úkor potřeb cestujících. (Tento tlak může vygradovat založením krajského vnitřního dopravce.)
- Ekonomické hrozby:
 - Nestabilita financování (např. v důsledku politické nestability a špatně formulované politiky ceny jízdného)
 - Sdílená ekonomika v IAD (UBER apod.)
- Neatraktivita VD z technických důvodů (Dosažitelné jízdní doby, infrastruktura, kapacita)





DSOJ

Problémy:

- Není nabízen jednoduchý, snadno pochopitelný společný integrovaný tarif, nejlépe časový prostřednictvím dopravní aplikace na platební/městskou kartu
- Na Jablonecku se platí za nadstandard 730 Kč/obyv., ročně na Liberecku je poplatek za základní standard 90 Kč (platí i pro obce s MHD)
- Rozdělení oblasti DSOJ na pásma, to by se mělo zrušit a účtovat integrovaný tarif podle času
- Drahé jízdné ve vnějších pásmech - jízdenka pro časově krátké dojíždění v rámci MHD by neměla být dražší než litr benzínu
- Základní platba obcí v kraji 90 Kč na obyvatele se 16 let nezvyšuje
- Nejednotný odbavovací systém v oblasti IDOL
- KORID LK projednává změny s obcemi, obce DSOJ se projednávání neúčastní, pro DSOJ je organizátorem DPMLJ
- KORID LK nemá důvěru obcí, podle vedení sdružení nepracuje s cestujícími a neprojednává plány s obcemi
- Chybí preferenční pruhy/opatření pro autobusy na vjezdech do Jablonce nad Nisou

Hrozby:

- KORID LK zavede vědecké přístupy a tím odradí cestující
- Snaha o zdražování pro cestující a snižování nákladů a tím i kvality služby dopravců
- Rozpad DSOJ a převedení kompetencí na KORID LK: nevedl by dnes ke zlepšení, při zachování dnešních standardů ani ke zlevnění

Oddělení architektury a urbanismu, Útvar hlavního architekta, Magistrát města Liberce

Problémy:

- Aktivita oddělení nejsou podporovány vedením města ani dopravní komisí
- Vedení města projevuje malý praktický zájem o veřejnou a cyklistickou dopravu
- V praxi se řeší především problémy IAD
- Odbory magistrátu spolu málo spolupracují při řešení dopravních problémů, řeší problémy ve vlastním zájmu a dle vlastních postojů

Hrozby:

- Rozpočtová omezení
- Populistická politika města v dopravě
- Neexistence dlouhodobé vize, krátkodobost politických rozhodnutí





Pracovní skupiny

Na Jednání pracovní skupiny dne 22.3.2017 byly definovány a ohodnoceny hlavní problémy veřejné dopravy v Liberci a Jablonci nad Nisou. V tabulce 7 jsou uvedeny v pořadí od nejnaléhavějšího:

Tabulka 7 Problémy identifikované pracovní skupinou

Váha	Problém
36	Stav AN Liberec - chybí vize
35	Chybí partner pro integraci
35	Finanční omezení pro potřebné kompenzace ztrát HD
33	Špatně nastavené procesy Magistrát - DPMLJ"
33	Kontakt HD s veřejností
33	Kritická místa pro propustnost dopravy, bodová
33	Preference MHD, ústředna atd.
32	Nedostatečná obsluha Rochlice - zpoždění Bus
32	Vlastnictví dopravní cesty smíšené
32	Tarifní systém, vybavenost odbavovacích zařízení
31	Chybí průzkumy, data, aktuální model
30	Zelený strom - chybí bypass
30	Kounovská, vjezd do Jablonce od Rychnova
30	Nedostatečná údržba TT
29	Integrace: rozpory mezi potřebami LK a měst Liberec a Jablonec/DPMLJ
29	Nedostatečné spojení s Prahou
29	Chybí P+R, K+R, interakce s ostatními druhy dopravy
29	Obsluha Mšeno JBC Bus
29	Chybí informační panely pro cestující
27	Chybí návaznost na centrální dispečink
25	Krajská nemocnice, komunitní centrum - nové zastávky, obsluha VHD
25	Integrace: málo využitá na území měst
24	Obnova autoparku zejména dieselová vozidla
24	Společná správa zastávek
22	Území s nízkými standardy obsluhy ve městech - chybí standardy





Agregace problémů

Všechny zjištěné problémy, zjištěné zpracovatelem, identifikované pracovní skupinou, výsledky veřejných projednání a výstupy webových dotazníků (viz zpráva č. 1 Návrh komunikační strategie) byly následně pro větší přehlednost agregovány do čtyř skupin na základě jejich povahy:

Systémové	– politika, přístup úřadů a institucí k veřejné dopravě
Organizační	– organizace rozvoje veřejné dopravy v řešeném území
Infrastrukturální	– infrastruktura pro veřejnou dopravu
Společenské	– dopady na společnost

Systémové

Nesoulad mezi odděleními a odbory Magistrátu města Liberce

Podfinancování provozu MHD, údržby a investic

Nespravedlivá finanční účast obcí DSOJ vs. IDOL vs. MHD Liberec

IDOL není přizpůsoben potřebám města, DPMLJ a KORID LK nedělají dost pro úspěšnou integraci

Města nemají dlouhodobě vyřešené financování údržby stávající infrastruktury a její rozvoj, orientace na dotační financování může vést k omezení údržby a potřebných rekonstrukcí

Organizační

V obou městech chybí koordinátor dopravy

V obou městech chybí oddělení dopravní obslužnosti

Rozdíly mezi MHD a regionální dopravou neumožňují integraci

Smlouvy DPMLJ se subdodavatelem ohrožují financování MHD

Složitý tarifní systém IDOL

Uživatelsky nepřátelské zařizování Opuscard

Okrajové části Liberce jsou nedostatečně obslouženy





Linkové vedení v Liberci obsahuje zbytečně mnoho spojů ukončených na terminálu Fügnerova

Není obsloužena Krajská nemocnice v Liberci

Linkové vedení v Jablonci nad Nisou je příliš podrobné a nepřehledné

Tři systémy mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou si konkurují

Konkurenci automobilů podporuje v Liberci snadné parkování v centru a málo omezená průjezdnost centrem

Infrastrukturální

Zpoždování veřejné dopravy v centrech měst

Nevhodné AN v Liberci

Terminál Fügnerova není na trase všech regionálních linek

Nedostatečný rozsah preference dopravy pro autobusy

Chybí on-line informace na zastávkách

Nedostatek kapacity na trase Rochlice – centrum v Liberci

Nevhodně ukončená tramvajová trať v Jablonci nad Nisou

Tři systémy mezi Libercem a Jabloncem si konkurují

Málo krytých zastávek

Špatný stav zastávek

Společenské

Automobilová doprava v centru měst vede k nehodám

Cestující hromadné dopravy jsou odrazováni kriminalitou ve vozidlech a na zastávkách

Provoz motorových vozidel v obydlených oblastech působí negativně na životní prostředí





7 Návrhová část

Návrh vychází z výchozích strategií, získaných dat a odpovědí z průzkumu dopravního chování, výpočtů dopravního modelu a z jejich analýzy, výstupů jednání pracovní skupiny, veřejných projednání a výsledků dotazníkových šetření. V návaznosti na definované problémy v oblasti veřejné dopravy jsou navrženy vize, cíle a opatření pro ještě více atraktivní, dostupnou, ekonomickou, bezpečnou a ekologickou veřejnou dopravu. Opatření jsou zaměřena na rychlost a plynulost veřejné dopravy, kvalitu infrastruktury a služeb dopravců. Cílem jsou služby dopravců poskytované na základě odborného zadání tak, aby pokrývaly celé území města a přilehlých obcí, aby byly služby fyzicky i cenově dostupné. Cílem je doplnění infrastruktury a vozového parku tak, aby provoz integrované dopravy byl bezpečný a vstřícný k životnímu prostředí.

K dílčím cílům a opatřením byly přiřazeny projekty. Byla navržena **maximální varianta** s výhledem na realizaci projektů veřejné dopravy bez ohledu na zajištěné financování. Projekty jsou zacílené na atraktivitu, pohodlí, dostupnost, kvalitu a efektivitu veřejné dopravy a všechny by atraktivitě veřejné dopravy významně prospěly. Následně byla navržena **varianta reálná optimální** zacílená na potřeby a možnosti měst s ohledem na možnosti financování. Obsahuje sadu projektů, které je možné ve střednědobém horizontu realizovat a zafinancovat. **Varianta reálná minimální** obsahuje výhradně projekty s možností získání dotačních prostředků z ESIF.

Veřejná doprava – vize a cíle

Vize: Jaká by měla být veřejná doprava v roce 2023?

Atraktivní a všem dostupná veřejná doprava je přirozenou volbou pro cesty za prací, službami a zábavou. Pro 30 % cest si lidé volí hromadnou dopravu, která je provozována ekonomicky efektivně s důrazem na bezpečnost a životní prostředí, tj. o 11 % více než v roce 2017.

Strategické cíle a dílčí cíle - veřejná doprava je:

- **A Atraktivní pro cestující**
- **B Dostupná pro každého**
- **C Ekonomická**
- **D Bezpečná a ekologická**

Atraktivní	Dostupná	Ekonomická	Bezpečná a ekologická
Rychlá a plynulá	Rozsah obsluhy	Adekvátní financování	Ochrana a pohodlí
Kvalitní infrastruktura	Infrastruktura a vozidla	Přehledná integrace	Nízký hluk a emise
Vysoký standard	Cenová dostupnost		Veřejný prostor





A Atraktivní pro cestující

Pro zajištění vysoké atraktivity veřejné dopravy pro cestující se navrhuje více zapojit vedení měst do její praktické organizace, při zachování priority stability a přehlednosti linkového vedení hledat možnosti zlepšování služeb s cílem oslovit nové cestující, modernizovat a rozvíjet infrastrukturu veřejné dopravy a usilovat o maximální kvalitu služeb dopravců.

Dílčí cíle

A1: Rychlá a plynulá veřejná doprava

Opatření:

- A1.1: Organizace dopravy odpovědností měst
- A1.2: Úprava průjezdnosti centry měst pro vyšší plynulost veřejné a nemotorové dopravy (též A2.5)
- A1.3: Integrovaná doprava pro obyvatele měst a okolí (též A1.1, A2.3 a B3.2)
- A1.4: Lepší napojení na dálkovou a regionální dopravu (též A2.3 a B1.1.)

A2: Kvalitní infrastruktura

Opatření:

- A2.1: Rozvoj tramvajové sítě
- A2.2: Modernizace zastávek, vybavení přístřešky a informačními systémy (též A3.1)
- A2.3: Budování a úpravy terminálů integrované dopravy (též D2.3)
- A2.4: Budování záchytných parkovišť P+R a B+R (též C2.4)
- A2.5: Preference veřejné dopravy

A3: Vysoký standard služeb dopravců

Opatření:

- A3.1: Zvýšení kultury cestování vyšší kvalitou služby MHD (též A.2.2)
- A3.2: Zkvalitnění, zjednodušení a sjednocení odbavovacího systému veřejné hromadné dopravy
- A3.3: Modernizace prodeje integrovaného předplatného a marketingu
- A3.4: Modernizace informačních systémů, zřízení infocentra integrované dopravy





B Dostupná po každého

Veřejná doprava bude dostupná většímu počtu obyvatel a návštěvníků regionu díky zlepšování vnější dostupnosti, zvyšování kvality příměstské dopravy její pokračujících integrací a zlepšováním dostupnosti pro obyvatele okrajových částí měst s omezenou poptávkou a odstraňováním bariér infrastruktury veřejné dopravy i vozového parku.

Dílčí cíle

B1: Odpovídající rozsah dopravní obsluhy území

Opatření:

- B1.1: Zlepšování dostupnosti měst dálkovou a regionální veřejnou dopravou (též A1.5)
- B1.2: Sjednocení standardů dopravní obslužnosti integrované dopravy v řešeném území, zavedení kategorií standardů městské, příměstské a regionální dopravy
- B1.3: Zlepšení dopravní obslužnosti částí území měst s nízkou poptávkou netradičními prostředky (spoje na poptávku, malá vozidla)

B2: Dostupnost infrastruktury a vozového parku

Opatření:

- B2.1: Výstavba a opravy přinášející kvalitní řešení díky koncepční a stavební přípravě nových projektů řízené městy či krajem
- B2.2: Zabezpečení kvality veřejné dopravy pro seniory a cestující s omezenou schopností pohybu a orientace vč. přístupu k infrastruktuře
- B2.3: Obnova a vybavení vozového parku podle provozních potřeb a očekávání cestujících (též D2.2)

o B3 Cenová dostupnost služby veřejné dopravy

Opatření:

- B3.1: Reforma a zjednodušení integrovaného tarifu (též A1.3)
- B3.2: Výhody pro držitele ročního předplatného
- B3.3: Turistické jízdné





C Ekonomická

Provozování veřejné dopravy v řešeném území bude ekonomicky efektivní s udržitelným financováním ze státního, krajského, městských i obecních rozpočtů při stále péči o vysoké využití služeb.

Dílčí cíle

C1: Zajištění adekvátního financování a smluvních podmínek

Opatření:

- C1.1: Spravedlivé financování kompenzací z rozpočtů obcí
- C1.2: Zvýšení tržeb podporou obsazenosti veřejné dopravy (též A3.1)

C2: Přehledný systém integrované dopravy vyhovující potřebám obyvatel měst

Opatření:

- C2.1: Dohoda objednatelů na společném postupu v zájmu cestujících
- C2.2: Prosazení efektivní organizační struktury odpovědných úřadů a organizátorů (též A1.1)





D Bezpečná a ekologická

Veřejná doprava bude poskytovat cestujícím pocit bezpečí a bude v regionu příkladem ve snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí

Dílčí cíle:

D1: Ochrana a pohodlí cestujících

Opatření

- D1.1: Vzdělávání řidičů v oboru ochrany, zvýšení jejich pravomocí
- D1.2: Spolupráce s městskou policií při ochraně cestujících
- D1.3: Zajištění bezpečnosti na terminálech s důrazem na terminál Fügnerova

D2: Snížení hluku nebo emisí z dopravy

Opatření

- D2.1. Snížení hlučnosti
- D2.2: Obnova vozového parku vozidly s nižšími emisemi (též B2.3)
- D2.3: Zvýšení podílu elektrické trakce a železniční dopravy (též A2.1, B2.3, A2.3)

D3: Kvalita veřejného prostoru v okolí veřejné dopravy

Opatření

- D3.1 Údržba okolí podél tramvajových tratí a terminálů
- D3.2 Údržba a mobiliář zastávek a nástupních stanic, přestupních uzlů (též A2.2)
- D3.3 Parkoviště pro zájezdové busy





7.1 Návrh projektů

Maximální varianta obsahuje všechny relevantní projekty, kterými je vhodné naplnit definovaná opatření – dílčí cíle – strategické cíle. Garanty mnoha projektů nemohou být měst (byly by jimi Ministerstvo dopravy, Liberecký kraj, KORID LK) a projekty nemají v rámci popsaných rozpočtových možností zajištěno finanční pokrytí, i když mnohé jsou ryze organizační a bylo by možné k nim přistoupit vlastními silami měst.

Varianta maximální

Tabulka 8 Návrh projektů v rámci dílčích cílů – varianta maximální

Označení	Projekt
A1 Rychlá a plynulá veřejná doprava	
A1.1.1	Zřízení oddělení dopravní obslužnosti na oddělení správy veřejného majetku Magistrátu města Liberce zodpovědné za řízení poptávky po dopravě, koordinace v procesu plánování mobility (v Jablonci nad Nisou úlohu zastane Dopravní výbor)
A1.1.2	Jablonec nad Nisou – transformace DSOJ do městské a příměstské dopravy v rámci IDOL
A1.1.3	Úpravy linek: Liberec: nově organizované linky
A1.1.4	Úpravy linek Jablonec n.N:
A1.1.5	Úpravy jízdních řádů: např. odvozy po skončení směn obchodů, návaznosti v přestupních bodech, lepší obsluha ve večerních hodinách
A1.1.6	Realizace stavebních úpravy Husova (Liberec) a Komenského – Kostelní (Jablonec nad Nisou)
A1.1.7	Provést průzkumy pěší dopravy v centrech měst a aktualizovat průzkumy MHD
A1.2.1	Jmenování koordinátora dopravy ve městě Liberec
A1.2.2	Aktivita koordinátorů dopravy ve městech pro zlepšování průjezdnosti města
A1.3.1	Větší zapojení měst do integrovaném dopravního systému IDOL
A1.3.2	Prodej integrovaných jízdenek v MHD
A1.3.3	Spolupráce oddělení dopravní obslužnosti a KORID LK pro integraci ve městech (Lučany nad Nisou, Krásná Studánka, Machnín, Chrástava, Doubí, linka 141)
A1.3.4	Zajištění atraktivní regionální taktové hromadné dopravy v blízkém okolí Liberce (obdobně jako je tomu v okolí Jablonce nad Nisou) pro snížení dojížděky IAD (spolupráce SML, obcí a KORID LK)
A1.4.1	Aktivní přístup měst ke zlepšování dálkové dopravy a její koordinace s městskou a regionální dopravou (spolupráce měst s MD ČR, dopravci dálkové dopravy a s KORID LK)
A1.4.2	Zastavování spojů všech regionálních a vybraných dálkových autobusových linek v terminálu Fügnerova v Liberci
A2 Kvalitní infrastruktura	
A2.1.1	Výstavba tramvajové tratě Rybníček – Rochlice
A2.1.2	Studie tramvajové tratě do Ruprechtic
A2.1.3	Výstavba tramvajové tratě Lázně – AN Jablonec
A2.2.1	Modernizace tramvajové tratě Liberec – Jablonec nad Nisou včetně změny rozchodu
A2.2.2	Programy modernizace zastávek ve městech, bezbariérové zastávky s vyššími obrubníky
A2.2.3	Zavádění inteligentních dopravních systému s dispečinkem a přenosem aktuálních dopravních informací na hlavní zastávky MHD a přestupní body s regionální dopravou, web a mobilní aplikace
A2.2.4	Zřízení nové zastávky na nové Pastýřské v Liberci
A2.2.5	Modernizace autobusových zastávek LK (KORID LK)
A2.3.1	Výstavba terminálu Rychnov u Jablonce nad Nisou u nádraží
A2.3.2	Výstavba společného terminálu AN Jablonec nad Nisou





Označení	Projekt
A2.3.3	Výstavba terminálu AN Liberec
A2.3.4	Studie výhledového společného terminálu u nádraží Liberec po modernizaci nádraží
A2.3.5	Přestupní vazba u železniční zastávky Rochlice se zavedeným křižováním
A2.3.6	Úprava integrovaných přestupních bodů mezi regionální a městskou hromadnou dopravou a jejich vybavení informačními systémy (Růžodol I, Krásná Studánka, Horní Hanýchov, Fügnerova, nádraží Jablonec nad Nisou, Jablonecké Paseky, Proseč nad Nisou, Lučany nad Nisou)
A2.3.7	Příprava terminálů hromadné dopravy v Chrástavě a Hodkovicích nad Mohelkou
A2.3.8	Zřízení nových železničních zastávek Doubí, Aréna, Růžodol I, posunutí zastávek Machnín a Horní Růžodol
A2.4.1	Parkoviště v objektu P + R v rámci nového AN Liberec se 450 stáními
A2.4.2	Výstavba P+R Pastýřská
A2.4.3	Příprava výstavby P+R Doubí (u Makra), P+R Lidové sady v Liberci a P+R Proseč nad Nisou
A2.4.4	Příprava P+R Chrástava, Mníšek, Raspenava, Lučany nad Nisou
A2.4.5	Hledání dalších vhodných lokalit pro zachytná parkoviště
A2.4.6	Příprava informačního systému o parkování pro podporu zachytného parkování
A2.5.1	Modernizace preference tramvají na SSZ v rámci obnovy a zavádění preference autobusů
A2.5.2	Zprovoznění ulice U Balvanu v Jablonci nad Nisou sníží zatížení U Zeleného stromu
A3 Vysoký standard služeb dopravců	
A3.1.1	Stanovení a vymáhání standardů kvality oddělením dopravní obslužnosti a IDOL
A3.1.2	Sbližování kvalitativních standardů městské a regionální dopravy, zavedení závazných kvalitativních standardů do smluv
A3.1.3	Zavedení dispečinku MHD s přenosem informací o nepravidelnostech na inteligentní zastávky, web a mobilní aplikaci
A3.1.4	Intermodální plánovač pro MHD s nabídkou spojení, informacemi o zpoždění a o zachytném parkování a možností objednávky spojení na zavolání
A3.2.1	Zjednodušit odbavovací systém a platební systém MHD, zavést možnost odbavení regionálního tarifu a pořízení karet a tarifu na jednom místě (DPMLJ, KORID LK, Liberecká IS)
A3.2.2	Platby kartou v MHD
A3.3.1	Zjednodušení agendy Opuscard, nabíjení přes e-shop, předplatné v mobilu (DPMLJ, KORID LK, Liberecká IS)
A3.4.1	Napojení na IDOL, informace do mobilních aplikací o reálné poloze a spojení včetně nákupu jízdného
A3.4.2	Informační tabule pro cestující na zastávkách MHD
B1 Odpovídající rozsah dopravní obsluhy území	
B1.1.1	LIBRAIL - zatraktivnění železniční dopravy, vytipování terminálů a zastávek, rychlé spojení s okolím městy Praha, Ústí, Hradec, Dresden, Görlitz, Jelenia Góra, Zgorzelec Interreg IV B
B1.1.2	Prosazování modernizace železničních tratí Praha Liberec a Liberec – Görlitz
B1.2.1	Zapojení příměstské dopravy do MHD, optimalizace příměstské dopravy spoluprací oddělení dopravní obslužnosti, KORID LK a DSOJ
B1.3.1	Zavedení systému spojení v režimu poptávkové dopravy na existujících linkách
B1.3.2	Zavedení linek založených na poptávkové dopravě ve spojení s malými vozidly
B2 Dostupnost infrastruktury a vozového parku	
B2.1.1	Rekonstrukce tramvajové tratě Rumunská
B2.1.2	Rekonstrukce tramvajové smyčky Viadukt
B2.1.3	Rekonstrukce tratě Rybníček Kubelíkova (není v IROP)
B2.1.4	Rekonstrukce signalizačního zařízení tratě Liberec – Jablonec nad Nisou
B2.2.1	Reforma a sjednocení systému slev v IDOL
B2.3.1	Nákup 20 ks nových bezbariérových autobusů pro DPMLJ
B2.3.2	Nákup 3 elektrobusů a nabíjecí stanice





B3 Cenová dostupnost služby veřejné dopravy	
B3.1.1	Modernizace struktury tarifů MHD v rámci IDOL
B3.1.2	Euro-Nisa Ticket (odbourání tarifních překážek pro vyšší atraktivitu VD, atraktivita VD, OP ČR – Sasko)
B3.1.3	Zvýhodněné jízdné na MHD pro P+R a B+R
B3.2.1	Zavedení bonusů (vstupy do ZOO, na Ještěd, výlety v rámci IDOL, parkování)
B3.2.2	Slevy pro seniory v MHD a IDOL
B3.2.3	Slevy pro studenty po celý rok i v příměstské dopravě
B3.3.1	Možnost nákupu jízdenek pro krátkodobé pobyty přes internet, aplikace pro mobilní telefony
C1 Zajištění adekvátního financování a smluvních podmínek	
C1.1.1	Nastavení spravedlivého financování ve spolupráci oddělení dopravní obslužnosti, KORID LK a DSOJ
C1.2.1	Zvyšování atraktivity a kvality služby dopravců aktivitou oddělení dopravní obslužnosti a KORID LK
C2 Přehledný systém integrované dopravy vyhovující potřebám obyvatel měst	
C2.1.1	Politická dohoda o spolupráci oddělení dopravní obslužnosti/DSOJ a KORID LK
C2.2.1	Nabídka aktivit koordinátora IDOL orientovaná na potřeby městských a příměstských cestujících
D1 Ochrana a pohodlí cestujících	
D1.1.1	Program vzdělávání řidičů pro zajištění bezpečnosti
D1.2.1	Přítomnost městské policie, bezpečnostní agentury na vybraných spojích linek, kamerový systém ve vozidlech
D1.3.1	Ochrana cestujících v prostoru terminálu Fügnerova, přítomnost městské policie či bezpečnostní agentury, kamerový systém
D2 Snížení hluku nebo emisí z dopravy	
D2.1.1	Protihlukové úpravy při modernizaci a výstavbě tramvajových tratí
D2.1.2	Protihlukové povrchy na trasách autobusů při rekonstrukcích
D3:Kvalita veřejného prostoru v okolí veřejné dopravy	
D3.1.1	Zlepšení stavu veřejného prostoru v okolí tramvajových zastávek a v okolí terminálů HD





Varianta reálná optimální

Reálná varianta optimální obsahuje jen projekty, které mají garanta, finanční zdroj a je možné určit jejich náklady. Rozsah projektů umožní nejen vylepšit infrastrukturu, ale též zavést některá organizační patření ke zlepšení funkce veřejné dopravy v řešeném území.

Tabulka 9 Návrh projektů v rámci dílčích cílů – varianta reálná optimální

Označení	Projekt
A1 Rychlá a plynulá veřejná doprava	
A1.1.1	Zřízení oddělení dopravní obslužnosti na oddělení správy veřejného majetku Magistrátu města Liberce zodpovědné za řízení poptávky po dopravě, koordinace v procesu plánování mobility (v Jablonci nad Nisou úlohu zastane Dopravní výbor)
A1.1.2	Jablonec nad Nisou – transformace DSOJ do městské a příměstské dopravy v rámci IDOL
A1.1.3	Úpravy linek: Liberec: nově organizované linky
A1.1.4	Úpravy linek Jablonec n.N:
A1.1.5	Úpravy jízdních řádů: např. odvozy po skončení směn obchodů, návaznosti v přestupních bodech, lepší obsluha ve večerních hodinách
A1.1.6	Realizace stavebních úpravy Husova (Liberec) a Komenského – Kostelní (Jablonec nad Nisou)
A1.1.7	Provést průzkumy pěší dopravy v centrech měst a aktualizovat průzkumy MHD
A1.2.1	Jmenování koordinátora dopravy ve městě Liberec
A1.2.2	Aktivita koordinátorů dopravy ve městech pro zlepšování průjezdnosti města
A1.3.1	Větší zapojení měst do integrovaném dopravního systému IDOL
A1.4.2	Zastavování spojů všech regionálních a vybraných dálkových autobusových linek v terminálu Fügnerova v Liberci
A2 Kvalitní infrastruktura	
A2.1.1	Výstavba tramvajové tratě Rybníček – Rochlice
A2.1.2	Studie tramvajové tratě do Ruprechtic
A2.1.3	Výstavba tramvajové tratě Lázně – AN Jablonec
A2.2.1	Modernizace tramvajové tratě Liberec – Jablonec nad Nisou včetně změny rozchodu
A2.2.2	Programy modernizace zastávek ve městech, bezbariérové zastávky s vyššími obrubníky
A2.2.4	Zřízení nové zastávky na Nové Pastýřské v Liberci
A2.3.1	Výstavba terminálu Rychnov u Jablonce nad Nisou u nádraží
A2.3.2	Výstavba společného terminálu AN Jablonec nad Nisou
A2.3.3	Výstavba terminálu AN Liberec
A2.3.4	Studie výhledového společného terminálu u nádraží Liberec po modernizaci nádraží
A2.3.5	Přestupní vazba u železniční zastávky Rochlice se zavedeným křižováním
A2.4.1	Parkoviště v objektu P + R v rámci nového AN Liberec se 450 stáními
A2.4.2	Výstavba P+R Pastýřská
A2.5.2	Zprovoznění ulice U Balvanu v Jablonci nad Nisou sníží zatížení U Zeleného stromu
A3 Vysoký standard služeb dopravců	
A3.2.1	Zjednodušit odbavovací systém a platební systém MHD, zavést možnost odbavení regionálního tarifu a pořízení karet a tarifu na jednom místě (DPMLJ, KORID LK, Liberecká IS)
A3.2.2	Platby kartou v MHD
A3.3.1	Zjednodušení agendy Opuscard, nabíjení přes e-shop, předplatné v mobilu (DPMLJ, KORID LK, Liberecká IS)
A3.4.2	Informační tabule pro cestující na zastávkách MHD
B1 Odpovídající rozsah dopravní obsluhy území	
B1.1.2	Prosazování modernizace železničních tratí Praha Liberec a Liberec – Görlitz
B1.2.1	Zapojení příměstské dopravy do MHD, optimalizace příměstské dopravy spoluprací oddělení dopravní obslužnosti, KORID LK a DSOJ





Označení	Projekt
B1.3.1	Zavedení systému spojů v režimu poptávkové dopravy na existujících linkách
B1.3.2	Zavedení linek založených na poptávkové dopravě ve spojení s malými vozidly
B2 Dostupnost infrastruktury a vozového parku	
B2.1.1	Rekonstrukce tramvajové tratě Rumunská
B2.1.2	Rekonstrukce tramvajové smyčky Viadukt
B2.1.3	Rekonstrukce tratě Rybníček Kubelíkova (není v IROP)
B2.1.4	Rekonstrukce signalizačního zařízení tratě Liberec – Jablonec nad Nisou
B2.1.5	Příprava rekonstrukce tratě Rybníček – Horní Hanychov
B2.3.1	Nákup 17 ks nových bezbariérových autobusů pro DPMLJ
B2.3.2	Nákup 3 elektrobusů a nabíjecí stanice
B3 Cenová dostupnost služby veřejné dopravy	
B3.2.1	Zavedení bonusů (vstupy do ZOO, na Ještěd, výlety v rámci IDOL, parkování)
B3.3.1	Nákupy jízdenek pro krátkodobé pobyty přes internet, aplikace pro mobilní telefony
D1 Ochrana a pohodlí cestujících	
D1.3.1	Ochrana cestujících v prostoru terminálu Fügnerova, přítomnost městské policie či bezpečnostní agentury
D3 Kvalita veřejného prostoru v okolí veřejné dopravy	
D3.1.1	Zlepšení stavu veřejného prostoru v okolí tramvajových zastávek a v okolí terminálů HD





Varianta reálná minimální

Minimální varianta obsahuje projekty, které alespoň základním způsobem přispějí k naplnění strategických cílů a vize. Je orientována na projekty v území SUMF Liberec a Jablonec nad Nisou, které využijí možností čerpání ESIF a v omezené míře též zlepší systém fungování veřejné dopravy v Liberci a Jablonce nad Nisou.

Tabulka 10 Návrh projektů v rámci dílčích cílů – varianta reálná minimální

Označení	Projekt
A1 Rychlá a plynulá veřejná doprava	
A1.1.1	Zřízení oddělení dopravní obslužnosti na oddělení správy veřejného majetku Magistrátu města Liberce zodpovědné za řízení poptávky po dopravě, koordinace v procesu plánování mobility (v Jablonci nad Nisou úlohu zastane Dopravní výbor)
A1.1.5	Úpravy jízdních řádů: např. odvozy po skončení směn obchodů, návaznosti v přestupních bodech, lepší obsluha ve večerních hodinách
A1.2.1	Jmenování koordinátora dopravy ve městě Liberec
A2 Kvalitní infrastruktura	
A2.1.1	Výstavba tramvajové tratě Rybníček – Rochlice
A2.1.2	Studie tramvajové tratě do Ruprechtic
A2.1.3	Výstavba tramvajové tratě Lázně – AN Jablonec
A2.2.1	Modernizace tramvajové tratě Liberec – Jablonec nad Nisou včetně změny rozchodu
A2.3.2	Výstavba společného terminálu AN Jablonec nad Nisou
A2.3.3	Výstavba terminálu AN Liberec
A2.4.1	Parkoviště v objektu P + R v rámci nového AN Liberec se 450 stáními
A2.4.1	Terminál AN Liberec a parkoviště P + R v objektu se 450 stáními
A3 Vysoký standard služeb dopravců	
A3.2.1	Zjednodušit odbavovací systém a platební systém MHD, zavést možnost odbavení regionálního tarifu a pořízení karet a tarifu na jednom místě (DPMLJ, KORID LK, Liberecká IS)
A3.2.2	Platby kartou v MHD
A3.4.2	Informační tabule pro cestující na zastávkách MHD
B2 Dostupnost infrastruktury a vozového parku	
B2.1.1	Rekonstrukce tramvajové tratě Rumunská
B2.1.2	Rekonstrukce tramvajové smyčky Viadukt
B2.1.3	Rekonstrukce tratě Rybníček Kubelíkova (není v IROP)
B2.1.4	Rekonstrukce signalizačního zařízení tratě Liberec – Jablonec nad Nisou
B2.3.1	Nákup 17 ks nových bezbariérových autobusů pro DPMLJ
B2.3.2	Nákup 3 elektrobusů a nabíjecí stanice
D3 Kvalita veřejného prostoru v okolí veřejné dopravy	
D3.1.1	Zlepšení stavu veřejného prostoru v okolí tramvajových zastávek a v okolí terminálů HD





7.2 Problémy a opatření

Tabulka 11 Problémy a opatření, která je řeší

Problémy	Opatření					
Systémové						
Nesoulad mezi odděleními a odbory Magistrátu města Liberce	A1.1	A1.2	C2.1	C2.2		
Podfinancování provozu MHD, údržby a investic	A1.1	C1.1	C1.2			
Nespravedlivá finanční účast obcí DSOJ vs. IDOL vs. MHD Liberec	C1.1	C1.2				
IDOL není přizpůsoben potřebám města, DPMLJ a KORID LK nedělají dost pro úspěšnou integraci	A1.1	A1.3				
Města nemají dlouhodobě vyřešené financování údržby stávající infrastruktury a její rozvoj, orientace na dotační financování může vést k omezení údržby a potřebných rekonstrukcí	A1.1	A1.2	C2.1	C2.2		
Organizační						
V obou městech chybí koordinátor dopravy	A1.1	A1.2				
V obou městech chybí oddělení dopravní obslužnosti	A1.1					
Rozdíly mezi MHD a regionální dopravou neumožňují integraci	A1.3	B1.2	B3.1	C2.1		
Smlouvy DPMLJ se subdodavatelem ohrožují financování MHD	A1.1	A3.1				
Složitý tarifní systém IDOL	B1.2	B3.1				
Uživatelsky nepřátelské zařizování Opuscard	A3.1	A3.3				
Okrajové části Liberce jsou nedostatečně obslouženy	A1.3	B1.3				
Linkové vedení v Liberci obsahují zbytečně mnoho spojů ukončených na terminálu Fügnerova	A1.1					
Není obsloužena Krajská nemocnice v Liberci	A1.1	B1.3				
Linkové vedení v Jablonci n. N. příliš podrobné a nepřehledné	A1.1					
Tři systémy mezi Libercem a Jabloncem si konkurují	A1.3	C2.1	C2.2			
Konkurenci automobilů podporuje v Liberci snadné parkování v centru a málo omezená průjezdnost centrem	A2.5					
Infrastrukturální						
Nedostatečná napojení na železniční síť dálkové dopravy	A1.4					
Zpoždování veřejné dopravy v centrech měst	A1.2	A2.5				
Nevhodné AN v Liberci	A2.3	A2.4	C2.4			
Terminál Fügnerova není na trase všech regionálních linek	A1.1					
Chybí preference dopravy pro autobusy	A2.5					
Chybí on-line informace na zastávkách	A3.1	C2.4				





Problémy	Opatření					
Nedostatek kapacity na trase Rochlice – centrum v Liberci	A2.1					
Nevhodně ukončená tramvajová trať v Jablonci nad Nisou	A2.1					
Tři systémy mezi Libercem a Jabloncem si konkurují	A1.3	C2.1	C2.2			
Málo krytých zastávek	A2.2	D3.2				
Špatný stav zastávek	A2.2	D3.2	C2.4			
Společenské						
Automobilová doprava v centru měst vede k nehodám	A3.1	B1.1				
Cestující hromadné dopravy jsou odrazováni kriminalitou ve vozidlech a na zastávkách	D1.1	D1.2	D1.3			
Provoz motorových vozidel v obydlených oblastech působí negativně na životní prostředí	D2.1	D2.2	D2.3			
Kvalita veřejného prostoru v okolí hlavních ulic je nízká	D3.1	D3.2				





7.3 Akční plán

Akční plán je zpracován pro variantu reálnou optimální a obsahuje popis projektů, termíny jejich realizace, gestora projektu a odhad nákladů a indikátory.

A1: Rychlá a plynulá veřejná doprava

Opatření Projekt	Organizace dopravy odpovědností měst Zřízení oddělení dopravní obslužnosti na oddělení správy veřejného majetku Magistrátu města Liberce zodpovědné za řízení poptávky po dopravě, koordinace v procesu plánování mobility (v Jablonci nad Nisou úlohu zastane Dopravní výbor)
Označení Popis	A1.1.1 Oddělení Magistrátu města Liberce nebo pracovník pro organizaci městské hromadné dopravy a spolupráci s KORID LK. Činnosti oddělení dopravní obslužnosti je třeba koordinovat s činnostmi DPMLJ a odboru dopravy MML
Plán realizace	K 1.1.2018 vedoucí oddělení K 1.7.2018 2 referenti do oddělení
Gestor/Financování	SML
Odhad nákladů	1 300 000 Kč/rok na SML
Indikátor	Počet nových pracovních míst 3

Opatření Projekt	Organizace dopravy odpovědností měst Jablonec nad Nisou – transformace DSOJ do městské a příměstské dopravy v rámci IDOL
Označení Popis	A1.1.2 Nalezení právního a ekonomického rámce k fungování dopravní obslužnosti obcí prostředky městské hromadné dopravy objednávané KORID LK
Plán realizace	1.1.2020
Gestor/Financování	SMJNN, obce, LK, KORID LK, DPMLJ
Odhad nákladů	0
Indikátor	Počet uzavřených smluv o přepravě osob 1





Opatření	Organizace dopravy odpovědností měst
Projekt	Úpravy linek: Liberec: nově organizované linky
Označení	A1.1.3
Popis	▪ uplatnit u více linek průjezdní model přes Fügnerovu pro nová diametrální spojení, pokud to provozní poměry umožní ▪ zlepšit obsluhu Krajské nemocnice a Polikliniky Klášterní okružní linkou (Fügnerova - Komunitní centrum - Klášterní – Husova – Fügnerova) a prodloužením linky 20 (Březová alej - TUL – Krajská nemocnice - centrum – Šimonovice) – zpracovat návrh stavebních úprav v okolí nemocnice. ▪ linka 24 – ukončit v zastávce Pavlovice, Polní místo zajištění linky 14, koordinace linek 25 a 14 ▪ zavést tangenciální linku Vratislavice – Vesec – Doubí – OC Nisa (může obsluhovat menší vozidlo, možný je režim poptávkové dopravy - radiobus) ▪ posílit obsluhu Ostašova v souvislosti s plánovaným rozvojem ▪ koordinovat obsluhu Machnína s linkou z Chrastavy, která se měla stát páteřní linkou (analogicky k lince 141 do Jablonce n.N.) a obsluhou Kryštofova údolí ▪ po zavedení tramvajové dopravy zkrátit linku 12 z Pavlovic s možným propojením s vhodným směrem dále z Fügnerovy ▪ koordinovat linky 15, 22, 29, 104, 141 na rozhraní Liberce a Jablonce nad Nisou a zlepšit tak obsluhu Kunratické a Rýnovic ▪ zavést tangenciální linky, např. Vratislavice – Vesec – Doubí – OC Nisa (může obsluhovat menší vozidlo, možný je režim poptávkové dopravy – radiobus) ▪ pořídit software pro dopravní modelování
Plán realizace	2019
Gestor/Financování	DPMLJ/SML
Odhad nákladů	2 000 000 Kč ročně
Indikátor	Zvýšení výkonu o 1 mil. oskm ročně





Opatření	Organizace dopravy odpovědností měst
Projekt	Úpravy linek Jablonec n.N:
Označení	A1.1.4
Popis	- nahradit okružní systém Budovatelů / Liberecká rychlejšími radiálními linkami – v koordinaci s prodloužením tramvajové tratě převést autobusovou dopravu z ulice Budovatelů do trasy Generála Mrázka - Liberecká od centra a do trasy Liberecká - Komenského – Kostelní směrem do centra – navrhnout potřebné stavebních úprav v Komenského a Kostelní - zjednodušit linkové vedení - zapojit regionální linky od obsluhy Lučan, Jabloneckých Pasek, Vrkoslavic, Kokonína a Rýnovic a zapojit linku 141 do obsluhy města, dopravně koordinovat městskou příměstskou dopravu
Plán realizace	2019
Gestor/Financování	DPMLJ
Odhad nákladů	0
Indikátor	Zvýšení výkonu o 0,1 mil. oskm ročně

Opatření	Organizace dopravy odpovědností měst
Projekt	Úpravy jízdních řádů: např. odvozy po skončení směn obchodů, návaznosti v přestupních bodech, lepší obsluha ve večerních hodinách
Označení	A1.1.5
Popis	Optimalizace jízdních řádů MHD, zajištění odvozu pracujících do večerních hodin např. Forum i linkami s delšími intervaly, provázanost linek (např. Pavlovice, Růžodol I.)
Plán realizace	2018
Gestor/Financování	DPMLJ, SML, SMJNN
Odhad nákladů	0
Indikátor:	Zvýšení výkonu o 0,1 mil. oskm ročně





Opatření Projekt	Organizace dopravy odpovědností měst Realizace stavebních úpravy Husova (Liberec) a Komenského – Kostelní (Jablonec nad Nisou)
Označení	A1.1.6
Popis	Realizace stavebních úpravy pro obsluhu Krajské nemocnice Liberec a pro obsluhu obchodního střediska Central v Jablonci nad Nisou
Plán realizace	2023
Gestor/Financování	SML, SMJNN
Odhad nákladů	20 000 000
Indikátor:	2 nově vybudované zastávky

Opatření Projekt	Organizace dopravy odpovědností měst Provést průzkumy pěší dopravy v centrech měst a aktualizovat průzkumy MHD
Označení	A1.1.7
Popis	Pro zjištění poptávky po veřejné dopravě bude potřebné provést průzkumy pěší dopravy v Liberci a Jablonci nad Nisou a průzkumy obsazenosti vozidel MHD
Plán realizace	2019
Gestor/Financování	SML, SMJNN. DPMLJ
Odhad nákladů	1,5 mil. Kč
Indikátor:	2 zpracované studie

Opatření	Úprava průjezdnosti centry měst pro vyšší plynulost veřejné a nemotorové dopravy
Projekt	Jmenování koordinátora dopravy ve městě Liberec
Označení	A1.2.1
Popis	v rámci projektu DEMO – EC vznik pozice Koordinátor dopravy bude úzce spolupracovat s oddělením dopravní obslužnosti Správy veřejného majetku MML
Plán realizace	nástup 10/2017 do konce 12/ 2021
Gestor/Financování	SML/Interreg EUROPE (85 % dotace)
Odhad nákladů	2 000 000 Kč celkem
Indikátor	Počet nových pracovních míst 1





Opatření	Úprava průjezdnosti centry měst pro vyšší plynulost veřejné a nemotorové dopravy
Projekt	Aktivita koordinátorů dopravy ve městech pro zlepšování průjezdnosti města
Označení	A1.2.2
Popis	Uzavřením průjezdu Sokolská – Jablonecká/Husova a zpět na Šaldově náměstí pro automobily se sníží intenzita dopravy – zpracovat variantní studie proveditelnosti V Jablonci nad Nisou je možné omezení průjezdu z Palackého do Smetanovy ul. E. Floriánové (po zprovoznění výstupu pod Baštou), čímž se mírně zrychlí průjezdy autobusů
Plán realizace	2019
Gestor/Financování	SML, SMJNN
Odhad nákladů	0
Indikátor	Snížení časových ztrát o 2 tis. vozohod. ročně





Opatření	Úprava průjezdnosti centry měst pro vyšší plynulost veřejné a nemotorové dopravy
Projekt	Větší zapojení měst do integrovaném dopravním systému IDOL
Označení	A1.3.1
Popis	▪ uzavřít dohodu SML, SMJNN, DSOJ a KORID LK o spolupráci při integraci dopravy ▪ intenzivní spolupráce KORID LK s oddělením dopravní obslužnosti oddělení správy veřejného majetku Magistrátu města Liberce a s Dopravním výběrem v Jablonci nad Nisou s možností budoucího převedení plánovacích činností na KORID LK ▪ transformovat společnou MHD na integrovaný dopravní systém s atraktivní nabídkou v okolí Jablonce nad Nisou (spolupráce KORID LK a DSOJ), zohlednit potřeby městské hromadné dopravy a její specifické organizace v rámci DSOJ. ▪ při integraci s regionální dopravou nastavit standardy kvality nastaveny níže umožnit ve spolupráci s Libereckým krajem a KORID LK provoz autobusů příměstského typu na území měst s nižší cenou dopravního výkonu ▪ spolupráce oddělení dopravní obslužnosti a KORID LK pro integraci ve městech (Lučany, Krásná Studánka, Machnín, Chrástava, Doubí, linka 141), možné převedení na KORID LK ▪ lepší integraci městského a regionálního tarifu ▪ zajištění atraktivní regionální taktové hromadné dopravy v blízkém okolí Liberce (obdobně jako je tomu v okolí Jablonce nad Nisou) pro snížení dojížděky IAD (spolupráce SML, obcí a KORID LK)
Plán realizace	2019
Gestor/Financování	SML, SMJNN
Odhad nákladů	100 tis. Kč ročně0
Indikátor	Počet uzavřených dohod 1





Opatření Projekt	Lepší napojení na dálkovou a regionální dopravu Zastavování spojů všech regionálních a vybraných dálkových autobusových linek v terminálu Fügnerova v Liberci
Označení	A1.4.2
Popis	Regionální a částečně i dálková autobusová doprava musí obsloužit zastávky regionální dopravy hlavní terminál MHD při své cestě na autobusové nádraží. V první fázi změna jízdních řádů a úprava využití prostoru do maximální kapacity, v druhé fázi fyzické úpravy pro zvýšení kapacity
Plán realizace	Zavedení provozu 2019 Zpracování studie úprav v gesci KORID LK 2020 Provedení úprav 2024
Gestor/Financování	DPMLJ, KORID LK/SML
Odhad nákladů	15 mil. Kč (stavební úpravy)
Indikátor	Zvýšení výkonu regionální dopravy o 50 tis vozohod ročně

A2: Kvalitní infrastruktura

Opatření Projekt	Rozvoj tramvajové sítě Výstavba tramvajové trati v úseku „Rybníček – Dobiášova – Zelené údolí“ (sídliště Rochlice) v Liberci
Označení	A2.1.1
Popis	Zřízení nové tramvajové dvoukolejné trati v délce 2,8 a jedné nové měnirny. Vedení tratě bude provedeno s možností budoucího pokračování tramvajové trati do oblasti sídliště Vesec a sídliště Doubí. Zlepšení dopravní obslužnosti sídliště Rochlice II kolejovou dopravou, která prakticky omezí autobusovou dopravu na sídliště Rochlice I. a II. o cca 90 %. Zajištění kvalitní MHD pro území s více jak 14 000 obyvateli (cca 13 % celkového počtu obyvatel SML).
Plán realizace	Realizace 12/2023
Gestor/Financování	DPMLJ/OPD
Odhad nákladů	960 000 000 Kč
Indikátor	2,8 km nové TT





Opatření
Projekt

Rozvoj tramvajové sítě
Studie tramvajové tratě do Ruprechtic

Označení
Popis

A2.1.2
Územní studie řešení větve tramvajová tratě pro obsluhu okolí Vrchlického ulice na sídlišti Ruprechtice. Tramvajová trať by nahradila většinu spojů linky 24 a spoje linky 25 do Ruprechtic.

Plán realizace
Gestor/Financování
Odhad nákladů
Indikátor

Studie v roce 2023
SML/DPMLJ
2 500 000 Kč
1 zpracovaná studie

Opatření
Projekt
Označení
Popis

Rozvoj tramvajové sítě
Výstavba tramvajové tratě Lázně – AN Jablonec

A2.1.3
Zřízení nové tramvajové trati v délce 0,7 km včetně nových zastávek. Ukončení tramvajové trati je směřováno do prostoru terminálu veřejné dopravy (městské i příměstské)
Zlepšení dopravní obslužnosti dolního centra Jablonce nad Nisou kolejovou dopravou, která umožní přímé propojení center měst Liberec a Jablonec nad Nisou. Prodloužením tramvajové tratě budou zajištěny přímé přestupní vazby na linky MHD Jablonec nad Nisou a regionální autobusové dopravy. Zkrátí se i docházková vzdálenost při přestupu na železniční spoje.
Přímé spojení sídliště Na Vršku (4.000 obyvatel) s centrem města.

Plán realizace
Gestor/Financování
Odhad nákladů
Indikátor:

12/2023
DPMLJ/OPD/IPRÚ
411 764 000 Kč
0,6 km nové jednokolejné TT





Opatření
Projekt

Rozvoj tramvajové sítě

Rekonstrukce tramvajové tratě Liberec – Jablonec nad Nisou (etapy Nový svět – Měnírna, Proseč nad Nisou, škola – Proseč nad Nisou, výhybna, Kyselka – Proseč nad Nisou, škola a U Nisy – Budovatelů x Poštovní), rekonstrukce měnírny, změna rozchodu

Označení
Popis

A2.2.1

1. etapa Rekonstrukce TT Liberec - Jablonec nad Nisou v úseku NOVÝ SVĚT – MĚNÍRNA

Modernizace TT v úseku provozního staničení TT km 7,9 – 9,6. výměna trakčního vedení včetně nových trakčních stožárů, kompletní obnova propustků pod tratí, zřízení vyhřívání nástupišť, mobiliář zastávek a vegetační a terénní úpravy v délce dotčeného úseku.

2. etapa Rekonstrukce TT Liberec - Jablonec nad Nisou v úseku Proseč nad Nisou, ŠKOLA – Proseč nad Nisou, VÝHYBNA

Modernizace TT trati v úseku provozního staničení TT km 6,5 – 7,9. zřízení vyhřívání nástupišť, mobiliář zastávek a vegetační a terénní úpravy v délce dotčeného úseku. Nedílnou součástí úpravy směrového a výškového uspořádání je vznik bezbariérového přestupního místa v jedné rovině ve výhybně „Proseč, pošta“ se železniční zastávkou „Proseč nad Nisou“. Součástí objektu je rovněž mobiliář zastávek a kompletní obnova propustků pod tratí. Dále je do objektu zahrnuta úprava křížení na začátku ulice Za Říčkou, kde přechází TT do prostoru silniční komunikace.

3. etapa Rekonstrukce TT Liberec - Jablonec nad Nisou v úseku KYSELKA - Proseč nad Nisou, ŠKOLA

Modernizace úseku TT v úseku provozního staničení TT km 5,4 – 6,5. Nový svršek je navržen s rozchodem 1435 mm na ocelových Y pražcích, zřízení vyhřívání nástupišť, mobiliář zastávek a vegetační a terénní úpravy v délce dotčeného úseku.

4. etapa Rekonstrukce TT Liberec - Jablonec nad Nisou v úseku ulice U Nisy – křižovatka Budovatelů x Poštovní

Modernizace úseku tramvajové trati v úseku provozního staničení TT km 10,997 – 11,970. V následujícím pravém směrovém oblouku a smyčce v Tyršových sadech bude provedena pouze změna rozchodu, neboť po dostavbě tramvajové tratě na novou konečnou, která bude součástí





nového dopravního terminálu, bude tato konečná zrušena. Nový svršek NT1 je navržen v rozchodu 1435 mm na pevné jízdní dráze nebo ve výhybkových rozvětveních na dřevěných pražcích. Povrch pojížděné TT bude zpevněn asfaltovým krytem z modifikovaného litého asfaltu. Oddělení TT od silniční komunikace bude provedeno pomocí obruby. Součástí objektu je rovněž mobiliář zastávek, kompletní obnova odvodnění spodku tramvajové trati a ohumsování. Součástí objektu TT bude i výšková úprava uličních vpustí a jejich mříží, případně jejich výměna. Současně budou provedeny všechny potřebné související úpravy, jako jsou úpravy místní komunikace a chodníky a úprava trakčního vedení.

Plán realizace	1. etapa	136 730 000 Kč	11/2020	1,7 km modern.TT
	2. etapa	146 410 000 Kč	11/2020	1,4 km modern.TT
	3. etapa	120 000 000 Kč	11/2020	1,1 km modern.TT
	4. etapa	82 280 000 Kč	11/2020	0,973 km modern.TT
	Realizace 2018 – 2020			
Gestor/Financování	DPMLJ/OPD			
Odhad nákladů	485 420 000 Kč			
Indikátor	5,17 km modernizované jednokolejné TT			

Opatření	Modernizace zastávek, vybavení přístřešky a informačními systémy
Projekt	Zřízení nové zastávky na Nové Pastýřské v Liberci
Označení	A2.2.4
Popis	V rámci výstavby Nové Pastýřské ulice bude zřízena zastávka pro autobusovou dopravu na Tržním náměstí
Plán realizace	12/2023
Gestor/Financování	SML/IROP/OPD
Odhad nákladů	2,5 mil. Kč
Indikátor	Nově vybudované zastávky 1





Opatření Projekt	Zvýšení kvality terminálů městské hromadné dopravy Výstavba terminálu Rychnov u Jablonce nad Nisou u nádraží
Označení	A2.3.1
Popis	Vypracování proveditelnosti akce „Dopravní terminál v Rychnově u Jablonce nad Nisou“ Vybudování konečné zastávky autobusové linky 101 u nádraží Rychnov u Jablonce nad Nisou
Plán realizace	Studie proveditelnosti 2018 Realizace 2021
Gestor/Financování	Město Rychnov u J. n. N./IROP/IPRÚ
Odhad nákladů	10 000 000 Kč
Indikátor	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě 1

Opatření Projekt	Zvýšení kvality terminálů městské hromadné dopravy Výstavba společného terminálu AN Jablonec nad Nisou
Označení	A2.3.2
Popis	V rámci projektu vznikne nový přestupní terminál v centru města Jablonec nad Nisou, na křižovatce ul. Lipanská a Kamenná. V prostoru terminálu bude umístěna konečná stanice prodloužené tramvajové trati z Liberce do Jablonce nad Nisou. Prodloužení tramvajové trati bude realizováno investorem DPMLJ (Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.) v rámci IPRÚ, projekt s názvem „Výstavba tramvajové trati v úseku Lázně – Centrum v Jablonci nad Nisou“ bude zažádáno o dotaci do Operačního programu Doprava. Oba projekty tak budou vzájemně provázány. Terminál bude využit pro městské i meziměstské autobusy, vzniknou zde nové zastávky, cestujícím bude sloužit informační systém. Budou postaveny nové toalety a cyklisté budou moci využít úschovny kol. Počítá se s výstavbou administrativní budovy. V rámci výstavby terminálu vznikne 100 parkovacích míst pro automobily a mimoúrovňovým napojením dojde k propojení terminálu se železniční zastávkou „Jablonec n. N. centrum“.
Plán realizace	projekt 2019, realizace 2020 – 2023
Gestor/Financování	SMJNN/IROP/IPRÚ
Odhad nákladů	250 000 000,- Kč
Indikátor:	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě 1





Opatření	Zvýšení kvality terminálů městské hromadné dopravy
Projekt	Výstavba terminálu AN Liberec
Označení	A2.3.3
Plán realizace	příprava 2017- 2018 realizace 2019-2020
Gestor/Financování	SML/IROP/IPRÚ
Odhad nákladů celkem	57 mil Kč + DPH
Dotace odhad	51,3 mil. Kč + DPH
Spolupodíl odhad	5,7 mil. Kč + DPH
Indikátor:	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě 1

Opatření	Budování terminálů integrované dopravy ve vhodných lokalitách řešeného území
Projekt	Studie výhledového společného terminálu u nádraží Liberec po modernizaci nádraží
Označení	A2.3.4
Popis	Vypracování studie proveditelnosti nového integrovaného terminálu pro dálkovou a regionální dopravu s využitím pozemků SŽDC v koordinaci s modernizací nádraží, s těsnými přestupními vazbami mez vlaky, regionálními autobusy a MHD včetně vyřešení odvedení automobilové dopravy z prostoru přednádraží
Plán realizace	Studie proveditelnosti 2020 (realizace 2030)
Gestor/Financování	KORID LK, LK, SŽDC, SML
Odhad nákladů	Studie 2,5 mil. Kč
Indikátor:	Počet zpracovaných studií 1





Opatření	Budování terminálů integrované dopravy ve vhodných lokalitách řešeného území
Projekt	Přestupní vazba u železniční zastávky Rochlice se zavedeným křižováním
Označení	A2.3.5
Popis	Vypracování dokumentace přestupního uzlu u železniční zastávky Rochlice s řešením přestupů mezi autobusovými linkami MHD a PAD a železniční dopravou a s umožněním křižování vlaků ve stanici Rochlice
Plán realizace	Studie 2020 (realizace po roce 2023)
Gestor/Financování	SML, KORID LK, SŽDC
Odhad nákladů	Studie 1,5 mil. Kč
Indikátor:	Počet zpracovaných studií 1

Opatření	Budování záchytných parkovišť
Projekt	Parkoviště v objektu P + R v rámci nového AN Liberec
Označení	A2.4.1
Popis	Parkovací dům s celkovou kapacitou cca 450 míst, 30 míst pro kola a 4 místa pro nabíjení elektrokol
Plán realizace	příprava 2017- 2018 realizace 2019-2020
Gestor/Financování	SML/IROP/IPRÚ
Odhad nákladů celkem	74 mil Kč + DPH
Dotace odhad	66,6 mil Kč + DPH
Spolupodíl odhad	7,4 mil Kč + DPH
Indikátory	Počet stání na P+R: 450

	Budování záchytných parkovišť
Projekt	P+R Pastýřská
Označení	A2.4.2
Popis	Výstavba nové parkovací plochy, obnovu krytu vozovky, zřízení nových chodníků a veřejného osvětlení.
Plán realizace	příprava 2018 realizace 2019
Gestor/Financování	SML/IROP/IPRÚ
Odhad nákladů celkem	15 mil Kč + DPH
Dotace odhad	12,7 mil Kč + DPH
Spolupodíl odhad	2,3 mil Kč + DPH
Indikátory	Počet stání na P+R: 175





Opatření	Preference veřejné dopravy
Projekt	Zprovoznění ulice U Balvanu v Jablonci nad Nisou sníží zatížení U Zeleného stromu
Označení	A2.5.2
Popis	Úprava ulice U Balvanu a její křižovatky s ulicí Budovatelů pro provoz automobilů. Zřízení světelně řízené křižovatky. Výsledkem bude snížení časových ztrát MHD na křižovatce U zeleného stromu
Plán realizace	Projektová dokumentace 2023 Realizace 2025
Gestor/Financování	SMJNN
Odhad nákladů	15 000 000,- Kč
Indikátor	Snížení časových ztrát o 2 tis. vozohod ročně

A3: Vysoký standard služeb dopravců

Opatření	Zkvalitnění, zjednodušení a sjednocení odbavovacího systému veřejné hromadné dopravy
Projekt	Zjednodušení odbavovacího a platební systému MHD,
Označení	A3.2.1
Popis	Zavést možnost zakoupení/odbavení regionálního tarifu v prodejních místech/ vozidlech MHD. Reforma systému Opuscard, požizování karet a tarifu na jednom místě. Spolupráce s KORID LK
Plán realizace	Realizace 2022
Gestor/Financování	DPMLJ, KORID LK, Liberecká IS
Odhad nákladů	10 000 000,- Kč
Indikátor:	Podíl vozidel umožňujících odbavení tarifu IDOL 100 %

Opatření	Zkvalitnění, zjednodušení a sjednocení odbavovacího systému veřejné hromadné dopravy
Projekt	Platby kartou v MHD
Označení	A3.2.2
Popis	Rozšíření možnosti plateb bezkontaktní platební kartou do všech vozidel MHD
Plán realizace	2018
Gestor/Financování	DPMLJ
Odhad nákladů	10 000 000,-Kč
Indikátor:	Podíl vozidel MHD s možností bezkontaktních plateb 100 %





Opatření	Modernizace informačních systémů, zřízení infocentra integrované dopravy
Projekt	Informační tabule pro cestující na zastávkách MHD
Označení	A3.4.2
Popis	Na 10 významných zastávkách bude zřízen telematický systém z on-line informacemi o odjezdech vozidel MHD
Plán realizace	2020
Gestor/Financování	DPMLJ
Odhad nákladů	10 000 000 Kč
Indikátor:	Zřízení telematických systémů 1

B2: Dostupnost infrastruktury a vozového parku

Opatření	Výstavba a opravy přinášející kvalitní řešení díky koncepční a stavební přípravě nových projektů řízené městy či krajem
Projekt	Rekonstrukce tramvajové tratě Rumunská
Označení	B2.1.1
Popis	Rekonstrukce dvoukolejné tramvajové trati v úseku mezi OD Delta (poblíž terminálu Fügnerova) a křižovatkou Šaldovo náměstí. V rámci stavby bude provedena výměna tramvajového svršku z BKV panelů za pevnou jízdní dráhu, předláždění nástupišť
Plán realizace	Realizace 2017
Gestor/Financování	DPMLJ/OPD
Odhad nákladů:	62 616 000 Kč
Indikátor:	0,460 km rekonstruované dvoukolejné tratě





Opatření	Výstavba a opravy přinášející kvalitní řešení díky koncepční a stavební přípravě nových projektů řízené městy či krajem
Projekt	Rekonstrukce tramvajové smyčky Viadukt
Označení	B2.1.2
Popis	Zkapacitnění tramvajové smyčky VIADUKT z důvodu pravidelného využívání k obracení tramvajových vlaků. Smyčka Viadukt bude rozšířena o dvě předjízdny koleje z důvodu bezkolizního ukončení nové linky (vybrané spoje) ze sídliště Rochlice II. a linky z Jablonce nad Nisou. Zároveň umožní předjíždění a otáčení tramvajových vlaků linky směr Hanychov v případě řešení mimořádných událostí. Dále je počítáno s jednou kolejí o rozchodu 1000 mm + 1435 mm pro historická vozidla.
Plán realizace	Realizace 2020
Gestor/Financování	DPMLJ/OPD
Odhad nákladů	73 810 000
Indikátor	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě 1

Opatření	Výstavba a opravy přinášející kvalitní řešení díky koncepční a stavební přípravě nových projektů řízené městy či krajem
Projekt	Rekonstrukce TT v úseku Topolová – Lounská v Liberci
Označení	B2.1.3
Popis	(není zatím v IPRÚ) Navržená rekonstrukce v délce cca 400 m systémem pevné jízdní dráhy, krytá asfaltobetonovým povrchem, spočívá ve zrušení části jednoho chodníku, zvětšení osové vzdálenosti protisměrných kolejí v nejkritičtějších místech a přemístění zastávky směrem do centra. Součástí projektu je i odstranění propadu podloží (železniční spodek) v délce cca 100 m. Zároveň změnou konstrukce TT dojde ke snížení hlukové zátěže z veškerého provozu o min. 3 dB.
Plán realizace	10/2022
Gestor/Financování	DPMLJ/OPD
Odhad nákladů	72 600 000 Kč
Indikátor:	0,4 km rekonstruované dvoukolejné tratě





Opatření	Výstavba a opravy přinášející kvalitní řešení díky koncepční a stavební přípravě nových projektů řízené městy či krajem
Projekt	Rekonstrukce signalizačního zařízení tratě Liberec – Jablonec nad Nisou
Označení	B2.1.4
Popis	Rekonstrukce zařízení umožní zavedení "úrovně integrity bezpečnosti" SIL3 dle platné normy ČSN EN 61508 pro provoz s cestujícími a rychlosti do 70 km/h. Nový traťový řídící a kontrolní systém bude vybudován včetně nového SW na pracovišti dopravního dispečera. Počet nově osazených detekčních prvků včetně kolejových obvodů pro nezávislé zastavení vozidla bude cca 70 ks. Nové zařízení významně přispěje ke zvýšení bezpečnosti na jednokolejné trati tím, že bude významným způsobem snížen vliv možného selhání lidského činitele. Řídící dispečer bude mít větší okamžitý přehled o jednotlivých vozidlech pohybujících se po trati. Zařízení také umožní zabránit jízdě s náskokem proti jízdnímu řádu. Přizpůsobení provozu návazné autobusové dopravy.
Plán realizace	3/2023
Gestor/Financování	DPMLJ/OPD/IPRÚ
Odhad nákladů	35 294 000 Kč
Indikátor:	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě: 1

Opatření	Výstavba a opravy přinášející kvalitní řešení díky koncepční a stavební přípravě nových projektů řízené městy či krajem
Projekt	Příprava rekonstrukce tratě Rybníček – Horní Hanychov
Označení	B2.1.5
Popis	Zpracování dokumentace pro rekonstrukci tramvajové tratě Rybníček – Horní Hanychov dopravy.
Plán realizace	2020
Gestor/Financování	OSM MML
Odhad nákladů	1 000 000 Kč
Indikátor:	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě: 1





Opatření	Obnova a vybavení vozového parku podle provozních potřeb a očekávání cestujících
Projekt	Nákup 17 ks nových bezbariérových autobusů pro DPMLJ
Označení	B2.3.1
Popis	Dodávka 17 nízkopodlažních bezbariérových autobusů MHD s pohonem CNG, splňující normu EURO 6
Plán realizace	2023
Gestor/Financování	DPMLJ/IROP/IPRÚ
Odhad nákladů	130 873 600 Kč
Indikátor	Nová nízkoemisní vozidla 17

Opatření	Obnova a vybavení vozového parku podle provozních potřeb a očekávání cestujících
Projekt	Nákup 3 elektrobusů a nabíjecí stanice
Označení	B2.3.2
Popis	Pořízení nízkoemisních vozidel využívajících alternativní zdroje paliv (elektrická energie) pro přepravu osob. Výstavba dobíjecích stanic pro nízkoemisní vozidla pro přepravu osob za účelem snížení negativních dopadů v dopravě
Plán realizace	2023
Gestor/Financování	DPMLJ/IROP
Odhad nákladů	30 000 000 Kč
Indikátor:	Nová nízkoemisní vozidla 3

Opatření	Obnova a vybavení vozového parku podle provozních potřeb a očekávání cestujících
Projekt	Studie nákladů a výnosů pro obměnu vozového parku
Označení	B2.3.3
Popis	Zpracování studie nákladů a výnosů k posouzení rozsahu a způsobu obnov vozového parku (rozsah vozidel CNG a elektrobusů, možnosti modernizací tramvají)
Plán realizace	2019
Gestor/Financování	OSM/DPMLJ
Odhad nákladů	500 000 Kč
Indikátor:	Počet zpracovaných studií 3





B3: Cenová dostupnost služby veřejné dopravy

Opatření	Výhody pro držitele ročního předplatného
Projekt	Zavedení bonusů
Označení	B.3.2.1
Popis	Předplatné v MHD je relativně vysoké, negativní je vnímáno i nerozlišování krátkých a delších cest MHD. Zlevňování je ekonomicky obtížné. Tarif je však potřebné upravit ke zvýhodnění předplatného a je možné zavedení bonusů pro držitele ročního předplatného, jako jsou vstupy do ZOO, do skiareálu Ještěd zdarma, výlety v rámci IDOL zdarma, parkování ve městech zdarma v odpoledních hodinách. Slevy pro žáky a studenty poskytovat celoročně.
Plán realizace	Koncept návrhu 2019 Realizace 2020
Gestor/Financování	DPMLJ, SML, SMJ, KORID LK
Odhad nákladů	Při zvýšení tržeb nákladově neutrální
Indikátor	Počet bonusů pro abonenty 3

Opatření	Turistické jízdné
Projekt	Nákupy jízdenek pro krátkodobé pobyty přes internet, aplikace pro mobilní telefony
Označení	B.3.3.1
Popis	Webová a mobilní aplikace DPMLJ, která umožní vyhledávat trasy, sledovat polohu vozidel a nakupovat jízdenky, orientovaná též na návštěvníky města a turisty.
Plán realizace	2020
Gestor/Financování	DPMLJ, SML, SMJ, KORID LK
Odhad nákladů	Při zvýšení tržeb nákladově neutrální Zřízení telematických systémů 1





D1: Ochrana a pohodlí cestujících

Opatření	Zajištění bezpečnosti na terminálech s důrazem na terminál Fügnerova
Projekt	Ochrana cestujících v prostoru terminálu Fügnerova, přítomnost městské police či bezpečnostní agentury, kamerový systém
Označení	D.1.3.1
Popis	Cestující jsou obtěžováni nepříznivými spoluobčany v prostorách terminálu Fügnerova. Je zde potřebná velmi častá přítomnost strážníků Městské policie a jejich aktivní bránění v obtěžování cestujících a zavedení kamerového dohledu
Plán realizace	2018
Gestor/Financování	SML, Městské policie
Odhad nákladů	Navýšení provozních nákladů
Indikátor:	Přítomnost hlídek denně: 6 hodin





D3: Kvalita veřejného prostoru v okolí veřejné dopravy

Opatření Projekt	Údržba okolí podél tramvajových tratí a terminálů Zlepšení stavu veřejného prostoru v okolí tramvajových zastávek a v okolí terminálů HD
Označení	D.3.1.1
Popis	Tramvajové tratě a terminály umožňují uvolňovat veřejný prostor od automobilové dopravy, okolí dopravních staveb by mělo symbolizovat přátelský vztah k veřejnému prostoru. Města musí projevovat maximální péči okolí tras a zastávek MHD při úklidu, údržbě a opravách.
Plán realizace	Průběžně
Gestor/Financování	SML, SMJ
Odhad nákladů	0
Indikátor:	Růst podílu MHD na přepravní práci na 40 % podílu motorizované dopravy





8 Monitoring

Plán dopravní obslužnosti veřejnou dopravou Liberec – Jablonec nad Nisou na období 2017-2023 je střednědobý plán, který zahrnuje omezené množství projektů, které mohou být fyzicky a finančně realizovány, další projekty bude možné do roku 2023 zahájit projekčně na úrovni studie nebo projektové dokumentace nebo alespoň přijmout rozhodnutí o jejich budoucí realizaci. Období monitoringu je tedy směřováno k roku 2023, ke kterému jsou vztaženy následující cílové hodnoty.

Indikátory

1) Počet nových pracovních míst

Cílová hodnota 4

2) Počet uzavřených smluv o přepravě osob

Cílová hodnota 2

3) Zvýšení výkonu MHD

Cílová hodnota: o 1,2 mil. oskm ročně

4) Snížení časových ztrát

Cílová hodnota: o 4 tis. vozohod ročně

5) Zvýšení výkonu regionální dopravy

Cílová hodnota: o 50 tis. vozohod. ročně

6) Délka nových TT v km

Cílová hodnota: 3,4 km

7) Počet zpracovaných studií

Cílová hodnota: 4

8) Počet stání na P + R

Cílová hodnota: 625

9) Délka modernizovaných TT v km

Cílová hodnota: 5,67 km

10) Nově vybudované zastávky

Cílová hodnota: 3





11) Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě

Cílová hodnota: 4

12) Počet parkovacích míst na záchytných parkovištích

Cílová hodnota: 450

13) Podíl vozidel umožňujících odbavení tarifu IDOL

Cílová hodnota: 100 %

14) Podíl vozidel MHD s možností bezkontaktních plateb

Cílová hodnota: 100 %

15) Zřízení intermodálních plánovacích systémů

Cílová hodnota: 2

16) Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě

Cílová hodnota: 2

17) Nová nízkoemisní vozidla

Cílová hodnota: 20

18) Počet bonusů pro abonenty

Cílová hodnota: 3

19) Přítomnost hlídek městské policie man terminálu Fügnerova denně

Cílová hodnota: 6 hodin

20) Růst podílu MHD na přepravní práci

Cílová hodnota 40 %





Přílohy

Příloha 1 – Hustota osídlení řešeného území v rozdělení dle ekonomické aktivity

Příloha 2 – Poměr IAD a VHD v dopravních okresech řešeného území

Příloha 3 – Isochrony dostupnosti k zastávkám v řešeném území

Příloha 4 – Isochrony dostupnosti k zastávkám se špičkovým intervalem do 15 min.

Příloha 5 – Kartogram zatížení sítě veřejné dopravy 2018





Příloha 1

Hustota osídlení řešeného území v rozdělení dle ekonomické aktivity





Příloha 2

Poměr IAD a VHD v dopravních okresech řešeného území





Příloha 3

Isochrony dostupnosti k zastávkám v řešeném území





Příloha 4

Isochrony dostupnosti k zastávkám, kde je interval linek kratší než 15 minut





Příloha 5

Kartogram zatížení sítě veřejné dopravy 2018

