

9. DOPRAVA

9.1. STRUKTURA DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

9.1.1 ČLENĚNÍ ÚZEMÍ MĚSTA, VSTUPNÍ BODY DO ÚZEMÍ, ZÁKLADNÍ UKAZATELE SCHEMA Č. 9.1

Dopravně urbanistické členění města bylo založeno z hlediska územního plánu v roce 1980. V rámci práce na novém územním plánu bylo dopravně urbanistické členění upřesněno a zjednodušeno.

Při zachování zásady kumulativnosti urbanistických obvodů do dopravních jednotek je město členěno na 3 dopravní sektory, 11 dopravních oblastí a 31 + 1 dopravní okrsek. Globální signifikantnost mají dopravní sektory a dopravní oblasti. Vztahy území města k vnějšímu území jsou kumulovány do 6 vstupních bodů vázaných na geografické parametry dopravních směrů:

- I. – frýdlantský
- II. – jizerský
- III. – jablonecký
- IV. – turnovský
- V. – ještědský
- VI. – chrastavský

Základní ukazatelé dopravních oblastí a sektorů v časovém profilu 1980, 1997a 2015

Sektor	Oblast	Počet obyvatel						Počet pracovních příležitostí					
		1980		1997		2015		1980		1997		2015	
		počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1-severní	1 - Centrum			9 467	23	9 500	24			21 165	68	18 700	60
	2 - Pavlovice Ruprechtice			18 211	45	17 600	44			2 108	7	2 600	8
	3 - Horská			10 753	26	10 900	27			7 210	23	7 100	23
	11- Růžodol I.			2 408	6	2 300	5			695	2	2 800	9
	Stráž n/N			1 631		2.400				1 574		1 970	
	Celkem	52 375		40 839	100	40 300	100	40 514		31 178	100	31 200	100
	Celkem včetně Stráže n/N			42 470		42 700				32 752		33 170	

[Schéma 9.1. Členění na dopravní jednotky](#)

Sektor	Oblast	Počet obyvatel						Počet pracovních příležitostí					
		1980		1997		2015		1980		1997		2015	
		počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
2-východní	4 - Harcov			10 410	31	10 200	27			1 317	17	1 800	20
	5 - Rochlice			17 294	51	19 700	53			3 972	51	4 200	47
	6 - Vratislavice			6 129	18	7 300	20			2 478	32	3 000	33
	Celkem	21 083		33 833	100	37 200	100	4 305		7 767	100	9 000	100
3-jižní	7 - Doubí Vesec			8 548	32	10 900	38			3 375	29	4 700	27
	8 - D. Hanychov H. Hanychov			6 889	26	7 800	26			3 610	31	6 800	40
	9 - Františkov Ostašov Janův Důl			9 552	37	9 600	32			4 431	38	5 000	29
	10 - Machnín			1 376	5	1 300	4			302	2	600	4
	Celkem	24 007		26 365	100	29 600	100	15 555		11 718	100	17 100	100

Sektor	Oblast	Počet obyvatel						Počet pracovních příležitostí					
		1980		1997		2015		1980		1997		2015	
		počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1-severní		52 375	54	40 839	40	40 300	38	40 514	67	31 178	60	31 200	54
	vč. Stráže n/N			42 470		42 700				32 752		33 170	
2-východní		21 083	21	33 833	34	37 200	35	4 305	7	7 767	15	9 000	16
3-jižní		24 007	25	26 365	26	29 600	27	15 555	26	11 718	23	17 100	30
Město celkem		97 465	100	101037	100	107100	100	60 374	100	50 663	100	57 300	100
Město celkem vč. Stráže n/N				102668		109500				52 237		59 270	

9.1.2 OBJEMOVÁ STRUKTURA VZTAHŮ

SCHEMA Č. 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7, 9.8

Pro návrhové období územního plánu (rok 2015) byla sestavena vztahová matice dle demografické a prostorové prognózy. Novou vztahovou maticí v prostorově transformovaném simulačním modelu byly formulovány prognózní vztahové diagramy a následně i variantní pentlogramy automobilové dopravy.

Ze strukturovaných vztahových diagramů pro vztahy tranzitní, vnější radiální a vnitroměstské jsou zřejmá následující zjištění:

a) Vztahy tranzitní (schema č. 9.2):

- dominantní tranzitní vztah v relativní velikosti 35 % spojuje vstupní body IV. a VI., druhořadým je vztah spojující vstupní body III. a VI. s relativní velikostí 23 %, sumárně tyto dva vztahy tvoří 58 %,
- nejvíce zatíženým vstupním bodem pro tranzitní vztahy je bod VI. (36 % celkového zatížení),
- pozoruhodná je klesající tendence celkového podílu tranzitních vztahů ve spektru vztahů radiálních a vnitřních.

b) Vztahy radiální

- celkové (schema č. 9.3):
 - rozhodující podíl celkových radiálních vztahů - 83 %, je produkován přes vstupní body III., IV. a VI., směřování rozhodujících radiálních vztahů je totožné se směřováním vztahů tranzitních,
 - dominantní radiální vztah - 32 %, směřuje přes bod III. a potvrzuje tak úzkou vazbu města Liberce na město Jablonec nad Nisou a opačně, druhořadé radiální vztahy - 20 % a 25 %, směřují do osy aglomerace (Chrastava a dále) a do vnitrostátního koridoru - vstupní body IV. a VI.
- parciální sektorové (schéma č. 9.4):
 - dominantními cíly jsou sektory 1 a 2 - severní a východní, sumárně 76 % všech radiálních vztahů.
- parciální oblastní (schema č. 9.5):
 - dominantními cíly jsou oblasti 1 - centrum, 2 - Ruprechtice-Pavlovice, 5 - Rochlice a 6 - Vratislavice nad Nisou, sumárně tyto dominantní vztahy pokrývají 49 % všech radiálních vztahů.

c) Vztahy vnitřní

- sektorové (schema č. 9.6):
 - mírně převažujícími jsou vztahy uvnitř sektorů nad vztahy mezisektorovými 55 % : 45 %, dominantní pozici uvnitř sektorů zaujímají vztahy uvnitř sektoru 1 - sever s podílem 58 %,
 - u vztahů mezisektorových je dominantním vztah mezi sektorem 1 - sever a sektorem 2 - východ; plných 53 %. Druhořadým je pak vztah mezi sektorem 1 - sever a sektorem 3 - jih; podíl 27 %.

- oblastní (schema č. 9.7 a 9.8):
 - dominantní pozici v oblastních vztazích zaujímají vztahy mezioblastní - 55 %, druhořadé jsou vztahy vnější radiální - 26 %,
 - vztahy vnitrooblastní dosahují v součtu pouhých 19 %, což při počtu 11 oblastí vykazuje okrouhle 1,7 % objemu na jednu oblast a nejsou proto rozhodující,
 - ve vztazích mezioblastních je nejvýznamnější radiální vztah k oblasti 1 - centrum, ten činí plných 42 % celkového objemu těchto vztahů,
 - významný parciální mezioblastní vztah, který vyvolává tlak na krátké propojení v oblasti 1 - centrum, dosahuje relativní hodnoty 18 % z celkových mezioblastních vztahů, tedy téměř 1/5 všech mezioblastních vztahů a téměř 1/3 radiálního vztahu k oblasti 1 - centrum.

Poměrová velikost a charakter rozhodujících dopravních vztahů ve městě jsou odvozeny z prostorově strukturovaného objemu jízd automobilové dopravy. Tyto jsou relativně největším obrazem reálných vztahů uskutečňovaných v identifikovatelné síti pozemních komunikací a jsou proto využitelné i pro hodnocení vztahových poměrů v hromadné osobní dopravě.

9.2. AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

9.2.1 VÝVOJ A ROZDĚLENÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY DO SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

SCHEMA Č. 9.9

Vývojové křivky automobilové dopravy jsou odezvou univerzality v použitelnosti automobilu rozsáhlostí spektra kapacit při jeho vývoji, výrobě a obchodování a v neposlední řadě i jeho vlivu na hodnotové atributy životní úrovně svobodných jednotlivců a svobodných společensko-hospodářských formací.

Nástup automobilové dopravy ovlivnil nepředvídatelnou měrou nejen použitelnost dříve umístěných a vybudovaných pozemních komunikací, ale i spektrum názorů na doplňování o komunikace nové a na formování urbanistických struktur, v nichž se role pozemních komunikací výrazně posunula od role kompoziční do sféry územních a urbanistických limitů s kladnými a zápornými parametry.

V návrhovém období územního plánu (do roku 2015) je s pokračující progresivitou automobilové dopravy uvažováno. Současně je ale předpokládán její výrazný útlum před koncem návrhového období s ohledem na zrychlené tempo nasycení automobilizace

a nárůstu objemu jízd v období hospodářského a společenského uvolnění v letech 1990 – 2000.

Strukturovaný objem automobilových jízd 1997 je odvozen z komplexního průzkumu aplikovaného souběžně do dopravně inženýrského simulačního modelu města Liberce a vykazuje následující hodnoty:

Vztahy	Osobní		Nákladní		Celkem	
	počty jízd	%	počty jízd	%	počty jízd	%
Vnitroměstské	90 856	60,4	13 762	9,2	104 619	69,6
Vnější radiální	35 319	23,5	6 417	4,2	41 736	27,7
Vnější tranzitní	3 311	2,2	705	0,5	4 016	2,7
Souhrn	129 486	86,1	20 884	13,9	150 371	100,0

Ke stanovení strukturovaného objemu automobilových jízd pro rok 2015 jsou vzaty v úvahu:

- růst automobilizace ze 333 na 417 vozidel na 1 000 osob, tj. 25%-ní růst
- růst ročního proběhu ročním tempem 3,5 % od roku 1997 do roku 2015 (elasticita 0,5), tj. 41%-ní růst
- změny místní demografie v počtech pracovních příležitostí a počtu obyvatel dle dopravních okrsků – zjevný růst u okrsků 14, 23, 24, 36 a 38.

Strukturovaný objem automobilových jízd pro rok 2015

Vztahy	Osobní		Nákladní		Celkem	
	vztahy	%	vztahy	%	vztahy	%
Vnitroměstské	173 582	67,0	25 261	9,1	198 843	72,1
Vnější radiální	60 274	21,8	10 146	3,7	70 420	25,5
Vnější tranzitní	5 619	2,0	1 094	0,4	6 713	2,4
Souhrn	239 475	86,8	36 501	13,2	275 976	100,0

K porovnání skutečného rozdělení automobilové dopravy do sítě pozemních komunikací Liberce ve stavu roku 1997 - resp. po upřesnění dle sčítání dopravy - roku 2000 a variant

možného uspořádání sítě při objemu automobilové dopravy roku 2015 bylo na bázi simulačního modelu v prostředí reálné urbanistické představy a objemově přijatelné realizační náročnosti ověřeno 5 základních variant. Nesporným výsledkem variantního ověření je potvrzení dominantní účinnosti dokončené strukturální příčky nesoucí průtah silnice I/35, nespornost již dříve uvažované strukturální příčky na východní straně města pro novou trasu průtahu I/14 a nezbytnost doplnění struktury v centrální oblasti města o novou spojovací příčku na jeho západním okraji.

Explicitně z variantního ověření vyplynula nadbytečnost paralelní příčky k příčce průtahu I/35 (pásmo územní ochrany obchvatové komunikace) v návrhovém období. Účinnost příčky pro obchvatové vedení silnice I/13 pro rozdělení automobilové dopravy v kritické části strukturálního obrazce není jednoznačně významná, ale pro komplex vnějších vazeb sítě pozemních komunikací města je nezbytná.

[Schéma 9.2. Dopravní vztahy 2005 - tranzitní](#)

[Schéma 9.3. Dopravní vztahy 2005 - vnější radiální celkové](#)

[Schéma 9.4. Dopravní vztahy 2005 - vnější radiální sektorové](#)

[Schéma 9.5. Dopravní vztahy 2005 - vnější radiální oblastní](#)

[Schéma 9.6. Dopravní vztahy 2005 - vnitřní sektorové](#)

9.2.2 Síť POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

9.2.2.1 USPOŘÁDÁNÍ A TRÍDĚNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ V ÚZEMNÍM PLÁNU

SCHEMA Č. 9.10, 9.11.1, 9.11.2, 9.12, 9.13

Tvarová definice nosné sítě pozemních komunikací města Liberce není jednoznačně typizovatelná. Nicméně lze hovořit o postupném přetváření původně radiální sítě s jediným průsečíkem v jádrové zóně centra města na síť s tangenciálními příčkami eliminujícími nezvládnutelné účinky jediného průsečíku síťových paprsků, které svojí polohou determinují územní strukturu komunikačních koridorů na okrajích přirozeně vzniklých urbanistických celků. Nehovoří se proto ani o radiálně okružním systému ani o roštovém systému, ale o homogenizované síti základních komunikací složené z:

- překryvných komunikací páteřních vytvářejících nosnou strukturu schopnou svým umístěním, provázáním a dimenzí kumulovat v nejvyšší možné míře spektrum jízd automobilové dopravy,
- komunikací přípojných připojujících městské území členěné na dopravní oblasti, resp. dopravní sektory na komunikace páteřní,
- komunikace spojovací vytvářející vazbovou strukturu území mezi komunikacemi přípojnými.

Tvarově a urbanisticky formulovaná síť pozemních komunikací je v konkrétních podmínkách územního plánu města Liberce členěna simultánně a kompatibilně v intencích tradičního názvosloví užívaného v územně plánovacím projektování, metodicky formulovaného ČSN

63 61 10, Projektování místních komunikací a v intencích kategorizace pozemních komunikací dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Srovnávací tabulka třídění sítě pozemních komunikací v návrhu územního plánu Liberce

ČSN 73 63 10			Zákon č. 13/1997 Sb.		
Funkční skupina komunikace	funkční třída	funkce	Kategorie pozemní komunikace	třída	funkce
sběrné páteřní	B ₁	- vnější radiály do směrů: Děčín/Hrádek n/N -SRN Frýdlant-PR, Jablonec n/Nisou, Turnov-Praha/Hradec Králové - páteřní struktura - část vnitřního okruhu	silnice	I.	<u>silnice R 35, resp. I/35</u> hr. přechod SRN / PR / ČR – Hrádek nad Nisou – Liberec – Turnov – Hradec Králové <u>silnice I/13</u> Karlovy Vary – Ústí nad Labem – Děčín – Nový Bor – Liberec – Frýdlant – Habartice – hr. přechod ČR / / PR <u>silnice I/14</u> Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald – Vrchlabí – Trutnov
			významově místní komunikace	a	průjezdni úseky silnice I/35 a I/14
sběrné	B ₂		silnice	III.	<u>průjezdni úseky a úseky v nezastavěném území silnic:</u> III/2784, III/29020, III/29021, III/27810, III/27814, III/2873, III/2875, III/27247, III/27250 a náhradní III/xxxx
			významově místní komunikace	b	
sběrné hlavní	B ₂	sběrné pro klíčové oblasti: centrum, Hanychov, Františkov, část vnitřního okruhu	místní komunikace	a	dopravně významné sběrné komunikace v centrální oblasti města a v územním segmentu Františkovském a Hanychovském
sběrné ostatní	B ₂	sběrné pro sektory severní, východní a jižní	místní komunikace	b	ostatní sběrné komunikace
obslužné spojovací	C ₂	dopravní obsluha území výšečí mezi sběrnými komunikacemi	vyjmenované místní komunikace	c	obslužné komunikace pro mezilehlá území dopravně méně exponovaných
obslužné	C ₃	dopravní obsluha ohraničených	nevyjmenované místní komunikace	c	obslužné komunikace s nevýrazným dopravním významem, vhodné event. jako páteřní komunikace dopravně zklidněných zón
zklidněné	D ₁	dopravně zklidněných zón			
zklidněné v pěších a obytných zónách	D ₁	s výrazným až úplným omezením pro automobilovou dopravu	místní komunikace	d	přístupové komunikace ve zklidněných zónách (samostatné pěší chodníky, stezky pro pěší, stezky pro cyklisty, podchody, lávky schody, pěšiny)
cyklistické	D ₂				
pěší	D ₃				

**9.2.2.2 TECHNICKÉ KATEGORIE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ (PODLE ČSN 736101 A 736110 PROJEKTOVÁNÍ DÁLNIC, SILNIC A MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ)
SCHEMA Č. 9.11.1, VÝKRES DOPRAVY**

Technickou kategorií pozemních komunikací se rozumí údaj o šířkovém uspořádání a návrhové rychlosti. Šířkové uspořádání vyjadřuje šířku hlavního dopravního prostoru, který je dán zejména šířkou jízdních pruhů, resp. pruhu přídatných a bezpečnostního odstupu. Technická kategorie současně vyjadřuje o jakou kategorii pozemní komunikace se jedná ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Písmenným znakem se rozlišují kategorie dálnice – D, silnice – S, rychlostní silnice – R a místní komunikace – M. Místní komunikace jsou dále členěny do funkčních skupin – rychlostní – MR, sběrná – MS, obslužná a dopravně zklidněná – MO. V územním plánu města Liberec jsou silnice v průjezdních úsecích, resp. v úsecích v území zastavěném, označovány z hlediska urbanisticko-dopravní funkce technickou kategorií pro místní komunikace.

V území zastavěném je třeba kromě šířkového údaje uvedeného v technické kategorii a vyjadřujícího šířku hlavního dopravního prostoru počítat s šířkou pro přidružený prostor, který kromě dopravních funkcí (chodník pro pěší, pro cyklistický pás) slouží pro ukládání podzemních vedení, jejichž trasy nemají být vedeny v dopravních pruzích nebo pásech (silové a sdělovací kabely, plynovody, vodovody, teplovody).

Šířka přidružených prostorů se stanovuje v intencích příslušných ČSN pro prostorové uspořádání sítí jednotlivých médií a je s ní třeba uvažovat při oddělování pozemků pro umístění komunikací a v územním řízení.

**Směrný výčet technických kategorií sítě základních komunikací
grafické schéma č. 9.11.1, 9.11.2, 9.12 a výkres dopravy**

Číslo pozice	Kategorie pozemní komunikace	Třída/číslo pozemní komunikace	Pojmenování dle ÚPN, resp. seznamu ulic	Technické kategorie
	S-silnice, MK-místní komunikace	Silnice I, II, III/.. Místní komunikace a,b,c,d/..		S-silnice R-rychlostní silnice MS-místní sběrná MO-místní obslužná T-tunel
komunikace sběrné páteřní – B ₁				
1	S	I/35, I/13	chrastavský úsek	S 22,5/80
2	S	I/13	frýdlantský úsek	S 11,5/80
3	S	I/14	jablonecký úsek	S 22,5/80, S 11,5/80
	průjezdní úsek v zastavěném území			MS 22,5/80
4	S	I/35 (R 35)	turnovský úsek	S 22,5/80 R 22,5/80
5	S	I/35	průtahový úsek	MS 22,5/80

Pozn.: *) pro silnice – třída/číslo: I/35 stávající, I/xx neurčené, pro místní komunikace – a/xx neurčené

Číslo pozice	Kategorie pozemní komunikace S-silnice, MK-místní komunikace	Třída/číslo pozemní komunikace Silnice I, II, III/.. Místní komunikace a,b,c,d/..	Pojmenování dle ÚPN, resp. seznamu ulic	Technické kategorie S-silnice R-rychlostní silnice MS-místní sběrná MO-místní obslužná T-tunel
komunikace sběrné – B ₂				
11	MK	a/xx	perštýnská větev (Košická, Horákové, Na Bídě)	MS 9/50
12	MK-S	a/xx III/aaaa (pův. I/14)	staroměstská větev (Londýnská, Sokolská, Jablonecká)	MS 9/50 (T 9/50)
13	MK	a/xx	novoměstská větev Jungmannova + nový úsek	MS 9/50 (T 9/50)
14	MK	a/xx	františkovská větev Švermova, Uralská, Kubelíkova	MS 9/50 MS 14/50
15	MK-S	a/xx III/2784	hanychovská větev Kubelíkova, České mládeže	MS 9/50
21	MK	b/xx	růžodolská větev Letná, Londýnská, Ostašovská (nový úsek)	MS 9/50
22	S	III/xxxx (pův. I/13)	pavlovická větev Hejnická, G. Svobody, Zhořelecká	MS 9/50
23	MK-S	b/xx	ruprechtická větev Hlávková, Ruprechtická, Budyšínská, Pastýřská-nový úsek	MS 9/50
24	MK	b/xx	harcovská větev Hrubínova, Svobody	MS 8/50, MS 9/50
	S	III/29020	Klášterní, Husova, Jizerská	MS 9/50, S 7,5/50
25	MK-S	b/xx III/xxxx (pův. I/14)	kunratická větev Kunratická, Jablonecká	MS 9/50

26	S	III/xxxx (pův. I/14, III/2873)	vratislavická větev Tanvaldská, Dlouhomostecká	MS 9/50 MS 8/50 S 7,5/50
27	MK	b/xx	rochlická větev Horákové, Dobiášova, Krejčího, Broumovská	MS 9/50
28	S MK	III/2784 b/xx	ještědská větev Ještědská, Hanychovská	S 7,5/50 MK 9/50
29	MK	b/xx	horská větev Horská, G. Píky, Durychova, Vítězná	MS 9/50 MS 14/50
30	S MK	III/27810 b/xx	doubsko-veisecká větev Minkovická, Hodkovická, České mládeže	MS 9/50 MS 8/50
31	S	III/27247 III/27250	machnínská větev Stará, Hrádecká	MS 8/50 S 7,5/50
32	MK	b/xx	ostašovská větev Švermova, Karlovská	MS 9/50 MS 8/50
33	S	III/27247	kryštofovská větev Rynoltická	MS 8/50
34	MK	b/xx	strážská větev Londýnská, Oblouková, Studánecká	MS 9/50
35	S	III/01327 III/29021 III/29022	kateřinská větev Kateřinská, Rudolfovská	MS 9/50 MS 8/50
36	S	III/29022	bedřichovská větev Bedřichovská	MS 8/50 S 7,5/50
37	MK	b/xx	lukášovská větev Lukášovská	MS 8/50
38	S	III/xxxx (pův. I/14) III/2875	prosečská větev Tanvaldská, Za Tratí	MS 9/50 MS 8/50 S 7,5/50
39	MK	b/xx	pilínkovská větev Puškinova	MS 9/50

[Schéma 9.7. Dopravním vztahy 2005 - vnitřní radiální oblastní](#)

[Schéma 9.8. Dopravním vztahy 2005 - vnitřní mezioblastní](#)

[Schéma 9.9. Rozdělení automobilové dopravy v síti základních komunikací](#)

Číslo pozice	Kategorie pozemní komunikace S-silnice, MK-místní komunikace	Třída/číslo pozemní komunikace Silnice I, II, III/.. Místní komunikace a,b,c,d/..	Pojmenování dle ÚPN, resp. seznamu ulic	Technické kategorie S-silnice R-rychlostní silnice MS-místní sběrná MO-místní obslužná T-tunel
komunikace obslužné – C ₂				
51	MK	c/xx	soubor 1.máje 1.máje Na Rybníčku, Orlí, U Lomu, Valdštejnská, Chrastavská, Palachova, 8.března, Rumunská	MO 14/40 MO 8/40
52	MK	c/xx	soubor Vrchlického Vrchlického, Sokolská, Květnové revoluce	MO 8/40
53	MK	c/xx	soubor Lesní Baltská, Javorová, Fibichova Masarykova	MO 7/40 MO 8/40
54	MK	c/xx	soubor Šamánkova Rumjancevova, Šamánkova, Masarykova, Klostermanova	MO 8/40
55	MK	c/xx	soubor Východní nový úsek Východní	MO 7/30
56	MK	c/xx	soubor U Sila U Sila, nový úsek u vysílačky, nový úsek Seniorů	MO 7/30
57	MK	c/xx	soubor Náhorní Náhorní, Janovská, Hrabětická	MO 7/30
58	MK	c/xx	soubor Česká Slovanská, Česká Mařanova, Vesecká, Rochlická, Kašparova Vyhlídková, nový úsek Nad Údolím Dlouhá, nový úsek Nad Metou	MO 8/50 MO 8/40 MO 7/30 MO 8/40

59	MK	c/xx	soubor Pilínkovská nový úsek „průmyslová jižní“ nový úsek Pilínkovská, Proletářská, Kaplického, Mařanova, V Cihelně, V Samotě	MO 9/50 MO 8/40 (30)
60	MK	c/xx	soubor Nákladní Nákladní 28.října, Doubská, Čechova	MO 9/50 MO 8/40
61	MK	c/xx	soubor Erbenova Erbenova, Volgogradská, Ještědská, České mládeže K Bucharce, Irkutská, Charbinská, Žákovská, Houbařská, Šrámkova	MO 8/40 MO 7/30
62	MK	c/xx	soubor Americká Americká, Nová, Jáchymovská	MO 8/40
63	MK	c/xx	soubor Partyzánská Partyzánská, Zahradní, nová „Domky“	MO 8/40
64	MK	c/xx	soubor Na Perštýně Na Perštýně, Melantrichova, Na Močále, Na Žižkově, Dobiášova	MO 8/40
65	MK	c/xx	soubor Polní Polní, Na Mlýnku	MO 8/40 MO 7/30
66	MK	c/xx	soubor Radčická Ruprechtická, Vrchlického, U Pramenů, Radčická	MO 8/40 MO 7/30
67	MK	c/xx	soubor Výletní Výletní, V Rokli, Polední	MO 7/30
68	MK	c/xx	soubor Dětrichovská Dětrichovská	MO 7/30
69	MK	c/xx	soubor K Hluboké K Hluboké	MO 7/30

70	MK	c/xx	soubor Tyršův vrch Tyršův vrch	MO 7/30
71	MK	c/xx	soubor Na Skřivanech Na Výběžku nový úsek „Na Skřivanech“	MO 7/30 MO 8/40
72	MK	c/xx	soubor Dopravní Dopravní, Potoční, Rumburská, Tulipánová, Vyhlídková	MO 7/30
73	MK	c/xx	soubor Králův háj Dvorská, Březinova, Králův háj, Cidlinská	MO 7/40

Konečné stanovení technické kategorie se provede v dokumentaci pro územní rozhodnutí. Technické kategorie ostatních obslužných komunikací a komunikací zklidněných (MK třetí a čtvrté třídy) se stanovují diferencovaně dle místních podmínek a ověření v projektové dokumentaci.

9.2.2.3 NÁVRHOVÉ DOPLNĚNÍ A ÚPRAVY SÍTĚ KOMUNIKACÍ SCHEMA 9.11.1, VÝKRES DOPRAVY

Ze zjištění a výsledků rozvahy o dopravních vztazích a globální prognózy automobilové dopravy, srovnávací rozvahy vývojových stavů komunikační sítě variant možného uspořádání sítě v reálné urbanistické struktuře města a strukturálních zátěžových variant je navržen následující rozsah doplnění a úprav sítě základních komunikací.

Komunikace sběrné páteří B₁:

- poz. 1 D 1 chrastavský úsek – zkapacitnění I/35, I/13 *)
- poz. 2 D 3 frýdlantský úsek – přeložený tah silnice I/13 *)
- poz. 3 D 2 jablonecký úsek – přeložený tah silnice I/14 *)

Pozn.: *) zahrnuto již do platného územního plánu, v průběhu projektových prací provedeny úpravy

Komunikace sběrné B₂:

- poz. 11 D21 perštýnská větev – Nitranská, Košická, Horákové – okružní křižovatka
- poz. 12 D11 staroměstská větev – Sokolská – Jablonecká s tunelem pod nám. F.X.Šaldy
- poz. 13 D12 novoměstská větev – Nová Jungmannova s tunelem pod Keilovým vrchem
- poz. 14 D 6 františkovská větev – rozšíření Švermova *)
- poz. 15 D 9 hanychovská větev – rozšíření a přeložka Uralská, Kubelíkova *)

- poz. 15 D 7 hanychovská větev – přeložka České mládeže (III/2784) *)
- poz. 21 D14 růžodolská větev – nová Průmyslová severní
D 8 – nová Ostašovská
- poz. 23 D 4 ruprechtická větev – nová Pastýřská *)
- poz. 28 D 7 ještědská větev – přeložka České mládeže a Ještědské (III/2784) *)
- poz. 32 D 6 ostašovská větev – přeložka Švermova *)

Pozn.: *) zahrnuto již do platného územního plánu, v průběhu projektových prací provedeny úpravy

Komunikace obslužné spojovací (soubory) C₂:

- poz. 51 D28 1. máje – přeložka Orlí, rozšíření U Lomu a Valdštejnská
- poz. 53 D10 Lesní – přeložka Baltská
- poz. 55 D16 Východní – přeložka Východní
- poz. 56 D25 U Sila – přeložka U Sila
D26 – nová U Vysílačky
D27 – nová Seniorů, Nad Zeleným údolím
- poz. 57 D18 Náhorní – přeložka Hrabětická
D23 – přeložka Náhorní
- poz. 58 D19 – rozšíření Vyhlídková, Nad Údolím
- poz. 59 D30 Pilínkovská – nová Kaplického
D13 – nová Průmyslová jižní
- poz. 60 D44 Nákladní – přeložka Doubská
D17 Česká – Nová Nad Metou, Dlouhá
- poz. 63 D20 Partyzánská – přeložka Domky
- poz. 64 D24 Na Perštýně – přeložka Na Močále
- poz. 65 D15 Polní – přeložka Polní, Na Mlýnku
- poz. 66 D29 Radčická – rozšíření a přeložka U Pramenů
- poz. 71 D 5 Na Skřivanech – nová Na Skřivanech
- poz. 72 D19 Dopravní – rozšíření Vyhlídková

Pozn.: D xx je pořadové číslo v seznamu veřejně prospěšných staveb

9.2.3 PARKOVÁNÍ

SCHEMA Č. 9.13, VÝKRES DOPRAVY

Parkování a odstavování automobilů ve městech je paralelní proces s provozem dopravy. Bez dostatečných parkovacích ploch oddělených od vozovek komunikací dochází k závažným poruchám dopravního provozu a k obtížně řešitelným kolizím s životním prostředím města.

Síť komunikací musí a může být dimenzována pouze na provoz dopravy. Potřebné plochy, resp. prostory pro parkování a odstavování, musí korespondovat s počty automobilů, které v dané lokalitě nárokují potřebu parkování nebo odstavení. Uspokojení nároků na parkování nebo odstavení automobilu a forma jeho řešení není pouze problémem územním a stavebním.

Zabezpečení provozu dopravy je prioritním zájmem veřejným. Zabezpečení náležitého parkování a odstavování automobilu nelze řešit bez jisté formy spoluúčasti vlastníka a uživatele. Územní plán přistupuje k řešení parkování a odstavování diferencovaně dle charakteru potřeb členěných na 4 kategorie:

- Kategorie: A – parkování a odstavování v plochách obytné zástavby
B – parkování u velkých soustředění pracovních míst
C – parkování u významných cílů v oblasti obchodu, kultury, sportu a rekreace
D – parkování v centru města

Zabezpečení územní, stavební i uživatelské u nových staveb v kategoriích A, B, C je upraveno obecnými podmínkami pro výstavbu tak, že nároky jsou součástí příslušných funkčních ploch a v péči konkrétních investorů a vlastníků.

Specifikou současné etapy, a tedy i tohoto územního plánu, je relativně velká disproporce v nárocích a kapacitách parkování a odstavování v kategorii A a C, která je důsledkem neřešených nároků předcházejícího období. V kategorii A se jedná zejména o obytné celky sídlištního typu, v kategorii C o některé kulturní, sportovní a rekreační aktivity.

V územním plánu je řešeno parkování v kategorii A, C, D následujícím způsobem:

Kategorie A – obytná zástavba sídlištního typu:

- existující síť komunikací v sídlištích neumožňuje parkování v zájmu plynulého a bezpečného provozu dopravy – vjezdy obyvatel, záchranné služby, hasičů, policie, pohyb dětí apod.
- umístění parkovišť na povrchu by vyžadovalo zábory zelených, resp. odpočinkových ploch.

Je navrženo 7 lokalit pro umístění parkovacích objektů s celkovou kapacitou cca 3 000 parkovacích míst. Detailní umístění v jednotlivých sídlištích bude upřesněno podrobnou územně plánovací dokumentací.

Lokality:	sídliště Ruprechtice	– cca 200 míst
	sídliště Kunratická	– cca 400 míst
	sídliště Broumovská	– cca 400 míst

sídliště Rochlice	– cca 1 400 míst
sídliště Vesec	– cca 200 míst
sídliště Gagarinova	– cca 200 míst
sídliště Františkov	– cca 200 míst

Kategorie C – významné cíle:

Je navrženo 6 lokalit parkovišť s celkovou kapacitou cca 1 700 parkovacích míst.

Pastýřská	– pro plavecký bazén a zájezdové autobusy	65 míst pro OA, 18 míst pro BUS
Česká tvrz	– pro fotbalový stadion Slovan	300 míst
Lidové sady-amfiteátr	– pro zoologickou zahradu a Lidové sady	450 míst
Fibichova	– pro zoologickou a botanickou zahradu	200 míst
Máchova-u stadionu	– pro městský stadion	400 míst
H. Hanychov-Ještědská	– pro areál Ještěd	250 míst

Kategorie D – centrum:

- plošná regulace parkování bude nadále rozšiřována, ale s výrazným omezováním parkovacích míst na plochách komunikací
- pokrytí parkovacích nároků mimo stabilizovaná povrchová parkoviště bude řešeno výhradně v parkovacích objektech
- umístění parkovacích objektů umožní simultánní aplikaci systému Park & Ride a Park & Go využívající krátkou docházku do centra k terminálům a zastávkám městské hromadné dopravy a k cílům v centru.

Je navrženo 7 lokalit pro umístění parkovacích objektů samostatných nebo integrovaných ve víceúčelových objektech s kapacitou cca 2 300 parkovacích míst.

Lokality:	Frýdlantská (integrovaný)	– cca 370 míst
	Palachova (integrovaný)	– cca 300 míst
	Na Bídě (integrovaný)	– cca 200 míst
	U Besedy	– cca 200 míst
	Myslivecká	– cca 400 míst
	1. máje-Tatranská (integrovaný)	– cca 400 míst
	Žitavská	– cca 430 míst

Se stávajícími 4 parkovacími objekty

Pastýřská-knihovna	– cca 80 míst
Moskevská-Palác SYNER	– cca 100 míst
Blažkova-Centrum	– cca 410 míst
Košická-Babylon	– cca 520 míst

bude vytvořena celková parkovací kapacita cca 3 400 parkovacích míst.

9.3. HROMADNÁ OSOBNÍ DOPRAVA

9.3.1 KONKURENČNÍ VARIANTA ROZVOJE

Hromadná osobní doprava je výjimečným dopravním systémem, který v atmosféře invazního vstupu silniční a zejména osobní automobilové dopravy do městských struktur je schopen – za jistých podmínek – ovlivňovat dělbou dopravní práce v kategorii osobní dopravy. Kromě tohoto specifického dopravního významu je hromadná osobní doprava významným městotvorným prvkem ve sféře komunikací i ve sféře služeb.

Ve světle novodobých zkušeností ze zemí a městských aglomerací s vysokým stupněm individuální osobní automobilizace je zřejmé, že účinnost lokálně omezených systémů hromadné dopravy se výrazně zvyšuje jejich integrací s ostatními segmenty hromadné dopravy s působností v regionálním rozsahu.

Dosažený stav hromadné osobní dopravy v Liberci lze zatím hodnotit jako vyvážený ke stavu urbanistické struktury i k přepravním požadavkům. Vlivem progresivního vývoje individuální automobilové osobní dopravy a celkově narůstajícího objemu cest v osobní dopravě dochází ale ke změně poměru přepravního objemu mezi hromadnou a individuální dopravou. Ze srovnání předpokladu a skutečnosti pro rok 2000 se ukazuje, že tento poměr se mění relativně výrazně v neprospěch hromadné dopravy.

Základní údaje o stavu a možných variantách vývoje proporcí mezi osobní dopravou hromadnou a individuální v časové řadě 1980 – 2015

Rok 1980	cest / den	podíl v %	index 80
Celkový objem cest ve vnitřních vztazích	199 800	100	1,0
Cesty vykonané v IAD	48 500	24	1,0
Cesty vykonané v MHD	151 300	76	1,0

Rok 2000	Předpoklad z roku 1980			Skutečnost roku 1997		
	cest / den	podíl %	index 80	cest / den	podíl %	index 80
Celkový objem cest ve vnitřních vztazích	258 500	100	1,29	286 700	100	1,43
Cesty vykonané v IAD	68 500	26	1,40	126 100	44	2,60
Cesty vykonané v MHD	190 000	74	1,25	160 600	56	1,06

[Schéma 9.10. Síť základních komunikací města ve struktuře územně dopravního členění](#)
[Schéma 9.11.1. Síť základních komunikací města v systémovém členění dle ČSN 736110](#)
[Schéma 9.11.2. Síť základních komunikací města v systémovém členění dle zákona č.13/97 Sb. o pozemních komunikacích](#)

[Schéma 9.12. Síť základních komunikací města v simultánním členění](#)
[Schéma 9.13. Parkování](#)

Rok 2015	Reálně možný vývoj (degresivní)			Reálně žádoucí vývoj (konkurenční)		
	cest / den	podíl %	index 80	cest / den	podíl %	index 80
Celkový objem cest ve vnitřních vztazích	344 800	100	1,72	344 800	100	1,72
Cesty vykonané v IAD	233 900	68	4,82	184 200	53	3,80
Cesty vykonané v MHD	110 900	32	0,83	170 000	47	1,06

Z údajů o variantách vývoje celkového objemu cest a proporcí podílu individuální a hromadné dopravy při jejich realizaci vyplývají tato zjištění a závěry:

- Údaje roku 1980 jsou reálným obrazem hospodářského a společenského klima vrcholu konsolidačního procesu socialistického modelu, tj. přezaměstnanost ekonomicky aktivní části obyvatelstva a s tím související silná dojíždka do zaměstnání, velmi nízký stupeň automobilizace (1 : 7) a globálně omezená využitelnost osobního automobilu, dominantní pozice hromadné dopravy podporovaná pseudopolitickými proklamacemi.
- Prognostické údaje pro rok 2000 jsou adekvátní vývojovým tendencím výchozího stavu roku 1980, kdy zásadní přeměnu společenského uspořádání nejen v rámci státu, ale v rámci evropského prostoru, nebylo reálné ani předpokládat a ani uplatňovat.
- Skutečný stav sledovaných údajů - rok 1997, tj. cca rok 2000 – je důsledkem radikálně odlišného vývojového trendu v období od roku 1990, tj. poklesu zaměstnanosti a poklesu dojíždky hromadnou dopravou – zatím bez razantního snížení objemu cest v městské hromadné dopravě (dále jen MHD). Došlo ale k radikálnímu nárůstu stupně automobilizace (1 : 2,1) a radikálně vyššímu využití osobního automobilu (společenské i ekonomické příčiny). Dominantnost hromadné dopravy je tak výrazně potlačena k téměř rovnovážné pozici s dopravou individuální.
- Vývojová tendence v návrhovém období do roku 2015, může probíhat ve dvou variantách:
 - Varianta degresivní limitující ke stavu vyspělých zemí s vysokým stupněm automobilizace nastartovanému v poválečném období (1950 – 1970). Zde dopravní objemy dosahovaly a dosud dosahují prakticky opačného proporciálního poměru.
Při degresivní variantě bude vývoj automobilové dopravy shodně se skutečnými trendy probíhat strmě narůstající křivkou a systém hromadné

dopravy bude ztrácet uživatele a dopravní výkony a tím i oprávněnost rozvojových investic.

- Varianta konkurenční s rovnovážnou proporcí dopravních objemů dopravy individuální a hromadné. Také za tohoto proporcionálního stavu není popírán zákonitý (zde je třeba respektovat zákonitosti sociálního vývoje, v nichž fenomén individuálního dopravního prostředku nelze žádnou demokratickou formou zvrátit) a progresivní nárůst objemu individuálních cest osobním automobilem.

Konkurenční varianta je založena na uchování relativně vysoké úrovně stavu hromadné dopravy a její permanentní modernizaci. Uchování dosažené rovnovážné proporce dopravních objemů je ve světle zkušeností vyspělých zemí s vysokým stupněm automobilizace reálné a vede k oprávněnému předpokladu omezení objemu cest individuální dopravy zejména ve špičkových obdobích a jejich přesunu ze sféry krátkých cest vnitroměstských k cestám delším, resp. k cestám mimo dosah hromadné dopravy.

Výsledek varianty konkurenční je číselně vyjádřen reálným poklesem „nebezpečných“ individuálních cest o 25 %. Tato hodnota citelně ovlivní zejména vysoké hodnoty zátěží v síti komunikací centrální oblasti města.

V těchto souvislostech je funkceschopný, přitažlivý a spolehlivý systém hromadné dopravy městské funkčně svázaný s hromadnou dopravou příměstskou jedinou šancí, jak zachovat dosud příznivou vyváženost dopravy se strukturou reálné komunikační sítě a se strukturou urbanistickou.

Uplatnění konkurenční varianty, existence hromadné osobní dopravy je v územním plánu řešeno z těchto východisek:

- dosažený stav systému městské hromadné dopravy v Liberci založené na bázi dopravy tramvajové a dopravy autobusové
- dosažený radiální tvar traťové a linkové sítě s výkonným terminálovým uzlem ve Fügnerově ulici a přidruženými uzly na Šaldově náměstí a u železničního a autobusového nádraží v Žitavské ulici
- stabilizovaná struktura stávajících a nových zastávkových bodů v homogenizované dosažitelnosti
- ověřená rezerva technologické základny a proporčně využitelná přepravní nabídka umožňující účelné rozšíření ekologicky výhodnější tramvajové dopravy v územně reálných koridorech

- sjednocovaný rozchod tramvajových tratí s tratěmi železničními a existence železničních tratí sledujících rozvojové osy liberecké aglomerace umožňující integraci kolejové dopravy
- provázání rekreačních a sportovních center Jizerských hor a Ještědského pohoří s komplexem hromadné osobní dopravy
- více než stoletá tradice hromadné dopravy, zejména tramvajové.

9.3.2 KOLEJOVÁ DOPRAVA

SCHEMA Č. 9.14

Kolejová doprava v hromadné osobní dopravě bude systémově rozvíjena v intencích rámcového projektu REGIOTRAM postupným splýváním dopravy tramvajovými vozidly s dopravou kolejovými vozidly lehké stavby v rozšířené kolejové síti MHD Liberec a dopravy železničními vozidly s dopravou kolejovými vozidly lehké stavby v železniční síti na traťových ramenech Liberec – Jablonec nad Nisou – Smržovka (Josefův Důl) – Tanvald, Liberec – Hrádek nad Nisou a Liberec – Raspenava (Bílý Potok pod Smrkem) – Frýdlant v Čechách.

V územním plánu je zakotveno následující doplnění sítě tramvajových tratí a jejich propojení s tratěmi železničními:

- zdvoukolejnění tramvajové tratě terminál MHD-Fügnerova – Vratislavice nad Nisou, vyhybna včetně změny rozchodu z 1 000 mm na 1 435 mm
- nová dvoukolejná trať Šaldovo náměstí – Ruprechtice-sídliště, Hlávkova
- nová dvoukolejná tramvajová trať Jablonecká ulice – Rochlice-sídliště, Dobiášova
- prodloužení tramvajové tratě Horní Hanychov, Domov–Horní Hanychov, lanovka Ještěd
- jednokolejná spojka tramvajové tratě ve Vratislavicích U Kyselky s železniční tratí Liberec – Jablonec nad Nisou
- zrušení tramvajové tratě v úseku Vratislavice nad Nisou, Kyselka – hranice území Liberce (dále Jablonec nad Nisou, Brandl). Případné využití úseku pro muzeální účely se nevyklučuje.
- kolejové propojení hrádeckého zhlaví v železniční stanici Liberec s tramvajovou tratí v ulici Žitavská a ulici 1. máje včetně nového přestupního terminálu REGIO – Žitavská
- jednokolejný objezd rozřadovacího pahrbku pro bezkolizní jízdy vlaků v systému REGIOTRAM v turnovském zhlaví železniční stanice Liberec.

Vozovna tramvajové dopravy v Mrštíkově ulici je pokládána za stabilizovanou a dostatečnou pro tramvajovou dopravu v městské síti tramvajových tratí včetně jejího

rozšíření. Nároky na deponování kolejových vozidel provozovaných v systému REGIOTRAM budou řešeny v plochách železniční stanice Liberec, v sektoru „ÚTD“.

9.3.3 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

9.3.3.1 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA V SYSTÉMU MHD SCHEMA Č. 9.14

Doprava autobusová v systému MHD bude upravována v linkové a traťové struktuře v návaznosti na změny urbanistické struktury města.

Úpravy sítě autobusové dopravy MHD:

- rozšíření traťového ramene Vesec – Doubí v návaznosti na novou průmyslovou zónu Doubí a bytovou zástavbu ve Vesci:
 - nové tratě
 - ulicí České mládeže
 - novou ulicí v průmyslové zóně Doubí - Jih
 - ulicí Pilínkovskou a Proletářskou
 - ulicí Puškinovou
 - novou ulicí v části bytové zástavby Nad Metou
 - novou ulicí Dlouhou
 - ulicí Vyhlídkovou.
- rozšíření traťového ramene Harcov v návaznosti na vysokoškolský areál a bytovou zástavbu v Harcově Na skřivanech a systémové připojení Bedřichova do komplexu obsluhy MHD do doby výhledové realizace pozemní lanové dráhy:
 - nová trať
 - ulicí Na skřivanech
 - prodloužení tratě ulicí Jizerskou do ulice Bedřichovské.
- redukce a rozšíření traťového ramene Ruprechtice – Horská v návaznosti na tramvajovou trať Šaldovo náměstí – Ruprechtice, Hlávková a systémové připojení Bedřichova do komplexu obsluhy MHD do doby výhledové realizace pozemní lanové dráhy:
 - zrušení tratě
 - ulicí Ruprechtickou
 - ulicí Hlávkovou
 - ulicí Vrchlického
 - nová trať
 - ulicí U Pramenů
 - prodloužení tratě ulicí Horskou a Rudolfovskou do ulice Bedřichovské a do Bedřichova.
- rozšíření traťového ramene Růžodol I. – Stráž nad Nisou v návaznosti na novou průmyslovou zónu Sever
 - nová trať
 - novou ulicí k průmyslové zóně Sever
 - ulicí Ostašovskou.

Vozovenská základna městské autobusové dopravy v ulici Vilové je pokládána za stabilizovanou avšak bez dostatečných územních rezerv pro rozvoj. V této souvislosti jsou vedena jednání o možnostech kooperačních činností s vozovenskou základnou provozovatele příměstské autobusové dopravy v ulici České mládeže.

9.3.3.2 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA PŘÍMĚSTSKÁ

SCHEMA Č. 9.15

Doprava autobusová v segmentu příměstských linek bude postupně redukována v linkové a traťové struktuře v návaznosti na aktivaci kolejové dopravy systému REGIOTRAM a systémového provázání rekreačních center Jizerských hor a Ještědského hřebene komplexem MHD.

Předpoklad úprav sítě příměstské autobusové dopravy:

- zrušení traťového ramene do Bedřichova v systémové souvislosti obsluhy MHD
- redukce linkové struktury v traťovém rameni do Frýdlantu v návaznosti na aktivaci systému REGIOTRAM. U linky REGIOTRAM Liberec – Frýdlant v Čechách zůstane nepokryta pouze obsluha území obcí Albrechtice a Dětřichov, kterou bude účelnější navázat na autobusový segment z terminálu REGIO – Frýdlant
- redukce linkové struktury v traťovém rameni do Hrádku nad Nisou v návaznosti na aktivaci systému REGIOTRAM, u linky REGIOTRAM Liberec – Chrastava – Hrádek nad Nisou – Zittau zůstane nepokryta pouze obsluha území obcí Vítkov, Václavice a Nová Ves, kterou bude účelnější navázat na autobusový segment z terminálu REGIO – Chrastava.

9.3.3.3 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA DÁLKOVÁ

SCHEMA Č.9.15

Doprava autobusová v segmentu dálkových linek bude postupně přizpůsobována v linkové a traťové struktuře v návaznosti na předpokládané trendy v železniční osobní dopravě. Struktura traťová je pokládána za stabilizovanou.

Autobusové nádraží ve Vaňurově ulici, resp. Žitavské ulici, je pokládáno za stabilizované v plochách dopravních. Je počítáno s výstavbou odbavovací budovy ve funkční vazbě na navrhovaný nový přestupní terminál REGIO – Žitavská.

Vozovenská základna autobusové dopravy v ulici České mládeže je pokládána za stabilizovanou s dostatečnou rezervou pro kooperační činnosti mezi autobusovým provozem v komplexu MHD a komplexu příměstské a dálkové autobusové dopravy.

9.3.4 SPECIÁLNÍ DRÁHY

SCHEMA Č. 9.14, VÝKRES DOPRAVY

Systémové provázání rekreačních a sportovních center Jizerských hor a Ještědského hřebene s komplexem hromadné osobní dopravy je nejučinnějším prostředkem k omezení nároků a tlaku individuální osobní dopravy do těchto center. Areály těchto center v širších územních souvislostech jsou navíc lokalitami s velmi přísnými limity v ochraně přírodního prostředí.

Využití doprav na bázi silniční nebo železniční dopravní cesty je značně omezené.

Územní plán v intencích dosud provedených ověření a projektů zakotvuje následující řešení:

- rekreační a sportovní areál Ještěd
Kombinace tramvajové dopravy na prodloužené tramvajové trati v Horním Hanychově a visutých lanových drah
 - lanová dráha kabinová Horní Hanychov – Ještěd
 - sedačková lanová dráha „Pod lany“ Horní Hanychov – silnice „Výpřež – Ještěd“
 - sedačková lanová dráha Černý vrch
 - sedačková lanová dráha Pláně pod Ještědem – Skalka
- Jizerské hory, Bedřichov
Kombinace tramvajové dopravy na tramvajové trati Horní Hanychov – Lidové sady a pozemní lanové dráhy (systém Cable Liner)
 - pozemní lanová dráha oběžná s odpojitelnými kabinami Liberec, Lidové sady – Bedřichov, centrum areálu s mezistanicemi:
 - Liberec, Liberecká výšina
 - Liberec, Rudolfovo
 - Bedřichov, sedlo Maliník.

Dle studie ekonomické proveditelnosti je návrh na zřízení pozemní lanové dráhy návrhem ekonomicky reálným. Předpokládá dobudování infrastruktury ubytovacích kapacit, stravovacích služeb a středisek volného času v území města Liberec a zachování charakteru Bedřichova včetně využití sportovně rekreačních hodnot Jizerských hor v mezích přijatelnosti jejich ochrany.

Možnosti na uplatnění základních podmínek ekonomické proveditelnosti přesahují zatím možnosti horizontu územního plánu.

Do návrhu územního plánu je záměr pozemní lanové dráhy proto zakotven v rozsahu pásma územní ochrany s osou ověřenou v základních stavebně technologických

parametrech a doloženou ekologickým hodnocením. Do doby realizace pozemní lanové dráhy je provázání centra Bedřichova s komplexem hromadné osobní dopravy v Liberci řešeno autobusovou dopravou (dle kapitoly 9.3.3.1.).

9.4. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční tratě a staniční plochy jsou cennými územně technickými koridory účelně vrostlými do urbanistické struktury města a jeho zájmového a aglomerovaného území.

9.4.1 ŘEŠENÍ ŽELEZNIČNÍHO UZLU A ZAÚSTĚNÝCH TRATÍ

Rozsah železničního uzlu a zaústěných tratí zůstává v novém územním plánu zachován ve stávajícím stavu. Pro rozvoj železniční stanice Liberec je v územním plánu uvažována plocha na jižní straně uzlu navazující na část tzv. nádraží „ÚTD“. U zaústěných tratí je respektována možnost zdvoukolejnění železniční tratě Liberec – Turnov vlevo ve směru staničení.

Traťové rameno Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald je uvažováno k plnému využití pro osobní dopravu v intencích projektu dopravního systému REGIOTRAM a traťová ramena Liberec – Zittau (SRN) a Liberec – Frýdlant v Čechách jsou uvažována pro smíšený provoz kolejových vozidel lehké stavby systému REGIOTRAM a běžného železničního provozu, traťová ramena Liberec – Turnov a Liberec – Česká Lípa pro běžný železniční provoz.

9.4.2 KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Překládání ISO-kontejnerů a vyměnitelných nástaveb z železničních vagónů na silniční vozidla není v územním plánu navrhováno. Vychází se ze stavu, kdy překladištní terminál s kompletním vybavením je vybudován v České Lípě a svojí kapacitou a dojížděkovou vzdáleností vyhovuje i nárokům libereckého regionu.

V omezené míře lze pro překládání využít plochy a kolejového napojení opuštěného tzv. komerčního obvodu mezi ulicí Nákladní a nákladní kolejovou skupinou ve stanici Liberec.

9.4.3 ZVÝŠENÍ EFEKTIVITY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Hlavním cílem při zvyšování efektivity železniční dopravy je účinné provázání uzlu Liberec s koridory rychlostních tratí s režimem ICE vlaků v nich provozovaných.

V těchto souvislostech mají dominantní význam železniční tratě Liberec – Hrádek nad Nisou a dále Zittau DB – Dresden DB, Liberec – Turnov – Jaroměř – Pardubice a Liberec – Turnov – Praha, hlavní nádraží. K dosažení tohoto cíle nejsou v územním plánu potřebná žádná opatření.

Uvnitř nádraží Liberec je územním plánem počítáno s komplexní přestavbou výpravní budovy, která bude úrovně napojena na autobusové nádraží a terminál REGIO – Žitavská, a s prodloužením příjezdového podchodu do směru ulice Husitské jako součást systému pěších tras ve městě.

9.4.4 PROJEKT REGIOTRAM

Projekt REGIOTRAM je projektem splývání dopravy tramvajové v rozšířené kolejové síti MHD v Liberci (v území měst Liberec a Jablonec nad Nisou) s dopravou po železničních tratích (viz kapitoly 9.3.2 a 9.4.1).

V územním plánu Liberce je pro projekt REGIOTRAM zakotveno:

- jednokolejná tramvajová trať propojující tramvajovou trať Fügnerova – Vratislavice nad Nisou s železniční tratí Liberec – Jablonec nad Nisou v prostoru Kyselka
- kolejové propojení hrádeckého zhlaví v železniční stanici Liberec s tramvajovou tratí v ulici Žitavská a ulici 1.máje a nástupiště nového přestupního terminálu REGIO – Žitavská včetně přímého propojení s ostrovními nástupišti přes odjezdovou halu výpravní budovy železniční stanice Liberec
- jednokolejný objezd rozřaďovacího pahrbku v železniční stanici Liberec pro bezkolizní jízdy vlaků v systému REGIOTRAM v turnovském zhlaví železniční stanice Liberec
- zřízení nových zastávek Stadion, Růžodol, Nová Stráž, Vratislavice-Prosečská na železničních tratích REGIOTRAM pro zlepšení dosažitelnosti ze zastavěného území.

9.5. LETECKÁ DOPRAVA

Význam letecké dopravy pro město Liberec a jeho zájmové území je okrajový z hlediska požadovaného dopravního objemu, ale prioritní z hlediska včlenění regionu do evropské sítě středních resp. malých letišť. Význam letiště je nenahraditelný pro rychlé a ekonomické přepravy investorské a podnikatelské sféry, pro leteckou záchrannou službu, letecký výcvik a turistické vyhlídkové lety.

V územním plánu je respektován prostor pro rozšíření a dobudování stávajícího letiště na letiště regionálního významu s mezinárodním statutem umožňujícím celoroční provoz letadel s kapacitou do 40 osob a vzletovou hmotností 25 tun. Navržené letiště umožní provoz všech ostatních leteckých činností a služeb.

[Schéma 9.14. Síť tratí městské hromadné dopravy a kolejové dopravy v systému Regiotram](#)
[Schéma 9.15. Síť tratí příměstské a dálkové autobusové dopravy](#)

9.6. CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

9.6.1 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

SCHEMA Č. 9.16, VÝKRES CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY

Jízda na kole má v Liberci velmi malý význam v dělbě dopravní práce. Tento stav nedozná ani v návrhovém období zásadní změny. Výrazně se ale cyklistika rozvíjí ve sféře každodenní pohybové aktivity obyvatel města i návštěvníků. S rozvojem techniky ve vybavení jízdních kol a stále se rozvíjejícím sortimentem narůstá počet lidí, kteří provozují cyklistické vyjížděky do okolí města, do Jizerských hor a do Ještědského pohoří. Provozování cyklistiky v teplém období roku do těchto oblastí se rozvíjí do podobného rozsahu jako je běžecké lyžování v zimě.

Pro patřičné využití jízdního kola jako dopravního i sportovního prostředku všemi věkovými kategoriemi obyvatel města i návštěvníků je již v dosaženém stavu nezbytná síť cyklistických tras, v níž lze zlepšit bezpečnost jízdy na kole a účelně propojit důležité a frekventované cíle.

9.6.1.1 Síť CYKLOTRAS

Do územního plánu je převzata modifikovaná síť cyklistických tras navržená v generelu cyklistických tras. Cyklotrasy jsou umístěny tak, aby byl vyloučen přímý souběh s páteřními a nejvýznamnějšími sběrnými komunikacemi a jsou umístěny do komunikací s malým nebo zanedbatelným automobilovým provozem nebo samostatných cyklistických stezek společně s pěšími.

Systémové členění sítě cyklotras je následující:

- 7 radiálních úseků navázaných na vnější cíle
 - Hrádek nad Nisou
 - Frýdlant přes Vítkov
 - Hejnice
 - Jizerské hory
 - Jablonec nad Nisou přes Lukášov a Proseč nad Nisou
 - Turnov přes Český Dub
 - vrchol Ještědu
- 6 spojovacích úseků
 - studánecký
 - lesní a rudolfovský
 - harcovský a kunratický
 - dlouhomostecký a vesecký
 - pilínkovský
 - ostašovský

- 3 vnitřní úseky
 - ruprechticko-pavlovický
 - novorudský a perštýnský
 - hornorůžodolský.

9.6.2 PĚŠÍ DOPRAVA, RESP. PĚŠÍ PROVOZ

SCHEMA Č. 9.17, VÝKRES CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY

Podmínky pro pěší provoz ve městě se vlivem rozvoje automobilové dopravy radikálně zhoršují. V nejméně exponovaných centra města byla postupně v kontextu s přestavbou sítě základních komunikací zřízena pěší zóna, pro níž byly vyčleněny historické městské komunikace.

Pohyb pěších po ostatním území města s vazbou na vnější cíle a krajinu nebyl v dosavadních územních plánech systémově řešen. Vytváření systematické sítě pěších tras je, s ohledem na existující podmínky a velký význam pěšího pohybu obyvatel města ze zdravotních, společenských a dalších důvodů, nezbytné.

9.6.2.1 SÍŤ PĚŠÍCH TRAS

Do územního plánu je včleněna síť základních pěších tras komponovaná podobně jako síť cyklotras z úseků radiálně vnějších, spojovacích a doplňkových. Na rozdíl od tras cyklistických jsou pro trasy pěší využívány i koridory sítě základních komunikací s výjimkou komunikací páteřních. Síť základních komunikací je totiž v převážném rozsahu i městotvornou strukturou v tradičních pěších směrech. Pěší trasy využívají i značené turistické cesty.

Systémové členění pěších tras je následující:

- 12 radiálních větví navázaných na vnější cíle a využívajících turistické značené cesty
 - machnínská
 - studánecká
 - radčická
 - jizerská
 - harcovská
 - kunratická
 - vratislavická
 - milířská

- hlubocká
 - ještědská
 - novinská
 - kryštofovská
- 19 spojovacích větví spojujících radiální větve a využívajících turistické značené cesty
 - staroměstská
 - pavlovická
 - ruprechtická
 - přehradní
 - královohájská
 - hornorůžodolská
 - františkovská
 - lesní
 - rudská
 - rybniční
 - mojžíšská
 - dlouhomostecká
 - pilínkovská
 - karlinská
 - ostašovská
 - karlovská
 - bukovská
 - bedřichovská
 - dračí
- doplňkové úseky po chodnících v koridorech vymezených místních komunikací.

[Schéma 9.16. Síť základních cyklotras návrhový stav - rok 2015](#)

[Schéma 9.17. Síť základních pěších](#)