Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY LIBEREC – JABLONEC NAD NISOU 2021 - 2030

Zápis z 1. setkání pracovní skupiny SUMP – Liberec

dne 24.9.2020

ÚČASTNÍCI PRVNÍHO SETKÁNÍ PRACOVNÍ SKUPINY:

Za objednatele:

Mgr. Barbara Steinzová

Ing. Pavlína Tvrdíková, Ph.D.

Za zpracovatele:

Mgr. Josef Mareš, SPF Group

Ing. Karel Králíček, NDCON

Ing. Zdeněk Rogalewicz, NDCON

Odborná část:

Ing. Pavel Blažek

Ing. Jiří Rutkovský

Ing. Vladislav Rozsypal

Ing. arch. Ing. Jiří Janďourek

Hosté:

Ing. Zdeněk Šilhan - GaREP

Vojtěch Janků - odbor Kancelář architektury města

PROGRAM:

9:00 – 11:00 Řízená diskuze s členy pracovní skupiny o aktuálních a dlouhodobě přetrvávajících problémech v dopravě

ZÁPIS:

Jednání zahájila manažerka projektu SUMP, Mgr. Steinzová. Zmínila, že jednání se účastní i zástupce společnosti GaREP jakožto zpracovatel přípravy integrované strategie (ITI) aglomerace.

Řízenou diskuzi vedl Mgr. Mareš. Po představení všech přítomných následovala prezentace, kde byly představeny základní informace o projektu, navržený postup prací, organizační struktura, atd.

Členové pracovní skupiny dostali k dispozici problémy definované při tvorbě dokumentu SUMF týkající se veřejné dopravy a cyklodopravy, na který SUMP navazuje (doplňuje ho, aby byly obsaženy všechny

druhy dopravy), na které v diskuzi navázali. Postupně byly diskutovány problémy podle jednotlivých druhů dopravy.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA – DEFINICE PROBLÉMŮ A DALŠÍ POZNATKY

Ing. Jiří Rutkovský

- Město nebuduje infrastrukturu, není položka v rozpočtu -> nedostatečné investice
- Nerespektování cyklogenerelu
- Výrazná preference individuální automobilové dopravy před ostatními druhy dopravy
- Některé projekty připravuje samostatně Dopravní podnik, který nemá dostatečnou odbornost pro zahrnutí potřeb nemotorové dopravy -> nevhodná řešení kdy Dopravní podnik řeší v projektech zejména svoje potřeby
- Rušení opatření pro cyklisty bez udání důvodu (např. protisměrka v ul. Okružní; zrušení průjezdu Moskevskou ulicí, kam byly cyklisté původně směřováni)
- Rekonstrukce ulice 1. máje směrem k nádraží, kde absentují úpravy pro cyklisty
- Chybí krajský cyklo dokument na úrovni generelu, který by propojil zájmy a potřeby Liberce a Jablonce nad Nisou
- Cyklista patří do hlavního dopravního prostoru, pokud jde o smíšené trasy, tak se k tomu zamítavě staví skupiny obyvatel s omezenou mobilitou.

Ing. Pavel Blažek

- Špatný průjezd Libercem např. od Machnína do centra, od Hodkovic nad Mohelkou do centra
- Základní osa pro cyklisty by měla vést ve směru tramvajové trati od Lidových sadů po Ještěd, pro její bezpečné vedení ovšem chybí prostor. Cyklisté tak mnohdy využívají koridor tramvajové trati -> nebezpečné přejíždění kolejí ->, pády z kola (např. u Viaduktu, ul. Ještědská – cesta na Ještěd)

Vojtěch Janků

- Není vyřešen průjezd cyklistů přes nové zastávky vysazené do jízdního pruhu -> nebezpečná paralelní jízda s tramvajovými kolejemi.

Ing. arch. Jiří Janďourek

- Potvrzení problému identifikovaného Ing. Rutkovským – při přípravě nových projektů jsou cyklisti na posledním místě
- Orgány státní správy ignorují doporučení ze strany města
- Chybí nastavení systému vyjádření k projektům -> není žádný dokument typu „manuálu k přetvoření městského prostoru“
- Opakující se chyby v přípravě projektů, ať už jde o sdružené opravy, samotné opravy, nepočítá se zde s cyklodopravou, protože je to ve výsledku jednodušší na úpravu. Cyklodoprava zde není upřednostňována, podporována.
- Výstavba „satelitních“ městeček na okraji Liberce => špatná dopravní obslužnost (nutnost více intenzifikovat centrum města, investovat do zahušťování místo podpory výstavby na okrajích města, která generuje IAD a související problémy)
- Vzniká manuál veřejného prostoru, jehož součástí jsou i návody pro možná řešení.

Ing. Vladislav Rozsypal

- Chybějící generel cyklodopravy.

Diskuse:

- V Liberci historicky probíhala příprava staveb bez ohledu na cyklisty a pěší dopravu (prioritně se řeší potřeby IAD a dopravy v klidu, teprve pokud zbude prostor se řeší další mody)
- Cyklokoordinátoři se nestačí vyjadřovat k novým záměrům – nestíhají a jsou mimo systém přípravy projektů
- Je potřeba zónové řešení ulic (pro zlepšení podmínek pro cyklodopravu)
- Pro cyklodopravu jsou přirozenými směry údolí vodních toků – kde ale není naplňován potenciál kvůli chybějící infrastruktuře
- Zmíněn příklad špatného přístupu v podobě ulice Milady Horákové, kde je střet mezi rekreační cyklodopravou (což by řešila dokončená páteřní síť Odra – Nisa) a dopravními cyklisty. Má být cyklistická infrastruktura součástí hlavního nebo vedlejšího dopravního prostoru?
- Je třeba posílit cyklo a pěší dopravu mezi dolním a horním centrem města – šířková redukce ulice 1. Máje, tuto ulici věnovat cyklo a pěší.
- Potřeba řešit osvětu – v komunikační strategii zvážit následnou osvětu veřejnosti po schválení PUMM – je potřeba změnit myšlení lidí a politiků – aby upřednostňovali pěší dopravu, potom cyklodopravu, potom VHD a až nakonec IAD.

VEŘEJNÁ DOPRAVA – DEFINICE PROBLÉMŮ A DALŠÍ POZNATKY

Ing. Pavel Blažek

- Špatné spojení Liberec – Praha oproti jiným krajským městům. Ovšem jak to řešit, je to záležitost MD, je třeba lobbovat na MD za zlepšení situace (Liberec ve spolupráci s Jabloncem nad Nisou a Libereckým krajem) – poptávka po systémové jízdní době Praha – Liberec 60 minut s 30-ti nebo 60-ti minutovým intervalem. Pouze D10 bez alternativy není spolehlivá.
- Chybí koordinace MHD a příměstské dopravy – např. Krásná Studánka (autobusy obou systémů jezdí paralelně vedle sebe)
- Je neochota DPMLJ integrovat příměstskou dopravu do MHD. Je třeba najít přestupní dopravní uzly po obvodu centra města pro umožnění přestupů mimo přetížený terminál Fügnerova
- Špatná obsluha území s malou hustotou obyvatel (nevyplatí se linka MHD – např. vilová čtvrť směrem k Lidovým sadům a Ruprechticím) – je potřeba vymyslet alternativu ke stávající obsluze standardními autobusy, které se tam nevyplatí – např. formou individuální dopravy k zastávkám MHD na elektrokoloběžkách, apod.
- Chybí koncepce parkování – regulace = možný nástroj pro podporu MHD
- V Liberci chybí přestupní terminál u nádraží, je potřeba zrealizovat projekt terminálu v Jablonci
- Problémem je celý obvod Liberce a vztahy mezi městskou a příměstskou dopravou
- Všechny příměstské linky dostat na Fügnerku – v současnosti není přímá dostupnost centra
- Nutnost posílit regionální dopravu z hlediska vlaků – četnost zastávek na hlavní trati, např. u škol, na regionální úrovni posílit jejich četnost
- Problémem pro konkurenceschopnost VHD jsou i dlouhé cesty ze zdrojové oblasti v zázemí Liberce do železničních stanic a zastávek a z žst. Liberec do cíle v Liberci (překážka pro krátké

relace) – potřeba buď propojit tramvajovou infrastrukturu s železniční, nebo železniční spoje dostat do centra,

Ing. arch. Jiří Janďourek

- Doplnění linek z okraje města pustit do města
- Výstavba satelitů v okolí Liberce snižuje potenciál hromadné dopravy – řídkou zástavbu nelze efektivně obsloužit veřejnou hromadnou dopravou
- Dbát na investice do středu města, nepodporovat výstavbu vně města
- Transitní doprava v centru měla by se omezovat – aby nezahlcovala uliční síť a nepřispívala ke zdržením spojů VHD
- Najít na městském okruhu, kde se bude integrovat příměstské a MHD
- Odstavy a fungovaní příměstské dopravy – snaha eliminovat odstavy a s tím související plochy v urbanisticky atraktivním území u žst. Liberec
- Studie proveditelnosti MB – LBC - součástí je přestavba žst. Liberec
- Minimalizovat bariéry v území (zejména bariéra železniční tratě a silnice I/35).

Ing. Jiří Rutkovský

- Problém nákladového nádraží, jeho potenciál – proč je na nejcennějším místě je nádraží? Vojtěch Janků reagoval, že toto téma se aktuálně řeší na KAM, vymístění kolejí, prostory spíše vhodné pro zastavění, z hlediska koncepce a prostupnosti města problém, správa železnic připravuje případovou studii, prověřuje možnost zrušení prvních tří kolejí za výpravní budovou a uvolnění pro funkci autobusového nádraží.
- Potřeba minimalizace bariéry železniční trati.

AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

Ing. Pavel Blažek

- Většina cestujících, kteří využívají spoje zajíždějící na AN, přestupuje na vlak – přestup vlak / autobus je tak hlavním účelem AN u nádraží - musí být možný komfortní přestup na vlak
- Potřeba těsnější vazby mezi autobusem a vlakem – stávající poloha není výhodná
- Autobusy by se neměly odstavovat v atraktivních lokalitách v centru města (včetně území u výpravní budovy žst. Liberec), nutná těsnější přestupní vazba mezi autobusy a vlaky
- Stávající odbavovací budova žst. Liberec je kvalitní – je vhodné toho využít a zhodnocovat její využití – zhodnotit to lokalizací AN u výpravní budovy žst. – nemá smysl budovat dodatečnou infrastrukturu AN vedle žst.
- Část terminálu se zastávkami se k žst. vejde, je ovšem nutné řešit odstavy autobusů a kapacitní P+R.

Ing. arch. Jiří Janďourek

- Navrhuje kapacity malého autobusového zálivu věnovat parkování (Ing. Blažek zmínil nutnost kapacitního parkování pro veřejnost)
- Do budoucna lze očekávat rozšiřování institucionální funkce v Liberci, např. z důvodu budování nového stavebního úřadu, týká se bloku Skloexportu a URAN
- Blok Skloexportu a URANu – poptávka po dostavbě se záborem malého autobusového zálivu, kde by se udělal P+R pro cca 550 aut
- Liberecký tunel (I/35) – minimálně zhlaví a portálové části se budou muset opravovat – horizont 2024-25; vymezuje se ochranné pásmo
- Potřeba posílení pěší a cyklodopravy mezi nádražím a dolním centrem.

SILNIČNÍ DOPRAVA

Ing. Pavel Blažek

- Nejsou alternativy pro průjezd mimo centrum (potřeba eliminovat tranzitující dopravu přes centrum).

Ing. arch. Jiří Janďourek

- Přílišné preferování IAD v rámci přípravy projektů (potřeba změnit preferenci na ostatní mody)
- Absence zklidněných zón ve městě (potřeba zavádět obytné zóny, zóny 30)
- Předimenzovaná silniční infrastruktura z hlediska ploch v rámci uličního prostoru (na úkor pěší a cyklodopravy)
- Podfinancování opatření pro nemotorovou dopravu
- Špatné napojení severní části průmyslové zóny a obchodní části zóny v oblasti Svárova
- Přetížená křižovatka „Sněhulák“
- Chybějící koncepční dokumenty (koncepční materiál pro projektanty, koncepce zklidňování dopravy, cyklodopravy a další).

Záměry

- Redukce průjezdů IAD přes Šaldovo náměstí
- Potřeba osvěty politické reprezentace.

Ing. Vladislav Rozsypal

- Průtah I/35 městem – MÚK jsou na hranici kapacit – potřeba zkapacitnění MÚK pro intenzivnější napojení vnitroměstské dopravy; po zkapacitnění MÚK případně zvýšení kapacity kontinuálními připojovacími pruhy
- Nedostavěný západní obchvat (silnice II. třídy; potřeba dostavby severní části s napojením rozvojové zóny u letiště)
- Potřeba nových napojení obou PZ na I/35
- Absence koncepce silniční dopravy.

Ing. Jiří Rutkovský

- Nedostatečná odbornost projektantů
- Nedostatečná připravenost projektů.

DOPRAVA V KLIDU

Ing. Vladislav Rozsypal

- Soukromé parkovací domy – město nemá vliv na cenotvorbu – motoristé tak mohou využívat kapacity soukromých domů bez ohledu na regulaci dopravy v klidu ze strany města.

Ing. arch. Jiří Janďourek

- Nekoncepční politika zpoplatnění dopravy v klidu
- Potřeba razantního rozšíření modrých zón.

Ing. Jiří Rutkovský

- Absence koncepční materiálu řešící dopravu v klidu.

Z diskuse vzešly další problémy:

- Potřeba sběrného parkovacího domu u žst. (aby návštěvníci nemuseli zajíždět do centra)
- Chybí parkovací místa na vnitřním městském okruhu
- Chybí P+R u uzlů VHD ve zdrojových oblastech dojíždění
- Potřeba P+R pro turistickou dopravu do Bedřichova (odtamtud autobusová linka).

PĚŠÍ DOPRAVA – DEFINICE PROBLÉMŮ A DALŠÍ POZNATKY

Ing. Vladislav Rozsypal

- Dlouhodobě neřešená „pokud zbyde šířka v uličním prostoru, umístí se tam chodník“, např. Boženy Němcové
- Chodci ve velké míře chodí vozovkou
- Potřeba řešení prostupnosti územím (hledat alternativní trasy pro pěší)
- Uživatelské střety, bezohlednost řidičů.

DALŠÍ DISKUZE

Mgr. Mareš vznesl dotaz na dlouhodobou ekonomickou udržitelnost dopravy.

Ing. Pavel Blažek

- Uvádí jako příklad koordinaci MHD a příměstské dopravy a související úspory provozních nákladů.
- Změna dopravní obsluhy málo obydlených oblastí – legislativa na to není nastavená, možná příležitost v rozvoji alternativ (elektro), město by to mělo podporovat edukačně, finančně.

Ing. arch. Jiří Janďourek

- Nerozvíjet se extenzivně – je to finančně nákladné – soustředit se na intenzifikaci výstavby v intravilánu města a tím zhodnocovat veřejnou infrastrukturu a dopravní obslužnost a zvyšovat daňové výnosy města
- Další možnost příjmů ze strany developerů, kteří by měli hradit některé vstupy do území (podílet se na obnově infrastruktury).

ZÁVĚR

- Mezi členy pracovní skupiny panuje všeobecná shoda, že je třeba v první řadě edukovat politiky na úrovni města i kraje, aby myšlenku udržitelné dopravy přijali za svou a neřídili se pouze tím, co jim přinese hlasy ve volbách.
- Mgr. Mareš vyzval členy k dalšímu doplnění a zaslání návrhů projektů, o kterých je již v tuto chvíli známo, že se plánují realizovat – bez ohledu na výstupy SUMP.

Zapsali: Ing. Pavlína Tvrdíková, Ph.D., Mgr. Josef Mareš, Ing. Karel Králíček, Ing. Zdeněk Rogalewicz