



Ústecký kraj



DOPRAVA
ÚSTECKÉHO
KRAJE

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

odbor dopravy a silničního hospodářství

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017–2021



Verze pro Zastupitelstvo Ústeckého kraje, 1. 6. 2016

předkládá vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství Ing. Jindřich Franěk
zpracoval kolektiv oddělení dopravní obslužnosti, vedoucí Ing. Jakub Jeřábek

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021

Obsah

0	Úvod k dopravnímu plánu	5
1	Analytická část plánu dopravní obslužnosti	5
1.1	Výkony a smlouvy	5
	Železnice – popis smluvního řešení k roku 2016.....	5
	Autobusová doprava – popis smluvního řešení k roku 2016.....	6
	Ostatní smlouvy o veřejných službách v roce 2016.....	8
1.2	Stav dopravního řešení	9
	Železnice – linky a plnění jejich zařazení	9
	Autobusy – linky a plnění jejich zařazení.....	12
	Ostatní doprava	18
	Vzájemné propojení módů veřejné dopravy v kraji, vč. vazeb na MHD	20
1.3	Nadřazená doprava – dálková doprava objednaná státem a její plán	20
1.4	Stav tarifního řešení	21
	Tarif DÚK.....	21
	Jízdní doklady DÚK	23
	Nosiče jízdních dokladů DÚK.....	24
	Dosavadní postup integrace do DÚK	26
	Tarif mezinárodní dopravy a mezinárodní síťové jízdenky	26
1.5	Analýza a prognóza obyvatelstva v Ústeckém kraji	27
	Úvod do problematiky	27
	Základní tendence vývoje obyvatelstva podle věkových skupin za kraj	29
	Městské a venkovské obyvatelstvo	31
	Odhad počtu studentů na vysokých školách v kraji	33
1.6	Hodnocení dojížděky do zaměstnání a škol podle SLDB 2011	34
	Změna pracovní a školní mobility v Česku podle výsledků SLDB 2001 a 2011 a kritika datové báze	34
	Struktura vyjížděky podle dopravních prostředků používaných k dojížděce, územního rozsahu a doby dojížděky.....	35
	Regionalizace dojížděky – mapy vnitrokrasjých vztahů a vztahů s Prahou; změny proti 2001	39
1.7	Přepravní charakteristiky a srovnání s minulým obdobím	44
	Data ze sčítání obyvatel – dojížděka	44
	Dopravní model přepravních vztahů	45
	Data ze sčítání cestujících ve vlacích – porovnání 2011 – 2016	45
2	Návrhová část plánu dopravní obslužnosti	46
2.1	Obecné cíle	46
	Vymezení cílů dopravní obslužnosti Ústeckého kraje.....	46
	Obecná pravidla pro zajišťování dopravní obslužnosti území	47
	Obecná pravidla pro tvorbu linek veřejné dopravy.....	48
2.2	Definování standardů úrovně obsluhy.....	50
	Klasifikace (Standardy) linek v regionální drážní dopravě	50
	Klasifikace (Standardy) typů linek v autobusové dopravě.....	51
	Shrnutí pravidel pro obslužný standard	52
	Obecné principy tvorby jízdního řádu	53
	Obecné principy síťového řešení	56
	Návrh nových prvků dopravní obslužnosti kraje	57
2.3	Plán základních linek regionální drážní dopravy a jejich klasifikace	57
2.4	Plán základních linek autobusové dopravy a jejich klasifikace	70
2.5	Plán ostatní dopravy.....	70
	Turistické linky	70
	Ostatní doprava s přesahem mimo území Ústeckého kraje	72
	Ostatní doprava v rámci Ústeckého kraje - návazná doprava.....	73
	Vodní doprava (vč. přívozů).....	74
2.6	Plán tarifního řešení – rozvoje tarifu DÚK.....	75
	Rozvoj integrace – zapojení měst aj.	75
	Plán nových tarifních nabídek	75
	Přesahy IDS a jejich vzájemná propojení.....	75
	Plán rozvoje nových prvků a techniky odbavování	76
2.7	Plán dopravního propojování s dopravou objednanou městy	76
2.8	Plán parametrů kvality	77
	Současné požadavky na kvalitu poskytovaných služeb.....	77
	Plán kvality u nově uzavíraných smluv – autobusová doprava	78
	Plán kvality u nově uzavíraných smluv – železniční doprava.....	80
	Plán kvality u nově uzavíraných smluv – ostatní doprava.....	81
	Sankce pro případ nedodržení smlouvy a jejich plán	81
3	Infrastruktura dopravní obslužnosti a její plánování.....	85
3.1	Infrastruktura autobusové dopravy	85
	Autobusová nádraží a městské komunikace	85
	Zastávkové označníky a uzly – současný stav	86
	Záměr pro zastávkové označníky.....	87

3.2	Vyšší vybavení pro některé významné zastávky	89
3.3	Záměr pro přestupní uzly (vč. multimodálních).....	90
3.4	Železnice.....	91
	Současný stav a potřeby rozvoje infrastruktury.....	91
	Infrastrukturní priority pro plánovací horizont 2017 - 2021	91
	Nové nebo přesunuté zastávky	92
	Infrastrukturní priority pro plánovací horizont 2021+	94
4	Plán prvků pro posílení spolehlivosti	95
4.1	Dispečink DÚK	95
	Zdůvodnění potřeby vzniku centrálního dispečinku.....	95
	Formy a rozsahy dispečinku z pohledu řízení dopravy	96
	Zřízení automatického dispečinku (úroveň č. 2).....	96
	Zřízení systému dispečerského řízení (úroveň č. 3).....	97
4.2	Mobilní aplikace pro spojení a aktuality z provozu	97
4.3	Zvláštní operativní záložní vozy DÚK	98
5	Marketingové záměry	98
5.1	Marketingová situace	98
	Zákazníci DÚK	98
	Přehled současných marketingových aktivit DÚK	98
5.2	Cíle marketingové komunikace.....	99
5.3	Akční program (marketingový komunikační mix)	100
	Tiskové informace (přes tiskové oddělení ÚK).....	100
	Venkovní propagace	101
	Inzerce (placená reklama).....	102
	Vlastní webový prostor a multimédia	102
	Propagační materiál	103
	Kreativní aktivity	105
	Spolupráce v oblasti komunikace	107
6	Finanční a smluvní řešení	108
6.1	Plán smluvního řešení autobusové dopravy.....	108
6.2	Plán smluvního řešení železniční dopravy	109
	Vazby na obnovu vozidel železnice z dotačního programu OPD2	109
6.3	Plán smluvního řešení ostatní dopravy.....	110
6.4	Souhrnný harmonogram výběru dopravců a uzavírání smluv	111
	Železniční doprava	111
	Autobusová doprava	111
6.5	Finanční výhled – financování dopravy Ústeckým krajem.....	112
	Rozpočtový výhled a uvažované položky na dopravu	114
6.6	Finanční výhled – ostatní financování Ústeckým krajem.....	115

Seznam příloh

1. Obrat cestujících v železničních stanicích a zastávkách
2. Analýza přepravovaných cestujících – přepravní zátěže na železnici
3. Schéma možného umístění multimodálních terminálů a miniterminálů
4. Návrh orientačního vedení železniční tratě Louny – Bečov – Most
5. Návrh orientačního vedení železniční tratě Rumburk – Seifhennersdorf
6. Návrh orientačního vedení železniční tratě Jedlová – Dolní Podluží
7. Materiál k zajištění železniční dopravy od roku 2019
8. Termínová schémata možných variant výběru dopravce a zadání zakázek v železniční dopravě + termíny pro obnovu vozidel z programu OPD
9. Sdělení Ústeckého kraje MD ČR o požadavcích na obnovu vozidel

Seznam použitých zkratk:

RÚK	Rada Ústeckého kraje
ES	Evropské společenství
EHS	Evropské hospodářské společenství
EU	Evropská unie
VHD	Veřejná hromadná doprava
ČSÚ	Český statistický úřad
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
ÚK	Ústecký kraj
KÚUK	Krajský úřad Ústeckého kraje
DO	Dopravní obslužnost
JŘ/ KJŘ	Jízdní řád/Knižní jízdní řád

Zpracovali v únoru – květnu 2016:

Ing. Jiří Bárta – příloha 2

Martin Duda – 1.2, 2.8, 6.1, 6.4

Ing. Vít Janoš, Ph.D. – 0, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 2.1 – 2.5, 2.7, 2.8, 3.4, 6.2

Mgr. Jindřich Jelínek, Ph.D. – 1.2, 4.3

Ing. Jakub Jeřábek – sestavení struktury a koordinace

Doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D. – 1.5

Václav Malec – 1.1

Doc. RNDr. Miroslav Marada, Ph.D. – 1.6

Ing. Pavel Matouš – 1.1, 1.2, 2.8, 6.4

Ing. Miroslav Müller - 5

Ing. Vladimíra Ničová – 6.5, 6.6

Mgr. Radka Opavová – 1.1, 1.2, 2.8, 6.4

Ing. Jan Otčenášek – 3.1

Ing. Pavlína Velikovská, Ph.D. – 1.4, 2.6, 3.2, 4.1, 4.2

Bc. Martin Verner – 2.8

0 Úvod k dopravnímu plánu

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje je návazným koncepčním dokumentem na Plán předchozí, vydaný v roce 2011. Uzákoněné dopravní plánování bylo novinkou zákona 194/2010 Sb. Přestože ani v době před "povinným" dopravním plánováním objednatel nepostupoval ani svévolně, ani nahodile či nevyzpytatelně, je nutno zdůraznit, že ucelená forma dokumentu dopravního plánu se velmi osvědčila - Ústecký kraj tak veřejně prezentoval své koncepční úmysly v rovině objednávání veřejné dopravy, jejího rozsahu i její podoby. Ucelená forma dopravního plánu tak přispěla k větší čitelnosti objednatelských úmyslů Ústeckého kraje, a to nejen ve vztahu k občanům a obcím, ale i k parterům vně kraje (sousední kraje, dopravci, manažeři infrastruktury).

Dopravní plán z roku 2011 a jeho naplňování přispělo i k tomu, že každý z dotčených subjektů se může přesvědčit, že objednatelské konání Ústeckého kraje je v souladu s deklarovanými koncepčními úmysly, je čitelné, předvídatelné a stabilní - že dopravní plán není jen jakousi splněnou formalitou, která je vzdálena skutečným počínům, ale že je skutečně naplňovaným dokumentem.

Ústecký kraj naplnil své deklarace v oblasti rozsahu objednávky (ať již na silnici či železnici) a přispívali k jejímu rozvoji a rozšiřování v přepravně zajímavých směrech definovaných gravitačním modelem (typicky rozšiřování 30-min taktu na železnici v aglomerační oblasti, zavádění nových linek - např. Chomutov - Litvínov apod.) a v duchu dopravního plánu i upravoval provozní koncepce v realizovaných soutěžích v autobusové dopravě.

Jelikož veřejná doprava není z hlediska přepravních potřeb statická, ale mění se jak zdroje, tak i cíle cest, mění se dostupnost jednotlivých míst v závislosti na rozvoji dopravní infrastruktury, mění se směry dojížděky obyvatel, je zapotřebí reagovat úpravou a rozšířením dopravního plánu na další 5 leté období koncepčního výhledu.

Lze tak doufat, že i nový dopravní plán si udrží informační transparentnost vůči všem dotčeným subjektům, a že se podaří udržet jeho naplňování.

1 Analytická část plánu dopravní obslužnosti

1.1 Výkony a smlouvy

Železnice – popis smluvního řešení k roku 2016

Regionální drážní doprava je v kraji v roce 2016 objednáвана od dvou dopravců. Valnou většinu krajem objednávaných železničních dopravních výkonů v současnosti zajišťuje státem vlastněný dopravce České dráhy a.s., se kterým byla 1. 12. 2009 uzavřena smlouva přímým zadáním. Její platnost je od 1. 1. 2010 do 14. 12. 2019.

Tato smlouva byla pro výkony zajišťované elektrickými jednotkami RegioPanter na linkách U1 a U24 prodloužena dne 19. 8. 2014 o 5 let (tedy do roku 2024). Nákup těchto nových jednotek byl podpořen z fondů ROP Severozápad.

Jedinou železniční linkou, kterou na území Ústeckého kraje nezajišťují České dráhy a.s. je mezikrajská a mezistátní linka TL 70 vedená na trati 089 v okolí města Varnsdorf, kterou Ústecký kraj objednává společně s Libereckým krajem a německým dopravním svazem ZVON. Tato mezinárodní linka byla ve spolupráci se smluvními partnery soutěžena a 26. 8. 2009 byla s vítězem výběrového řízení dopravcem Vogtlandbahn uzavřena smlouva na provoz na soutěžené lince od 12. 10. 2010 do konce platnosti jízdních řádů v prosinci 2020.

Ústecký kraj má pro zajištění své dopravní obslužnosti autobusovou dopravou v roce 2016 uzavřeno:

- a) 15 základních dlouhodobých, 10 letých „Smluv o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v jednotlivých oblastech kraje“. Tyto smlouvy byly uzavřeny podle § 82 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění (dále jen „zákon o veřejných zakázkách“), podle § 21 odst. 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o veřejných službách“) a v souladu s čl. 5 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, v platném znění (dále jen „Nařízení č. 1370/2007“) a na základě vypsaných otevřených zadávacích řízení veřejných zakázek na služby v průběhu let 2010 - 2015. K těmto smlouvám jsou uzavírány v případě změn (např. jízdních řádů, ceny dopravního výkonu, nebo tarifu a smluvních přepravních podmínek) číslované dodatky.
- b) 3 „Smlouvy o finanční spolupráci při zajišťování příměstské dopravy veřejnou linkovou osobní dopravou“ se Statutárními městy Ústí nad Labem, Most a městem Litvínov. Tyto smlouvy byly uzavřeny v souladu s ustanovením § 24 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „krajské zřízení“), ustanoveními § 3 odst. 1 až 3 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o veřejných službách“), a ustanoveními § 160, § 163 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). K těmto smlouvám jsou uzavírány v případě změn jízdních řádů a ceny dopravního výkonu číslované dodatky.
- c) 5 separátních „Smluv o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v jednotlivých oblastech kraje na vybraných linkách“. Tyto smlouvy jsou uzavřeny podle § 18 odst. 5 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění (dále jen „zákon o veřejných zakázkách“), podle § 21 odst. 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o veřejných službách“) a v souladu s čl. 5 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, v platném znění (dále jen „Nařízení č. 1370/2007“) a na základě zadání veřejné zakázky malého rozsahu, jejímž předmětem jsou veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou specifikované v této smlouvě a které nejsou pokryty základními smlouvami. Tyto smlouvy a práva a povinnosti z nich vzniklých se řídí zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění (dále jen „NOZ“). Tyto smlouvy jsou uzavírány na období max. 1 roku.

Těmito separátními smlouvami Ústecký kraj řeší přepravní potřeby občanů v relacích, které nemají provozní souvislost s provozně-ucelenými oblastmi 10 letých smluv a které vznikla nad rámec původně známých a plánovaných přepravních požadavků zařazených v 10 letých smlouvách. Přepravní potřeby na těchto linkách také zpravidla nejsou dlouhodobé, aby je bylo možné zadat dlouhodobější zakázkou.

Smlouvy autobusové dopravy platné v roce 2016					
pořadí	oblast	dopravce	uzavřena dne	platí do roku	zákl. cena DV/km v Kč
1	Děčínsko	BusLine a.s.	23.6.2014	2024	27,78
2	Dolní Poohří	ČSAD Slaný a.s.	29.8.2013	2024	26,64
3	Chomutovsko	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	29.8.2013	2024	26,14
4	Kadaň – Žatec	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	9.6.2014	2024	22,84
5	Litoměřicko	BusLine a.s.	5.6.2014	2024	24,01
6	Litvínov – Bílina	ČSAD Slaný a.s.	18.3.2014	2024	24,07
7	Lounsko – západ	BusLine a.s.	24.8.2011	2021	26,15
8	Lovosice – Louny	BusLine a.s.	3.6.2014	2024	23,56
9	Mostecká pánev	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	23.12.2013	2024	25,04
10	PD Teplice	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	5.6.2014	2024	30,14
11	Podbořansko	BusLine a.s.	24.11.2015	2025	24,91
12	Šluknovsko	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	29.8.2013	2024	26,14
13	Teplicko	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	5.6.2014	2024	24,31
14	Ústecko	BusLine a.s.	7.3.2014	2024	23,87
15	Vejpřtsko	BusLine a.s.	13.1.2014	2024	22,89
Průměr	v roce 2016				25,23
Smlouvy s městy					
16	PD Litvínov		14.10.2014	2016	39,02
17	PD Most		3.10.2014	2016	39,02
18	PD Ústí nad Labem		11.9.2014	2016	53,37
Separátní smlouvy uzavírané pro rok 2016					
19	Teplice – Dresden	Regionalverkehr Dresden GmbH	22.12.2015	2016	2,45 €
20	Tyršův most - DP	ČSAD Slaný a.s.	1.4.2015	1.1. - 30.4.2016	39,00
21	linka 220086	ČSAD Slaný a.s.	20.3.2016	2016	30,97
22	linka 435	BusLine a.s.		2016	25,00
23	linka 406	Autobusy Karlovy Vary, a.s.		2016	27,90

Tabulka 1 - Přehled smluv na zajištění autobusové dopravy v kraji

Dopravcům je hrazena dle smlouvy tzv. kompenzace. Celková kompenzace autobusovým dopravcům v oblastech Ústeckého kraje v roce 2016 je cena dopravního výkonu snižena o příslušné tržby z jízdného. Plánovaný dopravní výkon je v ceně 558 181 333,- Kč.

Plánovaný dopravní výkon a cena DV v roce 2016 ke dni 4. 5. 2016			
pořadí	oblast ÚK	DV roce 2016 v km	CDV 2016 v Kč
1	Děčínsko	1 368 542	36 397 300
2	Dolní Poohří	2 245 825	57 566 006
3	Chomutovsko	886 990	22 841 366
4	Kadaň – Žatec	1 503 130	34 101 657
5	Litoměřicko	1 313 846	28 439 257
6	Litvínov – Bílina	1 484 574	34 811 849
7	Lounsko – západ	803 460	20 870 917
8	Lovosice – Louny	1 857 281	42 205 173
9	Mostecká pánev	976 650	23 087 760
10	PD Teplice	1 523 370	45 667 292
11	Podbořansko	937 724	23 236 418
12	Šluknovsko	1 884 206	47 018 590
13	Teplicko	1 168 784	27 561 729
14	Ústecko	2 260 630	53 385 656
15	Vejprtsko	1 098 818	24 799 718
16	PD Litvínov	382 858	14 939 104
17	PD Most	120 572	4 704 735
18	PD Ústí nad Labem	242 318	12 932 501
19	Teplice – Dresden	47 310	105 220
20	Tyršův most - DP	53 037	2 068 443
21	linka 435	16 548,0	413 700
22	linka 406	21 252,0	592 930
23	linka 220086	10 584,0	234 012
	Vícenáklady na mzdy Olbernhau SRN		200 000
		22 208 309	558 181 333

Tabulka 2 - Přehled dopravních výkonů autobusové v kraji dle jednotlivých smluv

Ostatní smlouvy o veřejných službách v roce 2016

V roce 2016 uzavřel Ústecký kraj Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou osobní dráží dopravou a ve veřejné vodní dopravě k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje na jednotlivých turistických linkách se čtyřmi vybranými dopravci. Jedná se o zajištění provozu na těchto železničních linkách a na jedné lodní lince (901):

T1 Česká Kamenice – Kamenický Šenov

T3 Ústí nad Labem – Velké Březno – Zubrnice

T4 Lovosice – Most

T5 Libochovice – Mšené Lázne – Roudnice nad Labem

T6 Kadaň – Podbořany/Radonice u Kadaně

901 Ústí nad Labem – Litoměřice

Tabulka 3 - Přehled turistických linek v roce 2016 a některých jejich provozních parametrů

Název linky	Dopravce	Způsob uzavření	Doba plnění	Celkový rozsah dopravního výkonu	Cena v Kč/km	Cena celkem za provozní období v Kč
T1	KŽC Doprava, s.r.o.	přímé zadání, osloven 1 uchazeč	25.3. – 30.10.2016	2 800	224,20	627 758,67 Kč
T3	MBM rail s.r.o.	přímé zadání, osloven 1 uchazeč	25.3. – 30.10.2016	8 160	289,00	2 358 240,00
T4	Railway Capital a.s.	přímé zadání, osloveno 7 uchazečů	25.3. – 30.10.2016	14 700	126,00	1 852 200,00
T5	KŽC Doprava, s.r.o.	přímé zadání, osloveno 7 uchazečů	25.3. – 30.10.2016	10 360	139,41	1 444 242,00
T6	Railway Capital a.s.	přímé zadání, osloveno 7 uchazečů	25.3. – 30.10.2016	19 040	108,00	2 056 320,00
901	Labská plavební společnost, s.r.o.	VZMR	25.3. – 30.10.2016	4 400	453,86	1 997 000,00

1.2 Stav dopravního řešení

Železnice – linky a plnění jejich zařazení

Jízdní řád na železnici je provozován na principu integrálního taktového jízdního řádu a je stabilně fixován v dlouhodobě sledovaných taktových uzlech. Taktové uzly jsou buď ryze regionálního charakteru (typicky decentralizovaný taktový uzel 00 v uzlu Ústí n. L. s vytvářenou taktovou "dvojskupinou" Ústí n. L. hl. n. + Ústí n. L. západ, či taktový uzel 00 Most), anebo se jedná o uzly smíšené, kde je dominantní vazba na vlaky dálkové dopravy (typicky uzel 00 Lovosice), případně o uzly se směrovými taktovými vazbami dálková/regionální doprava (typicky Děčín).

Během plánovacího období v letech 2011-2016 docházelo obecně k trendu posilování výkonů v aglomerační dopravě (okolí Ústí n. L. - typicky rozšíření nabídky spojení Ústí n. L. - Teplice) v přepravních špičkách pracovních dnů, a to nad rámec základní taktové struktury, doplňování výkonů do 30 min taktu v ranní špičce (trať 072 v ranní špičce v úseku Litoměřice - Ústí n. L., úsek Ústí n. L. - Děčín v ranní i odpolední přepravní špičce). Dalším započatým trendem bylo doplňování výkonů mezi vlaky dálkové dopravy, do mezitaktu (např. Ústí n. L. - Lovosice - Roudnice n. L.). Jako základní dopravně-inženýrský přístup k věci v této souvislosti platí, že veškeré dodatečné výkony jsou realizovány bez nárůstu náležitostí (což právě ve špičkách pracovních dnů vyvolává značnou kombinatorickou náročnost), čímž se přispívá k vyšší produktivitě dopravního systému.

Jedinou výjimkou z taktového jízdního řádu je linka U 21 Roudnice n. L. - Račíněves, kde s ohledem na stav infrastruktury není možné zavést 1 hodinový takt Os vlaků. Na trati je tak provozován klasický poptávkový jízdní řád, který kombinuje jak poptávkově orientované časy v Roudnici n. L., tak i podle možností přestupní vazby v Roudnici n. L. (vybrané vlaky jsou ukončovány na zast. Roudnice město, anebo nedojíždí do zastávky Račíněves, čímž se kompenzuje čas chybějící do taktového rastru). Současný stav provozu tak není uspokojivý.

Z pohledu priorit minulého plánovacího období zůstává nedokončený projekt úprav linek U 1 a U 24. Obě linky jsou ve své finální podobě závislé na elektrizaci koncových úseků Louka u Litvínova - Litvínov a Kadaň Prunéřov - Kadaň. Zatímco v případě linky U 1 byly zavedeny přestupy ve stanici Kadaň Prunéřov, v případě linky U 24 byl zaveden provizorní jízdní řád, kdy spoje základní taktové struktury navazují na rychlíky v Teplicích, zatímco spoje vložené jsou vedeny v "cílové" taktové poloze Ústí n. L. (30) - Louka u Litvínova, s přestupní vazbou

do Litvínova. Zpoždění finální realizace obou linek, způsobené stále chybějící elektrizací je o to nevhodnější, že na obě linky byly pořízeny moderní elektrické jednotky řady 440 z projektu ROP.

Dalším projektem, který bude spuštěn se zpožděním, až v plánovacím období od roku 2016, je změna provozní koncepce na lince U 8, a to sice orientací linky na přestupní vazby v Děčíně, od vlaků dálkové linky R 20, spolu s přesunem křižování do Markvartic.

Nejúspěšnějším realizovaným projektem v minulém plánovacím období bylo spuštění linky U 28. Trojnásobný nárůst cestujících v pracovních dnech a téměř čtyřnásobný nárůst cestujících o víkendech po propojení přechodu Dolní Poustevna - Sebnitz předčil veškerá očekávání. Se získaným počtem cestujících bude nutno nadále pracovat, a to jak z hlediska úprav jízdního řádu ve smyslu zkracování jízdních dob, tak i ve smyslu potřebných přepravních kapacit.

Posledním faktorem, který byl v rámci tvorby jízdního řádu na železnici v uplynulém plánovacím období sledován, bylo zvyšování kvality jeho plnění, tj. zaměření na vyšší přesnost jízdy. Je nutno brát v úvahu, že v regionální dopravě, s běžnými přepravními časy 10-20 minut může i 15 min zpoždění znamenat reálné prodloužení cestovní doby na dvojnásobek. Velká péče tak byla věnována nastavení a doladění hodnot čekacích dob jednotlivých vlaků v uzlech. Obecným zkrácením čekacích dob (s výjimkou okrajových částí dne) na hodnoty, které lze kompenzovat rezervami v jízdních dobách a přestupních dobách, a které tak nevedou k lavinovitému šíření zpoždění v síti, se přesnost jízdy vlaků výrazně zvýšila a i při mimořádnostech nebo významnějších nepravidelnostech se tak systém regionálních linek mnohem rychleji z mimořádnosti "zotaví". I přes počáteční nejistotu spojenou s vhodností tohoto přístupu je nakonec skutečná funkčnost přestupních vazeb mnohem vyšší, než při delších, avšak nestejně rozložených čekacích dobách v systému. **Tématem, které zůstalo v této souvislosti v uplynulém plánovacím období neuzavřeno, bylo nasazení dispečerské soupravy pro pokrytí mimořádností. S tím souvisí i problematika centrálního dispečinku Dopravy Ústeckého kraje, který se rovněž nepodařilo v uplynulém plánovacím období spustit a zůstává úkolem pro plánovací období nové.**

V oblasti plnění JŘ se během posledního roku dramaticky zhoršil stav na lince U 32, a to vlivem katastrofálního stavu infrastruktury v úseku Mělník - Kolín, čímž se vlivem prodloužených jízdních dob a přenosu zpoždění mimo objednatelské území Ústeckého kraje dramaticky zhoršila jak přesnost linky U 32, tak i funkčnost přestupních vazeb v žst. Ústí n. L. západ. Přetrvávání tohoto stavu by muselo vést v novém plánovacím období ke změně koncepce celé linky.

Níže v tabulce jsou uvedena základní data k objednávaným pravidelným linkám regionální dopravní obslužnosti Ústeckého kraje. Uvedeny nejsou pouze převážně turistické sezónní linky.

Údaje o úsekovém denním obsazení jsou v tabulce vypočteny jako průměr ze dvou relevantních dopravních průzkumů z jara a podzimu 2015 a jedná se vždy o celkový počet cestujících v referenčním úseku linky za oba směry.

Tabulka 4 - Přehled některých přepravních a provozních parametrů železničních linek

LINKA	ÚSEK	DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ		POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUT O	TYPICKÝ INTERVAL		
			PD	SO+NE		PD ŠP	PD SED	SO+NE
U1	Děčín – Kadaň Pruněřov	107	4697	2212	1,49			
	Děčín – Ústí n. L. hl.n.					60/30	60	60
	Ústí n. L. hl.n. – Teplice					60/30	60	60

LINKA	ÚSEK	DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ		POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUT O	TYPICKÝ INTERVAL		
			PD	SO+NE		PD ŠP	PD SED	SO+NE
	Teplice - Most					60	60	60
	Most – Chomutov					60	60	60
	Chomutov – Kadaň Prunéřov					60	60	60
U2	Most – Klášterec n. Ohří – Pernštejn (–Karlovy Vary)	51	776	386	1,28			
	Most – Kadaň Prunéřov					120/60	120	120
	Klášterec n. O. – Kadaň Prunéřov					120/60	120	120
U4	Ústí n. L. hl.n. – Hněvice (- Praha)	51,7	2801	1351	0,76			
	Ústí n. L. hl.n. – Roudnice n. L.					30	120/60	60
	Roudnice n. L. – Hněvice					30	120	120
U5	Ústí n. L. hl.n. – Bílina	30,3	355	153	1,87	60	120	120
U6	Lovosice – Teplice v. Č.	38,4	269	245	3,08	120	120	120
U7	Ústí n. L. Střekov – Děčín	27,7	194	123	1,36	120	120/240	120/240
U8	Děčín – Rumburk	58,9	1775	1146	1,56	60/120	120	120
U10	Litoměřice – Lovosice	7,7	2500	1326	1,00	30/60	60	60
U11	(Česká Lípa –) Dubičná – Postoloprty	77,2	758	431	1,85			
	(Česká Lípa –) Dubičná – Úštěk					60	120	120
	Úštěk – Litoměřice					60	120	120
	Litoměřice – Lovosice					60	120	120
	Lovosice – Postoloprty					60	120	120
U12	Osek – Domoušice (- Rakovník)	66	691	571	1,38			
	Osek - Most					60	120	0
	Most - Domoušice					60	120	120
U13	Most – Žatec západ	33,8	242	266	1,15	60	120	120
U14	Jirkov – Deštnice (– Lužná u Rakovníka)	58,3	232	231	1,27			
	Jirkov – Chomutov					120	120	4 páry
	Chomutov – Žatec					6 párů	denně	4 páry
	Žatec – Deštnice					4 páry	denně	4 páry
U16	Kadaň - Jirkov	24,2	844	369	1,0			
	Kadaň – Kadaň Prunéřov					30/60	60	120
	Kadaň Prunéřov – Chomutov					120	120	-
	Chomutov – Jirkov					60	120	-
U21	Roudnice n. L. – Račíněves	17,8	383	56	1,83			
	Roudnice n. L. – Straškov					9 párů	Denně	5 párů
	Straškov - Račíněves					14 párů	Denně	8 párů
U22	Straškov – Horní Beřkovice (–	12,9	146	82	1,60			

LINKA	ÚSEK	DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ		POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUT O	TYPICKÝ INTERVAL		
			PD	SO+NE		PD ŠP	PD SED	SO+NE
	Vraňany)							
	Straškov – Horní Beřkovice					8 párů	denně	3 páry
	Horní Beřkovice (– Vraňany)					60	120	3 páry
U24	Litvínov – Ústí n. L. hl.n.	17,9	654	403	1,07			
	Litvínov – Teplice					60	120	120
	Teplice – Ústí n. L. hl.n.					4 páry	denně	-
U25	Most – Osek – Moldava v Krušných horách	39,1	89	161	1,6	4 páry	denně	4 páry
U27	Mikulášovice - Rumburk	25,7	0	34	1,19	-	-	120
U28	Děčín – Schöna – Rumburk	72	720	1070	1,54			
	Děčín - Schöna					60	120	120
	Schöna – Dolní Poustevna					120	120	120
	Dolní Poustevna - Rumburk					60/120	120	120
U32	Ústí n.L. záp. - Štětí (– Lysá n. L.)	51,6	1488	647	0,82			
	Ústí n.L. záp. - Štětí					60	120	120
	Štětí – Lysá n. L.					60/120	120	120
U51	Ústí n. L. hl.n. – Klášterec n. O. (– Cheb)							
TL70	(Liberec – Zittau -) Varnsdorf - Rybniště (- Seifhennersdorf)	61	541	564	1,3			
	Varnsdorf – Seifhennersdorf					60/120	120	120
	Varnsdorf – Rybniště					120	120	120
	Zittau (– Varnsdorf)					60	60/120	60/120

Autobusy – linky a plnění jejich zařazení

Autobusová doprava v objednavce Ústeckého kraje zaznamenala díky soutěžím a s nimi spojenými upravenými provozními koncepty od 1. 1. 2015 zcela zásadní kvalitativní a kvantitativní pokrok.

Po stránce přepravní a provozní byly jízdní řády v jednotlivých oblastech upraveny v souladu s pravidly, která vymezoval Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v uplynulém plánovacím období. Tato pravidla se jednoznačně osvědčila, neboť na jedné straně jasně definovala linky, které je zapotřebí podle jejich přepravních parametrů dále rozvíjet a linky, které si s ohledem na svůj přepravní potenciál udržují základní obslužný charakter. Celý systém autobusové dopravy je nyní jasným způsobem hierarchicky uspořádán a strukturován.

V autobusové dopravě převládá režim taktové dopravy s pravidelnými intervaly a s pravidelnými vazbami - ať v rámci autobusového systému vzájemně mezi jednotlivými linkami, anebo v rámci vazeb vlak / bus.

Z přepravního pohledu bylo základním přístupem při tvorbě autobusových koncepcí, aby si jednotlivé obslužné linky (ať již v rámci jednoho druhu dopravy, či mezi druhy) vzájemně

nekonkurovaly, ale doplňovaly se. Případné časové a prostorové přepravně odůvodněné souběhy byla snaha využívat buď v rovině hierarchické (páteří systém / obslužný systém), či v mezních případech jako zkracování četnosti nabídky.

Z dopravního pohledu byl sledován přístup maximální provozní efektivity - tj. na počátku tvorby provozní koncepce snížit potřebný počet vozidel na minimum, nezbytné pro zajištění základního taktového rastru a všech odchylek přepravně potřebných v přepravních špičkách pracovních dnů (typicky vložené školní spoje) v celém provozním souboru (oblasti), a následně maximalizace dopravního výkonu ve všech přepravně účelných dobách po celou dobu občanského dne.

V rámci úprav provozních koncepcí v jednotlivých oblastech došlo v uplynulém plánovacím období k mnoha koncepčním rozvojovým krokům - vznikaly nové linky, nové přestupní vazby, a to přesně v souladu s dopravním plánem. Jednalo se téměř vždy o linky páteří, a to jak v radiálních směrech (např. Chomutov - Litvínov), tak i ve směrech tangenciálních (např. Litvínov - Osek - Dubí - Krupka - Bohosudov - Chlumec).

Prohlubovaly a vylepšovaly se i přestupní vazby bus / vlak na místech tradičně existujících (typicky Lovosice, Hněvice), tak koordinovaně vznikaly i na místech s vazbami do té doby spíše náhodnými (např. Bohušovice, Most, Louny, Jirkov apod.). Na celé řadě míst byly přestupní vazby sice plánovány, ale nebylo je možno dosud realizovat např. z důvodu problematického otáčení autobusů u železniční stanice (např. Bohosudov) a takové případy je následně nutno realizovat v nastávajícím plánovacím období.

Podobně jako na železnici i v autobusové dopravě je velkou výzvou otázka přesnosti plnění JŘ a spolehlivé funkčnosti plánovaných přestupních vazeb. V autobusové dopravě je navíc velkým problémem přenos informace k cestujícímu - zatímco na železnici existují i volně přístupné aplikace (např. Babitron, GRAPP), **v autobusové dopravě není možnost ověření včasnosti jízdy spoje**. Zatímco na železnici, a to i na většině zastávek, funguje optický či akustický informační systém, kterým je cestující informován o zpoždění spoje, v autobusové dopravě tento přenos informací nefunguje. **Řešení pro další období existuje jak v rovině přenosu informací k cestujícím (volně dostupné aplikace, informační tabule na zastávkách s dynamickou aktualizací času apod.), tak i v Centrálním dispečinku Dopravy Ústeckého kraje, který by měl ve výhledu funkčnost a plnění přestupních vazeb hlídat.**

Níže uvedená přehledová tabulka stručně shrnuje některé základní parametry autobusových linek DÚK. Uvedeny jsou kromě dopravce, názvu a čísla linky přehledně časové intervaly mezi spoji v jednotlivých částech dne a dále některé služby a charakter linky. Podrobnosti jsou uvedeny v části vysvětlivky. V posledním sloupci tabulky je stručně uveden odhad vývoje linky v daném plánovacím období, pokud byl v období přípravy toho materiálu znám.

Tabulka 5 - Některé provozní charakteristiky autobusových linek (+ vysvětlivky)
Vysvětlivky:

Číslo linky	Číslo linky podle standardu číslování DÚK.
Název linky	Název linky dle licence.
Prov. obl.	Provozní oblast dle soutěží DÚK z roku 2014, je-li uvedeno N, není linka zařazena do vysoutěžené oblasti (Děč = Děčínsko, DoP = D. Poohří, Cho = Chomutovsko, KaŽ = Kadaň-Zátec, Lit = Litoměřicko, LiB = Litvínov-Bílina, LoZ = Lounsko západ, LoL = Lovosice-Louny, MoP = Mostecká pánev, Pod = Podbořansko, PDT = Přím. doprava Teplice, Šlu = Šluknovsko, Tep = Teplicko, Úst = Ústecko, Vej = Vejprtsko).
Dopravce	Provozovatel dané linky na základě objednávky ÚK (AKV = ČSAD Autobusy KV, ARR = Arriva Teplice, BuL = BusLine, Lípa = ČSAD Č. Lípa, Sla = ČSAD Slaný, RVD = Regionalverkehr Dresden).
Int. Šp.	Přibližný interval v minutách mezi spoji v daném směru ve špičce, tedy v období přibližně od 4:00 do 8:00 a od 13:00 do 17:00.
Int. Sed.	Přibližný interval v minutách mezi spoji v daném směru v sedle, tedy v období přibližně od 8:00 do 13:00 a od 17:00 do 20:00.
Int. Večer	Přibližný interval v minutách mezi spoji v daném směru večer a v noci, tedy v období přibližně od 20:00 do 4:00.
Int. Vík.	Přibližný interval v minutách mezi spoji v daném směru o víkendech a svátcích.
Interval obecně	Je-li uvedeno J, jedou v daném období jednotlivé spoje bez dominujícího intervalu, a N = v daném období linka nejede.
	Spoje na objednávku. N = linka nemá z žádné zastávky spoj na objednávku a A = linka má alespoň jeden spoj na objednávku (nejedná se o spoje jen pro výstup).
	Přeprava jízdních kol. První sloupec udává způsob přepravy kol (V=vlek, O=nosič, N=není), druhý sloupec pak délku sezóny (K=kratší [květen-září], D=delší [duben-říjen], N=není).
Turistická	Linka má silně turistický potenciál. Zařazení linky do kategorie je posuzováno individuálně a nemá jasná kritéria, typické jsou však sezónní spoje v období odpovídajícím přepravě kol.
Mezinárodní	Linka má mezinárodní licenci.
Odhad vývoje	Je stručně popsán odhadovatelný budoucí vývoj linky k termínu zpracování podkladů.

Číslo linky	Název linky	Prov. obl.	Dopravce	Int. Šp.	Int. Sed.	Int. Večer	Int. Vík.			Turistická	Mezinárodní	Odhad vývoje
398	Altenberg-Zinnwald-Teplice	N	RVD	J	J	J	240	N	N	N	A	Zvážit rozšíření spojů
401	Ebersbach-Jiřikov-Rumburk-Krásná Lípa-Rybníště-Chřibská	Šlu	AKV	60	60	J	120	N	N	N	N	Stabilní stav
402	Varnsdorf-Chřibská-Česká Kamenice-Děčín	Šlu	AKV	60	60	J	120	N	N	N	N	Úprava po VDF
403	Varnsdorf-Dolní Podluží-Chřibská,Krásné Pole	Šlu	AKV	60	120	N	N	N	N	N	N	Úprava po VDF
405	Rumburk-Staré Křečany-Krásná Lípa-Doubice	Šlu	AKV	J	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
406	Lobendava-Dolní Poustevna	N	AKV	60	120	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
407	Staré Křečany,Brtníky-Krásná Lípa-Varnsdorf	Šlu	AKV	60	120	N	J	N	V	D	N	Stabilní stav
408	Mikulášovice-Velký Šenov-Šluknov,Rožany	Šlu	AKV	60	120	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
409	Varnsdorf-Seifhennersdorf-Rumburk-Velký Šenov-Dolní Poustevna	Šlu	AKV	60	60	J	120	N	N	N	N	Stabilní stav
410	Varnsdorf-Rumburk-Jiřikov-Šluknov-Velký Šenov-Lobendava,Severní	Šlu	AKV	60	60	60	120	N	N	N	N	Úprava po VDF
418	Česká Kamenice-Kunratice	N	Lípa	J	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
421	Česká Kamenice-Srbská Kamenice	Děč	BuL	J	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
422	Benešov n.Pl.-Markvartice-Kerhartice-Č. Kamenice-Kunratice	Děč	BuL	J	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
423	Benešov n.Pl.-Žandov-Verneřice	Děč	BuL	J	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
424	Benešov n.Pl.-Heřmanov,Blankartice-Heřmanov,Fojtovice	Děč	BuL	J	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
431	Děčín-Malšovice,Javory-Malšovice,Borek	Děč	BuL	60	120	A	N	N	N	N	N	Stabilní stav
432	Libouchec-Děčín-Labská Stráž-Janov	Děč	BuL	30	60	A	60	N	N	N	N	Stabilní stav
433	Děčín-Jilové,Sněžník	Děč	BuL	J	J	N	120	N	V	D	A	Stabilní stav
434	Děčín-Hřensko,Mezná-Jetřichovice-Chřibská-Krásná Lípa	Děč	BuL	60	60	A	60	N	V	D	A	Stabilní stav

Číslo linky	Název linky	Prov. obl.	Dopravce	Int. Šp.	Int. Sed.	Int. Večer	Int. Vík.			Turistická	Mezinárodní	Odhad vývoje	
435	Česká Kamenice-Labská Stráž-Hřensko-Schmilka	Děč	BuL	N	N	N	J	N	N	N	A	A	Změna trasy
436	Děčín-Dobruška-Huntířov-Srbská Kamenice-Jetřichovice,Vysoká Lipa	Děč	BuL	60	120	N	J	N	V	D	N	N	Stabilní stav
437	Děčín-Benešov n.PI.-Verneřice-Rychnov	Děč	BuL	60	120	A	J	N	V	D	N	N	Stabilní stav
438	Jílové,Sněžník-Jílové-Děčín	N	BuL	J	J	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
450	Chlumec,-Ústí n.L.-Velké Březno-Děčín	Úst	BuL	60	120	J	120	N	N	N	N	N	Stabilní stav
451	Petrovice,Krásný Les,-Ústí n.L.-Velké Březno-Homole u P.,Sulečice	Úst	BuL	60	120	J	120	N	O	D	N	N	Úprava UL-Chlumec
452	Bahratal-Ústí n.L.-Úštěk-Verneřice	Úst	BuL	60	60	60	120	N	O	D	N	A	Zvážit rozšíření spojů
453	Libouchec-Velké Chvojno-Ústí n.L.-Malečov,Rýdeč	Úst	BuL	60	120	J	180	A	O	D	N	N	Stabilní stav
454	Chuderov,Žežice-Ústí n.L.-Teplice,Sobědruhy	Úst	BuL	60	J	J	120	A	N	N	N	N	Úprava UL-Chuderov
455	Ústí n.L.-Povrly,Český Bukov	Úst	BuL	J	J	N	N	N	O	D	N	N	Zkrátit do Povrly na U1?
456	Ústí n.L.-Hostovice-Stebno,Chvalov	Úst	BuL	60	120	J	120	A	O	D	N	N	Stabilní stav
457	Ústí n.L.-Řehlovice-Řehlovice,Dubice	Úst	BuL	J	J	J	J	N	O	D	N	N	Stabilní stav
458	Ústí n.L.-Krupka-Teplice,Sobědruhy	Úst	BuL	60	60	60	120	N	N	N	N	N	Zvážit rozšíření spojů
459	Petrovice,Krásný Les-Petrovice	Úst	BuL	J	N	N	N	N	O	D	N	N	Stabilní stav
460	Libouchec-Libouchec,Čermná	Úst	BuL	J	N	N	N	N	O	D	N	N	Stabilní stav
481	Krupka,Bohosudov-Prboštov-Teplice-Žim	Tep	ARR	60	120	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
482	Prboštov,Přítkov-Teplice-Kostomlaty p.Milešovkou	Tep	ARR	60	120	120	120	N	N	N	N	N	Stabilní stav
483	Krupka,Vrchoslav-Teplice-Zabrušany-Duchcov	Tep	ARR	60	120	120	120	N	N	N	N	N	Stabilní stav
484	Teplice-Krupka,Fojtovice	Tep	ARR	60	120	120	120	N	V	K	A	N	Stabilní stav
485	Osek-Košťany-Teplice-Krupka,Soběchleby	PDT	ARR	30	60	N	60	N	N	N	N	N	Stabilní stav
486	Osek-Duchcov-Teplice-Chlumec	PDT	ARR	30	60	60	60	N	N	N	N	N	Stabilní stav
487	Dubí-Teplice-Chlumec	Tep	ARR	60	120	60	120	N	N	N	N	N	Stabilní stav
488	Duchcov-Teplice-Ústí nad Labem	PDT	ARR	60	120	120	120	N	N	N	N	N	Stabilní stav
489	Dubí-Teplice-Modlany	Tep	ARR	60	120	N	240	N	N	N	N	N	Stabilní stav
490	Dubí-Teplice-Modlany,Kvítkov-Modlany	Tep	ARR	60	120	120	240	N	N	N	N	N	Stabilní stav
491	Dubí-Teplice-Duchcov	PDT	ARR	30	60	N	60	N	N	N	N	N	Stabilní stav
492	Dubí-Teplice-Košťany-Hrob	PDT	ARR	30	60	60	60	N	N	N	N	N	Stabilní stav
493	Teplice-Moldava,Dolní Moldava	Tep	ARR	J	J	J	240	N	V	K	A	N	Stabilní stav
494	Teplice-Prboštov-Dubí	Tep	ARR	60	J	N	240	N	N	N	N	N	Stabilní stav
495	Osek-Háj u Duchcova-Osek	Tep	ARR	J	N	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
498	Teplice-Bílina-Louny	LiB	Sla	60	120	N	120	N	N	N	N	N	Stabilní stav
499	Teplice-Světec-Rtyně n.Bílinou,Velvěty	LiB	Sla	J	N	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
501	Bílina-Osek-Litvínov,Záluží	LiB	Sla	60	120	J	120	N	N	N	N	N	Stabilní stav
503	Bílina-Ohníč-Teplice	LiB	Sla	J	J	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
505	Bílina-Ledvice-Světec,Úpoř	LiB	Sla	60	J	N	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
506	Měrunice-Bílina-Lovosice	LiB	Sla	60	120	N	120	A	V	K	A	N	Stabilní stav
508	Bílina-Lukov	LiB	Sla	J	J	N	N	A	N	N	N	N	Stabilní stav
521	Litvínov-Brandov-Olbernhau	LiB	Sla	60	120	N	120	A	V	K	A	A	Stabilní stav
523	Litvínov-Český Jiřetín	LiB	Sla	120	120	N	120	N	V	K	A	N	Stabilní stav
524	Litvínov,Záluží-Dubí-Chlumec	LiB	Sla	60	120	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav

Číslo linky	Název linky	Prov. obl.	Dopravce	Int. Šp.	Int. Sed.	Int. Večer	Int. Vík.	☎	🚲	Turistická	Mezinárodní	Odhad vývoje
525	Litvínov-Mariánské Radčice-Lom,Loučná	LiB	Sla	60	120	N	120	N	N	N	N	Stabilní stav
529	Litvínov-Staňkovice,,Triangle-jih	MoP	AKV	J	N	J	J	N	N	N	N	Dle vývoje v Triangle
544	Lužice-Most-Strupčice	MoP	AKV	120	120	N	240	N	N	N	N	Stabilní stav
545	Braňany-Most-Bečov,Odolice	MoP	AKV	60	120	N	240	N	N	N	N	Stabilní stav
560	Chomutov-Blatno-Kalek,Načetín	Cho	AKV	120	J	N	240	N	V	K	A	Stabilní stav
561	Chomutov-Jirkov-Boleboř	Cho	AKV	120	N	N	240	N	N	N	N	Stabilní stav
564	Chomutov-Jirkov-Litvínov,Janov	Cho	AKV	60	120	N	240	N	N	N	N	Stabilní stav
565	Chomutov-Jirkov-Most	Cho	AKV	60	120	J	J	N	N	N	N	Dle vývoje v Triangle
568	Chomutov-Strupčice-Jirkov	Cho	AKV	120	120	N	240	N	N	N	N	Stabilní stav
569	Chomutov-Údlice-Velemyšleves	Cho	AKV	60	120	N	240	N	N	N	N	Stabilní stav
570	Chomutov-Staňkovice	Cho	AKV	J	N	J	J	N	N	N	N	Dle vývoje v Triangle
571	Chomutov-Březno-Radonice	KaŽ	AKV	120	J	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
572	Jirkov-Chomutov-Březno-Kadaň	KaŽ	AKV	J	N	N	J	N	N	N	N	Stabilní stav
578	Chomutov-Kadaň-Podbořany	KaŽ	AKV	60	120	120	120	N	N	N	A	Posílení CV-Kadaň
580	Chomutov-Klášteřec nad Ohří	Vej	BuL	60	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
582	Vejpřty-Kovářská-Boží Dar	Vej	BuL	J	N	N	120	N	N	N	A	Loučná,MěÚ přes zimu
583	Vejpřty-Annaberg-Buchholz	Vej	BuL	J	J	N	120	N	V	K	A	Stabilní stav
584	Jirkov-Chomutov-Boží Dar	Vej	BuL	N	N	N	J	N	V	K	A	Stabilní stav
585	Jirkov-Chomutov-Kurort Oberwiesenthal	Vej	BuL	N	N	N	J	N	N	N	A	Stabilní stav
586	Chomutov-Výsluní-Vejpřty	Vej	BuL	J	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
587	Chomutov-Misto-Vejpřty	Vej	BuL	60	120	N	120	N	N	N	A	Stabilní stav
588	Chomutov-Hora Sv.Šebestiána	Cho	AKV	120	J	N	240	N	V	K	A	Stabilní stav
600	Kadaň-Klášteřec nad Ohří-Vejpřty	Vej	BuL	60	120	120	120	N	V	K	A	Stabilní stav
601	Kadaň,Tušimice-Klášteřec nad Ohří-Okounov	Vej	BuL	60	120	120	120	N	N	N	A	Stabilní stav
602	Klášteřec nad Ohří-Domašín,Petlery	Vej	BuL	J	J	N	N	A	N	N	N	Stabilní stav
603	Kadaň-Klášteřec nad Ohří	Vej	BuL	J	J	N	N	N	N	N	A	Stabilní stav
606	Kadaň-Podbořany	KaŽ	AKV	120	120	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
608	Kadaň-Radonice-Veliká Ves-Podbořany	KaŽ	AKV	120	J	N	N	A	N	N	N	Stabilní stav
620	Litoměřice-Hlinná,Tlučeň	Lit	BuL	120	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
621	Velké Žemoseky-Malič-Litoměřice-Žitenice,Skalice	Lit	BuL	60	120	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
622	Litoměřice-Malečov,Rýdeč	Lit	BuL	J	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
623	Bohušovice n.O.-Litoměřice-Třebušín-Lovečkovice-Verneřice	Lit	BuL	60	120	J	120	N	V	D	N	Stabilní stav
624	Litoměřice-Býčkovice-Liběšice	Lit	BuL	60	J	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
625	Litoměřice-Polepy-Hoštká-Štětí,Hněvice	Lit	BuL	120	J	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
626	Litoměřice-Polepy,Hrušovany-Štětí,Radouň	Lit	BuL	60	J	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
627	Litoměřice-Liběšice,Dolní Nezly	Lit	BuL	J	J	N	N	A	N	N	N	Stabilní stav

Číslo linky	Název linky	Prov. obl.	Dopravce	Int. Šp.	Int. Sed.	Int. Večer	Int. Vík.			Turis-tická	Meziná-rodní	Odhad vývoje
628	Litoměřice-Žalhostice-Píšťany- Velké Žemoseky-Libochovany	Lit	BuL	60	J	N	J	N	N	N	N	Stabilní stav
629	Litoměřice-Kamýk	Lit	BuL	60	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
631	Liběšice-Lovečkovice,Touchořiny	Lit	BuL	J	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
632	Úštěk-Úštěk,Konojedy	Lit	BuL	J	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
633	Úštěk,Lukov-Snědovice- Štětí,Hněvice	Lit	BuL	12 0	J	N	J	A	V	D	N	Stabilní stav
634	Štětí,Hněvice-Štětí,Újezd	Lit	BuL	60	60	J	J	N	N	N	N	Stabilní stav
635	Úštěk-Hoštka-Štětí-Roudnice n. L.	Lit	BuL	60	J	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
636	Úštěk-Liběšice-Polepy-Roudnice n.L.	Lit	BuL	12 0	120	J	240	N	V	D	N	Stabilní stav
637	Litoměřice-Brozany-Libochovice	DoP	Sla	J	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
638	Litoměřice-Mšené-lázně- Martiněves,Radešín	DoP	Sla	60	60	J	120	N	N	N	N	Stabilní stav
646	Roudnice n.Labem-Ledčice	DoP	Sla	60	J	J	240	N	N	N	N	Stabilní stav
651	Litoměřice-Lovosice-Malé Žemoseky	DoP	Sla	60	J	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
655	Lovosice-Chotěšov-Libochovice	DoP	Sla	60	120	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
660	Lovosice-Třebívlice-Třebívlice- Libčeves-Most	LoL	BuL	60	60	120	120	N	O	K	N	Stabilní stav
661	Litoměřice-Lovosice-Třebívlice- Třebívlice-Libčeves	LoL	BuL	60	J	J	J	N	O	K	N	Stabilní stav
662	Lovosice-Třebívlice,Kocourov	LoL	BuL	J	J	N	N	N	O	K	N	Stabilní stav
663	Lovosice-Velemin,Milešov- Velemin,Dobkovičky-Žalany	LoL	BuL	30	60	120	N	N	O	K	N	Stabilní stav
664	Lovosice-Klapý-Třebívlice,Skalice	LoL	BuL	12 0	J	J	N	N	O	K	N	Stabilní stav
665	Lovosice-Klapý-Libochovice-Peruc	LoL	BuL	12 0	120	N	N	N	O	K	N	Stabilní stav
666	Lovosice-Čížkovice,cementárna	LoL	BuL	J	N	N	N	N	O	K	N	Stabilní stav
672	Dušníky-Roudnice n.Labem-Štětí- Dubá	DoP	Sla	60	120	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
676	Roudnice n. L.-Račíněves-Horní Beřkovice	Lit	BuL	J	J	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
679	Lovosice-Libochovice-Mšené- lázně-Roudnice n.Labem	DoP	Sla	J	J	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
681	Brozany n.Ohří-Roudnice n.Labem-Čeměves	DoP	Sla	60	120	J	N	N	N	N	N	Stabilní stav
683	Litoměřice-Libotenice-Roudnice n.Labem-Horní Beřkovice	DoP	Sla	60	120	J	240	N	N	N	N	Stabilní stav
684	Roudnice n.Labem-Chodouny- Litoměřice	DoP	Sla	60	60	120	120	N	N	N	N	Stabilní stav
685	Štětí-Hoštka-Roudnice n.Labem- Libochovice	DoP	Sla	60	120	J	120	N	N	N	N	Stabilní stav
701	Žerotín-Louny-Postoloprty- Chomutov	LoL	BuL	60	120	N	J	N	O	K	N	Stabilní stav
702	Chlumčany,Vlčí-Louny-Libčeves	LoL	BuL	60	J	N	240	N	O	K	N	Stabilní stav
703	Třebívlice-Děčany-Louny- Velemyšleves,Triangle sever	LoL	BuL	60	120	J	240	N	O	K	N	Dle vývoje v Triangle
704	Louny-Koštice-Třebívlice- Libčeves,Řisuty	LoL	BuL	12 0	J	N	N	A	O	K	N	Stabilní stav
705	Louny-Slavětín-Peruc,Telce	LoL	BuL	60	120	N	240	N	O	K	N	Stabilní stav
706	Žerotín-Panenský Týnec-Klobuky	N	BuL	J	N	N	N	N	O	K	N	Stabilní stav
707	Žerotín-Panenský Týnec-Klobuky	LoL	BuL	J	J	N	N	N	O	K	N	Stabilní stav
711	Louny-Mšené-lázně-Roudnice n.Labem	DoP	Sla	60	120	J	240	N	N	N	N	Stabilní stav
713	Louny-Vinařice-Kozojedy	LoZ	BuL	60	J	N	N	N	N	N	A	Stabilní stav
715	Louny-Ročov-Třeboc	LoZ	BuL	60	J	N	240	N	N	N	A	V létě cyklobus
716	Louny-Hřivice-Pnětluky	LoZ	BuL	60	J	N	N	N	N	N	A	Stabilní stav

Číslo linky	Název linky	Prov. obl.	Doprava	Int. Šp.	Int. Sed.	Int. Večer	Int. Vík.	☎	🚲	Turistická	Mezinárodní	Odhad vývoje
717	Lipno,Lipenec-Tuchořice,Třeskonice	LoZ	BuL	J	N	N	N	N	N	N	N	Omezení ve šk. dny
718	Louny-Zálužice-Žatec	LoZ	BuL	12 0	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
721	Louny-Lenešice-Postoloprty-Havraň-Most	MoP	AKV	60	J	J	240	N	N	N	N	Stabilní stav
723	Bitovžves,Nehasice-Postoloprty-Výškov,Počerady	MoP	AKV	J	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
725	Louny-Lenešice-Výškov,Počerady	MoP	AKV	60	60	J	240	N	N	N	N	Stabilní stav
726	Postoloprty-Lišany-Postoloprty	LoZ	BuL	J	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
731	Žatec-Staňkovic,„Triangle-jih	KaŽ	AKV	J	N	J	J	N	N	N	N	Dle vývoje v Triangle
732	Žatec-Chomutov	KaŽ	AKV	60	120	J	240	N	N	N	N	Stabilní stav
733	Žatec-Most	MoP	AKV	60	120	J	N	N	N	N	N	Proklad s U13
734	Žatec-Postoloprty-Louny	LoZ	BuL	60	120	J	240	N	N	N	N	Stabilní stav
735	Žatec-Bitovžves-Blažim-Výškov,Počerady	MoP	AKV	J	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
738	Žatec-Lišany-Postoloprty	LoZ	BuL	J	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
739	Žatec-Lipno-Louny	LoZ	BuL	60	120	N	240	N	N	N	N	Večerní spoje
741	Žatec-Kounov-Pnětluky	LoZ	BuL	J	J	N	N	N	N	A	N	V létě cyklobus
742	Žatec-Deštnice-Měcholupy,Velká Černoc	Pod	BuL	60	120	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
743	Žatec-Liborčice-Podbořany	Pod	BuL	12 0	J	N	240	N	N	N	N	Stabilní stav
744	Žatec-Podbořany-Blatno	Pod	BuL	60	120	J	240	N	N	N	A	Vhodná obsluha Jesenice
745	Žatec-Podbořany-Lubenec,Ležky	Pod	BuL	60	120	J	240	N	V	K	A	Stabilní stav
750	Podbořany-Krásný Dvůr-Čeradice-Žatec	KaŽ	AKV	12 0	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
751	Žatec-Čeradice-Radonice,Kadaňský Rohozec	KaŽ	AKV	12 0	J	N	240	N	N	N	A	Stabilní stav
752	Žatec-Nové Sedlo,Břežany	KaŽ	AKV	J	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
753	Žatec-Chbany-Kadaň,Prunéřov	KaŽ	AKV	60	120	J	120	N	N	N	A	Stabilní stav
755	Žatec-Žitčice,Stroupeč	KaŽ	AKV	12 0	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
762	Podbořany-Krásný Dvůr-Podbořany,Kněžice	KaŽ	AKV	J	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
764	Podbořany-Velká Černoc	Pod	BuL	12 0	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
773	Podbořany-Kryry-Kolešov	Pod	BuL	12 0	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
774	Podbořany-Valeč	Pod	BuL	J	N	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
778	Podbořany-Nepomyšl-Podbořanský Rohozec	Pod	BuL	60	J	N	N	N	N	N	N	Stabilní stav
801	Ústí n.L.-Chabařovice-Chlumeck-Krupka	Úst	BuL	N	N	J	60	N	N	N	N	Stabilní stav
802	Krupka,Soběchleby-Teplice-Dubí	Tep	ARR	N	N	J	J	N	N	N	N	Stabilní stav
803	Teplice-Osek	Tep	ARR	N	N	J	J	N	N	N	N	Stabilní stav

Ostatní doprava

Turistické železniční a lodní linky zahájily svůj provoz dne 25. 3. 2016. Provozními dny jsou soboty, neděle a státem uznané svátky. Lodní linka posílí svůj provoz v době od 20. 6. do 30. 8. 2016 také v pátek. Všechny turistické linky ukončí svůj provoz v roce 2016 dne 30. 10.

Tabulka 6 - Turistické linky a jejich zajímavosti (vozidlo a okolí)

LINKA	NÁZEV	POČET KM DENNĚ	ZÁKLADNÍ VOZIDLO/PLAVIDLO	TURISTICKÉ CÍLE
901	Ústí nad Labem - Litoměřice	55	Lod' Porta Bohemica	Masarykovo zdymadlo, hrad Střekov, Dolní Zálezly, vyhlídka Tři kříže, Porta Bohemica, Opárenské údolí, Městská památková rezervace Litoměřice
T1	Česká Kamenice – Kamenický Šenov	40	Motorový vůz řady 801 (M 131.1)	Kostel Sv. Jakuba Staršího v České Kamenici, zřícenina hradu Kamenice, vyhlídka Jehla, sklářské muzeum Kamenický Šenov, Panská skála, Hasičské muzeum Nový Oldřichov
T3	Ústí nad Labem – Velké Březno - Zubrnice	120	Motorový vůz řady 801 (M 131.1)	Parní vodárna Střekov, Státní zámek Velké Březno, Pivovar Březňák, Zubnická museální železnice, Skanzen Zubrnice, Humboldtova vyhlídka
T4	Lovosice - Most	210	Motorový vůz řady 820 (M 240.0)	Lovoš, okolí Třebenic, Muzeum českého granátu Třebenice, Třebívlice, přesunutý pozdně gotický kostel v Mostě, hrad Hněvín
T5	Libochovice – Mšené Lázne – Roudnice nad Labem	148	Motorový vůz řady 830 (M 262.0)	Zřícenina hradu Házmburk, zámek Libochovice, Vodní hrad Budyně nad Ohří, Mšené Lázně, hora Říp, historické centrum Roudnice nad Labem
T6	Kadaň – Podbořany/Radonice u Kadaně	272	Motorový vůz řady 810 (M 152.0)	Kadaň, Želinský meandr, vodní nádrž Nechranice, zámek Krásný Dvůr, Schillerova rozhledna v Kryrech

Cíle:

- posílení dopravní obsluhy regionu přiléhajícího k dotčené trati
- rozvoj cestovního ruchu a turistiky v okolí železničních tratí a lodní linky
- rozvoj podnikání v oblasti cestovního ruchu (stravování, ubytování, památky apod.)
- snížení zátěže regionu individuální automobilovou dopravou
- zvýšení atraktivity linky nasazením nostalgických vozidel
- zachování provozuschopnosti železničních tratí na území Ústeckého kraje, kde nejsou jiné osobní vlaky objednávané (např. jako rezerva pro odklonovou vozbu při živelních pohromách)

Základní teze turistických linek:

- pravidelný sezónní provoz na turisticky atraktivních tratích, kde nyní není provozována žádná nebo pouze minimální železniční doprava v rámci závazku veřejné služby

- v provozu budou využita primárně nostalgická vozidla, toto však nesmí být uplatněno na úkor pohodlí cestujících včetně zajištění dostatku kapacity míst k sezení a pro přepravu jízdních kol, dětských kočárků, popř. jiných zavazadel
- důležitá pro posouzení vhodnosti železniční trati pro zavedení pravidelného turistického provozu je četnost a atraktivita turistických cílů v okolí trati
- provozní koncept musí být sestaven tak, aby cestující mohli vlaky využít pro časově smysluplně naplánovaný výlet
- zcela nezbytné je, aby turistické vlaky tvořily součást systému krajské veřejné dopravy, primární je zajištění návazností v uzlových stanicích a jednotný tarif

Vzájemné propojení módů veřejné dopravy v kraji, vč. vazeb na MHD

V obecné rovině narůstá počet vzájemných přestupních vazeb mezi jednotlivými linkami. Vždy je sledováno buď vytvoření taktového uzlu, pro dosažení všech přestupních vazeb, anebo vytvoření určité konkrétní směrové vazby. V mnoha případech však vlivem taktových poloh jednotlivých linek vznikají i přestupní vazby náhodné, nezamýšlené, které nemají hlubší význam a nelze je strategicky držet – vznikalo by riziko tzv. přeurenosti celého systému, kdy má každá linka příliš mnoho bodů a vazeb a systém se stává zcela rigidním, bez schopnosti reakce na změny. Je tak nutno držet vždy přestupní vazby pouze v hlavních přepravních směrech a celému systému ponechávat i určité stupně volnosti. Zejména na železnici, anebo u autobusových linek a na železnici navázaných je dostatečná volnost jedním ze základních předpokladů funkčnosti, neboť železniční síť probíhá rozsáhlou mnohaletou modernizací, která započala modernizací tranzitních koridorů a pokračuje přes tratě v síti TEN-T až po tratě na síť TEN-T navázané. Zrovna tak jako v přístupu k tvorbě linek, tak i v jejich vzájemné provázanosti je nutno udržet určitou prioritizaci vazeb podle významnosti. Toto se ne vždy zcela daří, neboť je velmi nesnadné v konkrétním případě ospravedlnit např. postradatelnost určité vazby.

Z hlediska hierarchické provázanosti se v rámci dopravního plánování považuje prakticky za samozřejmé, že jsou funkční přestupní vazby mezi dopravními subsystémy, které objednává Ústecký kraj. V uplynulém plánovacím období se podařilo držet všechny žádoucí přestupní vazby na hierarchicky nadřazenou dálkovou železniční dopravu, a to v dlouhodobě stabilizovaných taktových uzlech. Na opačné straně spektra se nalézají segmenty nižší, typicky MHD. Ačkoli se již v uplynulém plánovacím období podařilo v mnoha případech sjednat tarifní integraci vybraných systémů MHD do DÚK, **existuje mnoho případů, kde by bylo s ohledem na provázanost s DÚK vyřešit i integraci dopravní, aby došlo k vyšší míře provázání mezi DÚK a MHD v jednotlivých městech, v mnoha případech i ke zřetelnějšímu vymezení přepravních funkcí na společných úsecích. Toto je velkou výzvou pro další plánovací období, a to přesto, že výsledky nelze s ohledem na odlišnou objednatelskou působnost zaručit.**

1.3 Nadřazená doprava – dálková doprava objednaná státem a její plán

Vazby mezi dálkovou a regionální dopravou jsou v definovaných taktových uzlech na území Ústeckého kraje dlouhodobě funkční. Platný dopravní plán Ministerstva dopravy v tomto ohledu neobsahuje žádné změny a taktové uzly na území Ústeckého kraje prezentuje jako stabilní.

Jako problematické lze ve věci součinnosti s dálkovou dopravou vnímat její rozsah, který byl v minulých letech redukován (např. na lince Kolín - Rumburk) a kde redukované spoje do své objednávky přebíraly kraje, vědomy si potřeby kvalitního nadregionálního spojení.

Dalším problematickým bodem je otevírání trhu dálkové dopravy, které se týká dvou nejvýznamnějších linek v Ústeckém kraji - R 5 Praha - Ústí n. L. - Cheb a R 20 Praha - Děčín. Deklarované otevírání trhu má vůči zveřejněnému harmonogramu již značné

zpoždění, což se promítá nejen do koncepční podoby JŘ (neboť v připravovaných soutěžích se uvažuje s odlišným rozsahem výkonů než ve stávajícím stavu), ale i do kvality stávající vozby, kde dopravce neinvestuje, neboť čeká na soutěž. Chybějící dopravní výkony (typicky v úseku Ústí n. L. - Lovosice / Roudnice) pak Ústecký kraj kompenzuje svou objednávkou.

V neposlední řadě lze vnímat jako problematické spojení na lince Ex 3 (SRN -) Děčín - Praha - Brno (- Rakousko / Maďarsko). Objednávka dálkové dopravy MD ČR prezentuje svůj význam ve spojení nejvýznamnějších metropolitních regionů v ČR. Podle výsledků SDLB 2011 jsou mezi Ústeckým krajem a ostatními kraji v ČR nejsilnější vazby s Prahou, Plzní a Brnem. A právě rozdělení linky Ex 3 (s výjimkou 1 páru spojů) v Praze se negativně dotýká vazeb Ústeckého kraje s Brnem, kdy tak přibyla nutnost jednoho přestupu a vznikla tak nová bariéra v do té doby funkčním spojení, která se negativně promítla do vnímané kvality veřejné dopravy v této ose.

Posledním problematickým bodem, který zůstal po uplynutí prvního plánovacího období nedoručen, je otázka tarifní - a to nejen v rovině vnitrostátní dopravy (**nemožnost tarifní integrace vlaků EC, která následně vede k tomu, že přípoje jsou vytvářeny na vlaky nižších, integrovatelných kategorií**), ale i v rovině mezinárodní dopravy. Ústecký kraj dlouhodobě usiluje o uznávání velmi úspěšné regionální mezinárodní jízdenky Elbe-Labe Ticket ve vlacích EC v úseku Ústí n.L. - Dresden. **Absence uznávání této jízdenky vede k paradoxním situacím, že přestože celá řada EC vlaků má v přeshraničním úseku jistou kapacitní rezervu, je zapotřebí vlaky regionální dopravy posilovat kvůli vysoké frekvenci cestujících. Tento stav nejenže zvyšuje celkové náklady v mezinárodní dopravě a vede ke zbytečným duplicitám, ale zároveň ani neumožňuje oslovit celkový potenciál klientely v přeshraniční dopravě (cestující mají volbu cesty drahé a rychlé, anebo levné a pomalé).**

1.4 Stav tarifního řešení

K 1. 1. 2015 byl na celém území Ústeckého kraje zaveden integrovaný dopravní systém, který je cestující veřejnosti prezentován pod názvem Doprava Ústeckého kraje (DÚK). Tento integrovaný tarif je tarifem zónově relačním. Tarif integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje je vyhlášen ve formě Nařízení Ústeckého kraje, kterým se stanovují maximální ceny veřejné linkové osobní vnitrostátní silniční dopravy a železniční osobní vnitrostátní dopravy provozované v rámci integrovaných veřejných služeb na území Ústeckého kraje. Tarif DÚK je rovněž vyhlášen v souladu s aktuálním Výměrem Ministerstva financí.

Vedle Tarifu DÚK používají někteří dopravci (České dráhy, nezaintegrovaní provozovatelé MAD, komerční nezaintegrovaná doprava) vlastní kilometrický tarif, případně vlastní tarif městské autobusové dopravy. Tarify MAD jsou různé a výše jízdného je zpravidla závislá na vůli jejich objednatelů – měst.

Tarif DÚK

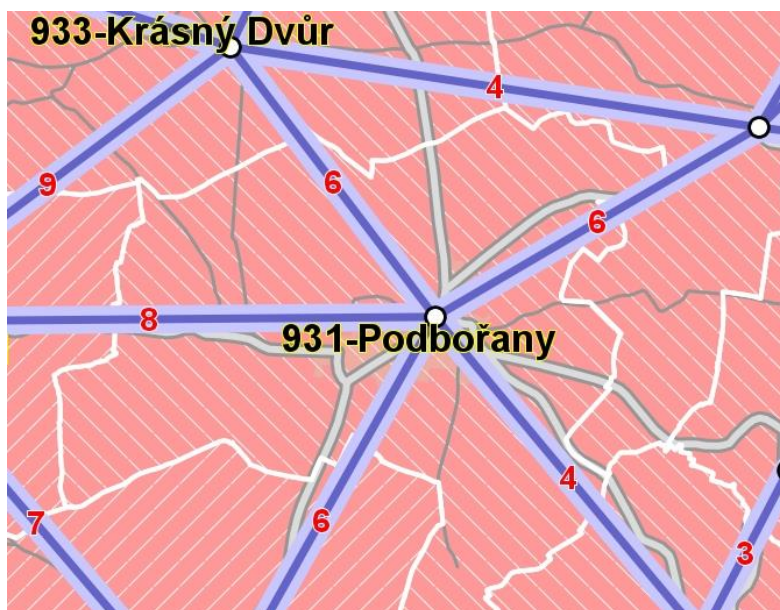
Jak již bylo v předchozím textu uvedeno, tarif DÚK je zónově-relační a je definován na území celého Ústeckého kraje.

Základním prvkem zónově-relačního integrovaného tarifu DÚK jsou tarifní zóny. Při tvorbě tarifních zón se vycházelo z principu: jedna obec = minimálně jedna tarifní zóna, územně rozsáhlejší obce jsou pak rozděleny na více tarifních zón.



Obrázek 1 - Příklad tarifní zóny a jejích zastávek

Každá tarifní zastávka je do mapy zakreslena jako bod. Spojením těchto bodů vznikne základní tarifní síť, která udává skutečnou vzdálenost (relaci) mezi zónami při použití veřejné hromadné dopravy.



Obrázek 2 - Příklad zóny s tarifními hranami v tarifním grafu DÚK

Při stanovení přepravní vzdálenosti mezi sousedními zónami je spočítána nejkratší cesta, tj. nejmenší relační vzdálenost těchto sousedních zón. Právě z počtu tarifních jednic pro celkovou relační vzdálenost mezi nástupní a cílovou zónou vychází nejen cena jízdních dokladů, ale i jejich časová platnost.

Pro snazší orientaci cestující veřejnosti byla vytvořena Matice tarifních jednic DÚK, která udává celkovou relační vzdálenost pro všechny kombinace nástupní a cílové zóny DÚK. Tato Matice tarifních jednic DÚK je přílohou Tarifu DÚK.

Vedle Tarifních zastávek a zón jsou v systému DÚK definovány i tzv. tarifní nadzóny. Tarifní nadzóna je uskupení několika tarifních zón, které spolu bezprostředně sousedí a vytváří logický celek. Pomocí výčtu nadzón je pak definována tzv. povolená cesta, která vymezuje nadzóny (a tedy i zóny), které je cestující oprávněn při své cestě z konkrétní nástupní do konkrétní cílové zóny využít. Opět z důvodu snazší orientace cestujících je vytvořena tzv. Matice povolených cest, která definuje výčet povolených nadzón pro všechny kombinace nástupní a cílové zóny DÚK. Matice povolených cest DÚK je přílohou Smluvních přepravních podmínek DÚK.

V Tarifu DÚK existuje 403 tarifních zón, které jsou zahrnuty v 81 tarifních nadzónách (stav k 1. 7. 2016).

Matice povolených cest stanovuje pro každou cestu v rámci IDS Ústeckého kraje, kterými nadzónami se může cestující s platným jízdním dokladem pohybovat při své cestě z nástupní do cílové zastávky. Matice povolených cest je nahrána v odbavovacím zařízení a při přiložení bezkontaktní čipové karty k odbavovacímu zařízení (provedení check-in) dojde automaticky ke kontrole, zda se cestující pohybuje v prostoru platnosti svého jízdního dokladu.

Matice povolených cest v IDS Ústeckého kraje je konstruována tak, aby umožňovala cestujícím jízdy veřejnou dopravou nejkratší nebo časově nejvýhodnější cestou a zároveň zamezila zneužití jízdních dokladů pro cesty, na které nemá cestující s daným jízdním dokladem nárok.

Jízdní doklady DÚK

V rámci DÚK existují z hlediska časové platnosti jízdní doklady pro jednotlivou jízdu a časové předplatní doklady. Z hlediska integrace je pak možné jízdní doklady rozdělit na doklady integrované, částečně integrované a neintegrované.

Obecně lze konstatovat, že druhy jízdného platící na celém území DÚK jsou následující:

- a) Obyčejné (plné) jízdné- cena za přepravu cestujícího, který neprokáže nárok na použití zlevněného nebo zvláštního jízdného podle podmínek stanovených Tarifem DÚK a SPP DÚK
- b) Zlevněné (zvláštní) jízdné- cena za přepravu cestujícího, který má nárok na slevu dle podmínek stanovených Tarifem DÚK a SPP DÚK. Toto zlevněné jízdné existuje v následujících variantách:
 - Poloviční jízdné- jízdné maximálně ve výši 50% obyčejného (plného) jízdného
 - Žákovské jízdné- jízdné maximálně ve výši 37,5% obyčejného (plného) jízdného
 - Studentské jízdné- jízdné maximálně ve výši 75% obyčejného (plného) jízdného
 - ZTP, ZTP/P- jízdné maximálně ve výši 25% obyčejného (plného) jízdného
 - Zaměstnanecké- zaměstnanci Dopravců a jejich rodinní příslušníci dle podmínek uvedených v Tarifu DÚK
- c) Bezplatná přeprava

Z pohledu časové platnosti jsou druhy jízdních dokladů DÚK následující:

- a) Jízdenka pro jednotlivou jízdu (časová platnost se odvíjí od počtu tarifních jednic)
- b) Jednodenní síťová jízdenka DÚK
- c) Sedmidenní jízdenka
- d) Třicetidenní jízdenka
- e) Devadesátidenní jízdenka
- f) Integrovaná jednodenní síťová jízdenka Labe- Elbe

- g) Integrovaná jednodenní síťová jízdenka Euro-Nisa
- h) Integrovaná jízdenka pro spoluzavazadlo
- i) Časové kupony pro zóny s MAD vydávané dle tarifu měst (např. roční a 365denní časové kupony pro různé kategorie seniorů, aj.).

Jednotlivé kategorie jízdních dokladů včetně výčtu dopravců a linek, kde lze tyto doklady použít, definují Tarif a SPP DÚK. V těchto dokumentech jsou uvedeny i druhy jízdních dokladů z hlediska kategorie cestujících a způsob prokazování nároku na jednotlivé druhy jízdného.

Nosiče jízdních dokladů DÚK

Nosičem integrovaných jízdních dokladů je termocitlivý papír s ochrannými prvky a elektronické jízdní doklady existující ve formě zápisu na bezkontaktní čipové kartě DÚK vydávané autobusovými dopravci DÚK.



Obrázek 3 - Příklad papírové jízdenky DÚK (1:1)



Obrázek 4 - Příklad osobní čipové karty DÚK (1:1)



Obrázek 5 - Příklad anonymní čipové karty DÚK (1:1)

Zatímco papírový jízdní doklad vydávaný na schváleném vzoru papíru je akceptovaný u všech do systému DÚK zapojených dopravců, elektronické jízdní doklady není možné aktuálně využívat v rámci vozidel Dopravního podniku města Ústí nad Labem a na Českých drahách. Informace o existujících podobách jednotlivých druhů jízdních dokladů jsou uvedeny v Tarifu DÚK.

Bezkontaktní čipová karta DÚK je vydávána ve dvou variantách: anonymní a personifikovaná. Personifikovaná karta je potištěna fotografií a jménem držitele karty. Karta anonymní pak žádné takové údaje neobsahuje. Obecně je systém DÚK systémem bez zpracování osobních údajů držitelů – osobní údaje držitelů se nikde centrálně nezpracovávají. Pro výrobu personifikované karty jsou osobní údaje ze systémů smazány a žádost o výrobu karty (která obsahuje osobní údaje žadatele o výrobu personifikované karty) je navracena spolu s novou kartou žadateli. V případě anonymní karty se žádost o výrobu karty nepodává.

Integrace městských hromadných doprav do DÚK

V Ústeckém kraji existuje celá řada měst, která provozují (buď prostřednictvím vlastního dopravního podniku, nebo smluvního soukromého dopravce) městskou hromadnou dopravu. Cílem Ústeckého kraje je postupná integrace všech těchto systémů MHD do DÚK.

Při integraci jednotlivých měst do systému DÚK **je snaha tarif městské hromadné dopravy implementovat v celém rozsahu do Tarifu DÚK** a to včetně bezplatné přepravy pro definované skupiny cestujících a původního systému slev v MHD. Po zaintegrovaní města do systému DÚK se pak původní tarif MHD stává tarifem pro danou zónu a za stejných podmínek (ceny, časové platnosti, prokazování nároku na slevu) získá/použije cestující jízdní doklad pro danou zónu u všech dopravců DÚK, kteří v dané zóně zajišťují veřejnou dopravu (tj. i v příměstské autobusové a železniční dopravě). Recipročně držitelé relačních jízdních dokladů, které platí (z hlediska časové a územní platnosti) v zóně MHD, mohou ke svým cestám po této zóně s MHD využít vedle autobusové a železniční dopravy i dopravu městskou hromadnou.

Změny tarifu DÚK

Již při zavádění systému DÚK Ústecký kraj deklaroval, že pro udržení systému financování veřejné dopravy, bude Tarif DÚK pravidelně vyhodnocovat a to nejen s ohledem na výtěžnost tarifu, ale i s ohledem na inflaci. Toto deklaratorní prohlášení je i součástí smluv uzavřených s již integrovanými systémy městské hromadné dopravy. **Uzavřené smlouvy předpokládají, že k úpravě cen může právě s ohledem na inflaci dojít každé dva roky.**

Dosavadní postup integrace do DÚK

Zapojování dopravců a měst do krajského integrovaného dopravního systému Ústeckého kraj proběhlo v několika etapách. **V 1. Etapě, která byla spuštěna k 1.1.2015**, byli zapojeni autobusoví dopravci:

- ARRIVA TEPLICE s.r.o.
- ČSAD Slaný a.s.
- BusLine a.s.
- Autobusy Karlovy Vary, a.s.
- BDS-BUS, s. r.o.

Všichni tito dopravci byli vítězi veřejných zakázek na zajištění veřejných služeb cestujících veřejnou linkovou dopravou.

ARRIVA TEPLICE je pak dopravcem, který od 1.1.2015 v rámci DÚK zajišťuje nejen příměstskou autobusovou dopravu, ale i městskou hromadnou dopravu v Teplicích. Teplice jsou pak první plně integrovaným městem s vlastní městskou hromadnou dopravou zapojeným do integrovaného dopravního systému DÚK.

Všichni dopravci zapojení v 1. etapě jsou plně integrováni – akceptují i vydávají jak papírové jízdní doklady DÚK, tak i elektronické jízdní doklady DÚK, které existují ve formě zápisu na bezkontaktní čipové kartě DÚK.

Ve druhé etapě, která byla pro uživatele veřejné dopravy spuštěna k 1. 1. 2016, byly do systému zapojeny České dráhy a Dopravní podnik města Ústí nad Labem. Oba dva tito dopravci jsou integrováni částečně- vydávají a akceptují pouze papírové jízdní doklady DÚK. Druhá etapa- ČD a DPMLÚ

Ve třetí etapě spuštěné k 25. 3. 2016 se do systému DÚK zapojili dopravci zajišťující veřejné služby v přepravě cestujících na vybraných turistických linkách. Těmito dopravci jsou:

- KŽC Doprava, s.r.o.
- Railway Capital a.s.
- MBM rail s.r.o.
- Labská plavební společnost, s.r.o.

Všichni dopravci, kteří se do DÚK zapojili ve třetí etapě, jsou plně integrováni. Tj. vydávají a akceptují nejen papírové jízdní doklady, ale i elektronické doklady a elektronickou peněženku na bezkontaktní čipové kartě DÚK. Všichni dopravci k odbavování cestujících využívají odbavovací zařízení, které zakoupil a dopravcům bezplatně zapůjčil Ústecký kraj.

Čtvrtá etapa integrace bude spuštěna k 1. 7. 2016, kdy by do systému DÚK bude zapojena městská hromadná doprava Děčína a Bíliny.

Tarif mezinárodní dopravy a mezinárodní síťové jízdenky

Součástí Tarifu DÚK jsou v oblasti mezinárodních jízdních dokladů pouze mezinárodní síťové jízdenky Elbe- Labe a Euro-Nisa, které jsou vydávány ve variantách:

- 1osoba
- 2-5 osob
- Kolo

Tyto jízdní doklady existují pouze v papírové podobě.

1.5 Analýza a prognóza obyvatelstva v Ústeckém kraji

Úvod do problematiky

Populační vývoj patří mezi základní složky vývoje společnosti, ale i ekonomiky, a to na kterékoliv řádovostní úrovni. Tvoří jej na jedné straně přirozená měna, jako výsledek porodnosti a úmrtnosti, na druhé straně pak pohyb územní, zpravidla chápáný jako změna bydliště (trvalého či obvyklého).

Změna v počtu obyvatel se přitom sleduje v zásadě dvěma způsoby. Za první se pokládá sčítání lidu, domů a bytů, které se týká všech obyvatel příslušné administrativní jednotky a realizuje se jednou za 10 let. Jiný typ dat pochází z průběžné registrace demografických událostí, např. narození a vztahuje se tedy logicky pouze k těm osobám, u kterých daná událost nastane.

Jak přirozená měna, tak migrace pak – vedle celkového počtu – mění i strukturu obyvatelstva. Mezi nejčastěji sledované přitom patří věková struktura, jež odráží jak vývoj minulý, současnost, ale i predikuje budoucí. Běžně se pracuje s tzv. ekonomickými skupinami (před-, produktivní, po- věk), k dispozici jsou rovněž 5leté skupiny (0-4, 5-9 let atd.). Ty byly použity pro zachycení situace na krajské úrovni. Pro nižší jednotky SO ORP pak – na základě požadavku zadavatele – byly vytvořeny ad hoc skupiny (6-24, 25-59, 60+ let), reflektující jejich odlišné (specifické) přepravní zvyklosti.

Dalším odlišujícím kritériem se stala míra urbanizace, vyjadřující podíl městského obyvatelstva na celkovém obyvatelstvu. K určení města lze přistoupit z různých úhlů pohledu, pokaždé pak přirozeně získáme jiné výsledky. Pro naše účely byly aplikovány dva způsoby:

- v prvním se jedná o obce (města) nad 10 tis. obyvatel, doplněná o Lovosice a Podbořany, které sice nesplňují podmínku, ale mají postavení obce s rozšířenou působností;
- pro druhý byla inspirací metodika ČSÚ (Postavení venkova v Ústeckém kraji, 2009), a to jako inverzní k obcím venkovským při splnění obou kritérií:
 - o pro Ústecký kraj: venkovské obce jako obce do 1000 obyvatel s hustotou zalidnění do 250 obyvatel/km² a obce do 2000 obyvatel s hustotou zalidnění do 100 obyvatel/km² .
 - o Pro mezikrajské srovnání: venkovské obce jako obce do 2000 obyvatel a dále obce do 3000 obyvatel s hustotou zalidnění do 150 obyvatel/km² (které nejsou sídlem alespoň SO ORP).

SO ORP další města 10+ tis. města dle ČSÚ

Chomutov: Jirkov

Litoměřice: Bohušovice, Štětí, Terežín

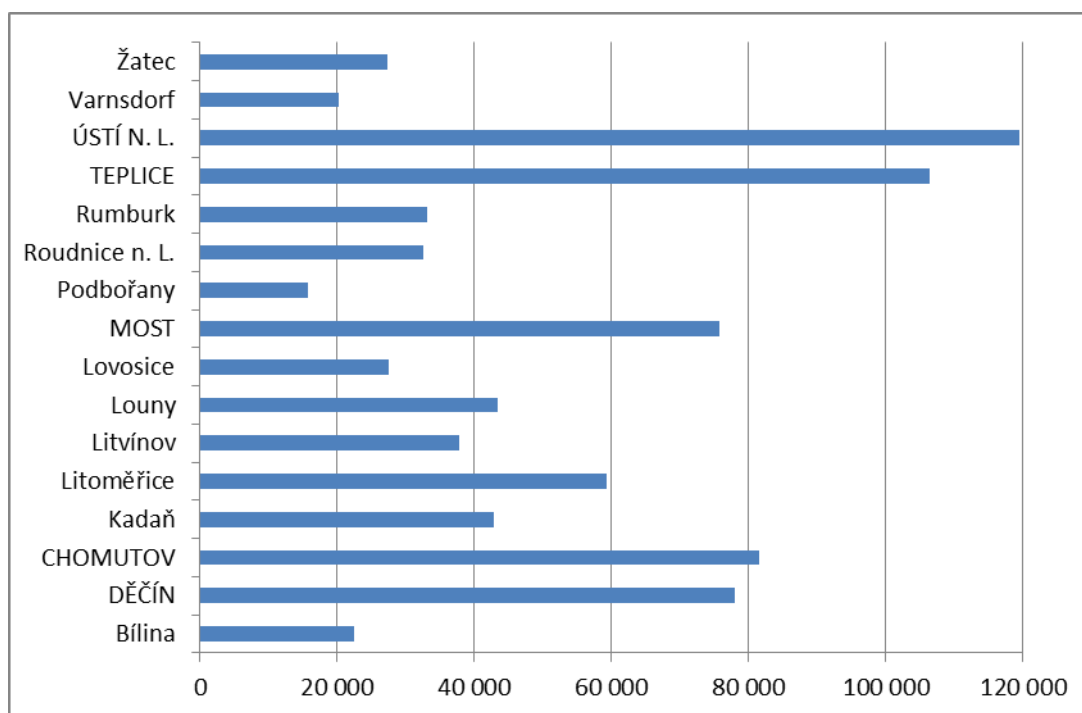
Louny: Postoloprty

Rumburk Jiříkov, Krásná Lípa, Šluknov

Ústí n. L.: Trmice

Pro stanovení budoucího vývoje populace se používají projekce, které vycházejí zpravidla z výsledků sčítání (v tomto případě 2011) doplněných o následný vývoj zachycený průběžnou statistikou (zde k roku 2013). Samotný výpočet je založen na vývoji porodnosti (spíše plodnosti) a úmrtnosti, někdy se bere v úvahu rovněž migrace, přičemž obvykle se pracuje s pětiletými věkovými skupinami. (Pro potřeby studie se nepočítá s věkovou skupinou 0-4letých, doplněných o 5leté, neboť nemají žádné přepravní nároky.) Všeobecně platná projekce ČSÚ je navržena s časovým horizontem 2051 na úrovni jednotlivých krajů. Nižší jednotky, např. okresy či SO ORP, lze tedy pouze odvodit na základě relativního podílu z celku – v našem případě Ústeckého kraje a jednotlivých SO ORP. Nelze spolehlivě určit jiný resp. diferencovaný vývoj v rámci kraje, proto stávající proporce jsou prolongovány pro mezní roky – 2021, 2026, 2031.

SO ORP	Počet obyvatel 2016	Podíl SO ORP / kraj %	SO ORP	Počet obyvatel 2016	Podíl SO ORP / kraj %
Bílina	22 413	2,72	Most	75 647	9,19
Děčín	77 902	9,47	Podbořany	15 701	1,91
Chomutov	81 572	9,91	Roudnice n. L.	32 529	3,95
Kadaň	42 781	5,20	Rumburk	33 161	4,03
Litoměřice	59 188	7,19	Teplice	106 322	12,92
Litvínov	37 724	4,58	Ústí n. L.	119 512	14,52
Louny	43 437	5,28	Varnsdorf	20 250	2,46
Lovosice	27 445	3,34	Žatec	27 261	3,31
			Ústecký kraj	822 845	100,00



Obrázek 6 - Populační velikost SO ORP Ústeckého kraje

Doprovodný materiál dokládá poměrně značnou rozmanitost mezi 16 SO ORP Ústeckého kraje, determinovanou zásadně velikostí sídelních měst, a to s extrémní krajského města a Podbořan (bezmála 15x větší). Proto další sledované kritérium, a to rozlišení na městské a venkovské obyvatelstvo, bylo uplatněno pouze u „větších“ SO ORP, jejichž sídlo se populačně blíží či přesahuje 50 tis. obyvatel a které i v rámci okresu mají dominantní postavení.

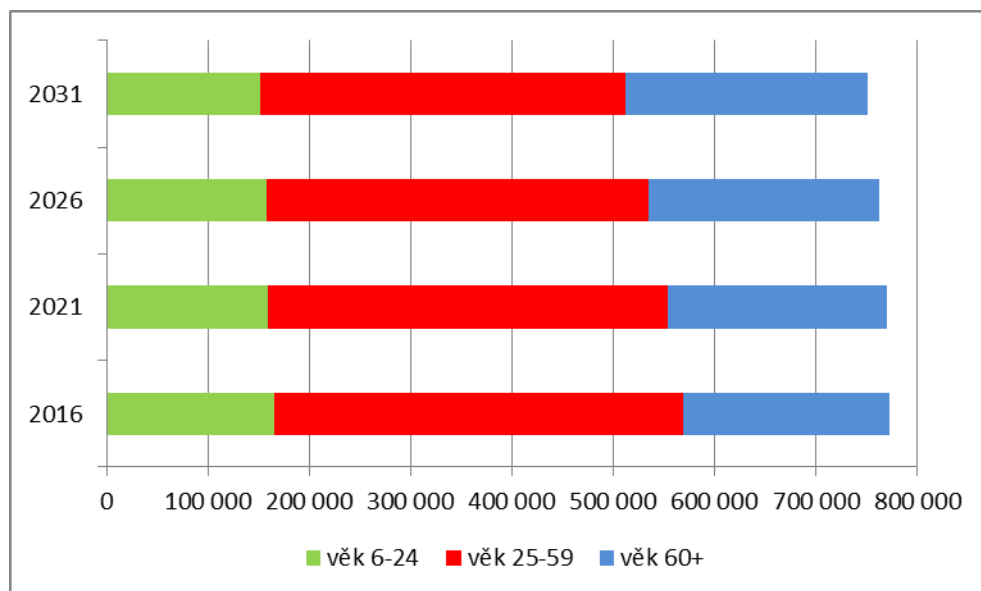
Základní tendence vývoje obyvatelstva podle věkových skupin za kraj

Tato část je zaměřena na populační vývoj jednak celkový (počet obyvatel), jednak prostřednictvím věkové struktury resp. její proměny, a to jak za „pětiletky“, tak specificky definované kategorie. Z výchozích dat je patrné, že – v souladu s celostátním vývojem – lze počítat s celkovým úbytkem obyvatelstva: v absolutních hodnotách do roku 2026 řádově o 10 tis. (za dalších 5 let pak v ještě vyšším rozsahu). Podstatnější je však poměrně radikální proměna zastoupení resp. věkové struktury, a to v obou stupních sledování (podrobnosti). Věková kategorie 6-24letých (zjednodušeně děti a mládež) poklesne do roku 2031 řádově o desetinu, tentýž vývoj lze zaznamenat u 25-59letých (ekonomicky aktivních, pracujících), v absolutním vyjádření se ale jedná o značné množství – cca 42 tis. Naproti tomu dojde k významnému navýšení – přes 35 tis. – 60letých a starších, byť s výraznou diferenciací uvnitř této skupiny.

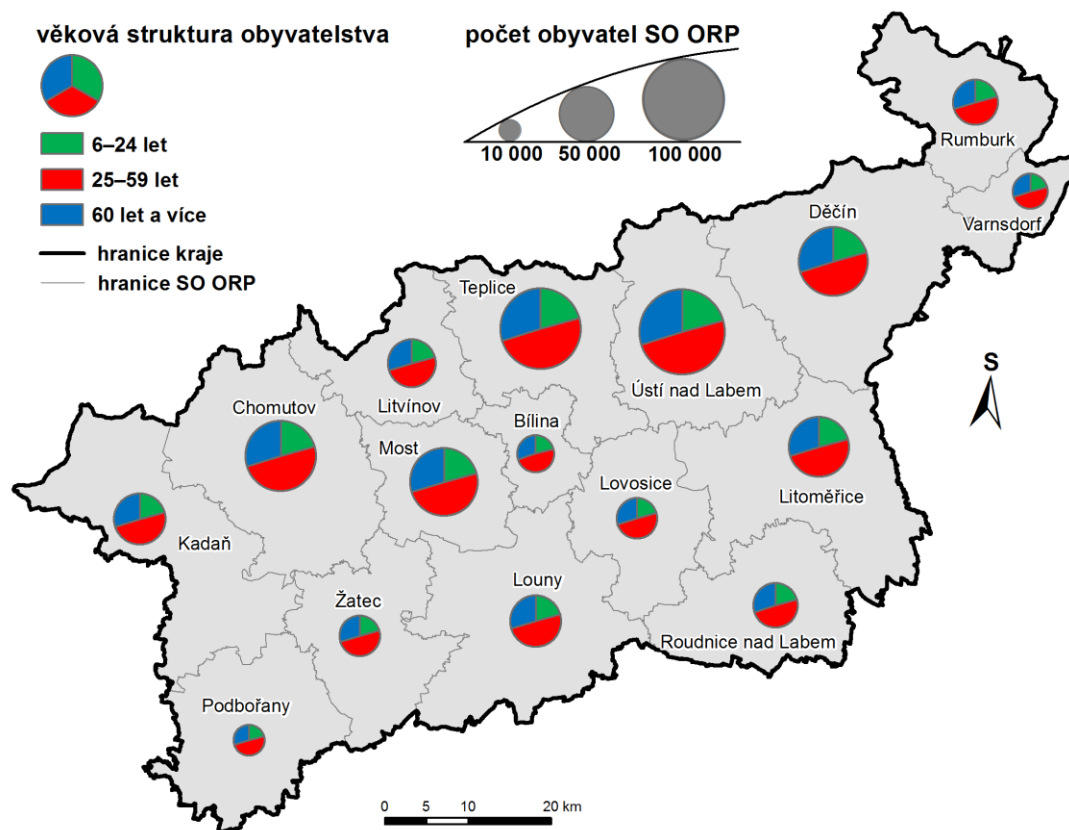
Tabulka 9- Populační vývoj Ústeckého kraje podle 5letých věkových skupin

věková skupina	2016	2021	2026	2031
věk 6-14	79 112	80 036	69 558	63 237
věk 15-18	30 698	32 701	37 990	32 406
věk 19-24	55 764	47 106	50 784	55 643
věk 6-24	165 574	159 843	158 332	151 286
věk 25-34	108 537	100 134	86 603	81 018
věk 35-49	191 340	188 760	170 875	153 209

věk 50-59	103 620	105 563	118 996	127 207
věk 25-64	403 497	394 457	376 474	361 434
věk 60-69	116 157	101 189	94 719	97 701
věk 70-79	60 351	82 814	92 388	83 004
věk 80+	27 145	31 402	40 589	58 242
věk 60+	203 653	215 405	227 696	238 947
celkem	772 724	769 705	762 502	751 667

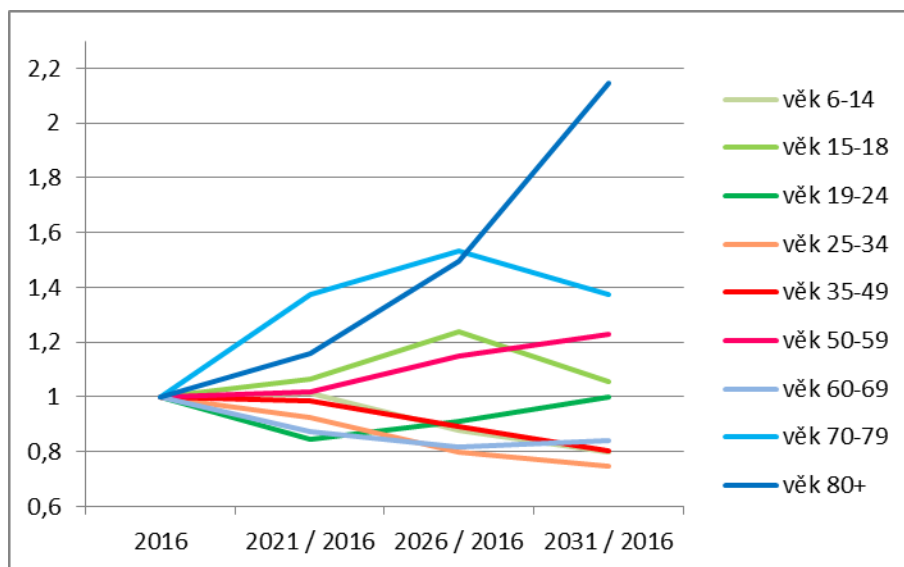


Obrázek 7 - Podíl specifických věkových kategorií



Obrázek 8 - Populační velikost a věková struktura SO ORP Ústeckého kraje (2026)

Nepochybně zajímavější, ilustrativnější informace přináší následující graf, konstruovaný za celé 15leté období. Právě ponechání podrobnější věkové struktury totiž ozřejmí výraznou diferenciaci, podmíněnou dlouhodobým populačním vývojem, kde se dosud promítají důsledky druhé světové války, ale i propopulačních opatření v 70. letech 20. století, které v minulosti patrné rozdíly ještě znásobily.



Obrázek 9 - Vývoj poměru věkových skupin vůči počáteční struktuře

Počítáme-li rok resp. počet obyvatel ve výchozím roce 2016 jako základ (roven 1), pak očekávaný vývoj do roku 2031 pro sledované věkové skupiny nabízí vskutku „vějíří“: od poklesu 25-34letých na 0,75 resp. o čtvrtinu po extrémní nárůst 80+letých na 2,15 – tj. více než dvojnásobně.

Městské a venkovské obyvatelstvo

Vycházejí z předpokladu, že městské a venkovské obyvatelstvo má jiné nároky na přepravu resp. vyznačuje se jinou mobilitou, zaměřuje se tato část na hodnocení obou dílčích populací. Při užití metodiky, popsané v úvodní části, ukazuje tabulka rozdíl v míře urbanizace podle dvou způsobů (10 tis. a více obyvatel jako první, metodika ČSÚ jako druhý). Ten se týká právě poloviny ze 16 SO ORP, z nich ale povětšinou poměrně zásadně – navýšení až o více než polovinu prvé hodnoty (Litoměřice) či přes 20% bodů (navíc Litvínov, Teplice). Za nejvíce urbanizované území považujeme podle očekávání pánevní oblast – Kadaní počínaje a Ústím n. L. konče, nejnižší hodnoty se nacházejí v převážně zemědělsky, resp. venkovsky orientovaných SO ORP Podbořany, Roudnice n. L., ale i Rumburk.

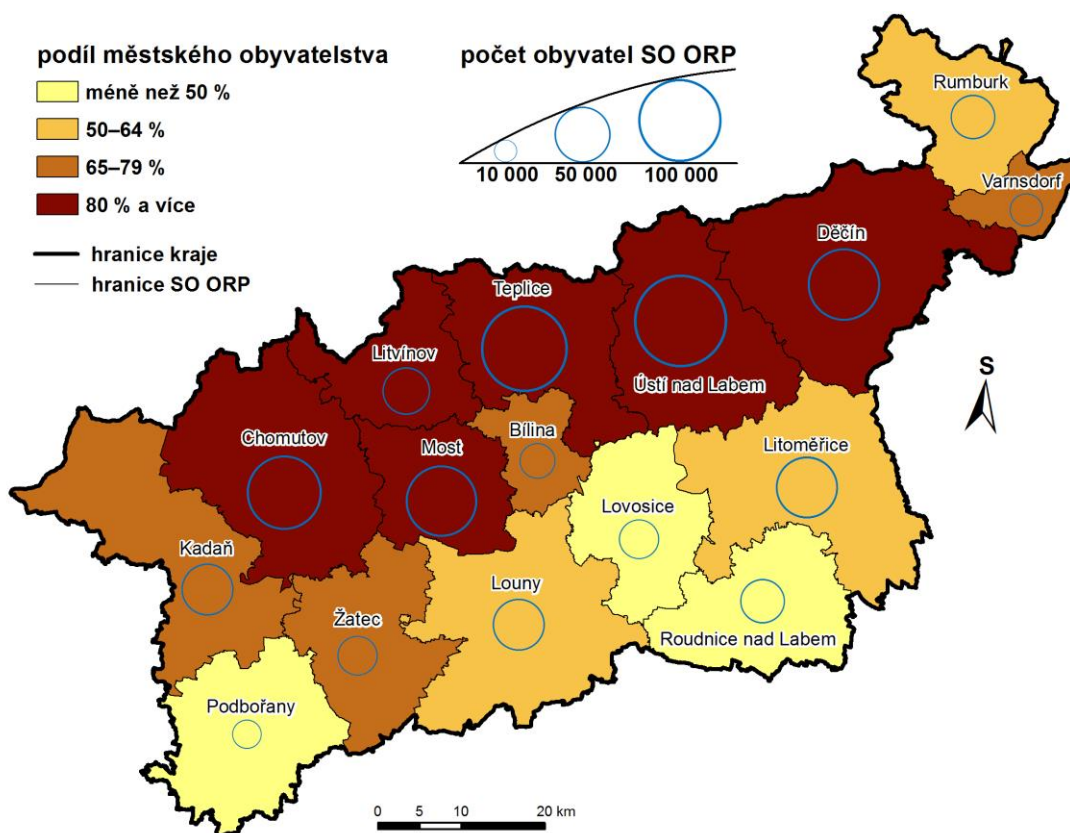
Dále je zde zařazeno sledování podílu měst jednotlivých SO ORP na všech městech kraje, a to opět ve dvou provedeních. Konkrétní hodnoty jsou tak závislé na proměně počtu měst a jejich populační velikosti, přičemž jednotlivé hodnoty resp. jejich rozdíl je nepatrný. Vůdčí roli v sídelním systému sehrávají SO ORP s okresními městy pánevní oblasti, doplněná o Děčín – každé z nich minimálně s 10 % podílem na obyvatelstvu kraje.

Tabulka 10 - Variantní řešení a zastoupení městského obyvatelstva v SO ORP a Ústeckém kraji (v %)

SO ORP	podíl měst v SO ORP - způsob			podíl měst SO ORP/ města kraje - způsob		
	první	druhý	rozdíl	první	druhý	rozdíl
Bílina	76,35	76,35	0	3,19	2,80	-0,39

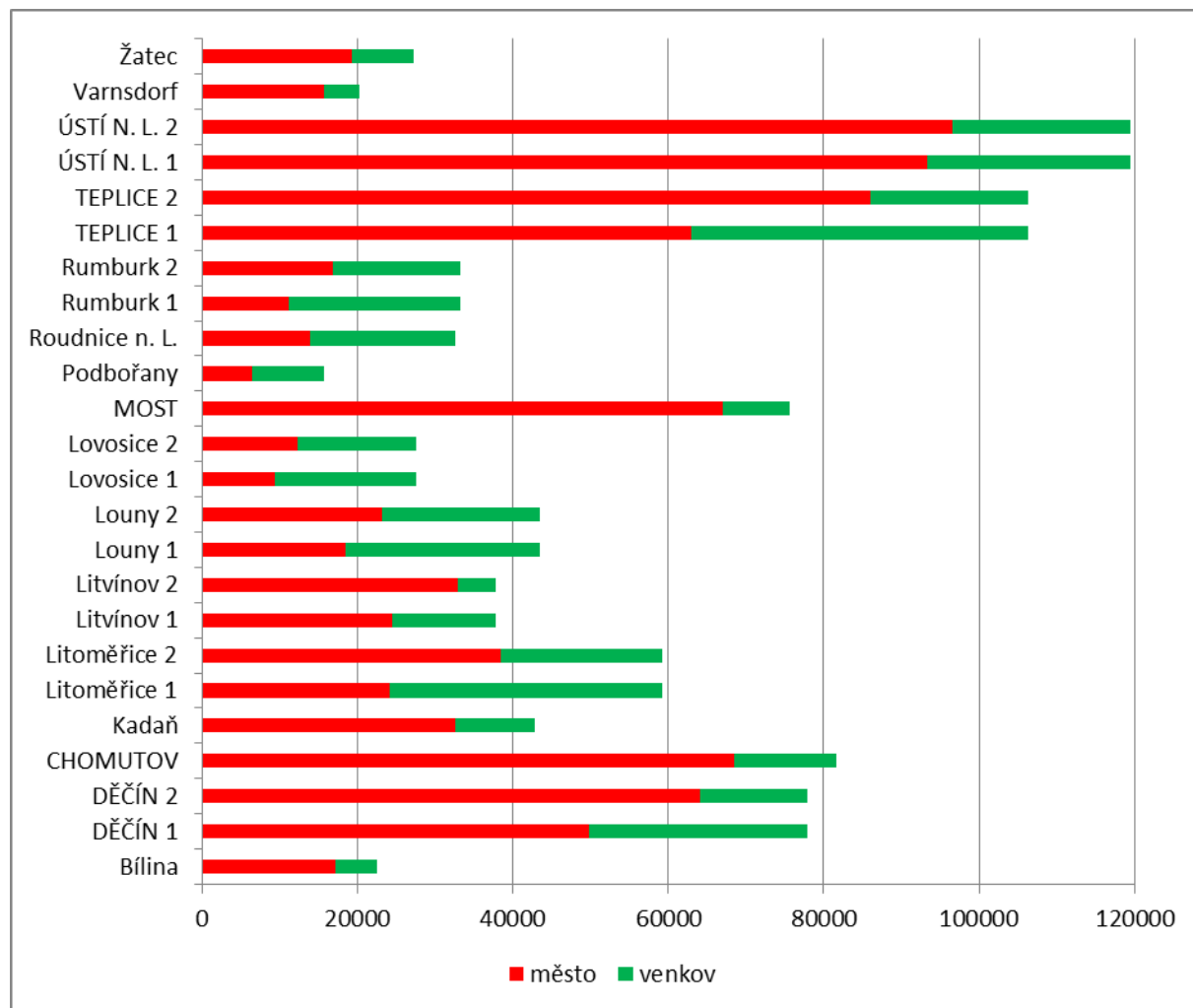
DĚČÍN	63,85	82,20	18,35	9,27	10,49	1,22
CHOMUTOV	84,03	84,03	0	12,78	11,23	-1,55
Kadaň	76,13	76,13	0	6,07	5,80	-0,27
Litoměřice	40,74	64,87	24,13	4,50	6,29	1,80
Litvínov	64,91	87,19	22,28	4,57	5,39	0,82
Louny	42,38	53,39	11,01	3,43	3,80	0,37
Lovosice	34,23	44,51	10,28	2,00	1,67	-0,32
MOST	88,57	88,57	0	12,49	10,98	-1,52
Podbořany	40,67	40,67	0	1,19	1,05	-0,14
Roudnice n. L.	42,48	42,48	0	2,80	2,13	-0,67
Rumburk	33,71	50,64	16,93	2,08	2,75	0,67
TEPLICE	59,17	80,93	21,75	11,73	14,10	2,36
ÚSTÍ N. L.	78,02	80,78	2,75	17,39	15,81	-1,57
Varnsdorf	77,09	77,09	0	2,91	2,56	-0,35
Žatec	70,69	70,69	0	3,59	3,16	-0,44
Ústecký kraj	64,69	65,17	0,49	100,00	100,00	0,00

Následující obrázek potvrzuje poměrně výraznou převahu městského obyvatelstva nad venkovským, to jak za jednotlivá SO ORP, tak za kraj jako celek. Zároveň ovšem vyjadřuje i populační velikost (sílu) SO ORP.



Obrázek 10 - Míra urbanizace Ústeckého kraje podle SO ORP (2016)

Tabulka 11 - Poměr městského a venkovského obyvatelstva v SO ORP



Odhad počtu studentů na vysokých školách v kraji

Ke stanovení perspektivního počtu vysokoškolských studentů působících na území Ústeckého kraje nejsou k dispozici žádná konkrétní data, vycházející z analýzy současné situace či předpokládaného vývoje. Dominantní postavení zaujímá jediná vysoká škola, ať již veřejná či soukromá, alokovaná v krajském městě – Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem. Dle dostupných informací z vedení univerzity – mj. ve vazbě na demografický vývoj a přesun od kvantity (s maximem kolem 11 tis. posluchačů) ke kvalitě – lze očekávat nejprve úbytek studentů a až následně nárůst. Zatímco v současnosti zde studuje cca 9 500 studentů, do roku 2021 expertní odhad stanovuje zhruba 8 000 studentů. Až poté lze počítat s opětovným nárůstem – do roku 2026 na 10 000 studentů. Tento počet zůstane zřejmě zachován i v dalším období. Význam dalších vysokoškolských pracovišť, tj. ČVUT Praha v Děčíně, VŠB-TU Ostrava v Mostě a VŠFS v Mostě, lze – pro účely dopravního plánu – považovat za marginální.

Vývoj obyvatelstva, nejen prostý počet, ale i ve struktuře – např. věkové, ovlivňuje, až determinuje dění v řadě sfér společnosti i ekonomiky. Nelze stanovit, zda nárůst či pokles lze hodnotit pozitivně či negativně. Zřejmě zásadnější je sledování proměn ve struktuře, což má přímé dopady např. na zajištění obslužnosti obyvatelstva vč. dopravní.

Z uvedených faktů, podložených projekcí obyvatelstva ČSÚ, lze v perspektivě očekávat:

- mírný pokles celkového počtu obyvatel v kraji a shodně v SO ORP,

- stagnaci nejmladších – specificky definovaných – věkových skupin, relativní přírůstek prostředních věkových skupin a výrazný nárůst (absolutní a relativní) nejstarších věkových skupin,
- výrazně diferencovaný vývoj 5letých věkových kategorií.

Územní diferenciaci, sledovaná jednak za SO ORP, jednak za města vs. venkov, zůstává zachována na úrovni resp. v rozsahu roku 2016. Neexistují věrohodné, zdůvodnitelné přístupy, které by podpořily jiný přístup.

V jednotlivých SO ORP se nepředpokládá, že dojde k významným změnám populační velikosti. Změny se promítnou, ovšem jen v řádu desítek až stovek osob, pouze při sledování detailní věkové struktury. Naproti tomu při aplikaci ad hoc kategorií se rozdíly poněkud smazávají.

Rozsah vysokoškolských studentů se bude zřejmě nejprve snižovat, posléze zvyšovat, aniž by překročil nedávné maximum.

1.6 Hodnocení dojížděky do zaměstnání a škol podle SLDB 2011

Změna pracovní a školní mobility v Česku podle výsledků SLDB 2001 a 2011 a kritika datové báze

Údaje o vyjížděci obyvatel jsou v Česku sledovány s desetiletou periodicitou v rámci Sčítání lidu, domů a bytů (dále SLDB). V posledních dvou censech, v roce 2001 a 2011 byl nově sledován také dopravní prostředek používaný k dojížděci, což poprvé umožnilo srovnání dělby přepravní práce až do úrovně obcí. Data o dojížděci jako celek jsou, bohužel zatížená velkou chybou, způsobenou vysokým množstvím nevyplněných údajů, a to v různých kombinacích (vyplněn cíl dojížděky, ale neudán obor zaměstnání, nevyplněný cíl, ale prostředek ano apod.). Tabulka 1 níže dokládá zhoršení kvality výsledků mezi dvěma posledními censy. Je patrné, že počet nezjištěných údajů o dojížděci se v případě pracovní mobility téměř ztrojnásobil z 539 458 na 1 526 938. Počet obyvatel mezi censy se navíc zvýšil. V případě jednotlivých proudů vyjížděky proto nelze provádět vývojové srovnání v absolutních hodnotách (k poklesu došlo i v zázemí Prahy, samozřejmě v důsledku chyby, nikoliv reálného stavu). Údaje o regionální variabilitě chyb nedal ČSÚ k dispozici, lze pouze konstatovat, že nejsilnější směry vyjížděky z obcí většinou odpovídají situaci z roku 2001 a intuitivně odpovídají. Znamená to, že chyba je pravděpodobně plošná a zhruba podobná. Jiná databáze, která by unikátní data o dojížděci ze SLDB mohla nahradit, neexistuje – použití výsledků SLDB je tedy, s vědomím zmíněných neúplností, nevyhnutelné.

Srovnání údajů se pohybuje zejména na úrovni správních obvodů ORP, které představují relativně přirozené, vztahově uzavřené územní jednotky, které zároveň umožňují řízení území. Vlastní směrová dojížděka a návazná sociogeografická regionalizace je provedena na bázi obcí. Nejprve jsou popsána dojížděková data ze SLDB a kritika jejich vypovídací schopnosti. Následuje hodnocení skladby dopravních prostředků využívaných k vyjížděci za správní obvody ORP a v poslední části analýzy je provedeno hodnocení hlavních směrů dojížděky v kontextu sociogeografické pracovní regionalizace.

Tabulka 12 - Srovnání základních údajů za dojížděku ve sčítání 2001 a 2011

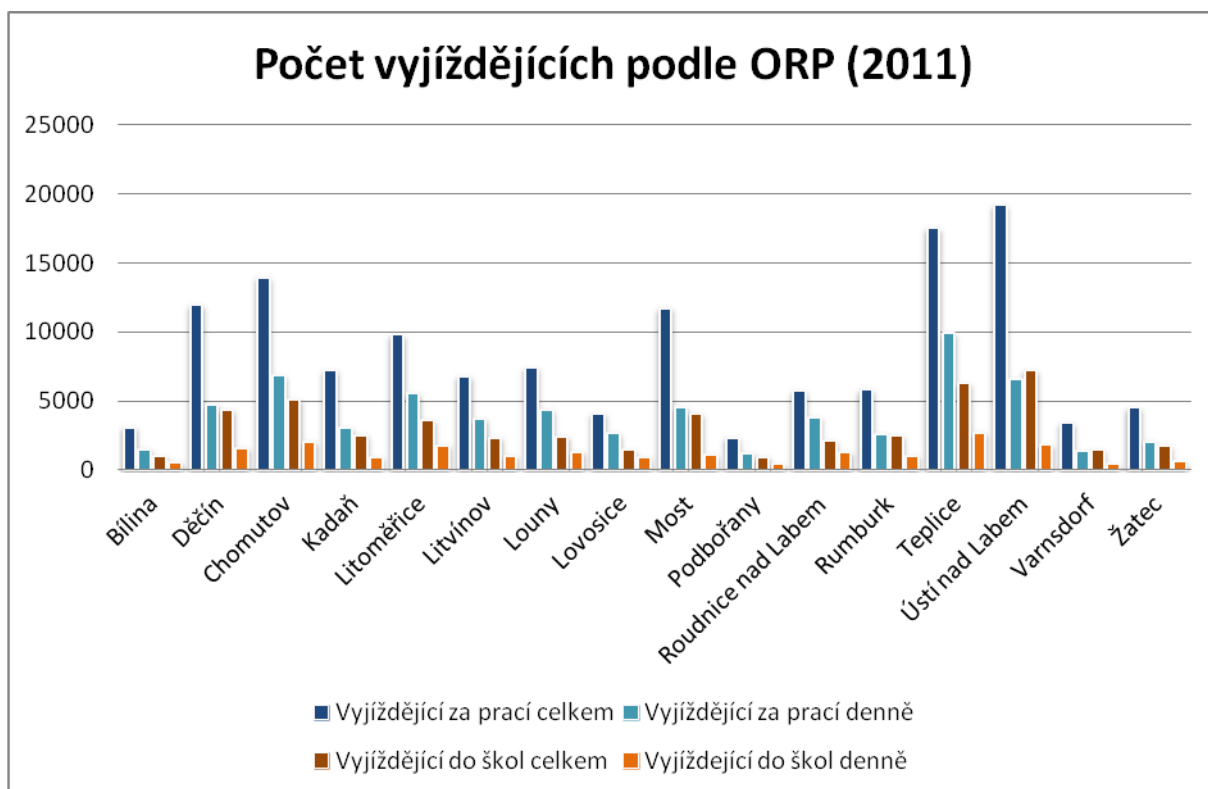
Ukazatel	2001	2011
Obyvatelstvo úhrnem	10 230 060	10 436 560
Ekonomicky aktivní celkem	5 253 400	5 080 573
Počet obyvatel s nezjištěnou ekon. aktivitou	82 195	571 064
Zaměstnaní celkem (bez prac. studentů a učňů)		
	4 734 758	4 501 462
z toho vyjíždějící	4 166 778	2 062 124

uvnitř obce bydliště	2 415 128	924 948
do jiné obce v ČR	1 726 877	1 099 928
do zahraničí	24 773	37 248
Údaj o vyjížděči nezjištěn	539 458	1 526 938
Žáci, učni a studenti vč. pracujících	1 801 767	1 525 390
z toho vyjíždějící	1 718 359	783 952
uvnitř obce bydliště	1 097 511	354 218
do jiné obce ČR	612 898	421 683
do zahraničí	7 950	8 051
Údaj o vyjížděči nezjištěn	26 757	539 458

Zdroj: Regionalizace dojížděky do zaměstnání podle výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2011, ČSÚ, elektronická verze

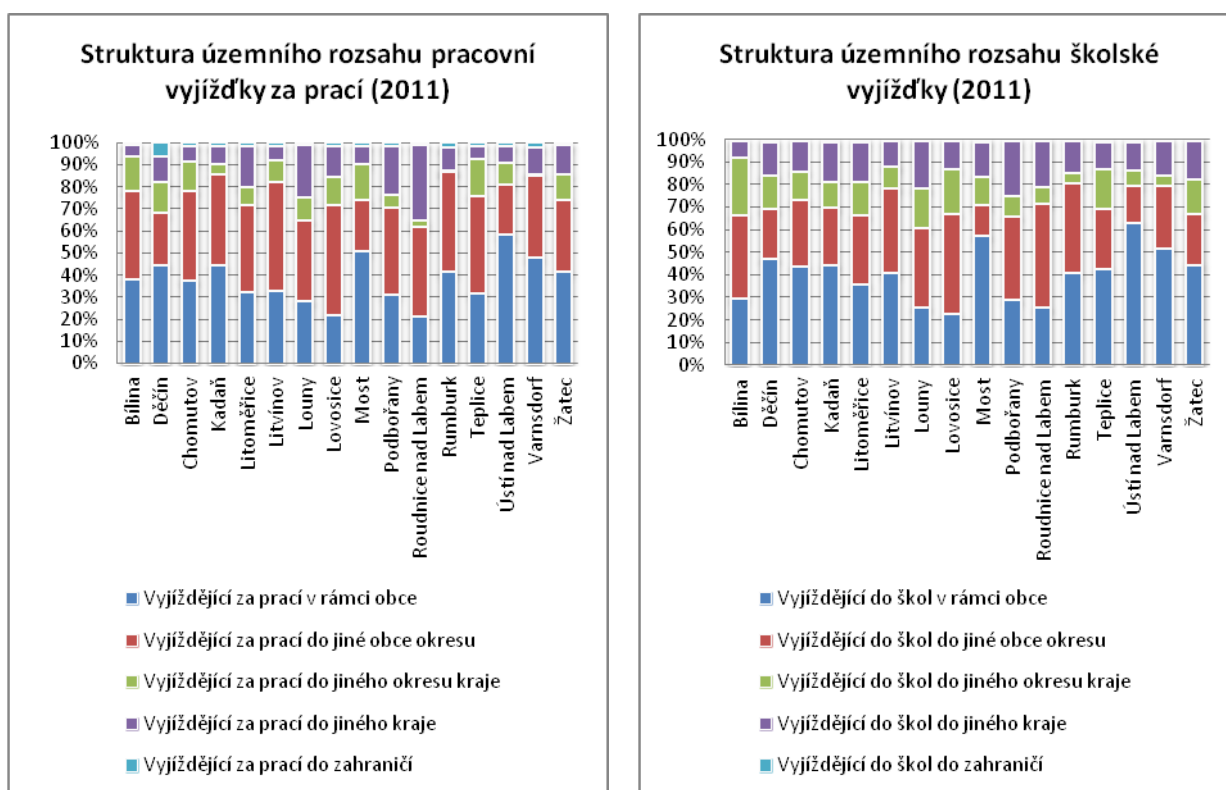
Struktura vyjížděky podle dopravních prostředků používaných k dojížděci, územního rozsahu a doby dojížděky

SLDB eviduje dojížděku do zaměstnání a do škol, tedy dva zásadní regionotvorné procesy. Poslední vývoj směřuje k oddělování cílů pracovní a obslužné dojížděky, kterou lze ovšem školskou dojížděkou nahradit pouze neúplně. Obecně platí, že objem školské dojížděky tvoří zhruba třetinu dojížděky pracovní a že podíl denní dojížděky je v případě zaměstnání v průměru mírně vyšší než v případě školských cílů. To je způsobeno skutečností, že ve školské dojížděce jsou zahrnuty všechny stupně škol, přičemž denní dojížděka je nejsilněji vázaná na základní školy. Směry a územní rozsah pracovní dojížděky se v roce 2011 více přiblížil realitě, neboť vyhodnocení údajů proběhlo s ohledem na obvyklý, nikoliv trvalý pobyt respondenta. Dojíždějící, kteří mají trvalý pobyt v Ústí nad Labem, ale ve všední den žijí a pracují v Praze tak byli v roce 2001 zaevidováni jako dojíždějící nedenně a do jiného kraje. V cenzu 2011 ovšem byli vyčísleni jako vyjížděka v rámci obce Praha, což je skutečnosti bližší. Zhoršila se ovšem informace pro plánování dálkové dopravy vzhledem k víkendům.

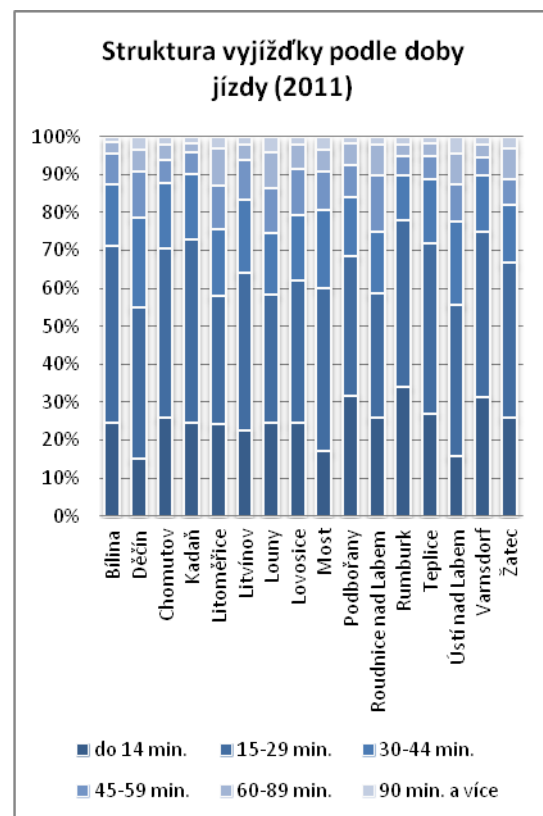
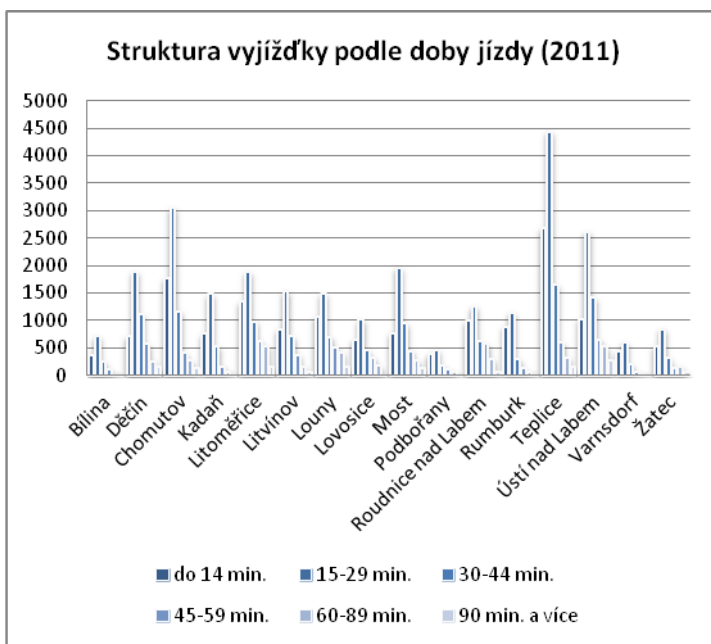


Obrázek 11 - Počet vyjíždějících podle ORP (2011)

Z hlediska struktury územního rozsahu vyjížďky nepřekvapuje nejvyšší podíl dojížděky v kategoriích v rámci obce a v rámci okresu. Údaje za ORP se liší podle polohy vůči případnému silnému konkurenčnímu středisku, které zvyšuje podíl kategorie „vyjížďka v rámci okresu“. Je to případ Litvínova (Most), Lovosic (Litoměřice) a další. Vyšší podíl dojížděky do jiného kraje je zapříčiněn zejména svazky s Prahou (např. Louny, Roudnice). V případě územní struktury školské vyjížďky se projevuje hierarchická smíšenost dat – v evidenci nelze přesně rozlišit stupně škol, přičemž zejména vysoké školy navyšují podíl kategorie „mimo okres“ a „mimo kraj“. Vysokoškolská dojížděka je samozřejmě orientována na Ústí nad Labem a na Prahu. Z hlediska doby dojížděky je patrná jednoznačná převaha pásma do 30, popř. do 45 minut. První dvě kategorie ve všech ORP vytvářejí přes 50 % vyjíždějících z obce. Podle různých analýz se ukazuje, že ochota dojíždět výrazně klesá za hranici 60 minut, jiné studie uvádějí 45 minut. Rozhodnutí o dojíždění je vždy kombinací faktoru atraktivity pracovního místa v cíli dojížděky a doby dojížděky (ve spojení s pohodlím cesty). Do větších měst se proto zpravidla dojíždí i z větších vzdáleností, jak dokazují ORP ovlivněná Prahou (podíl vyšší podíl delší doby dojížděky u ORP Louny, Litoměřice, Roudnice nad Labem, ale i Ústí nad Labem).

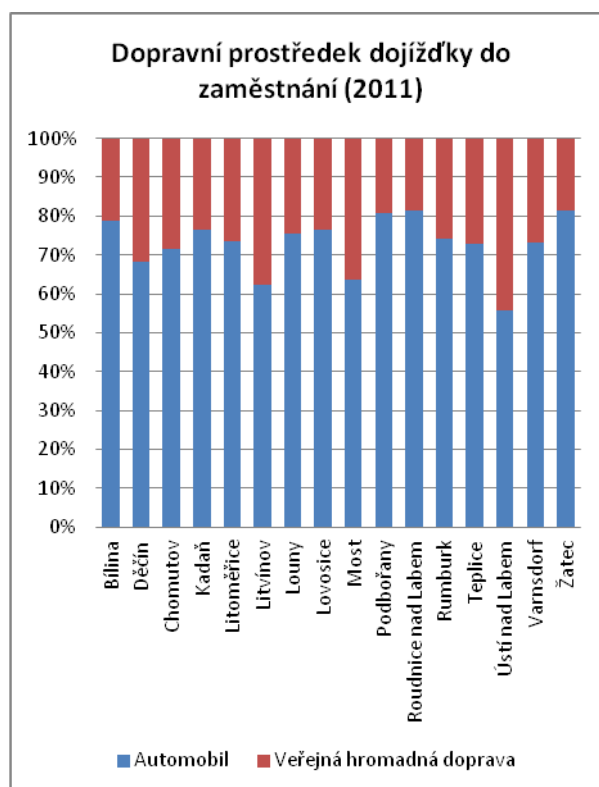
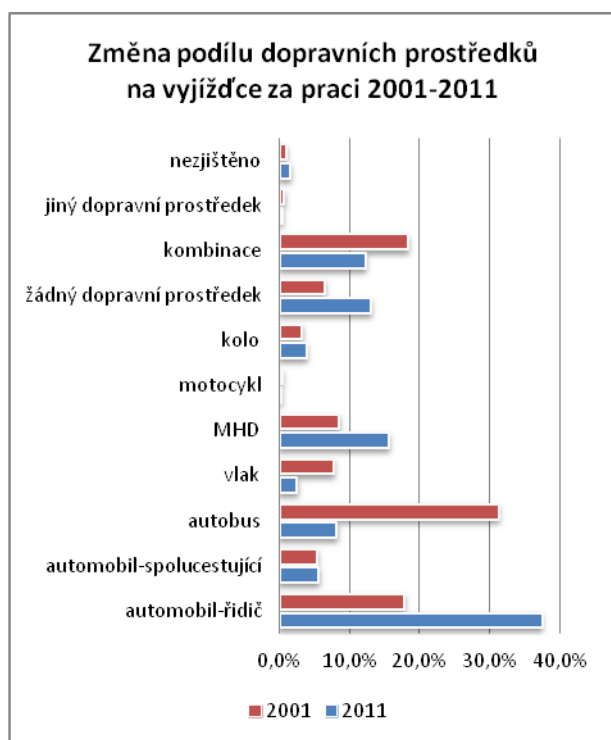


Obrázek 12 - Struktura územního rozsahu pracovní a školské vyjížďky za práci (2011)



Obrázek 13 - Struktura vyjížďky podle doby jízdy (2011)

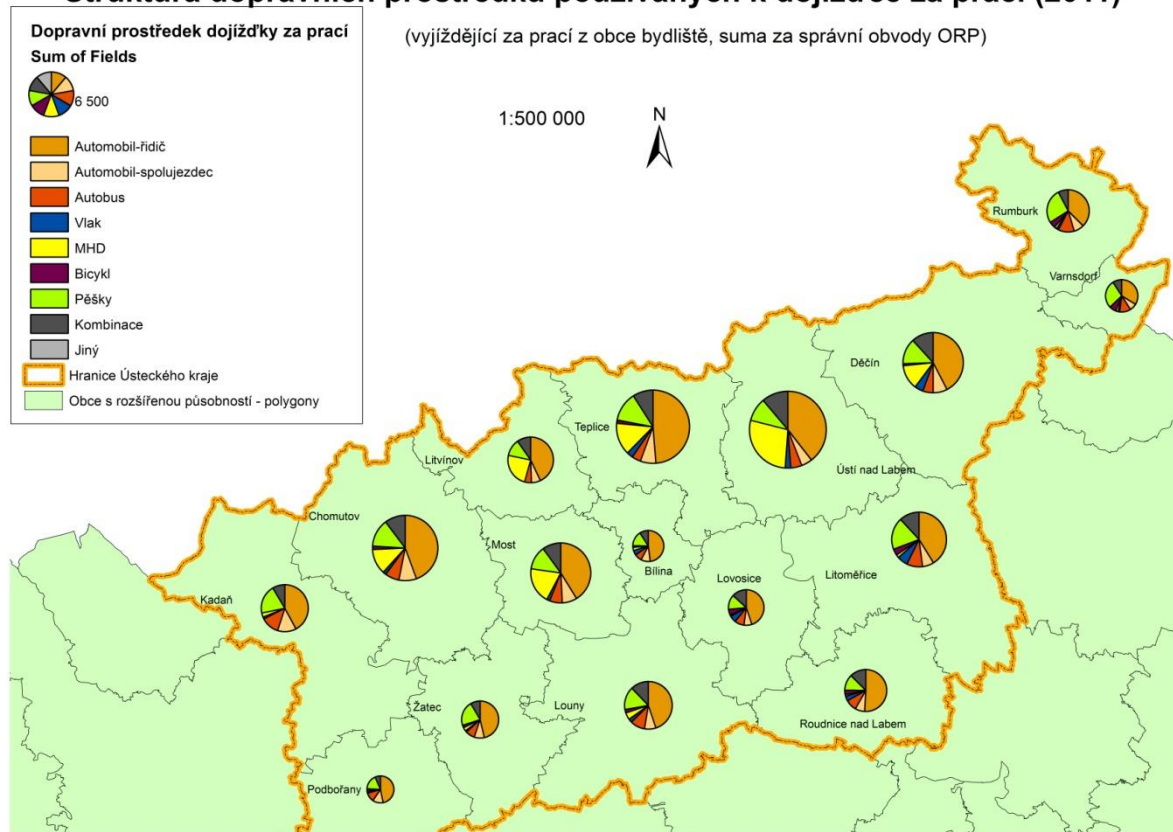
Následující graf velmi generálně dokládá rostoucí význam individuální automobilizace v dojížděce za prací, jak byl zachycen v posledních dvou sčítáních. Jakkoliv jsou data zatížena chybou, trendy jsou pravděpodobně nezpochybnitelné – růst významu automobilu na úkor veřejné dopravy. Sídla na kvalitních železničních tratích, zejména příměstských, vykazují zvýšené využívání vlakové dopravy. Autobusová doprava je doplňkem dopravě individuální automobilové. Pozitivní je růst využívání MHD, které bylo zaznamenáno v zázemí velkých měst a lze jej přičíst úspěchu integrovaných dopravních systémů.



Obrázek 14 - Dopravní prostředky dojížděky do zaměstnání

Rozdíly ve skladbě dopravních prostředků používaných k dojížděce za prací podle správních obvodů ORP nejsou výrazné. Ve všech obvodech jednoznačně převládá použití osobního automobilu jako řidič. Podíl kategorie spolujezdec v automobilu tvoří řádově pouze procenta. Patrný je zvýšené využívání vlaku v obvodech Ústí nad Labem, Děčín a Litoměřice, což lze přičíst vlivu hlavního železničního tahu. Železnice lokálně významná v obcích, kterým poskytuje kvalitní dostupnost do pracovně atraktivních středisek osídlení. Vyšší využití MHD je samozřejmě patrné v obvodech, kde správní středisko organizuje městskou dopravu (Chomutov, Teplice, Most, Děčín, Ústí nad Labem).

Struktura dopravních prostředků používaných k dojížděce za prací (2011)



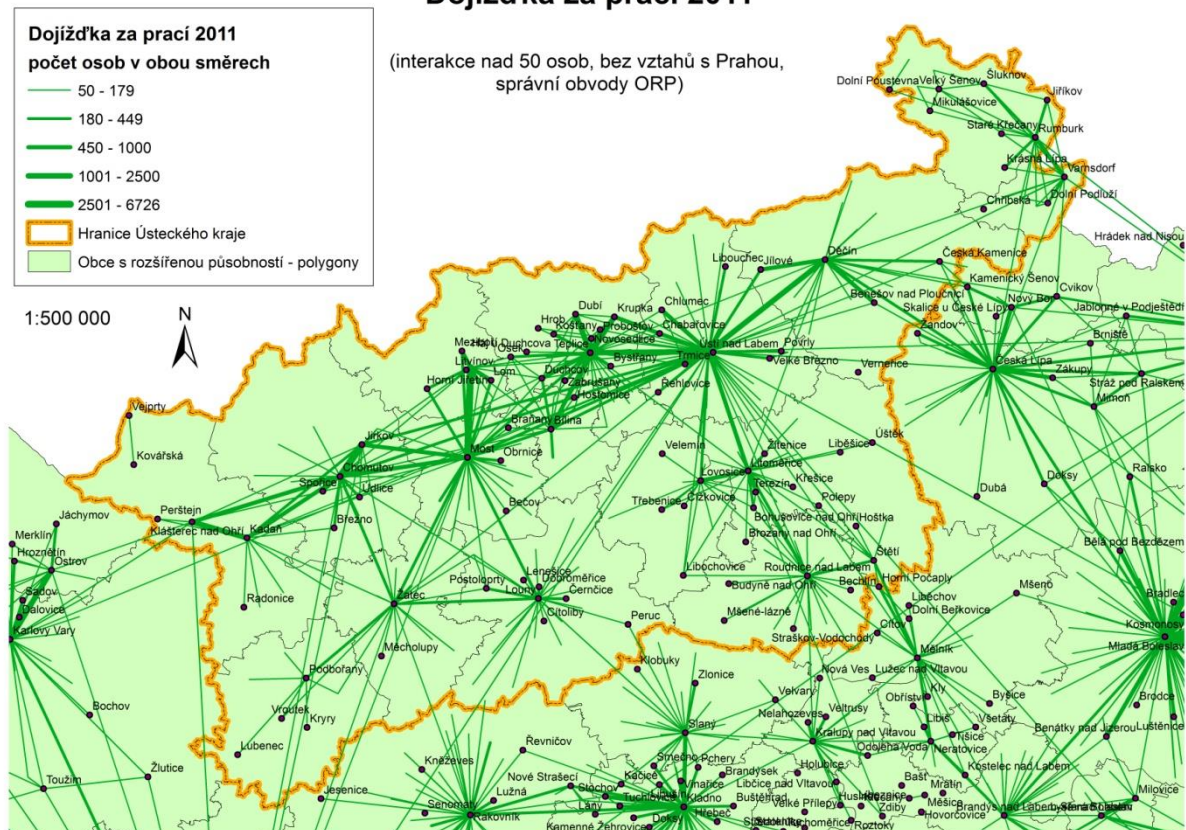
Obrázek 15 - Struktura dopravních prostředků používaných k dojížděce za prací (2011)

Regionalizace dojížděky – mapy vnitrokrajských vztahů a vztahů s Prahou; změny proti 2001

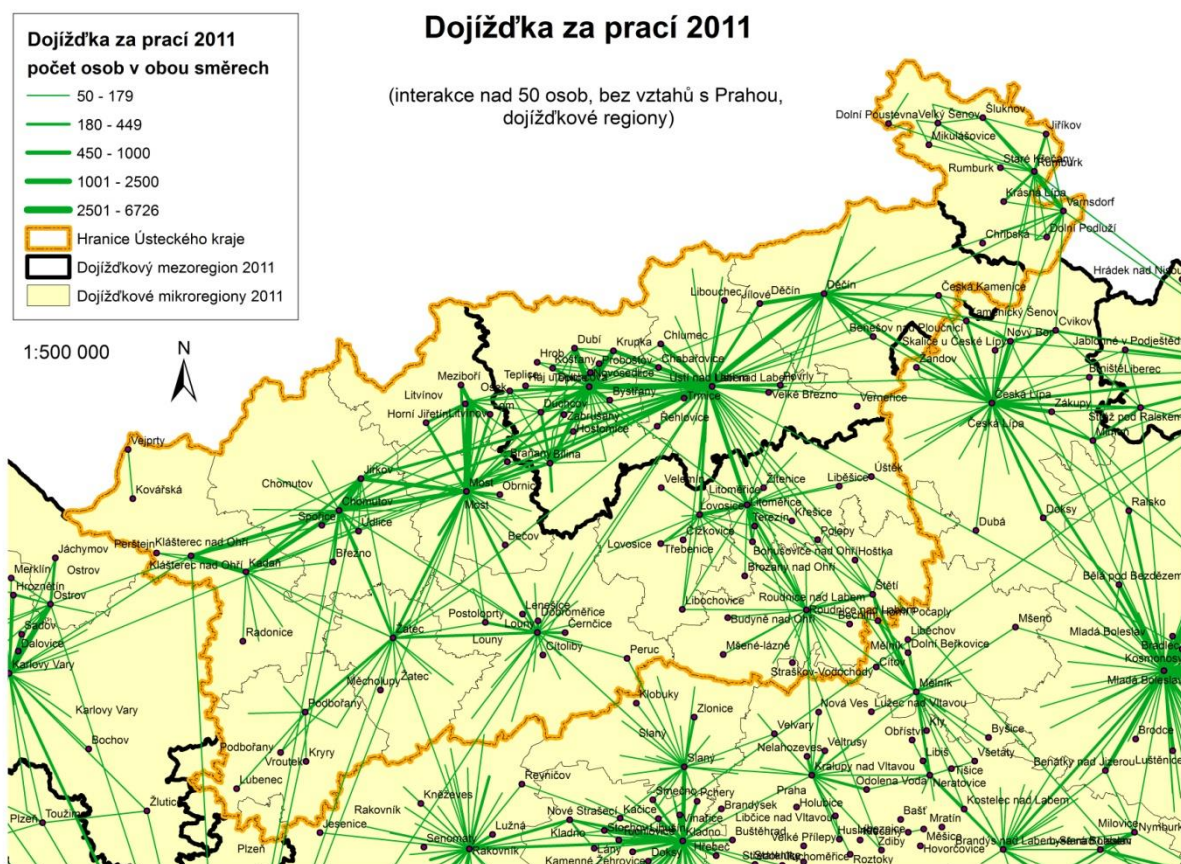
K pracovní dojížděce lze konstatovat, že radiální vztahy k výrazným centrům přetrvávají, narůstá ovšem množství „nahodilých“ vztahů ke vzdálenější pracovní atraktivnímu centru. V případě Ústeckého kraje je nutné zdůraznit zejména atraktivitu Prahy, která je z řady míst kraje stále lépe dostupná i pro denní dojížděku (např. Lounsko, Ústecko, Litoměřicko, Roudnicko). Výrazné vazby vně kraje má tradičně Šluknovsko (na Liberecko), západ Děčínska (na Českolipsko), Štětí (na Mělnicko). Tradičně nejsilnější vnitrokrajské vazby jsou mezi Chomutovem, Jirkovem, Kláštercem nad Ohří a Kadaní, mezi Mostem a Litvínovem, mezi Teplicemi a okolními sídly, mezi Ústím nad Labem, Děčínem a okolními sídly nebo mezi Lovosicemi a Litoměřicemi.

Mapový podklad ukazuje, že dojížděkové mikroregiony logicky uzavírají pracovní vztahy lépe než správní obvody ORP, překryv obou členění je ovšem vysoký a ORP lze s úspěchem používat pro dopravní plánování. Z hlediska vývoje regionalizace je podstatný jednak zánik samostatného mikroregionu Bíliny související se snížením počtu pracovních příležitostí a novou orientací na Teplice a Most, jednak roztržení mezoregionu Ústí nad Labem expanzí mezoregionu Prahy. Důvodem je stále silnější orientace Mostecká Chomutovska a Lounska na Prahu, než na krajské město. Oscilujícím regionem je Litoměřicko.

Dojížd'ka za prací 2011

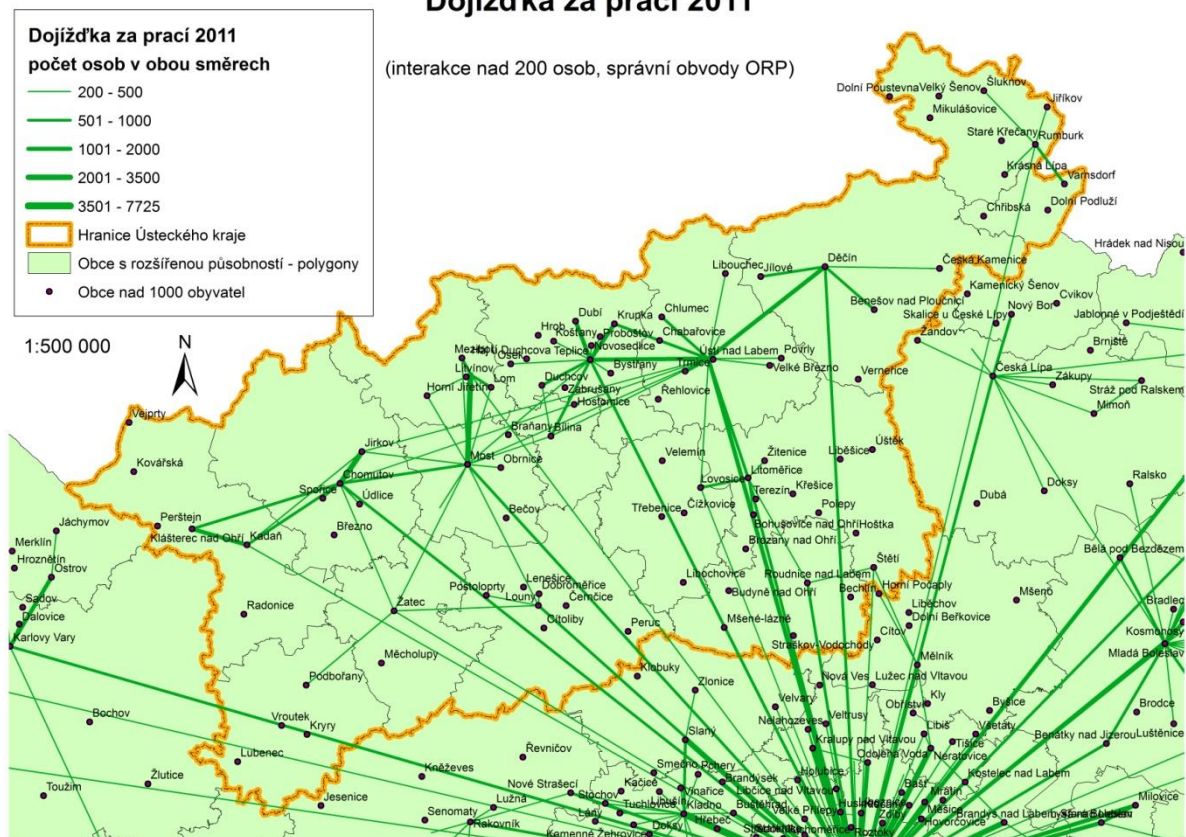


Obrázek 16 - Dojížd'ka za prací 2011

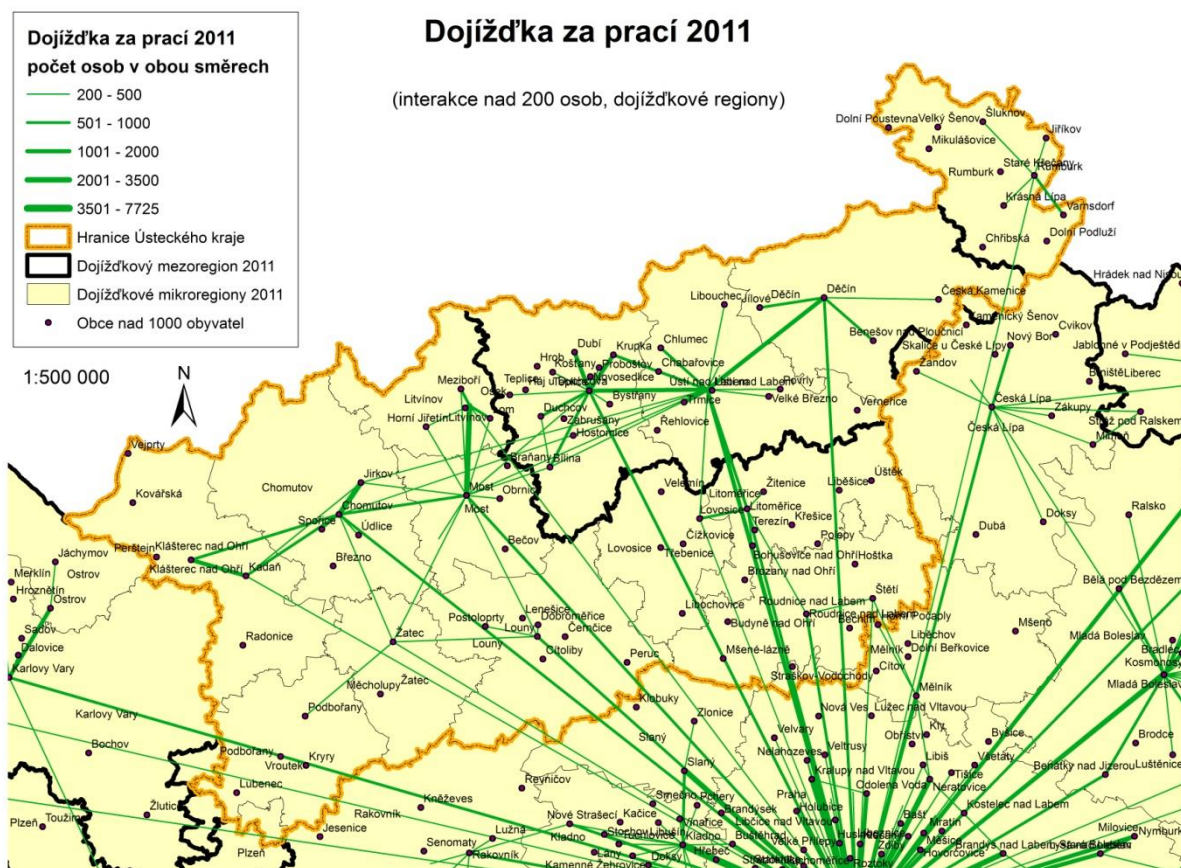


Obrázek 17 - Dojíždka za prací 2011

Dojížd'ka za prací 2011

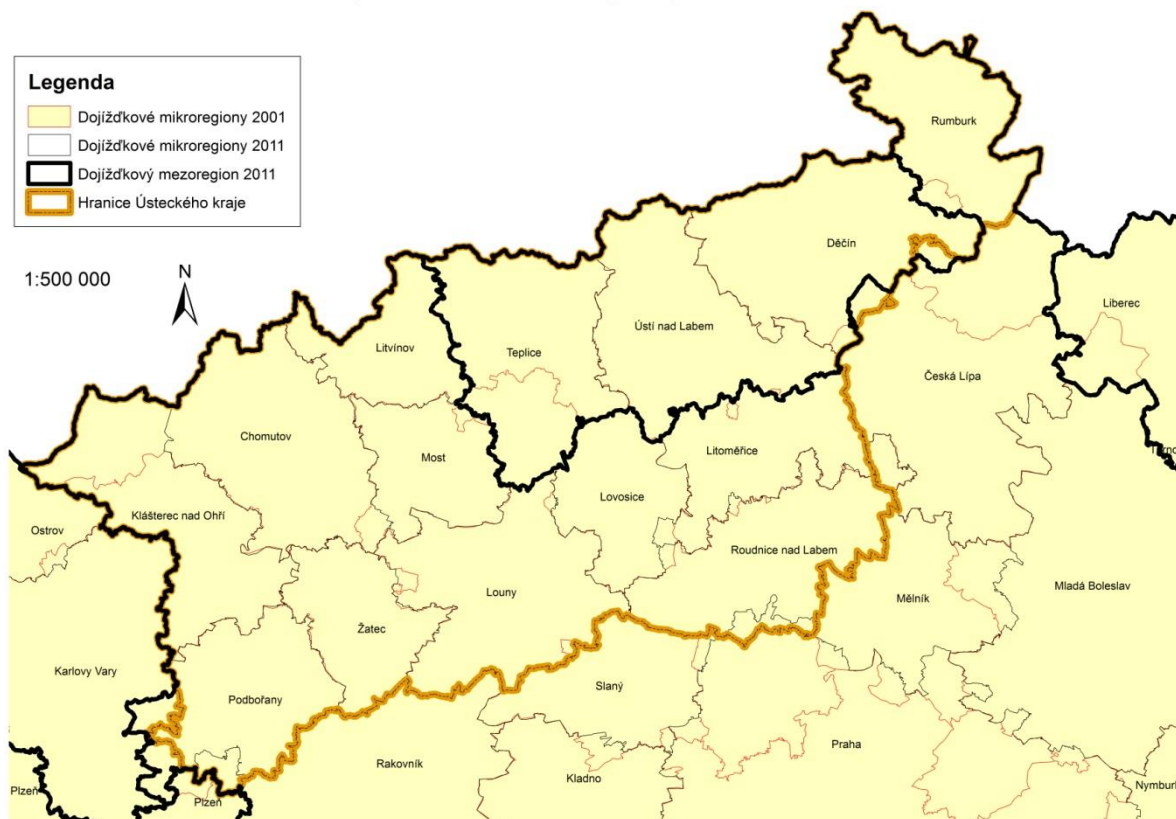


Obrázek 18 - Dojížd'ka za prací 2011



Obrázek 19 - Dojížd'ka za práci 2011

Dojížd'kové mikroregiony 2001 a 2011



Obrázek 20 - Dojížd'kové mikroregiony 2001 a 2011

Vývoj regionálních a sídelních systémů je orientován jednak jako dlouhodobá reprodukce vztahů „venkovského“ zázemí a příslušného centra, jednak ve smyslu dalšího umocňování hierarchické organizace. K tomu dochází prostřednictvím prohlubování významový rozdílů regionálních jader osídlení a zaměstnanosti, a sice především na vyšších úrovních. Do budoucna lze proto očekávat další zesílení pracovní orientace na největší města kraje a na pražskou aglomeraci. Výrazným procesem, ovšem obtížně zachytitelným stávající statistikou, je oddělování pracovní a obslužné regionalizace. Zatímco dojížd'ka za prací se reorientuje na větší, atraktivní centra a dojížd'ka – také díky zlepšené časové dostupnosti – se prodlužuje, dojížd'ka za službami (včetně nižších stupňů škol) zůstává orientována na nejbližší mikroregionální centrum. V plánování veřejné dopravy je nutné tento trend zohlednit.

1.7 Převravní charakteristiky a srovnání s minulým obdobím

Data ze sčítání obyvatel – dojížd'ka

Výsledky ze sčítání SDLB 2011 byly v oblasti pravidelné dojížd'ky a vyjížd'ky zveřejněny až v průběhu roku 2013, kdy byl již předchozí dopravní plán v platnosti. Výchozím podkladem pro formulování nejvýznamnějších přepravních vztahů tak byl v uplynulém období gravitační model, jehož výsledky se použily při úpravě linkového vedení v autobusové dopravě a změnách četnosti jízdy v jednotlivých (zejména pátečních) směrech na silnici a železnici. Tím, že výsledky gravitačního modelu se v zásadních směrech překrývají s výsledky ze SDLB 2011, je naprostá většina klíčových přepravních vztahů pokryta kvalitní nabídkou veřejnou dopravy.

Z významnějších vnitrokrajských přepravních vztahů s pravidelnou dojížd'kou tak zůstává přímou relací prakticky nepokryta pouze relace Jílové - Ústí n. L.

Z přepravních vztahů s pravidelnou dojížděnkou jdoucích přes hranici kraje existuje prostor pro zlepšení v případě spojení s Rakovníkem a Mělníkem. Jedná se o relace Podbořany - Rakovník, Zatec - Rakovník a Roudnice n. L. - Mělník.

V případě širších mezikrajských vazeb existuje nejsilnější přepravní vztah s Prahou, přičemž v případě ostatních krajských měst jsou nejvýznamnější přepravní proudy v pravidelné dojížděnce (zejména studentů) s Plzní a Brnem.

Dopravní model přepravních vztahů

Při přípravě dopravního plánu na období let 2011-2016 nebyly k dispozici údaje ze SDLB 2011, na základě kterých by bylo možno potvrdit nejvýznamnější přepravní vztahy v území, na které by bylo nutné se zaměřit nabídkou veřejné dopravy. Za tímto účelem byl pro všechny meziměstské přepravní vztahy použit gravitační model, kdy výstupem bylo vzájemné srovnání proporční významnosti jednotlivých přepravních vztahů. Díky tomuto proporčnímu srovnání bylo možno sjednotit nabídku veřejné dopravy ve srovnatelně významných přepravních relacích a snáze formulovat páteřní přepravní směry. Dalším výstupem z gravitačního modelu byl odhad Modal-Split v jednotlivých relacích a díky srovnání časové dostupnosti veřejnou a individuální dopravou byl nakonec formulován "potenciál zlepšení", tj. vymezeny relace, kde lze "nejsnáze" získat nové cestující do veřejné dopravy při restrukturalizaci její nabídky.

Je nutno podotknout, že v rámci uplynulého plánovacího období byla patrná maximální snaha, všechny nejvýznamnější přepravní relace skutečně podchytit a nabídnout spojení veřejnou dopravou na kvalitativně i kvantitativně nové a vyšší úrovni. Velkou příležitostí byla příprava soutěží v autobusové dopravě, kdy bylo možno nové požadavky rovnou zohlednit při přípravě nových provozních koncepcí.

Pro přípravu nového dopravního plánu nebyl gravitační model aktualizován, neboť to s ohledem na jeho vstupy nebylo nezbytné. Samotné hodnoty proporční významnosti by se s ohledem na tempo výstavby a modernizaci infrastruktury změnily jen nepatrně, změnily by se relace s největším potenciálem zlepšení (směrem k méně významným, neboť tento potenciál byl již čerpán v uplynulém plánovacím období). Aktualizaci gravitačního modelu bude tak vhodné provést až s větším časovým odstupem a to ideálně tak, aby se podařilo podrobněji specifikovat zdrojový a cílový potenciál a bylo možno vytvořit nesymetrickou matici proporční významnosti, která by tak více zohlednila směrovost přepravních vztahů.

Data ze sčítání cestujících ve vlacích – porovnání 2011 – 2016

Přílohou dopravního plánu za minulé plánovací období bylo profilové zatížení jednotlivých tratí v Ústeckém kraji počtem přepravených cestujících ve všech vlacích objednávaných Ústeckým krajem.

Toto zatížení bylo exportem z jarní sčítací kampaně roku 2011. Smyslem zobrazení profilové zátěže je ukázat, jaké průměrné denní počty cestujících se na jednotlivých traťových úsecích vyskytují. Zobrazovaný průměr v sobě samozřejmě obsahuje sezónní variaci v rámci týdenní dojížděny.

Pro nový dopravní plán byla snaha eliminovat riziko chybovosti tím, že jako hodnota profilové zátěže byl pro každý úsek použit průměr z dvou "typických" sčítacích kampaní, tj. jaro + podzim 2015. Zároveň, jako indikátor vývoje počtu cestujících, který je komentován v návrhové části (2.3) je uváděna hodnota vyplývající ze srovnání kampaní jaro 2011 / jaro 2015, aby byly srovnávány souměřitelné hodnoty.

Při interpretaci uváděných hodnot je nutno brát v úvahu rizika chybovosti na obou stranách spektra (tj. případy s příliš malými počty cestujících, kdy je obecná tendence hodnoty při sčítání nadsazovat, anebo případy s příliš vysokým počtem cestujících, kdy reálně není v silách lidského sčítače přesně uvádět hodnoty, blíží-li se např. výstup i nástup hodnotě 100

cestujících, či vyšší). Drobné odchylky v řádu jednotek procent tak nemají žádnou skutečnou vypovídací hodnotu, významné je však dlouhodobé sledování trendu.

Z nasčítaných hodnot lze plně potvrdit údaje uváděné v kapitole 1.6, a sice že v aglomeračních a příměstských oblastech lze pozorovat nárůsty cestujících, zatímco ve venkovských oblastech mají počty cestujících klesající tendenci. Největší nárůst cestujících byl zaznamenán v ose Ústí n. L. - Chomutov, kde se sčítá vliv rozšiřování nabídky spojení, zkracování cestovních dob a nasazení moderních vozidel.

Nově byly při výpočtu hodnot profilových zátěží přepočítávány i obraty cestujících na zastávkách, aby bylo možno v případě potřeby pracovat při zkracování cestovních dob i s opouštěním nejslabších zastávek - v souladu s částí 2.2.

Mezi traťové úseky mezi významnými uzly, které dlouhodobě patří mezi nejzatíženější (tj. udržují si ve srovnání hodnoty nad 1000 cestujících/denně) dle významnosti patří:

- Ústí n. L. – Teplice
- Teplice - Most
- Ústí n. L. - Lovosice
- Ústí n. L. - Děčín
- Lovosice - Litoměřice
- Děčín - Benešov
- Most - Chomutov
- Lovosice - Roudnice n. L.
- Ústí n. L. - Štětí
- Chomutov – Kadaň-Prunéřov
- Roudnice n. L. - Hněvice
- Děčín - Dolní Žleb

Profilové zatížení cestujícími pro železniční trať v Ústeckém kraji (jen doprava objednávaná krajem – data za dálkovou dopravu nemá ÚK bohužel k dispozici) ukazuje zvlášť pro pracovní dny a zvlášť pro víkendy příloha **Chyba! Záložka není definována..**

2 Návrhová část plánu dopravní obslužnosti

2.1 Obecné cíle

Vymezení cílů dopravní obslužnosti Ústeckého kraje

Ústecký kraj má zájem na kvalitním fungování veřejné dopravy. Veřejná doprava v tomto pojetí představuje více, než jen sociální službu pro ty, kteří nemají jinou volbu, ale cílem je dosažení celkové dopravní dostupnosti kraje tak, aby veřejná doprava představovala atraktivní alternativu k dopravě individuální.

Pokud je pojetím dopravní obslužnosti kraje naplněno znění Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících (194/2010 Sb.), záleží pak výhradně na konkrétním přístupu objednatele veřejných služeb, jak jednotlivé parametry těchto služeb v konkrétní rovině uchopí. Jedná se zejména o specifikaci přepravních cílů, čekacích dob, počtu přípustných přestupů, počtu spojení, množství lidí se shodným cílem a účelem cesty, docházkové vzdálenosti a dalších parametrů dopravních služeb. Všechny tyto parametry dopravních služeb musí určit objednatel dopravní obslužnosti a jsou tak definovány dopravním plánem.

Je zřejmé, že veřejná doprava nemůže pokrýt všechny přepravní vztahy území, ani všechny přepravní potřeby jednotlivců. Veřejná doprava s ohledem na potřebu vyvážacích plateb (výnosy z jízdného nepokrývají náklady na její zajišťování) musí vykazovat prvky hromadnosti. Pokud se v konkrétním místě a čase sdružují přepravní potřeby jednotlivců

v určitý přepravní proud, pak ho lze podchytit veřejnou dopravou organizovanou na hromadném principu. S ohledem na racionální plánování veřejné dopravy a konečný objem finančních prostředků určených na vyrovnávací platby (kompenzace) nelze na jedné straně tyto prostředky neúčelně vynaložit na přepravu jednotlivců a na straně druhé pak nedisponovat prostředky pro zajištění přeprav v relacích s mnohonásobně vyšší poptávkou.

Obecná pravidla pro zajišťování dopravní obslužnosti území

Každé sídlo generuje určité množství vyjíždějících osob (tj. je eminitivní), většina sídel přitahuje i dojíždějící (tj. je atraktivní pro osoby žijící v jiné obci) a tyto vlastnosti emitivity a atraktivity jsou (mimo dalších socioekonomických faktorů) přímo závislé na počtu obyvatel obcí a na pracovních příležitostech. Ze zkušenosti tak existuje „kritická“ velikost sídel, kde nelze přepravní vztahy podchytit na hromadném principu a kde je následně zajišťování veřejné dopravy silně neefektivní. Obsluha takovýchto sídel bude ponechána individuální dopravě, popřípadě sociálním službám, a v těchto případech nebude zajišťována dopravní obslužnost veřejnou dopravou. Za účelem efektivního vynakládání disponibilních finančních prostředků byla navržena následující obecná pravidla pro zajišťování dopravní obslužnosti území Ústeckého kraje:

Obce a místní části obcí, které jsou obývány trvale žijícími obyvateli, jejichž počet nepřesahuje 35¹ – tato sídla nebudou veřejnou dopravou principiálně obsluhována².

Pro obce a místní části v rozmezí cca 35-100 trvale žijících obyvatel bude dopravní obslužnost (ať již po silnici či železnici) zajišťována pouze tehdy, pokud bude v dané obci průměrná výměna (tj. součet nastupujících a vystupujících ve všech spojích v obou směrech) alespoň 10 cestujících den³ na příslušné zastávce. Podmínky minimálního počtu obyvatel a minimálního využití cestujícími musí platit současně.

V případě obsluhy obce/místní části více dopravními módy je na železnici tato hranice s ohledem na větší kapacitu posunuta na 20 cestujících denně, má-li obec/místní část zajištěnu i jinou dopravní obsluhu.

Obce a místní části s alespoň 100 trvale žijícími obyvateli budou obsluhovány alespoň 4 páry spojů v pracovní dny⁴. Pro stanovený počet spojů nemá vliv, zda se jedná o "pravidelné zastavování", či o obsluhu v režimu "na zavolání".

Železniční stanice a zastávky budou obsluhovány pouze tehdy, pokud hranice osídlení leží nejvýše 1000 m od stanice/zastávky⁵. Za standardní docházkovou vzdálenost v drážní i linkové dopravě je považováno 500 m⁶.

¹ hodnota vychází ze zkušenosti optimalizací v Ústeckém kraji během posledních 10 let, kdy sídla o této velikosti vykazují zcela zanedbatelný potenciál pro pravidelnou obsluhu veřejnou dopravou, náklady spojené s obsluhou těchto sídel jsou zcela neodpovídající celospolečenskému efektu, který z obsluhy vyplývá

² jsou-li tato sídla (obce, místní části) na trase obslužných linek a nejsou-li s jejich obsluhou spojeny žádné vícenáklady a je-li zároveň z vazeb jízdního řádu obsluha možná, pak nebude docházet k tomu, že by tyto obce a místní části byly bezúčelně projížděny (musí však splňovat podmínku minimální výměny počtu cestujících/den)

³ je to zcela minimální hranice, která je dosahována tehdy, pokud obyvatelé příslušných sídel alespoň základním způsobem využívají (obsluha sídla není zcela bezúčelná a náklady spojené s dopravní obslužností nejsou vynaloženy zcela zbytečně)

⁴ jedná se o minimální rozsah spojení, který je obecně využitelný pro dojíždění do škol či za práci

⁵ hodnota vyplývá ze zkušenosti, kdy trend posledních let je takový, že ve společnosti klesá obecně ochota k pěším přesunům a akceptovatelná docházková vzdálenost se výrazně snižuje; pěší přesuny na delší vzdálenosti (při docházkové vzdálenosti 1000 m se při obousměrných cestách – tj. 2 km) zároveň výrazně prodlužují cestovní dobu spojenou s využitím veřejné dopravy a při dopravě na kratší vzdálenosti se tak veřejná doprava stává vzhledem k obecně vysoké motorizaci venkova zcela nekonkurenceschopná

⁶ hodnota vyplývá ze zkušenosti, kdy 500 m je obecně akceptovatelná hranice (lidé tuto vzdálenost běžně pěšky překonávají k dosažení zastávky veřejné dopravy)

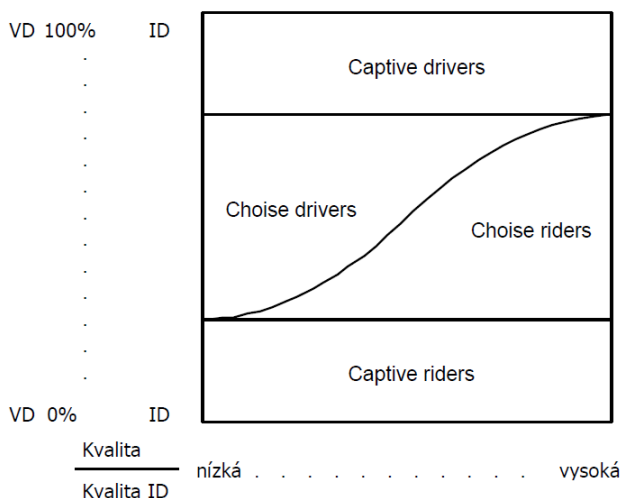
Za směrodatné údaje pro počty trvale žijících obyvatel jsou považovány údaje ČSÚ. Za směrodatné počty cestujících jsou považovány údaje dopravců ze sčítacích kampaní (případně z odbavovacích strojů), které budou prováděny nejméně 4 x ročně. Za rozhodující pro úpravy obsluhy území jsou považovány takové údaje, které jsou převažující v nadpoloviční většině kampaní za posledních 12 měsíců.

Obsluha obce / místní části linkovou / drážní dopravou odchylně od výše uvedených pravidel bude možná pouze za finanční spoluúčasti obce (kdy obec ponese veškeré dodatečně vynaložené náklady). Stanovení mechanismu výpočtu spoluúčasti obce při nadstandardních požadavcích na dopravní obslužnost je úkolem pro odbor dopravy krajského úřadu, a bude tak v průběhu nejbližší doby upřesněn. Řešení nadstandardní obsluhy za finanční spoluúčasti obce je však možné pouze tehdy, pokud toto jízdní řád technicky umožňuje (zastavení / zájezd do obce), neohrožuje přípojové vazby, obrat vozidla, zákonné přestávky provozního personálu, či nezbytné rezervy v jízdním řádu.

Obecná pravidla pro tvorbu linek veřejné dopravy

Přepravní proudy obecně členíme na pravidelnou (obvykle denní či týdenní) dojíždku do škol a zaměstnání (která zahrnuje jejich největší podíl), a dojíždku nepravidelnou. V rámci nepravidelné dojíždky lze vysledovat skupiny cest rekreačních (turismus), které obvykle silně podléhají módním trendům a lze v nich nalézt jen obtížně dlouhodobě platné zákonitosti, skupiny cest volnočasových (tedy například návštěvy kulturních akcí nebo podnikané za účelem zábavy) a cest nahodile vynucených, například úřední jednání, návštěvy lékaře a podobně. V různých věkových skupinách obyvatel se poměry těchto cest mění, avšak z celkového pohledu jednoznačně převažují cesty pravidelné, s výhradou cest rekreačních v některých případech, zejména hromadná dojíždka na turistické a velké zábavní (sportovní) akce.

Je tak patrné, že v oblasti pravidelné dojíždky leží největší potenciál pro veřejnou dopravu a je nutno se tak soustředit na taková opatření, která ovlivní dělbu přepravní práce ve prospěch veřejné dopravy právě v tomto typu přepravních vztahů. Klíčové je, aby byl systém veřejné dopravy natolik atraktivní, že ho využijí i ti cestující, kteří jsou svobodní ve své volbě dopravního prostředku (držitelé řidičského průkazu a vlastníci osobního automobilu – označování jako *captive drivers* a *choice drivers*) a nikoli pouze ti, kteří nemají jinou možnost (např. školní mládež – *captive riders*). Skupina *choice drivers* představuje takovou skupinu uživatelů dopravního systému, která se rozhoduje téměř výhradně racionálně při volbě dopravního prostředku – právě v této skupině leží potenciál pro navýšení dělby přepravní práce – z *choice drivers* (řidičů z vlastní vůle) lze systémem kvalitní veřejné dopravy udělat *choice riders* (dobrovolné cestující – uživatele veřejné dopravy).



Z hlediska návrhu systému pravidelné páteřní veřejné dopravy je podstatná především skupina pravidelných cest, neboť (s výhradou hromadných akcí turistických) lze obvykle přepravní potřeby ostatních skupin cestujících dostatečně dobře řešit i systémem navrhovaným pro dojížděku pravidelnou. Dále je z tohoto hlediska výhodou skutečnost, že dopravní špička z hlediska různých segmentů cest (dle účelu) se nachází až na výjimky v různém časovém období (nebo alespoň v opačném směru), a z hlediska vlivu na kapacitní dimenzování není třeba kumulaci špiček cest například rekreačních a pracovních uvažovat (zde se ovšem patří upozornit na skutečnost, že i týdenní špička v kritickém období pátečního odpoledne je z největší části tvořena součtem denní a týdenní špičky cest pracovních, pouze z malé části a ve vybraných směrech hrají podstatnou roli cesty rekreační).

Na základě celkového zhodnocení uvedených či obecně známých skutečností a získání přehledu o relativním významu jednotlivých přepravních relací v rámci Ústeckého kraje lze vyvodit následující závěry:

- v páteřní regionální dopravě je třeba prioritně sledovat rozvoj systémů příměstské dopravy
- vyšší podíl dělby přepravní práce veřejné dopravy na celkových dopravních výkonech lze zajistit pouze přiblížením časové dostupnosti individuální dopravě – to je podstatné zejména v případě páteřních spojení (maximálně přímé linkové vedení, minimalizace „zajížděk“, odbourání nadměrných přírážek k jízdním dobám apod.)
- regionální doprava (včetně páteřní) mimo aglomerace mezi méně významnými obvody navzájem vykazuje až na výjimky jen okrajový význam, kvalitní řešení tohoto přepravního segmentu je tak obvykle navrhováno s nižším stupněm priority. S ohledem na absolutní velikosti přepravních proudů je málokde obhajitelný interval kratší než 60 minut, a za těchto podmínek není při obvykle krátké jízdní době možné dosáhnout významného podílu na přepravní práci.
- s ohledem na požadavek co nejmenší ekonomické náročnosti systému veřejné dopravy je třeba sledovat také rovnoměrné vytížení vozidel. Následkem výše uvedených skutečností z hlediska relativního významu jednotlivých dopravních segmentů je třeba aplikovat zásady tvorby dopravního systému s architekturou páteřních a obslužných spojení (linek). Není účelné snažit se maximalizovat počet přímých spojení, neboť takovým způsobem se sice maximalizuje užitečný efekt v jedné konkrétní relaci, ale obvykle komplikuje jeho dosažení v podobné úrovni pro relace jiné. S výjimkou případů uvedených výše přitom lze jen obtížně nalézt jednoznačně dominující relace; přepravní vztahy očištěné o uvedené vazby vykazují převážně plošně přibližně rovnoměrný charakter.
- s ohledem na rovnoměrné využití vozidel je nutné stanovit přípustnost přepravy stojících cestujících; při zohlednění ostroty ranní špičky se většinou nelze vyhnout snížení kvality přepravy (pravidelně stojící cestující) ve školních spojích – dimenzování kapacity vozidla na školní spoj by vedlo k přebytečné nabídce kapacity po zbytek dne; snahou Ústeckého kraje je, omezit pravidelně stojící cestující pouze na školní spoje a to tak, aby doba stání nepřesahovala 10 minut
- protože časový průběh špiček intenzit přepravních potřeb v různých přepravních vztazích se podstatně liší, a pravidelný provoz linek a vozidel v průběhu dne stejným způsobem umožní nabízet výrazně vyšší četnost spojení zejména v netypických delších relacích průběžně po celý den, lze očekávat i akceptovatelné využití dopravních prostředků i v mimo špičkové časy. Zásadou návrhu organizace provozu systémů veřejné dopravy je tedy podle možností zajištění spojení po celou dobu občanského dne.
- ze zkušeností z již proběhlých optimalizací je patrné, že linky vykazují obecně

příznivější přepravní výsledky, jsou-li ukončeny v sídle (obvykle městě) s vyšší mírou občanské vybavenosti, přestože toto sídlo může ležet mimo oblast pravidelné dojížděky (linka má tak mimo přirozeného zdrojového sídla i ukončení v jiném relativně atraktivním místě – přestože toto může ležet mimo hranice tradičních okresů, či mimo oblast Ústeckého kraje)

- ze zkušeností z již proběhlých optimalizací je patrné, že rozšiřování počtu diametrálních spojení (linky jsou průjezdné skrz městskou oblast – vznikají obvykle spojením dvou linek původně v městské oblasti končících) výrazně zvyšuje množství dosažitelných zdrojů a cílů cest v městských oblastech a tyto linky tak obvykle vykazují vyšší obsazenosti i tržby ve srovnání s obdobím před diametrálním průjezdem

Naprostá většina linek určená pro dopravní obslužnost území Ústeckého kraje je tak navrhována s ohledem na pravidelnou denní dojížděku. Linky veřejné dopravy v Ústeckém kraji jsou hierarchicky uspořádány od páteřních linek po obslužné a to se snahou, aby utvářely jednotný, provázaný a uživatelsky přívětivý systém.

2.2 Definování standardů úrovně obsluhy

Klasifikace (Standardy) linek v regionální drážní dopravě

Linky páteřní:

Páteřní linky představují rychlé spojení veřejnou dopravou mezi významnými sídly Ústeckého kraje. Cílem páteřních linek je vysoká cestovní rychlost (cílově alespoň 60 km/h), a vysoká četnost spojení nabízená v taktu. Délka intervalu se odvozuje od časové vzdálenosti nejvýznamnějších sídel na lince - platí, že nabízený interval spojení by se měl co nejvíce blížit jízdní době (tj. základním způsobem od 15 min výše). Jako minimální hodnoty intervalů na páteřních linkách jsou uvažovány cílově 60 min interval po celou dobu občanského dne, tj. od cca 4,30 do cca 23,30, a 30 min v přepravních špičkách pracovních dnů tj. nejméně od cca 5,00 do cca 8,00 a od cca 14,00 do cca 17,00, jakož i dobrá provázanost s linkami dálkové drážní dopravy zajišťovanými MD ČR. Obsluha o víkendech a svátcích je standardně zajišťována v intervalu 60 – 120 min. Páteřní drážní linky představují časově výhodnou dostupnost městských oblastí Ústeckého kraje, kdy profitují zejména z rychlého průjezdu městským územím, bez rizika kongescí. Páteřní linky jsou zpravidla vedeny v radiálních směrech k významným sídelním oblastem kraje a vyznačují se vysokým počtem přepravených cestujících, a to nejméně 1000 cestujících / pracovní den⁷ na většině profilu. Linky jsou zásadně objednávány v pravidelném taktu.

Linky obslužné:

Obslužné linky představují kapacitní spojení veřejnou dopravou mezi sídly Ústeckého kraje. Cílem obslužných linek je liniová obsluha území dopravními prostředky o velké kapacitě, přičemž obsluha železniční dopravou je v daném případě racionálnější, než obsluha dopravou silniční (např. z důvodu vysokého počtu přepravených cestujících, kratší cestovní doby, lepší obslužnosti měst a obcí, vhodné docházkové vzdálenosti, nevhodného vedení silnic vhodných pro linkovou dopravu apod.). Cílem obslužných linek je zajištění dobré liniové obsluhy území Ústeckého kraje v radiálních a tangenciálních směrech a dobré provázání s páteřními regionálními linkami a linkami dálkové drážní dopravy zajišťovanými MD ČR. Spojení jsou v maximální míře realizována v taktu, a to alespoň v intervalu 120 min, zkráceném na 60 min ve špičkách pracovního dne. Obsluha o víkendech a svátcích je standardně zajišťována v intervalu 120 – 240 min. Linky jsou v maximální míře objednávány

⁷ hodnota vychází z kapacity dopravních prostředků, kdy při špičkovém intervalu 30 min je potřebná disponibilní kapacita natolik vysoká, že je neefektivní realizovat dopravní výkon silniční dopravou

v pravidelném taktu. Obslužné linky na železnici by měly vykazovat alespoň 300 cestujících / pracovní den⁸ na většině profilu. Pokud tato hodnota nebude trvale dosahována, bude sledována náhrada drážní linky autobusovou dopravou.

Klasifikace (Standardy) typů linek v autobusové dopravě

Linky páteřní:

Páteřní linky představují rychlé spojení veřejnou dopravou mezi významnými sídly Ústeckého kraje. Cílem páteřních linek je vysoká cestovní rychlost (cílově alespoň 40 km/h), a vysoká četnost spojení nabízená v taktu. Délka intervalu se odvozuje od časové vzdálenosti nejvýznamnějších sídel na lince - platí, že nabízený interval spojení by se měl co nejvíce blížit jízdní době (tj. základním způsobem od 15 min výše). Jako minimální hodnoty intervalů na páteřních linkách jsou uvažovány cílově 60 min interval po celou dobu občanského dne, tj. od cca 4,30 do cca 23,30, s vloženými, doplňkovými anebo posilovými spoji v přepravních špičkách pracovních dnů, jakož i dobrá provázanost s regionálními i dálkovými linkami drážní dopravy. Obsluha o víkendech a svátcích je standardně zajišťována v intervalu 120-240 min. Páteřní linky jsou zpravidla vedeny v radiálních směrech k významným sídelním oblastem kraje, které neobsluhuje drážní doprava a ve významných tangenciálních směrech a vyznačují se vysokým počtem přepravených cestujících, a to nejméně 500 cestujících / pracovní den⁹ na většině profilu. Linky jsou v maximální míře objednávány v pravidelném taktu.

Linky obslužné

Obslužné linky zajišťují plošnou dopravní obslužnost veřejnou dopravou většiny sídel Ústeckého kraje. Cílem obslužných linek je zajištění dobré liniové obsluhy území Ústeckého kraje v radiálních a tangenciálních směrech a dobré provázání s páteřními regionálními linkami a linkami dálkové drážní dopravy zajišťovanými MD ČR. Spojení jsou v maximální míře realizována v taktu, avšak s maximální snahou o zohlednění místních časových a přepravních potřeb. Obslužné linky se dělí do tří kategorií:

1. kategorie - obslužná linka představuje primární spojení měst v kraji, avšak svými přepravními výsledky nedosahuje parametrů páteřní linky; anebo obslužná linka představuje spojení sídel, jejichž počet trvale žijících obyvatel činí v součtu alespoň 1000¹⁰ (bez zohlednění jádrového, tj. zdrojového či cílového města a míst, které mají obsluhu páteřními linkami), pak je standardně zajišťováno 8-12 párů spojů v pracovní dny a alespoň 3 páry spojů o víkendech a svátcích. Linky jsou v maximální míře objednávány v pravidelném taktu, neboť primárně navazují na páteřní linky provozované v taktu. V rámci této kategorie lze v obdobích vysoké poptávky zavádět účelové vložené spoje, či krátit takt.

2. kategorie – obslužná linka představuje spojení sídel, jejichž počet trvale žijících obyvatel činí v součtu méně než 1000¹¹ (bez zohlednění jádrového, tj. zdrojového či cílového města a míst, které mají obsluhu páteřními linkami či obslužnými linkami 1. kategorie), pak je standardně zajišťováno 4-8 párů spojů v pracovní dny, přičemž dopravní obslužnost o víkendech a svátcích není zajištěna. Linky jsou objednávány

⁸ hodnota vychází z kapacity dopravních prostředků, kdy při špičkovém intervalu 60 min je potřebná disponibilní kapacita odpovídající sólo motorovému vozu 810, který je obvykle bez problému nahraditelný autobusovou dopravou

⁹ hodnota vychází z kapacity dopravních prostředků, kdy při špičkovém intervalu 30 min je potřebná disponibilní kapacita odpovídající výkonům v silniční dopravě

¹⁰ hodnota vychází ze zkušenosti, kdy linky odpovídající této klasifikaci vykazují velmi dobré přepravní výsledky

¹¹ hodnota vychází ze zkušenosti, kdy linky odpovídající této klasifikaci vykazují dobré přepravní výsledky ve špičkách pracovního dne a jsou orientované na bodovou denní dojížděku

v pravidelném taktu, pokud to je z hlediska místních časových potřeb a návazností na nadřazené linkové systémy účelné.

3. kategorie – obslužná linka představuje v dopravním systému kraje pouze doplňkovou obsluhu a jedná se o spojení sídel, kde počet trvale žijících obyvatel činí v součtu obvykle méně než 500¹² (bez zohlednění jádrového, tj. zdrojového či cílového města a míst, které mají obsluhu páteřními linkami či obslužnými linkami 1. a 2. kategorie), přičemž se z velké části jedná o sídla obývaná 40-100 trvale žijícími obyvateli. V případě těchto linek je postupně sledován přechod na autobusy na zavlání. Na těchto linkách je standardně zajišťováno 4-6 párů spojů v pracovní dny, přičemž dopravní obslužnost o víkendech a svátcích není zajištěna. Linky jsou z hlediska časového rozprostření spojů maximálně orientovány na dosažení místních potřeb časové dostupnosti, provázání s nadřazenými linkovými systémy je podružné.

Zvláštní standardy pro dopravu s velkým významem pro cestovní ruch a turistiku - turistické linky

Netypickým příkladem dopravní obslužnosti jsou služby, kde vedle základní dopravní obslužnosti území významně převažuje přeprava náhodná, která má turistický charakter a je silně ovlivněna sezónností (ať již týdenní či roční). Tyto skupiny přepravních vztahů nelze podchytit v údajích o pravidelné dojízdě a lze je vysledovat pouze z údajů týkajících se sledování turismu a počtu turistů navštěvujících jednotlivé lokality. Na tyto přepravy se tak nevztahují (a ani z principu vztahovat nemohou) základní pravidla týkající se standardu dopravní obslužnosti na silnici a železnici, a ani obecná pravidla pro tvorbu dopravní obslužnosti.

Nabídka dopravního spojení je v takovýchto případech zásadně poptávkově orientována. Podle dostupných údajů je obecně vyhodnoceno:

- zda je výhodnější vázat se na zdrojové / cílové místo, či na síťové vazby
- zda je výhodnější nabízet spojení poptávkově orientované (účelové spoje), či v taktu
- jaký je dle vývoje poptávky nabízený počet spojů, resp. interval, přičemž za přípustná jsou považována všechna řešení

U všech dopravních služeb, kde dominuje turistický charakter přepravy (např. linky v NP České Švýcarsko, turistické linky na železnici, lodní linky, mezinárodní autobusová linka 398 Teplice - Dresden) je věnována velká péče vyhodnocování všech přepravních údajů na lince, aby mohl být upravován rozsah dopravních služeb (dny jízdy, počet spojů) podle skutečného využití. Tyto služby jsou zaváděny v místech se silnou atypickou poptávkou a pokud tato poptávka nebude dlouhodobě udržitelná, bude docházet k omezování těchto služeb.

Shrnutí pravidel pro obslužný standard

parametr velikosti obce:

- do 35 trvale žijících obyvatel - bez obsluhy
- 35 - 100 trvale žijících obyvatel - obsluha jedním dopravním módem (silnice / železnice) při průměrné výměně alespoň 10 cestujících/den, a to alespoň 4 páry spojů dle charakteru linky

¹² hodnota a uváděná velikost sídel vychází ze zkušenosti, kdy linky odpovídající této klasifikaci vykazují silně podprůměrné přepravní výsledky, obvykle s výjimkou ranní špičky pracovního dne, avšak přes tyto slabé výsledky se jedná o linky přepravující desítky cestujících denně a proto na obsluhu takových sídel nelze rezignovat; je tak nutno hledat provozně racionální způsob obsluhy

- obce nad 35 obyvatel při obsluze více dopravními módy - obsluha obce na silnici a železnici zachována pouze při průměrné výměně alespoň 20 cestujících/den, počet spojů dle charakteru linky

Režim zastavení (např. na znamení, na zavolání) nehraje v počtu obslužných spojů roli.

parametr charakteru linky:

linky páteřní

- maximálně přímé linkové vedení, minimalizace „zajížděk“, technologicky co nejkratší cestovní doby, taktová doprava

- intervaly - výchozí dle časové vzdálenosti nejvýznamnějších sídel na lince, tj. (15), 30, 60 min

- železnice: 1000 cestujících na profilu

- silnice: 500 cestujících na profilu

linky obslužné

- napojení na páteřní linky, síťové vazby maximálně přímé linkové vedení, minimalizace „zajížděk“, převažující taktová doprava

- intervaly - 60 min v přepravní špičce (možnost vložených spojů dle poptávky); 120 min

- železnice: 300 cestujících na profilu

- silnice: kategorie členění linek dle počtu obyvatel na lince (mimo cílového bodu)

- nad 1000 obyvatel: 8-12 párů spojů pracovní dny; 3 páry víkend

- 500 - 1000 obyvatel: 4-8 párů spojů pracovní dny; víkend bez obsluhy

- do 500 obyvatel: 4-6 párů spojů pracovní dny; víkend bez obsluhy

linky turistické

- spojení se silnou sezónní poptávkou, na kterou se neuplatní žádná z výše uvedených pravidel

- intervaly - poptávkově orientovaný jízdní řád / taktový jízdní řád podle skutečně realizované přepravní potřeby (zejména s ohledem na využitelnost kapacity)

Obecné principy tvorby jízdního řádu

Jízdní řád spojů veřejné dopravy představuje přímý výsledek aplikací dopravního plánování v území a předurčuje strukturu a formu nabídky.

Klasická podoba jízdního řádu vychází z předpokladu, že lze během dne najít taková období silné poptávky po přepravě v určité relaci, že je možné určit „jediné správné“ časové okamžiky, ve kterých budou vedeny spoje veřejné dopravy. Tento přístup k tvorbě jízdního řádu tak rozprostírá spoje během dne v období předpokládané poptávky po přepravě, proto se takový jízdní řád nazývá **komerční jízdní řád**. Silnou stránkou komerčního jízdního řádu je rozsáhlá nabídka spojení v době přepravních špiček a pokrytí celé řady relací přímými spoji. Nejvýraznější nedostatky komerčního jízdního řádu z pohledu cestujícího patří především omezený počet spojů v každé relaci a neucelenost rozsahu spojů z hlediska síťového charakteru nabídky – přestupní vazby jsou v mnoha případech dílem náhody, nikoli primárním cílem. Tyto vlastnosti značně omezují použitelnost nabídky pro cestování v jiných

relacích, než takových, které jsou obslouženy přímým spojem. Komerční jízdní řád nemá obvykle v síti žádné pevné vazby, postup při jeho tvorbě cílí primárně na optimalizaci jízdy jednotlivých spojů. Pokud není poptávka po přepravě kumulována do přesných časových okamžiků (začátky/konce směn u velkých zaměstnavatelů, začátky/konce školního vyučování apod.), je ideální časová poloha spoje pro komerční jízdní řád prakticky nenalezitelná, přičemž v oblasti rozsáhlejších sídelních celků a aglomerací s diverzifikovanými zdroji a cíli cest lze s jistotou tvrdit, že taková optimální časová poloha ani neexistuje. Z tohoto důvodu se uplatňuje další typ jízdního řádu, který na obtížně uchopitelnou poptávku ze strany cestujících reaguje rozprostřením spojů v pravidelném intervalu / taktu.

Tento typ jízdního řádu se nazývá **intervalový jízdní řád**. Intervalový jízdní řád již pracuje se systémem pevných linek. Linka je souborem jednotlivých spojů, jezdících v téže trase v pravidelných časových rozestupech po dobu celého občanského dne, anebo jeho části, přičemž minutové polohy všech spojů jsou v jednotlivých nácestných zastávkách na lince shodné. Cílem intervalového jízdního řádu pokrytí přepravních požadavků cestujících kontinuální nabídkou spojení. Intervalový jízdní řád nabízí zpravidla odlišné intervaly jednotlivých linek v období přepravního sedla a jiné v období přepravní špičky. Díky odlišným intervalům jednotlivých linek a různému časovému uspořádání spojů jednotlivých linek může docházet k omezené provázanosti takto provozovaných linek – a to například pouze po část dne nebo pouze v jednom směru. Pokud jsou intervaly všech linek v síti dostatečně krátké, nepředstavuje tento fakt žádný větší problém. Postup při tvorbě intervalového jízdního řádu cílí primárně na optimalizaci jízdy samostatných linek. Typickým představitelem intervalového jízdního řádu jsou linky MHD ve větších městech.

Vlastností intervalového jízdního řádu jsou opakující se identické procesy na lince pro každou délku intervalu (přechody vozidel, obrátové časy, místa setkávání spojů). Vlastností intervalového jízdního řádu je tak i *symetrie*. Symetrie vyjadřuje „zrcadlovou stejnost“ procesů na lince – to co platí pro spoj linky jedoucí jedním směrem, platí i pro spoj téže linky v opačném směru. Pravidelné časové okamžiky setkávání spojů téže linky se nazývají *symetrické časy*. Z podstaty věci se symetrické časy opakují vždy po uplynutí poloviny doby intervalu / taktu. Přestože vlastnost symetrie vyplývá z pravidelného a opakujícího se intervalu na lince, tak intervalový jízdní řád tuto vlastnost nijak nevyužívá.

Jízdní řád, který je založen na stejných a opakujících se procesech na lince a plně využívá vlastnost symetrie, se nazývá **taktový jízdní řád**¹³. Cílem taktového jízdního řádu je dosažení síťového optima. Jednotlivé linky na síti se skládají a navazují na sebe takovým způsobem, aby byly optimalizovány jako jeden ucelený a provázaný systém. Je tak zřejmé, že na rozdíl od intervalového jízdního řádu, zde musí platit ta samá pravidla pro všechny linky provozované v téže síti. Nutným pravidlem je, že všechny linky v síti musí mít stejnou dobu taktu, anebo alespoň stejný taktový základ¹⁴. V jedné síti je nepřijatelná kombinace linek s různým taktovým základem – došlo by tak k posunu symetrických časů a tím pádem k časové nepropojitelnosti takových linek v jedné síti. Vlastnost symetrie se uplatňuje tak, že všechny linky provozované v jedné síti musí stejnou symetrii. Následkem sjednocení symetrie dochází ke sladění všech stejných procesů na všech linkách v síti – jakmile je tohoto dosaženo, zbývá již jen časový posun linek (resp. jejich spojů) tak, aby byly symetrické časy dosahovány ve vhodných uzlech, kde dojde k pravidelnému časovému a prostorovému provázání jednotlivých linek. Takovéto uzly, kde dochází k systematickému propojení a pravidelnému setkávání různých linek se nazývají *taktové uzly*. Jednotná

¹³ taktový jízdní řád, anebo taktový grafikon. Grafikon vyjadřuje v grafickém uspořádání dráha/čas polohy jednotlivých spojů na dané trati. Jízdní řád, jak ho znají cestující, je exportem časových údajů z grafikonu. Používaný název *taktový grafikon* plyne ze skutečnosti, že v nákrese podobě (grafikonu) jsou periodické procesy na spojích každé linky vztaženy na konkrétní trať na první pohled patrné a zřejmé.

¹⁴ taktový základ – existují dvě taktové skupiny, a to se základem 7,5 min anebo se základem 10 min; každá taktová skupina má odvozené doby taktu, vycházející jako dvojnásobek předchozí hodnoty; tj. základ 7,5 min má odvozené taktů 15,30,60 a 120 min; základ 10 min má odvozené taktů 20,40 a 80 min

symetrie v síti vychází historicky z taktového systému SBB¹⁵, kde byla v roce 1982 stanovena na minutu 00. S ohledem na zřejmou nepropojitelnost sítí s odlišnými symetriemi je na tomto principu objednáвана i dálková železniční doprava v České republice. Dochází-li v síti provozované v taktu se shodnou symetrií k tomu, že jednotlivé linky mají různou dobu taktu (na stejném základě), pak je zřejmé, že ne každý taktový uzel je z hlediska provázanosti (dosažení všech přípojů a možných přestupů) úplný. Limitní je pak v systému linka s nejdelším taktom. Je zřejmé, že platí-li v síti jednotná osa symetrie a zároveň mají všechny linky taktový základ, pak má časová vzdálenost jednotlivých uzlů přímou souvislost s dobou taktu v síti, resp. na každé hraně v síti. Platí tzv. *hranová rovnice*, která říká, že časová délka každé hrany mezi taktovými uzly v síti musí být rovna polovině celočíselného násobku doby taktu. Zároveň platí tzv. *obvodová rovnice*, která říká, že libovolná časová kružnice (součet časových délek hran) v síti musí být celočíselným násobkem doby taktu. Dodržení těchto podmínek zaručuje, že v každém taktovém uzlu budou dosaženy všechny možné přípoje – a to ne pouze jednou, anebo nahodile, ale vždy po uplynutí doby taktu. Taktový jízdní řád tak představuje periodický proces – je-li jednou optimalizován systém taktových linek na periodu taktu, pak spolehlivě funguje zcela identicky po celou dobu občanského dne. Časová vzdálenost taktových uzlů, odpovídající celočíselnému násobku doby taktu se nazývá *systémová jízdní doba*. Systémová jízdní doba představuje součet technicky dosažitelné jízdní doby na hraně + potřebných přírážek + doby pobytů v nácestných stanicích a zastávkách + ideálně polovinu přestupní doby v počátečním a koncovém taktovém uzlu¹⁶.

Taktový jízdní řád bývá mnohdy upraven podle „místních potřeb“ (časové odchylky spojů od jednotného času za účelem dosažení místního časového požadavku, prodlužování doby taktu v sedlových časech či okrajových částech dne, nestejnost doby taktu na všech linkách v síti apod.). Navíc na stávající dopravní infrastrukturu nelze striktně dodržet podmínku pro délku jízdních dob mezi všemi uzly a čas symetrie bývá mnohdy dosahován mimo uzly. Následkem těchto úprav jsou narušeny mnohé přepravní řetězce a celá řada taktových uzlů je po část dne neúplných (neobsahuje všechny přípoje). Jízdní řád, který tyto odchylky neobsahuje a důsledně dodržuje všechna pravidla pro dodržení identických procesů na všech linkách v síti, se nazývá **integrální taktový jízdní řád**. Tento jízdní řád je realizován intermodálně, tj. propojuje všechny druhy dopravy, a to přirozeně bez ohledu na provozovatele. Podstatou integrálního taktového jízdního řádu je systematická koordinace jízdních řádů jednotlivých linek, kdy se využívá vzájemného propojení ve zvolených taktových uzlech k dosažení maxima optimálních přípojů, s cílem vytvořit celkově provázaný celosíťový taktový jízdní řád. Jednotná doba taktu na všech linkách je dodržena po celou dobu občanského dne. Místní požadavky jsou řešeny nad rámec taktového systému dodatečnými účelovými spoji.

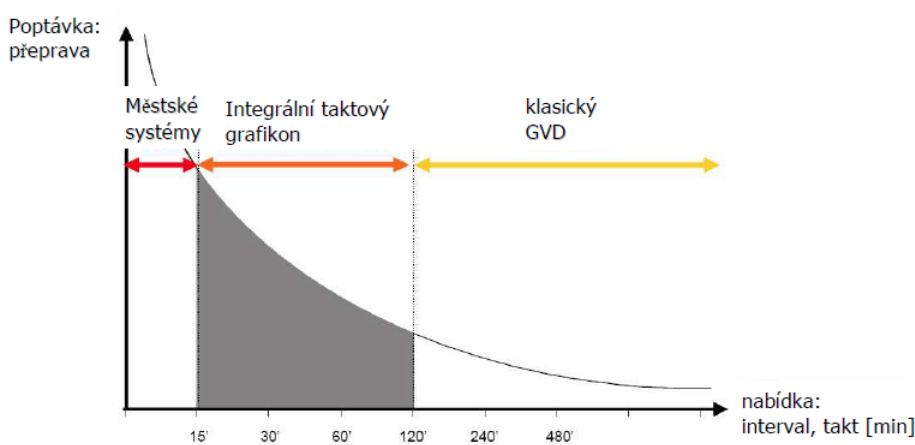
Hlavním benefitem integrálního taktového jízdního řádu je ucelenost nabídky veřejné dopravy pro cestující. Jednoduchost, snadná zapamatovatelnost, přestupy bez zbytečného čekání a především územní a síťová dostupnost. Koncept taktového a integrálního taktového jízdního řádu je zejména vhodný tam, kde existují velké přepravní proudy cestujících bez zjevně uchopitelných časových požadavků (jako je tomu v komerčním jízdním řádu), a zároveň četnost obsluhy nemůže být tak vysoká, aby bylo možno rezignovat na přestupní vazby (jako je tomu v intervalovém jízdním řádu). Koncept integrálního jízdního řádu v současné době představuje nejvyšší možnou úroveň nabídky ve veřejných službách.

Je obecnou snahou Ústeckého kraje, objednávat veřejnou dopravu v taktu a dosahovat při plánování veřejné dopravy takové míry koordinace drážních a autobusových linek, aby byly pro cestující v kraji postupně plně využitelné benefity plynoucí z aplikace integrálního taktového jízdního řádu.

¹⁵ SBB = Švýcarské spolkové dráhy

¹⁶ není-li obsažena ideální polovina přestupních dob v krajních uzlech, pak to znamená prodloužení přestupních dob v těchto uzlech

Na následujícím obrázku je vyjádřena obecná uplatnitelnost jednotlivých typů jízdních řádů v závislosti na poptávce a intervalu spojení:



Obecné principy síťového řešení

Integrovaný dopravní systém DÚK je jako každý dopravní systém dynamický a je zapotřebí reagovat na změny jeho vstupních parametrů. Mění se a vyvíjí se poptávka po přepravě vyžaduje adekvátní reakci. I v rámci systému DÚK je již prakticky vyzkoušeno, že statické ponechávání dopravního řešení v proměnlivých podmínkách mnohdy vede k poklesu cestujících. Jsou přepravní vztahy pevně dané a v čase proměnlivé velmi málo (typicky dojíždka školáků a jejich časové vazby), a jsou přepravní vztahy, jejichž proměnlivost je vyšší, a kde následně uživatelé dopravního systému "optimalizují" svou přepravu podle toho, zda existuje nabídka veřejné dopravy, v jaké četnosti a kvalitě a podle toho se rozhodují o jejím využití.

DÚK tak musí na tyto výzvy reagovat - vyhledáváním nových potenciálních zdrojů a cílů, posilováním nabídky v přepravně nejzatíženějších směrech, rozšiřováním spojení a jejich vazeb v síťotvorném smyslu.

Jako nejvýznamnější cíle se v novém plánovacím období jeví posilování integrace vlak / bus, zejména v aglomeračních oblastech, kde i přes vznik přestupu dojde k časovému benefitu. Zahraniční zkušenosti hovoří o tom, že v oblasti denní dojíždky (časově do 60 min) je časovým ekvivalentem přestupu rozdíl cestovní doby 7-10 min. Tj. je-li zavedeno místo dosavadního spojení přímého nově spojení přestupní (typicky vlak/bus), musí být provázeno zkrácením cestovní doby nejméně o 7-10 min, jinak je změna cestujícími vnímána jako zhoršení. Úkolem pro DÚK je vyhledávání případů v aglomeračních oblastech, kde lze těchto benefitů dosáhnout, s vyšším využitím páteřní funkce železnice (a může se jednat buď o zlepšení / zavedení vazeb v rámci stávajících linek - např. propojení tangenciální linky 524 s linkou U 1 v Bohosudově, či i o vazby zcela nové, např. vytvoření vazby Kostomlat pod Milešovkou a Žalan na linku U 5 ve Rtyni nad Bílinou apod.).

Další úlohou je vyhledávání případů, kde systémově vzniká časový a prostorový souběh více dopravních módů, anebo více linek a s těmito případy pracovat - buď ve smyslu tvorby segmentů v případě vyšší poptávky, anebo omezování rušení jednoho ze segmentů. Zrovna tak, jako je zapotřebí v novém plánovacím období rozšiřovat a rozvíjet přepravní služby perspektivní a s vysokou poptávkou, je nutné i omezovat a rušit přepravní služby, které postrádaly svůj význam a nesplňují kritéria stanovená v kapitole 2.2- Shrnutí pravidel pro obslužný standard.

Posledním principem sledovaným v rámci principů zlepšování síťové dostupnosti veřejnou dopravou je zlepšování mezikrajských či mezinárodních spojení. V tomto smyslu lze definovat 3 základní skupiny opatření v případech, kdy se jedná o směry s indikovanou významnější poptávkou:

- 1) prověřit prodloužení linek DÚK končících v obci na hranici Ústeckého kraje k prodloužení do nejbližšího přirozeného centra kraje sousedního;
- 2) prověřit prodloužení linek objednávaných sousedním objednatelem, končících v obci na hranici sousedního kraje, k prodloužení do nejbližšího přirozeného centra Ústeckého kraje;
- 3) zavádění zcela nových linek řešících přepravní potřeby, které dnes smysluplnou alternativu ve veřejné dopravě nemají;

Obecně nejsilnější místní přepravní vztahy existují se Středočeským krajem, širší vztahy dominantně s Prahou. V rámci mezinárodních spojení se velmi úspěšně rozvíjí spolupráce se Saskem, kde nejvýznamnějšími cíli jsou Dresden, Pirna, Heidenau, Chemnitz, Zittau a Bautzen.

Návrh nových prvků dopravní obslužnosti kraje

Pro dosažení vymezených cílů v novém plánovacím období je zapotřebí plně rozvíjet všechny dostupné dopravní alternativy.

Zásadní výzvou, na kterou je zapotřebí v novém plánovacím období reagovat, je doprava do Prahy. Ze všech dostupných statistických údajů vyplývá, že dominance Prahy je stále zásadnější, a to pro stále širší okolí, do kterého již spadá značná část území Ústeckého kraje. Na jedné straně zde existuje celá řada komerčních autobusových linek (např. z Chomutova či Mostu či Žatce), které však následně jedou většinou po shodných trasách (většinou přes Louny) a širší region z jejich existence nikterak neprofituje. Již v minulém plánovacím období se prověřovalo zavedení autobusových linek mezi významnými sídly Ústeckého kraje a Prahou v těch případech, kdy neexistuje dostatečně atraktivní spojení po železnici. Mimo těchto vymezených silných zdrojů pro přepravu do Prahy se však dle SDLB zásadním způsobem posílila vyjíždka do Prahy z prakticky všech obcí Ústeckého v prostoru vymezeném přibližně městy a obcemi Louny - Libochovice - Lovosice - Litoměřice - Hoštka - Štětí - Horní Beřkovice - Straškov - Mšené Lázně - Peruc. Celá řada těchto obcí v současné době nemá smysluplnou alternativu veřejnou dopravou (např. spojení po železnici existuje, avšak s nekonkurenceschopnou cestovní dobou, totéž platí pro spojení vlak / bus, anebo naopak neexistuje provázání s rychlejším způsobem dopravy). Tento problém je možné řešit buď zavedením účelových linek do Prahy, anebo vzájemným provázáním linek stávajících s linkami, které by nově obsluhovaly alternativní přístupové body (např. při změně trasování linek z Mostu či Chomutova). Specifickou část dopravy do Prahy představuje doprava na letiště V. Havla, která stále nabývá na významu - v tomto ohledu se jeví jako významné napojení jak krajského města Ústí n. L., tak lázeňského města Teplic.

Mezi další prvky posilující dostupnost a provázanost veřejné dopravy patří např. přívozy přes Labe (resp. jejich rozšíření a začlenění do systému DÚK), případně regionální lodní linky, nebo některé lanové dráhy. Začleňování těchto dopravních prvků do DÚK je jak posílením dostupnosti a provázanosti, ale také může sloužit jako upoutání pozornosti na systém integrované dopravy jako takový.

2.3 Plán základních linek regionální drážní dopravy a jejich klasifikace

U 1 Děčín – Ústí n. L. - Most / Chomutov / Kadaň-Prunéřov

výhled v plánovacím období:

- jedná se o páteřní linku v kraji s vynikajícími přepravními výsledky
- za sledované období 2011 / 2015 došlo na lince ve všech úsecích ke zvýšení počtu cestujících
- podařilo se naplnit cíle minulého plánovacího období - rozšiřování 30 min taktu v přepravních špičkách

- zastávka Kyjice vykazuje dlouhodobě silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den a předpokládá se její opuštění
- po dokončení elektrizace úseku Kadaň-Prunéřov - Kadaň se předpokládá úprava provozní koncepce linky do cílové podoby celodenního 60-min taktu v ose Děčín - Kadaň
- požadavky na infrastrukturu: elektrizace úseku Kadaň-Prunéřov – Kadaň
- prověření nových zastávek: Ústí n. L. Předlice (v blízkosti nadjezdu přes ul. Tyršovu); Most Budovatelů (přibližně v km 47,2, v blízkosti nadjezdu ul. Hřbitovní, naproti třídě Budovatelů, a to i s využitím kolejí 5 b / 13 b pro osobní vlaky v Mostě končící); Most Souš (přibližně v km 49, pro lepší provázání s tramvajovou dopravou směr Litvínov)

U 2 Most – Klášterec n. O.

výhled v plánovacím období:

- jedná se o páteřní linku v kraji s velmi dobrými přepravními výsledky
- na lince došlo za sledované období 2011 / 2015 k mírnému nárůstu cestujících
- zastávka Málkov vykazuje dlouhodobě hraniční výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávky bude průběžně monitorováno s možností jejího výhledového průjezdu
- po spuštění cílové koncepce na lince U 1 budou zachovány vložené spoje Kadaň-Prunéřov - Klášterec n. O. (- Karlovy Vary), přičemž úsek Most – Kadaň-Prunéřov přejde svými výkony do linky U 1 a přímé spojení Most - Klášterec bude mimo vlaků dálkové dopravy zajištěno rozšířeným provozem linky U 51

U 4 Ústí n. L. – Roudnice n. L. – Praha

výhled v plánovacím období:

- jedná se o páteřní linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky v úseku Ústí n. L. – Lovosice
- počet cestujících na lince je stabilní
- na lince se rozšiřuje interval 30 min. v přepravních špičkách, včetně posilování úseku Ústí n. L. - Roudnice n. L. v mezitaktových trasách vlaků dálkové dopravy
- zastávky Oleško a Záluží vykazují dlouhodobě nízké výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávek bude průběžně monitorováno

U 5 Ústí n. L. – Úpořiny – Bílina / Most

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s podprůměrnými přepravními výsledky
- na lince však došlo za sledované období 2011 / 2015 k mírnému nárůstu cestujících a s ohledem na příměstskou funkci linky zde existuje předpoklad dalšího nárůstu
- přepravní výsledky na lince jsou ovlivněny délkou intervalu, který je pro příměstskou oblast zcela nevhodný

- linka má s ohledem na dobrou dostupnost Ústí n. L. potenciál stát se páteřní linkou; bude vyvíjena snaha o zkracování intervalu na 60 min v odpolední špičce a přidání dalšího 1 páru spojů v ranní špičce
- v průběhu nového plánovacího období bude snaha o prodloužení vybraných spojů v přepravní špičce z Bíliny až do Mostu
- s ohledem na růstový potenciál linky bude snaha o modernizaci vozového parku (nasazení nových elektrických jednotek s vhodnou přepravní kapacitou); zájmem Ústeckého kraje je, obnovit vozidla na lince z programu OPD 2
- zastávka Koštov vykazuje dlouhodobě nejnižší obraty cestujících/den; v případě technologické potřeby bude zastávka určena k průjezdu
- požadavky na infrastrukturu: posunutí nástupišť žst. Řehlovice do blízkosti úpořinského zhlaví, tj. do středu obce; posunutí zastávky Velvěty do středu obce; vysunutí nástupišť žst. Ohníč do úpořinského zhlaví (lepší přístup do středu obce); prověření zastávky: Ústí n. L. Předlice (v blízkosti nadjezdu přes ul. Tyršovu) a zastávky Most Budovatelů (přibližně v km 47,2, v blízkosti nadjezdu ul. Hřbitovní, naproti třídě Budovatelů, a to i s využitím kolejí 5 b / 13 b pro osobní vlaky v Mostě končící) coby zastávky konečné

U 6 Teplice – Lovosice

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s pod průměrnými přepravními výsledky
- na trati se velmi negativně podepsalo zavedení dlouhodobé NAD v úseku Radejčín - Lovosice; zatímco na úseku Teplice - Úpořiny zůstal počet cestujících v období 2011/2015 prakticky stabilní, na úseku Úpořiny - Lovosice došlo k citelnému propadu, a to až o 40 %; snahou Ústeckého kraje je obnova trati a získání cestujících zpět
- jedná se o linku se silným turistickým potenciálem po celé období roku
- přepravní výsledky na lince jsou částečně ovlivněny délkou intervalu, který je pro příměstskou oblast zcela nevhodný (interval 2 hod v odpolední špičce), jakož i přetrvávajícími souběhy s linkovou dopravou v úseku Teplice – Bystřany – Žim (které jsou však s ohledem na stávající délku intervalu v odpolední špičce neodstranitelné)
- linka má s ohledem na dobrou dostupnost Teplic potenciál dalšího růstu přepravených cestujících v případě zkrácení intervalu v příměstském úseku – toto by však vyžadovalo opatření na straně infrastruktury
- s ohledem na přepravní výsledky linky by byla teoreticky možná náhrada autobusovou dopravou v pracovních dnech, avšak s ohledem na nevhodné trasování silničních komunikací v oblasti Českého Středohoří je tato náhrada jen obtížně proveditelná
- požadavky na infrastrukturu: zabezpečení přejezdů s cílem zkrácení cestovních dob (= možnost zavedení intervalu 60 min - tj. buď křižovací schéma Lovosice 00 - Radejčín 30 - Úpořiny 00, anebo preferované schéma Lovosice 15 - Chotiměř 30 - Úpořiny 00); trať musí umožňovat zajištění vlaků Litoměřice - Lovosice na zastávku Lovosice zastávka, bezkonfliktně vůči vlakům Lovosice - Teplice; zrušení málo využívaných železničních přejezdů a zabezpečení zbývajících;
- posuny zastávek pro lepší dostupnost obcí: na trati posunout zastávku Hradiště do středu obce (o cca 250 m směrem k Úpořinám), vybudovat zastávku Bžany (cca 500 m od současné zast. Hradiště směrem k Bžanům), přepravní funkci žst. Chotiměř

nahradit dvěma zastávkami: Chotiměř obec (cca 400 m od současných nástupišť směrem k obci) a zastávkou Velemín (cca 600 m od současných nástupišť směr Lovosice), vybudovat zastávku Lhotka nad Labem, v oblasti přejezdu přes ul. Ústecká a zastávku Malé Žernoseky obec v oblasti přejezdu přes ul. U vinárny

U 7 Děčín – Ústí-Střekov

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s podprůměrnými přepravními výsledky, které jsou však v počtu cestujících stabilní
- přepravní výsledky na lince jsou částečně ovlivněny délkou intervalu, který je pro příměstskou oblast zcela nevhodný (interval 2 hod s redukcemi v přepravních sedlech), přetrvávajícími souběhy s linkovou dopravou v úsecích Ústí n.L. – Malé Březno a Děčín – Boletice (tyto souběhy jsou však s ohledem na linkové vedení a větší četnost zastávek silniční dopravy neodstranitelné), nedostatečnou místní obsluhou a nevhodným ukončením linky na nádraží Střekov
- s ohledem na přepravní výsledky linky byla zavedena autobusová linka 450, která vyřešila všechny nedostatky linky U 7 týkající se místních přeprav do Děčína a Ústí n.L.
- v nadcházejícím plánovacím období se uvažuje se segmentovým oddělením funkce linky U 7 od linky 450, kdy linka U 7 bude primárně sloužit jako rychlý napajec k lince R 23 a opustí nejslabší zastávky - autobusová linka (či náhrada v jakékoli formě) v této funkci není k vlaku časově konkurenceschopná
- frekvenčně nejslabší zastávky Křešice u Děčína, Valtířov a Svádov budou v tomto konceptu projížďeny

U 8 Děčín – Česká Kamenice / Rumburk

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky a se stabilním počtem cestujících
- zastávky Veselé pod Rabštejnem, Horní Kamenice a Chřibská vykazují dlouhodobě hraniční výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávek bude průběžně monitorováno s možností jejich výhledového průjezdu; v případě Chřibské, která je nejslabším frekvenčním místem na trati přichází průjezdy v úvahu již v nadcházejícím plánovacím období
- nové plánovací období bude zahájeno s novým provozním konceptem s pravidelným křížováním v obnovené výhybně Markvartice, s přestupními vazbami na linku R 20 v Děčíně
- v průběhu plánovacího období se předpokládá, že vložené vlaky v úseku Děčín - Česká Kamenice budou upraveny do podoby Sp vlaků Ústí n.L. / Děčín - Varnsdorf a s rozšířením jejich počtu
- požadavky na infrastrukturu: zvýšení propustnosti úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí (v ideálním případě částečné zdvojkolejnění), zkrácení prostorových oddílů v úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí, úprava zabezpečovacího zařízení (zkrácení intervalu postupných vjezdů) v žst. Děčín východ, zvýšení propustnosti úseku Děčín hl.n. – Děčín východ; bez těchto úprav nebude možno posílit výkony (zkrácení taktu) na lince L 2

- pro vzdálenější plánovací výhled požadujeme prověřit realizaci kolejového propojení Jedlová - Dolní Podluží a Seifhennersdorf - Rumburk; všechny spoje linky U 8 by následně byly vedeny celou sídelní oblastí Děčín - Česká Kamenice - Varnsdorf - Seifhennersdorf - Rumburk, při cestovní době srovnatelné se současným stavem

U 10 Litoměřice – Lovosice

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s dlouhodobě nadprůměrnými přepravními výsledky a stabilním počtem cestujících
- zájmem Ústeckého kraje je, obnovit vozidla na lince z programu OPD 2
- požadavky na infrastrukturu: realizace revitalizačního projektu Lovosice - Česká Lípa

U 11 Česká Lípa – Lovosice – Louny – Postoloprty

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky v úseku Úštěk – Libochovice město, s průměrnými přepravními výsledky v úseku Louny – Postoloprty a podprůměrnými přepravními výsledky v úseku Libochovice město – Louny
- na lince je ve srovnání 2011 / 2015 patrný mírně klesající trend počtu přepravených cestujících
- přepravní výsledky na lince jsou ovlivněny neúměrně nízkou cestovní rychlostí, která vyplývá z nízké traťové rychlosti, mnoha nezabezpečených přejezdů a absence vhodných křižovacích míst; zejména úsek Lovosice – Louny je z tohoto pohledu neúnosný
- zastávky Horní Řepčice, Radonice nad Ohří, Slavětín a Březno u Postoloprty vykazují silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávek bude průběžně monitorováno s možností jejich výhledového průjezdu; zastávky Ploskovice, Slatina pod Hazmburkem a Veltěže dlouhodobě nesplňují počet cestujících/den a k jejich průjezdu může dojít již v tomto plánovacím období (nicméně v rámci revitalizačního projektu trati 114 je uvažována zastávka Veltěže v blízkosti obce, která by přirozeně byla v nové poloze obsluhována)
- úsek linky Louny - Postoloprty je v souběhu s mnoha linkami autobusové dopravy, které nelze ani ukončit ani upravit; u železniční i silniční dopravy tak budou v nadcházejícím plánovacím období striktně odděleny přepravní funkce s ohledem na síťové vazby
- zájmem Ústeckého kraje je, obnovit vozidla na lince z programu OPD 2
- na lince bude po revitalizaci trati zaveden nový provozní koncept Louny 00 - Lovosice 00 - Liběšice 30), včetně nových Sp vlaků Žatec - Louny - Lovosice - Ústí n.L.
- požadavky na infrastrukturu: realizace revitalizačních projektů Lovosice - Česká Lípa a Lovosice - Louny; nová zastávka Postoloprty zastávka umístěná cca 800 m před současnou žst. (v těsné blízkosti Odb. Bažantnice, "uvnitř" trianglu), leží mimo řešený revitalizovaný úsek trati 114

U 12 Osek město - Most – Louny – Rakovník

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky v úseku Most – Louny a s průměrnými přepravními výsledky v úseku Louny – Domoušice a podprůměrnými přepravními výsledky v úseku Most - Osek město
- na lince je stabilní počet cestujících v úseku Louny - Most, v úseku Louny - Domoušice je patrný trend mírného poklesu cestujících, na nejslabším úseku Most - Osek město byl naopak zaznamenán nárůst počtu cestujících
- zastávka Dobroměřice vykazuje silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávky bude průběžně monitorováno s možností jejího výhledového průjezdu
- na lince byl upraven provozní koncept vedoucí k redukci nadměrného pobytu spojů v žst. Louny a se zkrácením celkové cestovní doby Louny - Most, přeloženým křižováním do žst. Lenešice
- požadavky na infrastrukturu: zřízení nové zastávky Bečov zastávka u žel. přejezdu cca 1,5 km před současnou žst.; významně přiblíží docházkovou vzdálenost z části obce Bečov; Lenešice - místo zastavení přesunout do mosteckého záhlaví žst. Lenešice, cca 400 m před současná nástupiště, do bezprostřední blízkosti žel. přejezdu; obsluha současné žst. by byla ukončena (funkci žst. pro křižování požadujeme ponechat - požadujeme prověření vysunutí lounského záhlaví před zastávku Dobroměřice, s využitím bývalých vlečkových kolejí a vytvořením dvoukolejné vložky pro letmé křižování); Jimlín - současnou zastávku přejmenovat na Jimlín - Zeměchy a zřídit novou zastávku Jimlín cca 1 km směr Hřivice, v centru obce Jimlín (v blízkosti mostu přes Hasinu); Solopysky - přesun místa zastavení o cca 350 m směrem k obci, současné místo zastavení v prostoru bývalé žst. bude zrušeno; zřízení nové zastávky Domoušice Filipov u žel. přejezdu cca 1,5 km za současnou žst. směr Mutějovice, což významně přiblíží docházkovou vzdálenost z části obce Domoušice; prověření nových zastávek: Most Budovatelů (přibližně v km 47,2, v blízkosti nadjezdu ul. Hřbitovní, naproti třídě Budovatelů, a to i s využitím kolejí 5 b / 13 b pro osobní vlaky v Mostě končící) a Most Souš (přibližně v km 49, pro lepší provázání s tramvajovou dopravou směr Litvínov)

U 13 Most – Postoloprty – Žatec

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s průměrnými přepravními výsledky
- s ohledem na nevhodné směřování železniční trati v páteřním směru Most – Žatec (kde je vzdálenost po železnici 2 x větší než po silnici) se jedná o linku, která je v uvedené relaci využívána pouze omezeně (s ohledem na málo konkurenceschopnou cestovní dobu) a většina přeprav je nácestných (Žatec – Postoloprty, Postoloprty – Most); bude snahou Ústeckého kraje pracovat na zvýšení kvality a zkrácení jízdních dob, aby železnice na relaci Most - Žatec svou funkci zcela neztratila; bude prověřeno, zda vybrané spoje podle střídání směrů v závoďe Chemopetrol, mohou být prodlouženy do zastávky Most Kopisty
- v úseku Most - Postoloprty došlo k mírnému nárůstu cestujících, v úseku Postoloprty - Žatec naopak k mírnému poklesu
- pokud by došlo k úpravám a zásadnímu zrychlení linky R 16, je přípustná i změna časové polohy linky o cca 30 min, s napojením do skupiny 00 v Mostě
- zájmem Ústeckého kraje je, obnovit vozidla na lince z programu OPD 2

- požadavky na infrastrukturu: prověření zvýšení traťových rychlostí v celém úseku; posun zastávek: Tvršice - přesun místa zastavení do středu obce, současné místo zastavení bude zrušeno; Lišany - místo zastavení přesunout do žateckého záhlaví žst. Lišany, cca 400 m před současná nástupiště, do bezprostřední blízkosti autobusové zastávky Lišany; obsluha současné žst. by byla ukončena (funkci žst. pro křižování požadujeme ponechat); prověření nové zastávky: Most Budovatelů (přibližně v km 47,2, v blízkosti nadjezdu ul. Hřbitovní, naproti třídě Budovatelů, a to i s využitím kolejí 5 b / 13 b pro osobní vlaky v Mostě končící) jako zastávky konečné; v souvislosti se zavedením Sp linky Žatec - Louny - Lovosice - Ústí n.L. bude nutno prověřit potřebu obnovení výhybny Tvršice

U 14 Jirkov – Lužná

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s podprůměrnými přepravními výsledky
- jedná se o linku, která má primárně význam pro meziregionální spojení a má výborné přestupní vazby v Chomutově i Lužné a má tak určitý síťotvorný charakter
- k JŘ 2011/12 došlo ke zrušení společného produktu MD / Ústeckého kraje / Středočeského kraje, kdy MD z důvodu neočekávané výše a razance nutných úspor jednostranně vystoupilo ze společného produktu; závazek objednávky dopravy na této lince tak přešel na Ústecký a Středočeský kraj
- výsledkem byla redukce výkonů, a to přesto, že kraje udržely větší rozsah výkonů, než odpovídal původnímu podílu; toto se projevilo ve srovnání let 2011/2015 dramatickým poklesem počtu přepravených osob na úseku Žatec - Lužná (až o 30%), přestože se v úseku Chomutov - Žatec daří držet stabilní počet cestujících; linka jako celek dnes patří mezi frekvenčně nejslabší linky Ústeckého kraje
- s ohledem na přepravní výsledky linky by byla teoreticky možná náhrada autobusovou dopravou, avšak s ohledem na nevhodné trasování silničních komunikací v oblasti Džbánu je tato náhrada jen obtížně proveditelná a vedla by k nutnosti výrazného nárůstu výkonů v autobusové dopravě, finální úspora by tak byla velmi diskutabilní
- linka má s ohledem na dobrou vazbu na obou stranách potenciál udržet spojovací funkci v regionu; mimo této funkce existuje i pravidelná dojíždka mezi Žatcem a Rakovníkem - pokud by se tuto pravidelnou frekvenci podařilo přesunout na železnici, znamenalo by to pro tuto trať jistou šanci na udržení dlouhodobého fungování - nicméně byl by nutný nárůst objednávaných vlaků na této trati a to tak, aby se mimo přípojových vazeb v Lužné podařilo zajistit dojezdové časy do Rakovníka v zájmovém období
- pro zachování funkčnosti linky v regionu jsou možné dva principiální scénáře: 1) spoje linky Jirkov - Lužná prodloužit do Rakovníka a podchytit existující denní dojíždky Žatec - Rakovník, při udržení konkurenceschopné cestovní doby; 2) spojení Žatec - Rakovník ponechat jako přestupní a dojde-li ve výhledu změně vozby vlaků R 24 Praha - Rakovník do motorových vozů, řešit linku U 14 jako přímé vozy linky R 24; v krátkodobém plánovacím výhledu se jeví jako pravděpodobnější varianta 1)
- obsluha zastávek Sádek u Žatce a Veletice nemá přepravně prakticky žádný význam, neboť výměna cestujících je hluboko pod minimálně požadovanou hranicí - pokud by tento stav přetrvával i po rozšíření provozu, zastávky budou definitivně opuštěny
- podle přepravního vývoje v souměstí Chomutov - Jirkov lze uvažovat o posílení počtu spojů v této oblasti

- požadavky na infrastrukturu: výstavba zastávky Jirkov Písečná - nová zastávka v oblasti obchodních zón

U 15 Chomutov – Vejprty

výhled v plánovacím období:

- jedná se o linku s turistickým (víkendovým a svátečním provozem v letním období) s podprůměrnými přepravními výsledky, které jsou silně ovlivněny sezonností
- zastávky s naprosto minimálním využitím jsou Domina, Křimov Suchdol, Vejprty koupaliště
- na lince bude objednáván nadále turistický provoz, dokud bude linka alespoň přiměřeně využívána turisty a cykloturisty

U 16 Kadaň – Jirkov

výhled v plánovacím období:

- po proběhlých úpravách v průběhu uplynulého plánovacího období se linka fakticky omezila (s výjimkou několika spojů) na úsek Kadaň-Prunéřov - Kadaň předměstí, kde vytváří přípoje prakticky od všech spojů linek R 5, U 51 a U 1
- úsek Kadaň-Prunéřov - Kadaň je nadprůměrně zatížen, se sledovaným trendem mírného poklesu počtu cestujících
- po elektrizaci úseku Kadaň-Prunéřov - Kadaň dojde k zahrnutí spojů této linky do linky U 1, čímž odpadne bariéra přestupu v hlavní přepravní ose (Ústí n. L. -) Most - Chomutov - Kadaň
- zájmem Ústeckého kraje je, pořídit elektrické vozidlo zajišťující takt vložených spojů z programu OPD 2
- požadavky na infrastrukturu: elektrizace úseku Kadaň-Prunéřov – Kadaň

U 21 Roudnice n. L. – Račíněves

výhled v plánovacím období:

- zastávka Račíněves bude od JŘ 2016/17 přejmenována na Bříza obec
- jedná se o obslužnou linku v kraji s průměrnými přepravními výsledky; na lince byl ve srovnání let 2011/2015 zaznamenán mírný pokles cestujících, což prokazatelně souvisí s reorientací přepravních vztahů podřipských obcí směrem na Prahu
- linka má s ohledem na dobrou dostupnost obcí, které obsluhuje potenciál dlouhodobé udržitelnosti
- slabou stránkou je délka cestovní doby, která neumožňuje realizaci 1-hod. intervalu ve špičce pracovního dne; na lince jako na jediné železniční lince v DÚK není realizovaný taktový jízdní řád, což se negativně promítá do přípojových vazeb v Roudnici n. L.
- požadavky na infrastrukturu: zabezpečení přejezdů zejména v intravilánu města Roudnice nad Labem, mírné zvýšení traťové rychlosti ve směrově příznivých (a delších mezizastávkových) úsecích, zrušení málo využívaných železničních přejezdů; zřídit zastávku Straškov-Vodochody, cca 550 m před současnou žst. Straškov, což významně přiblíží docházkovou vzdálenost k vlaku z Vodochod i z centra Straškova

- frekvenčně nejslabší zastávkou je Roudnice n. L. Bezděkov - pokud by po úpravách trati obsluha této zastávky neumožňovala zavedení taktové dopravy, došlo by k jejímu opuštění

U 22 Straškov – Vraňany

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s dlouhodobě výrazně podprůměrnými přepravními výsledky, přičemž se jedná o vůbec nejslabší železniční linku v Ústeckém kraji
- jediný úsek na lince, kde lze vysledovat pravidelnou vyšší frekvenci je úsek Horní Beřkovice - Vraňany, a to díky vazbám na Kralupy a Prahu; tato vazba je však degradována dlouhým pobytem Os vlaků v Kralupech, což činí železniční spojení Horních Beřkovic a Prahy celkově nekonkurenceschopné
- na trati je s ohledem na dostupnost Řípu relativně silný víkendový provoz do zastávky Ctiněves
- z hlediska využití zastávek je nejslabší zastávkou Mnetěš
- linka je s ohledem na své přepravní výkony dlouhodobě neudržitelná; v následujícím plánovacím období bude prověřeno, zda je přepravně ospravedlnitelné ponechat vlakový přípoj Horní Beřkovice - Vraňany (např. v případě zkrácení pobytů linky U 4 v Kralupech), anebo tento přípoj řešit prodloužením linky 683 do Vraňan, anebo bude nutno hledat zcela jiné dopravní řešení
- v oblasti potenciálních náhrad autobusovou dopravou se tato linka řadí mezi prioritní projekty

U 24 Teplice – Litvínov

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky, se sledovaným trendem mírného poklesu počtu cestujících
- po elektrizaci úseku Louka u Litvínova - Litvínov dojde ke kompletnímu prodloužení spojů této linky do Ústí n. L., čímž odpadne bariéra přestupu v hlavní přepravní ose Ústí n. L. - Teplice - Litvínov
- zastávka Háj u Duchcova vykazuje dlouhodobě hraniční výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávky bude průběžně monitorováno s možností jejího výhledového průjezdu
- v uplynulém plánovacím období se podařilo zahustit v ranní špičce interval spojů na 30 min, což představuje dosažení dlouhodobého cíle v oblasti nabídky
- požadavky na infrastrukturu: elektrizace úseku Louka u Litvínova – Litvínov

U 25 Most – Osek – Moldava

výhled v plánovacím období:

- linka má výhradně turistický charakter a je silně ovlivněna nejen sezonností, ale doslova i aktuálním počasím

- jedná se o linku se silným turistickým potenciálem prakticky po celé období roku (víkendy, období prázdnin, svátky) a z tohoto důvodu je to jediná linka turistického charakteru, kterou má smysl objednávat v letní i zimní sezóně
- jedná se o nejvytíženější železniční linku v kraji, kde dominuje turistický provoz
- během sledovaného období 2011/2015 zde došlo ve víkendové dopravě k nárůstu počtu cestujících
- v rámci plánovacího období bude prověřována možnost zavedení přímých víkendových vlaků z Ústí n.L. a Teplic

U 27 Mikulášovice – Rumburk

výhled v plánovacím období:

- jedná se o linku s dominujícím turistickým (víkendovým a svátečním provozem) s podprůměrnými přepravními výsledky, avšak významnou sezonností
- zastávky s naprosto minimálním využitím jsou Dolní Křečany a Mikulášovice hor. n.
- současný stav je funkční a předpokládá se jeho zachování

U 28 Rumburk – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau – Děčín

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s významně nadprůměrnými přepravními výsledky
- po propojení Dolní Poustevna - Sebnitz a spojení dvou původně izolovaných linek došlo k naprosto razantnímu nárůstu cestujících, který čítá téměř 3-násobek původních hodnot v pracovní dny a téměř 4-násobek o víkendech
- dosaženými přepravními výsledky se tato linka nepochybně řadí mezi obecně nejúspěšnější revitalizační projekty
- pro následující plánovací období bude jasnou prioritou rozšiřování nabídky spojení jak v pracovní dny pro denní dojížděku, tak i posilování vlaků o víkendech, kdy v současné době dochází k četným kapacitním problémům
- zastávky, které nesplňují požadovaný počet cestujících, jsou Valdek a Velký Šenov zastávka a v případě technologické potřeby budou opuštěny
- požadavky na infrastrukturu: zvýšení traťové rychlosti v úseku Mikulášovice dolní nádraží – Rumburk (zkrácení cestovní doby na 27 min) pro udržení možnosti objednávky 60-min taktu s konkurenceschopnou cestovní dobou
- pro vzdálenější výhled požadujeme prověření kolejového propojení Rumburk - Seifhennersdorf, které by umožnilo spojení linek U 28 a TL 70

U 32 Ústí n. L. – Lysá n. L.

výhled v plánovacím období:

- jedná se o páteřní linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky v úseku Ústí n. L. – Litoměřice město, počet cestujících je na celé lince stabilní
- na lince byl zaveden v ranní špičce interval 30 min., přičemž v následujícím plánovacím období bude vyvíjena snaha o zkracování intervalu v odpolední špičce v úseku Ústí n.L. – Litoměřice město a o obnovení večerních spojů

- železniční stanice Sebusín vykazuje dlouhodobě silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití stanice bude průběžně monitorováno s možností jejího výhledového průjezdu všemi vlaky (pokud by v rámci modernizace tratě došlo k výstavbě zastávky v obci, byla by nová zastávka osobními vlaky obsluhována)
- zájmem Ústeckého kraje je, obnovit vozidla na lince z programu OPD 2
- požadavky na infrastrukturu: výstavba železniční zastávky Velké Žernoseky a zastávky Vrutice; pro obě zastávky byla zpracována studie situačního umístění a je nutno posunout tyto záměry do realizace - jedná se o dlouhodobou prioritu Ústeckého kraje; existence obou zastávek by výrazně umožnila optimalizovat rozsah autobusové dopravy v oblasti

U 40 Louny – Slaný

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s trvale podprůměrnými přepravními výsledky
- jedná o jednu z nejméně vytížených železničních linek, kde navíc ve sledovaném období 2011 / 2015 došlo k poklesu cestujících
- na lince se sdružují 3 základní přepravní vztahy: Louny - Telce (velmi rychlé a časově konkurenceschopné regionální spojení), Peruc + Telce - Slaný a Louny - Zlonice - Slaný (přičemž tato tranzitní funkce setrvale klesá kvůli stále rychlejší silnici R 7)
- linka je s ohledem na své přepravní výkony dlouhodobě neudržitelná, a to včetně stávajících 2 párů Sp vlaků
- v oblasti potenciálních náhrad autobusovou dopravou se tato linka řadí mezi prioritní projekty; řešitelné je jak neobjednání v úseku Louny - Peruc, se zachováním drážní dopravy Peruc - Slaný a autobusovou linkou Telce - Louny, tak i kompletní neobjednání drážní dopravy; spojení Peruce s Prahou, což je z pohledu Ústeckého kraje téměř jediný důvod udržování dnešních Sp vlaků je nahraditelné prodloužením stávající autobusové linky 220067 Vraný - Praha do/z Peruce
- při organizaci autobusové náhrady je však nutná koordinace se Středočeským krajem, aby nedošlo ke zhoršení spojení obou krajů

U 51 Ústí n. L. – Most – Chomutov

výhled v plánovacím období:

- jedná se o linku Sp vlaků, které doplňují rychlíkovou linku Praha – Ústí n. L. – Cheb v úseku Ústí n. L. – Chomutov / Klášterec n. O. a zároveň tvoří rychlé spojení v páteřní relaci v přepravně exponovaných časech
- obsazenost Sp vlaků je s ohledem na časy v přepravní špičce extrémně vysoká (běžně 150 - 250 cestujících), a to prakticky v celém úseku, na straně druhé se jedná o provozně velmi drahé spoje, neboť prakticky každý pár vlaků na sebe váže jednu náležitost
- pro nastávající plánovací období se předpokládá rozšíření počtu Sp vlaků do prakticky celého období občanské části pracovního dne, čímž se významně zlepší krajské spojení v nejvýznamnější krajské aglomerační ose a zároveň významně stoupne produktivita náležitostí

- zájmem Ústeckého kraje bude prodloužit vlaky této linky do Karlových Varů (v kombinaci s linkou U 2), nejméně však do Klášterce nad Ohří a maximálně sjednotit zastavování s vlaky dálkové dopravy
- zájmem Ústeckého kraje je, obnovit vozidla na lince z programu OPD 2
- požadavky na infrastrukturu: příprava modernizace tratí 130 a 140 pro zkracování cestovních dob v nejvýznamnějším aglomeračním směru Ústeckého kraje

L 2 Děčín – Česká Lípa (- Liberec)

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky a se stabilním počtem cestujících
- z přepravního hlediska by byl plně ospravedlnitelný 60 min takt Os vlaků, který však nelze z důvodu nedostatečné kapacity infrastruktury zavést (v časových polohách potřebných s ohledem na síťové vazby v Děčíně a České Lípě)
- požadavky na infrastrukturu: zvýšení propustnosti úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí (v ideálním případě částečné zdvojkolejnění), zkrácení prostorových oddílů v úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí, úprava zabezpečovacího zařízení (zkrácení intervalu postupných vjezdů) v žst. Děčín východ, zvýšení propustnosti úseku Děčín hl. n. – Děčín východ; bez těchto úprav nebude možno posílit výkony (zkrácení taktu) na lince L 2

R 16 Most - Žatec – Plzeň

výhled v plánovacím období:

- jedná se o linku Sp a R vlaků objednávaných v prokladu s vlaky R objednávanými MD ČR
- jedná se o linku s průměrnými přepravními výsledky
- zájmem Ústeckého kraje je rozšíření zastavování všech vlaků ve Vrutku
- s ohledem na smluvní řešení MD ČR bude nutno nalézt uspokojivé řešení pro zachování funkčnosti linky, a to s MD ČR a Plzeňským krajem
- výhled pro provozní řešení: s ohledem na silné přepravní vztahy mezi Ústeckým a Plzeňským krajem má Ústecký kraj významný zájem na změně provozní koncepce této linky; během plánovacího období bude usilovat o změnu provozní koncepce, která bude spočívat ve změně vozby vlaků R 16 tak, aby bylo možno soupravy spojovat a dělit v Žatci - základní kmen soupravy by byl přetrasován v úseku Most - Žatec přes Postoloprty (s adekvátním zkrácením cestovní doby), přímé vozy by pokračovaly v úseku Žatec - Chomutov - Jirkov (a zpět); o toto řešení bude Ústecký kraj usilovat, jakmile to bude s ohledem na smluvní možnosti objednatelských partnerů na této lince možné
- požadavky na infrastrukturu: Vroutek - místo zastavení přesunout do blízkosti přejezdu s ulicí Karlovarskou blíže ke středu obce, tj. cca 700 m od současné žst. směr Kryry; obsluha současné žst. by byla ukončena (funkci žst. pro křižování požadujeme ponechat)
- střednědobý horizont: prověření zvýšení traťové rychlosti v celé trati Plzeň - Žatec, s cílem udržení přípojové skupiny v Plzni (00), s křižováním v Blatně (00), Postoloprtech (00) - Most (cca 20, s přípojem na linku R 5 ve směru Ústí n. L.)

RE 20 Dresden - Ústí n. L. - Litoměřice

výhled v plánovacím období:

- jedná se o linku mezinárodních Sp účelově objednávaných ve specifických obdobích roku se silnou poptávkou po přepravě
- v současné době je linka provozována v letních měsících pro německé návštěvníky Ústeckého kraje, v období adventu naopak pro české návštěvníky drážďanských vánočních trhů
- zájmem Ústeckého kraje je rozšíření provozu linky pro přepravní směr Ústí n. L. - Dresden alespoň na soboty letních prázdnin, neboť se jedná o období, ve kterých nastávají opakované kapacitní problémy na lince U 28 mezi Děčínem a Bad Schandau

R 22 Kolín - Česká Lípa - Rumburk - Šluknov

výhled v plánovacím období:

- jedná se o linku R vlaků objednávaných v prokladu s vlaky R objednávanými MD ČR
- ve spolupráci s Libereckým krajem je zájmem Ústeckého kraje objednat plný 2 hod. takt mezi Českou Lípou a Rumburkem, včetně vložených spojů v přepravních špičkách pracovních dnů
- pro vzdálenější plánovací výhled požadujeme prověřit realizaci kolejového propojení Jedlová - Dolní Podluží a Seifhennersdorf - Rumburk; všechny spoje linky R 22 by následně byly vedeny celou sídelní oblastí Česká Lípa - Varnsdorf - Seifhennersdorf - Rumburk, při cestovní době srovnatelné se současným stavem

TL 70 Liberec - Zittau - Varnsdorf - Rybníště/Seifhennersdorf

výhled v plánovacím období:

- v průběhu plánovacího období se předpokládá stabilizace linky v prostoru Liberec - Seifhennersdorf, s ukončením provozu do Rybníště; úsek Varnsdorf - Rybníště by měl provozně tvořit součást linky U 8
- Pro nové provozní řešení se po dohodě s ostatními spoluobjednateli linky do Liberce předpokládá poloha v uzlech Liberec 30 – Zittau 00 – Seifhennersdorf 30; z těchto důvodů je nutné požadovat zrychlení průjezdu městem Varnsdorf, zejména zabezpečení přejezdů, dále také zrychlení na úseku Varnsdorf – Grossschönau, k čemuž je potřeba vzájemná komunikace staničních zabezpečovacích zařízení.

trať 161 Rakovník – Bečov

výhled v plánovacím období:

- jedná se o obslužnou linku v kraji se silně podprůměrnými přepravními výsledky, jedná se o trať, která patří mezi frekvenčně nejslabší, které Ústecký kraj objednává
- linka je s ohledem na své přepravní výkony dlouhodobě neudržitelná
- úsek Blatno u Jesenice – Rakovník, který se týká Ústeckého kraje jen okrajově, je intenzivně využíván pro pravidelnou dojížďku do Rakovníka a jako takový je pro železnici perspektivní, nicméně pro převládající regionální vztahy v prostoru Podbořany – Žlutice – Chyše – Lubenec – Jesenice, jakož i spojení do Karlových Varů je tato linka nepoužitelná

- v oblasti potenciálních náhrad autobusovou dopravou se tato linka řadí mezi prioritní projekty, což ovšem závisí i na vůli sousedních objednatelů
- frekvenčně nejslabší zastávkou (přepravně fakticky mrtvou) je zastávka Ležky

2.4 Plán základních linek autobusové dopravy a jejich klasifikace

Rozsah i provozní koncepce jsou v autobusové dopravě po soutěžích spuštěných k 1. 1. 2015 stabilizované. Jsou tak jen dílčí výzvy, kde je zapotřebí situaci dořešit - všechna opatření se týkají primárně aglomerační oblasti, kde jsou indikovány největší přepravní proudy:

- 1) zavedení nové autobusové linky páteřního charakteru Jílové - Libouchec - Ústí n. L.
- 2) dořešení přestupních vazeb v Bohosudově, primárně u linky 524
- 3) s ohledem na síťové vazby se jeví jako účelné prodloužit (např.) linku 486 z Chlumce přes Telnici do Libouchce, avšak proti tomu hovoří špatné zkušenosti s trasováním linky 445 tímto úsekem (do roku 2014)
- 4) velkou výzvou je využití potenciálu rychlosti autobusové dopravy v ose Lovosice - Most, a přeřešení linek 660 a 661 tak, aby linka 660 omezila svou obslužnou funkci a spojila uzel 00 Lovosice s uzlem 00 Most, alternativně s vedením již z Litoměřic
- 5) s ohledem na silnou atraktivitu Ústí n. L. v blízké aglomerační oblasti se jeví jako vhodné posílit na účelných místech spojení s krajským městem. Jako vhodné kroky se jeví:
 - prodloužení linky 453 z Rýdeče do Třebušína
 - napojení Michalovic, Malíče a Kamýku na Ústí n. L. přestupní vazbou v Libochovanech
 - vytvoření nové obslužné linky Milešov - Velemín - Bílý Újezd - Hrušovka - Chotiměř - Dobkovičky - Litochovice n. L., s přestupní vazbou na linku U 4 směr Ústí n. L.
 - prověřit úpravu trasování a časových poloh linky 482, s vazbou na linku U 5 v Úpořínách či Rtyni nad Bílinou, pro směr Kostomlaty p. Milešovkou - Ústí n. L.
- 6) zlepšení vazeb v Bohušovicích n. O. mezi vlaky linky R 20 a Litoměřicemi - v současné době fungují výborné přestupní vazby na linku 623, která plní více funkcí najednou - přibližuje město Litoměřice jako cíl cest (střed města, nemocnice) a zároveň napojuje na železnici širší zázemí litoměřického okresu; jako slabé místo se jeví napojení Litoměřic na linku R 5 jako zdroje cest - ve smyslu rychlého napojení největších litoměřických sídlišť (Pokratice - Svornost - Cihelna) - toto je možné pouze novou linkou, buď v rámci MHD, anebo v rámci linkové dopravy, a to i částečně na úkor mírného omezení linky 623 v okrajových časech
- 7) s ohledem na posilování významu přestupních vazeb v uzlu Lovosice rozšířit období jízdy linky 506 v úseku Lovosice - Bílina i na období pracovních dnů

2.5 Plán ostatní dopravy

Turistické linky

Rozsah i provozní koncepce turistických železničních linek a jedné lodní linky jsou s ohledem na jejich krátkou dobu provozu (od 25. 3. 2016) průběžně sledovány a vyhodnocovány.

V nastávajícím plánovaném období bude Ústecký kraj rozvíjet a podporovat především tyto oblasti turistické dopravy:

1) železniční turistické linky

2) lodní turistické linky

T1 Česká Kamenice – Kamenický Šenov

výhled v plánovaném období:

- v průběhu plánovaného období se předpokládá stabilizace této železniční turistické linky

T2 Děčín – Telnice - Krupka

- v současné době nebyla tato železniční turistická linka zprovozněna z důvodu výluky

výhled v plánovaném období:

- zprovoznění této linky závisí na finanční náročnosti oprav a ukončení výluky

T3 Ústí nad Labem – Velké Březno - Zubrnice

výhled v plánovaném období:

- v průběhu plánovaného období se předpokládá stabilizace této železniční turistické linky

T4 Lovosice - Most

výhled v plánovaném období:

- v průběhu plánovaného období se předpokládá stabilizace této železniční turistické linky

T5 Libochovice – Mšené Lázně – Roudnice nad Labem

výhled v plánovaném období:

- v průběhu plánovaného období se předpokládá stabilizace této železniční turistické linky

T6 Kadaň – Podbořany/Radonice u Kadaně

výhled v plánovaném období:

- v průběhu plánovaného období se předpokládá stabilizace této železniční turistické linky

U15 Chomutov – Vejprty - Cranzahl

výhled v plánovaném období:

- v průběhu plánovaného období se předpokládá zařazení této železniční linky stávajícího dopravce ČD mezi železniční turistické linky provozované historickými vozidly

U27 Mikulášovice d. n. – Panský – Krásná Lípa - Rumburk

výhled v plánovaném období:

- v průběhu plánovaného období se předpokládá zařazení této železniční linky mezi linky turistické provozované historickými vozidly

901 Ústí nad Labem - Litoměřice

výhled v plánovaném období:

- v průběhu plánovaného období se předpokládá stabilizace této lodní turistické linky

902 Ústí nad Labem - Děčín

výhled v plánovaném období:

- v průběhu plánovaného období se předpokládá zavedení provozu této nové lodní turistické linky

Další lodní linky dle studijního prověření a možností plavby a přístavišť se zohledněním turistického potenciálu území po celém toku řeky Labe v Ústeckém kraji a v bezprostředním okolí.

Ostatní doprava s přesahem mimo území Ústeckého kraje

V rámci ostatní dopravy lze mezi priority zařadit spojení do cílových měst ležících mimo území Ústeckého kraje (Praha, Rakovník, Mělník) a ostatní spojení zvyšující míru dostupnosti území v kraji a vzájemnou provázanost dopravních módů.

Pro spojení do Prahy budou v následujícím plánovacím období prověřovány následující autobusové linky:

- Meziboří - Litvínov - Most - Třebenice - Praha Holešovice
- Most - Libčeves - Libochovice - Budyně n. O. - Praha Holešovice
- Jirkov - Chomutov - Postoloprty - Louny - Praha Veleslavín
- Žatec - Cítoliby - Louny - Panenský Týnec - Praha Veleslavín
- Klášterec n. O. - Kadaň - Podbořany - Vroutek - Kryry - Praha Zličín
- Ústí n. L. - Teplice - Letiště V. Havla - Praha Zličín

Mimo zcela nových linek bude prověřeno:

- prodloužení linky 220067 do/z Peruce (příp. Loun, přes Slavětín), a to i v případě posílení počtu spojů
- zvýšení míry návazností na linku 550909, pokud bude v čase udržitelná; v úvahu přichází i její případná náhrada

V případě spojení do Rakovníka se jedná o v současnosti nepokryté relace Žatec - Rakovník a Podbořany - Rakovník. Zatímco v případě Žatce je v nastávajícím plánovacím období sledována varianta s využitím linky U 14, v případě Podbořan bude prověřeno posílení spojení na lince 764 a její prodloužení do žst. Svojetín, s časovou koordinací s linkou U 12.

V případě spojení Mělníka se jedná o nesystematicky pokryté spojení z Roudnice n. L. V této ose dnes existují 3 autobusové linky (dopravce ČSAD Střední Čechy a ČSAD Česká Lípa), které jsou na území Ústeckého kraje provozovány na riziko dopravce. Cílem by mělo být, uspořádat tyto linky s ohledem na přestupní vazby a přepravní charakter do podoby dvou linek:

- páteřní: Roudnice n.L. - Krabčice - Cítov - Mělník (s vazbou na linku R 23)

- obslužná: Roudnice n.L. - Dobříš - Předonín - Bechlín - Horní Počaply - Dolní Beřkovice - Hořín - Mělník, s dosažením vazby na linku U 4 v Horních Počaplech (směr Ústí n. L.) a Dolních Beřkovicích (směr Praha)

- v rámci této úpravy by muselo být nahrazeno spojení Horní Beřkovice - Mělník, kde by měla být prověřena obslužná linka: (Straškov -) Ledčice rozc. (návaznost na linku 550909 ze směru Praha) - Černouček - Horní Beřkovice - Cítov - Dolní Beřkovice - Mělník

Ostatní doprava v rámci Ústeckého kraje - návazná doprava

Do skupiny ostatní dopravy lze zařadit dostupnost jednotlivých železničních stanic na nejrychlejších páteřních linkách s nejlepšími přepravními výsledky (U 1, U 4 U 32) a to z těch obcí a jejich místních částí, kde bylo v dřívějších letech běžné docházet na vzdálenější nádraží (typicky 1,5 - 2,5 km), zatímco dnes jsou tyto vzdálenosti pro pěší dostupnost ignorovány a železnice i na takovýchto linkách ztrácí část své tradiční klientely. Jeví se tak jako účelné, prověřit napojení těchto "tradičních" míst veřejnou dopravou, např. minibusem s kapacitou cca 20 cestujících (příp. i malým vozidlem "dodávkového" typu) do formy shuttle navazujícího na všechny vlaky (anebo alespoň na většinu). Toto "přiblížení" poslední míle by netvořilo náhradu žádné ze stávajících autobusových linek, ale doplněk systému, suplující stále rostoucí neochotu uživatelů veřejné dopravy k pěším přesunům. Vlastnost "přiblížení na poslední míli" je "benefit" nad rámec jiného přesunu - v tomto systému se musí jednat skutečně o co nejkratší vzdálenost obec/nejbližší železniční stanice, což vzbuzuje důvěru uživatelů v tom, že i když je systém náhodou nefunkční (např. při mimořádnosti), lze vzdálenost ujít i pěšky. Provozně se musí jednat o levné řešení, neboť vozidla by měla malé dopravní výkony, ve velké četnosti a na krátké vzdálenosti - s ohledem na to, že všechna místa představují napojení na elektrizované tratě, jeví se jako možné zřídit vhodná nabíjecí místa a napojení realizovat elektrickými minibusy, s využitím podpory Operačního programu podnikání a inovace - nízkouhlíkové technologie, vyhlášeného na období 2014-2020.

Pro první fázi byly vytipovány tyto obce a příslušné železniční stanice, přičemž implementace by měla být prováděna postupně, s prioritací podle velikosti obce a její celkovou emitivitou ve směrech pokrytých páteřní linkou:

U 1:

- Vilsnice - Malšovice, s návazností do / z Ústí n.L.
- Oldřichov u Duchcova - Košťany, s návazností na všechny skupiny 30 a 00
- Oldřichov u Duchcova - Jeníkov, s návazností na všechny skupiny 30 a 00
- Želénky - Zabušany - Všechlapy, s návazností do / z Ústí n.L.
- Želenice - Braňany, s návazností do / z Ústí n.L.

U 4:

- Nové Kopisty - Keblice, s návazností do / z Ústí n.L.
- Hrdly - Travčice, s navázáním na oba směry linky
- Hrdly - Dolánky n.O., s navázáním na oba směry linky
- Hrobce - Libotenice, s navázáním na oba směry linky
- Hrobce - Židovice, s navázáním na oba směry linky
- Hrobce - Rohatce, s navázáním na oba směry linky

U 32:

- Libochovany - Řepnice - Kamýk, s návazností do / z Ústí n.L.
- Velké Žernoseky - Velké Žernoseky (obec), do doby vybudování zastávky, s navázáním na oba směry linky
- Velké Žernoseky - Píšťany
- Polepy - Vrutice, do doby vybudování zastávky, s návazností do / z Ústí n.L.
- Štětí - Štětí (centrum), s návazností do / z Ústí n.L. a s obousměrnou návazností na R 23

Vodní doprava (vč. přívozů)

Poslední relevantní skupinu v kategorii ostatní dopravy tvoří vodní doprava. V této kategorii hrají roli jak přívozy, tak i případné samostatné linky.

Z pohledu tvorby linek má tato úloha smysl tehdy, pokud vede k dosažení zajímavých přepravních časů (což automaticky odpadá v případě nácestných plavebních komor) při spojení obcí / částí obcí na obou stranách břehu.

V této oblasti tak přichází v úvahu prověření jediné linky doplňkového charakteru na Labi, která by obsluhovala místní části obcí hraničních velikostí, bez jakékoli jiné obsluhy:

- Roudnice n. L. (žel. st.) - Pod Lipou - Bezděkov - Dobříň - Kyškovice - Hamráček - Brzánky
- Kozlovice - Záluží

V Roudnici n. L. by musel být propojen podchod v žst. na druhou stranu nádraží na nábřeží, kde by bylo zřízeno přístaviště pro tuto linku.

Na Labi dále v současné době funguje celá řada přívozů, které vhodně doplňují systém veřejné dopravy. Jedinou jejich slabinou obvykle je, že mají-li pevné jízdní řády, nejsou tyto většinou koordinovány s ostatní dopravou. Zde tak existuje prostor pro zlepšení.

Nejvýznamnější úpravou a časovou koordinací by měl projít přívoz Dolní Zálezly - Církvice, který má v blízkosti Ústí n. L. velký potenciál. Pokud by tento přívoz znovu obsluhoval i opuštěné přístaviště v Sebzíně po trase Dolní Zálezly - Sebzín - Církvice, v Dolních Zálezlech by byl koordinován s linkou U 4 ze směru Praha a v Sebzíně s linkou 17 MHD směr Ústí n. L., tvořil by výborný síťový prvek (linka 17 by musela být upravena z hlediska četností a symetrie tak, aby tato vazba byla obousměrně možná).

Z hlediska zřízení potenciálních nových přívozů, které by měly síťotvorný prvek v obsluze území budou prověřeny následující:

- Počeplice - Horní Počaply
- Černěves - Hrobce
- Lounky - Libotenice
- Křešice - Počaply
- Libochovany – Prackovice
- Malé Březno – Povrly

2.6 Plán tarifního řešení – rozvoje tarifu DÚK

V období 2017-2021 má Ústecký kraj v plánu zejména integraci měst s vlastní hromadnou dopravou, která doposud nejsou integrována, a rozšíření území DÚK za hranice Ústeckého kraje. Průběžně má Ústecký kraj zájem maximálně zjednodušovat tarifní a přepravní podmínky s cílem zvýšit srozumitelnost a celkovou použitelnost systému DÚK pro všechny skupiny cestujících.

I z tohoto důvodu bude Ústecký kraj nadále, s ohledem na ekonomické výsledky systému DÚK, sledovat možnost sjednocení slev v městské a příměstské dopravě (např. možnost sjednocení tarifu žák a dítě). Ze stejného důvodu bude Ústecký kraj jednat s Českými drahami o možnosti vyloučení vlastního tarifu dopravce ČD pro cesty na území systému DÚK.

Tarifní politika Ústeckého kraje bude i v období 2017-2021 zaměřena zejména na podporu stálých uživatelů veřejné dopravy.

Rozvoj integrace – zapojení měst aj.

V období 2017-2021 je cílem Ústeckého kraje postupná integrace doposud nezaintegrovaných měst s vlastním systémem městské hromadné dopravy (např. Chomutov a Jirkov, Most a Litvínov, Varnsdorf, Litoměřice, aj.). Výsledkem této integrace bude možnost cestujících na jízdní doklad vydaný provozovatelem MHD v daném městě využít i příměstskou autobusovou a železniční dopravu zajišťovanou dopravci zapojenými v DÚK. Reciprocně pak cestující s jízdním dokladem pro zónu s MHD vydaným v příměstské nebo železniční dopravě budou mít možnost využít k cestě po zóně s MHD i linky MHD.

Pozornost s ohledem na záměr integrace měst bude zejména připravení jednotného tarifu a přepravních podmínek (respektive rozšíření stávajících dokumentů Tarif a SPP DÚK).

Vedle integrace doposud nezaintegrovaných měst s MHD do systému DÚK je cílem Ústeckého kraje i dokončení integrace Dopravního podniku města Ústí nad Labem, který je ke dni vzniku dokumentu integrován pouze částečně (v MHD Ústí nad Labem je akceptován pouze papírový jízdní doklad DÚK).

Mezi další prvky posilující integraci veřejné dopravy by patřilo zapojení např. přívozů přes Labe (resp. jejich rozšíření a začlenění do systému DÚK), případně regionálních lodních linek, nebo některé lanové dráhy. Začleňování těchto dopravních prvků do DÚK je jak posílením dostupnosti a provázanosti, ale také může sloužit jako upoutání pozornosti na systém integrované dopravy jako takový.

Plán nových tarifních nabídek

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, tarifní politika Ústeckého kraje bude i v období 2017-2021 zaměřena zejména na podporu stálých uživatelů veřejné dopravy. Vedle toho je cílem Ústeckého kraje i vytvoření zajímavých tarifních produktů zejména pro turisty. Vedle 1 denní celosíťové jízdenky, jízdenek Elbe- Labe, Euro-Nisa bude Ústecký kraj zvažovat možnost vytvoření dalších zajímavých tarifních produktů (např. krátkodobé časové předplatní doklady pro návštěvníky některých CHKO, rodinné víkendové jízdenky, aj.).

Přesahy IDS a jejich vzájemná propojení

V letech 2017-2021 je plánováno rozšíření systému DÚK do okolních krajů- zejména pak do kraje Libereckého a do systému Pražské integrované dopravy (část Středočeského kraje a hlavní město Praha). Cílem Ústeckého kraje je podpora dnes existujících mezikrajských vazeb - např. Šluknovsko – Liberecko, Děčínsko – Českolipsko, Roudnicko – Praha. O konkrétních podmínkách integrace (zejména cenotvorba na mezikrajských spojeních a nosič jízdního dokladu) bude Ústecký kraj jednat s jednotlivými koordinátory dotčených

integrovaných systémů (tj. ROPID za systém Pražské integrované dopravy a KORID LK za systém Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje).

Plán rozvoje nových prvků a techniky odbavování

Ústecký kraj bude v období 2017 – 2021 sledovat aktuální vývojové trendy v oblasti elektronického odbavování cestujících a to nejen s ohledem na integraci systémů městské hromadné dopravy provozované v jednotlivých městech, ale i s ohledem na systém příměstské autobusové a železniční dopravy.

2.7 Plán dopravního propojování s dopravou objednávanou městy

Městská doprava představuje významný síťotvorný prvek, díky kterému se v rámci městské oblasti zkracuje "poslední míle" z nádraží/dopravních terminálů do obytných částí, anebo z nádraží/dopravních terminálů do center měst.

V případě velkých měst jsou pozitivním faktorem krátké intervaly linek, díky kterým dochází k obstojným návaznostem různých druhů veřejné dopravy, přestože tyto nejsou např. vzájemně koordinovány. V tomto ohledu je nutné vyzdvihnout jako pozitivní případ novou koncepci MHD v Mostě, která byla realizována dopravním podnikem v uplynulém plánovacím období, a která cíleně napojila linky MHD obsluhující nádraží do přípojových skupin a zásadně tak zlepšila propojení města Mostu s drážní dopravou. Z vytvořené synergie následně profituje jak městský objednatel, tak DÚK.

Zatímco v případě velkých měst je tak hlavní otázkou sjednocení základu intervalů a symetrie, aby vůbec mohly vznikat systémové návaznosti mezi DÚK a MHD, tak v oblasti menších měst se jedná o odlišnou úlohu.

Na provázanost MHD se systémem DÚK v menších městech jsou kladené zvláštní nároky - ačkoli se jedná o řádově slabší přepravní proudy, tak delší doby intervalů MHD pak vedou k tomu, že není-li návaznost realizována jako bezprostřední přípoj, nefunguje taková návaznost následně vůbec.

Jsou v kraji tak systémy MHD, funguje provázání obecně lépe a potenciál zlepšení spočívá v detailech a jednotlivostech (např. Žatec či Louny), tak i systémy, kde je potenciál zlepšení řádově větší. Mezi tyto případy, na které je zapotřebí zaměřit úsilí při společném dopravním plánování s městy patří:

- Litoměřice - zejména v oblasti zlepšení návazností MHD do hlavní taktové skupiny 30 na nádraží, a to primárně směrem do/z litoměřických sídlišť
- Bílina - přestože jsou linky MHD provozovány v pravidelném intervalu, na železniční stanici celodenně vzniká systémové ujíždění (a to jak pro směr z Ústí n. L., tak pro směr z Mostu)
- Klášterec n.O. - v rámci MHD je provozován poptávkový jízdní řád s omezeným počtem spojů, kde v naprosté většině případů nevzniká provázání mezi vlaky v páteřním směru a MHD; velký potenciál leží ve vytvoření provázání MHD s linkou U 51 a R 5
- Roudnice n.L. - v rámci MHD je provozován poptávkový jízdní řád s omezeným počtem spojů, kde nevznikají prakticky žádné vazby na vlaky (i s ohledem na nemožnost otáčení u žel. st.); velký potenciál leží jak v napojení Podlusk a sídliště (Neklanova) na železnici, tak i v proložení systému DÚK v hlavní sídelní ose města
- Lovosice - linka MHD je provozována v taktu, je patrná snaha o provázání s hlavním taktovým uzlem 00 na nádraží, prostor pro zlepšení existuje v navýšení rozsahu spojů a systémovému zlepšení vazeb
- Štětí - velmi atypický případ - město objednává linku MHD posilující dopravu do místních částí nad rámec DÚK a neřeší dopravu vnitřní (vč. návaznosti na železniční stanici Štětí,

kteřá má velmi dobrou nabídku spojů na linkách R 23 a U 32). Potenciálně lze ve spolupráci s městem prověřit možnost převzetí obsluhy místních částí do DÚK s tím, že město by se zaměřilo na obsluhu "poslední míle" k žst. Štětí, s benefity pro vnitřní dopravu ve městě

2.8 Plán parametrů kvality

Současné požadavky na kvalitu poskytovaných služeb

U autobusové dopravy objednávané Ústeckým krajem, poskytované v rámci veřejných služeb pro přepravu cestujících ve veřejné linkové dopravě je vždy vyžadována kvalita požadovaných služeb, zejména přesnost, spolehlivost, plnění jízdního řádu, dodržování přestupních vazeb, nízkopodlažnost, teplotní pohoda v interiéru a zejména plná informovanost cestujících. Za porušení těchto kvalitativních norem, které jsou smluvním závazkem, uděloval Ústecký kraj jako objednatel sankce za konkrétní porušení smlouvy a to za každý jednotlivý případ zjištěného porušení smluvních ujednání. Tyto sankce se většinou týkaly technických problémů např. informačního systému apod. Cílem těchto sankcí je postupné zlepšování kvality poskytovaných služeb, kvalitní vozový park a v neposlední řadě spokojenost cestujících, kteří inklinují ke stále větší kvalitě v souladu s vývojem v oblasti automobilového průmyslu.

Ve vlakové dopravě je situace podobná, jsou zde ale jinak nastavené kvalitativní normy a to s ohledem na podmínky vlakové dopravy. I zde byly za některá porušení uděleny Ústeckým krajem sankce. Tyto sankce ale byly většinou uděleny za závady způsobené personálem drážního dopravce, nikoliv za závady technického typu.

U autobusových dopravců s postupem času vyšly najevo skutečnosti, které poukázaly na smluvně nedostatečně ošetřené řešení některých závad. Jedná se např. o tyto závady:

Nevyjetí vozidla na spoj

Tato závada není v současných smlouvách ošetřena, řeší se pouze neproplacením výkonu vozidla.

Nefunkční GPS vozidla

Zde chybí přesná definice závady a při porušení je velice těžké přiřadit sankci.

Přeprava jízdních kol

Smlouva hovoří o asistenci řidiče při nakládce a vykládce kol, mnohem přijatelnější by bylo smluvně dopravci přesně definovat postup.

Někteří dopravci pouze splnili povinnost mít na vozidle nosič jízdních kol, nijak ale neřeší kvalitu tohoto nosiče, tyto po roce používání nesou známky technického poškození.

Ačkoliv je povinnost přepravovat kola na linkách a spojích, někteří dopravci, pokud vypraví zálohové vozidlo, tuto službu neumožňují a argumentují nedostatečným smluvním výkladem.

Využití plného výkonu vozidla

Jízdní řády jsou tvořeny s tím, že je znám výkon jednotlivých vozidel na trase. Existují ale interní pokyny dopravců, které řidičů přímo zakazují naplno využívat výkon vozidel (omezení max. rychlosti, omezení otáček motoru, odměna za úsporu paliva). To má neblahý vliv na plnění jízdního řádu, zachování síťových vazeb, příp. až vnímání systému jako nespolehlivého a další nepříjemné důsledky. Sankcionovat pomalou jízdu autobusu je přitom s ohledem na bezpečnost provozu a práva řidiče s ohledem na konkrétní posouzení situace vnímáno jako velmi obtížné.

Dispečerské řízení provozu

I zde chybí přesná definice a to u pracovní doby. Dopravci si věc usnadňují pomocí domácích pohotovostí jednotlivých pracovníků, do příštích smluv by bylo vhodné zakomponovat přesné určení pracovníka dispečinku na pracovišti po celou dobu provozu a pevnou telefonickou linku.

Teplotní pohoda ve vozidle

Podle stávajících smluv musí kontrolor teplotu měřit za přítomnosti řidiče, což je technicky těžké a řidiči nejsou ochotni se měření účastnit. V příštích smlouvách by řidič mohl být pouze informován, kontrolor by závadu prokazoval videozáznamem, případně lze uvažovat o teplotním čidle v každém voze zaznamenávajícím teplotu a spolu s polohou vozidla přenášejícím informaci do informačního systému objednatele.

Plán kvality u nově uzavíraných smluv – autobusová doprava

Pro nově uzavírané smlouvy s autobusovými dopravci by bylo vhodné přesně definovat jednotlivé kvalitativní normy a sankce hrozící za jejich nedodržení.

Klimatizace

- rozmezí 18°C - 26°C
- u klimatizace je vhodné definovat její přesný výkon (např. v kW vzhledem k velikosti vozidla) a doplnit ji povinně teplotními čidly v prostoru vozidla, která budou teplotu zaznamenávat a odesílat spolu s polohou vozidla do informačního systému objednatele (centrální dispečink)
- měření při kontrole bez přítomnosti řidiče, případnou závadu zdokumentovat na videozáznam
- lze zvažovat výjimky z ústrojové kázně při teplotách nad cca 30 stupňů avšak při správném výkonu klimatizace a jejím skutečném používání toto opatření není třeba navrhopvat

Nosiče jízdních kol

- zadat konkrétní, pro obsluhu jednoduchý typ nosiče či vleku na jízdní kola
- zadat dopravci povinnost zajistit nakládku a vykládku jízdních kol jeho zaměstnancem

Přeprava jízdních kol

- vymezit linky a spoje, na kterých bude služba umožněna, bez ohledu na to, zda se jedná o základní či zálohové vozidlo
- přesně definovat zastávky, na kterých bude možnost nakládky a vykládky (v centru města max. 2), případně ponechat všechny zastávky a výjimečně některé omezit/vyjmout z nakládky/vykládky
- na více využívané linky zvážit povinnost dopravce nasadit brigádníka obsluhujícího nakládku/vykládku

Čelní a boční transparent

- zadat nejmenší přípustný rozměr displejů a pokud možno i řádkování

Počet a umístění tlačítek STOP

- každý cestující by měl mít ve své blízkosti (např. do 1 – 2 m) funkční tlačítko STOP, umístění jen např. 3 tlačítek ve voze se ukázalo jako nevhodné
- po zmáčknutí tlačítka STOP by se měl na pro všechny cestující viditelném místě rozsvítit nápis, aby i ostatní cestující měli přehled o zastavení v zastávce

Pevně dané sankce vypravení starého vozidla vs. nevypravení vozidla

- např. 5.000,-Kč za neobsloužení spoje bez ohledu na technickou závadu

Sankce za nevylepení JŘ nebo JŘ mimo výlepovou plochu

- zadokumentovat, ponechat dopravci lhůtu na opravu (např. týden), poté provést kontrolu a v případě závady sankcionovat přesně danou sankcí

Přepravní kapacita a výkon; dbát na dodržování plného výkonu, pevná sankce při nedodržení

- Požadovat minimální výkon motoru autobusu ve vztahu k hmotnosti vozidla, zakázat dopravcům omezování max. rychlosti řidičům

Neudávat minimální počet vozidel a přílohu 1B oběhy

- Dopravce v rámci příprav na podání nabídky sám předloží počet vozidel potřebných k plnění smlouvy a návrh oběhů a s tím pak bude kraj oprávněn disponovat. Ústecký kraj bude kontrolovat, zda dopravce nepředkládá nižší počet vozidel, než bylo Ústeckým krajem zjištěno. Předložení navržených oběhů krajem mělo za důsledek, že se dopravce se zakázkou před samotným provozem řádně nepřipravil.

Nepožadovat výkaz přesnosti a zprávu o plnění povinností

- Monitorování přesnosti a provozu dle JŘ samotného zajistí centrální dispečink dle dat o poloze vozidel v porovnání s platným JŘ.

Poptávat konkrétní minimální délku vozidla

- Doporučujeme přesněji definovat kapacitu požadovaného vozidla nejen počtem míst, ale i minimální délkou karoserie vozidla. Tím bude realizovat dopravce zakázku přesně tak, jaké byly předpoklady objednatele.

Pouze jedna zelená barva

- Sjednocení odstínu zelené barvy definovat nově jen odstínem RAL pro všechny autobusy.

Dopracům dodat hlášení zastávek do autobusu, zadat i minimální hlasitost

- Sjednotit hlášení ve vozidlech. Zjednoduší se i situace v případě změn názvů zastávek, neboť dopravci nebudou požadovat vícenásobky spojené s nahráním hlášení nových zastávek.

V autobusech požadovat více prostoru pro marketing DÚK

- Ve vozidlech jsou prostory pro rozšíření počtu vitrín určených k prezentaci Ústeckého kraje a DÚK.

Požadovat boční transparent také na levé straně a zdaní transparent plnohodnotný

- Cestující budou moci identifikovat linku, ať přichází z kterékoliv strany vozidla. Předpokládá se zobrazování alespoň třímístného označení linky. Vzadu naopak je vhodné kvůli orientacím cestujících v přestupních uzlech uvádět i cílovou stanici linky.

Stanovit konkrétní nápisy konečných stanic na transparenty. Stanovit povinnost jezdit přejezdy s manipulační jízdou.

- Dosavadní zkušenosti hovoří o nevhodně zvolených nápisích konečných zastávek na čelních a bočních transparentech. To částečně vychází také z pořízení transparentů nevhodné délky. Pro lepší orientaci cestujících bude také uloženo dopravcům pro manipulační jízdy zobrazovat nápis „manipulační jízda“.

Požadovat rámy na sčítání cestujících

- Dopravce pořídí určitý počet vozidel s rámy pro sčítání cestujících, které v případě požadavku Ústeckého kraje nasadí na určené linky a spoje a tím bude mít kraj o skutečném využívání jednotlivých linek a spojů. Bude definována i podoba a četnost výstupů z rámu.

Sankce za kouření (telefonování) ve vozidle

- Častý nešvar řidičů, který není v rámci smluvních ustanovení postihnutelný.

Pevná sankce za neposkytnutí či nefunkčnost GPS

- Časté pochybení ze strany dopravců, které významně ovlivňuje řešení podnětů a stížností ze strany cestujících a samosprávných celků.

Aktivní spoluúčast dopravce při výběru tržeb

- Dopravce by měl být nějakým způsobem motivován k výběru tržeb, aby nedocházelo k situacím, kdy např. řidič v rámci odstranění zpoždění nevybírá jízdné.

Bezpečnostní pásy ve vozidlech

- Smluvně zadat dopravci povinnost, která sedadla vybavit bezpečnostními pásy.

Pevně ustanovená pozice kontrolora dopravní obslužnosti

- Ve smlouvách pevně popsat funkci kontrolora dopravní obslužnosti. Není cílem jen dávat sankce, ale také závady pomáhat řešit, proto pak není na místě, když někteří dopravci rozporují práci kontrolora, přestože je závada evidentně prokázána (neodbavení cestujícího, hlášení zastávek, stejnokroj). Kontrolor by měl mít důstojnost a neměl by být dopravcem staven do nedůvěryhodné pozice.

Plán kvality u nově uzavíraných smluv – železniční doprava

Při uzavírání nových smluv bude možné využít skutečnosti, že situace na trhu drážních dopravců je daleko lepší konkurenční prostředí, než tomu bylo v roce 2009, kdy byla s ČD a.s. uzavřena smlouva přímo.

Na stránkách <http://provoz.szdc.cz/Portal/> je k 20. 5. 2016 uvedeno celkem 94 dopravců licencovaných pro provoz na síti SŽDC.

Proto je možné trvat na vyšší kvalitě vozidel, jako je například:

- Vhodná kapacita míst k sezení a stání
- Klimatizace

- Stojany na kola
- Rychlost a zrychlení vozidel
- Nízkopodlažnost a zajištění pro handicapované a znevýhodněné skupiny cestujících.

Dále je možné trvat i na lepších službách v oblastech jako je:

- Spolehlivost a případně vyčkávání přípojů
- Kvalitní informační systémy a materiály
- Servis a zázemí pro cestující
- Podpora personálu
- Úklid a vybavení vozidel

Plán kvality u nově uzavíraných smluv – ostatní doprava

U turistických železničních a lodních linek je třeba i u dalších smluv věnovat pozornost těmto aspektům:

- rozmanitost základních nostalgických vozidel
- jízdní řád (důraz kladen na zajištění návazností přestupů)
- zapojení dopravce turistické linky do integrovaného systému dopravy DÚK, tarif DÚK
- zálohová vozidla/plavidla
- péče o interiér a vnější vzhled vozidel/plavidel
- ústrojová kázeň personálu dopravce, orientace v JŘ, tarifu a znalost SPP
- dispečerské řízení provozu
- nadstandardní služby (nabídka občerstvení, prodej suvenýrů, držáky na kola, dětský koutek na lodi apod.)
- turistické informace ve vozidlech/plavidlech – hlášení/průvodcovské texty
- definování vhodného a přiměřeného občerstvení/gastronomie dle délky jízdy/plavby
- marketingové činnosti dopravce

Sankce pro případ nedodržení smlouvy a jejich plán

Tabulka 13 - Sankcionované závady autobusových dopravců v současných smlouvách

SANKCE	ZÁVADA	SANKCE PRO PŘÍPAD NEDODRŽENÍ SMLOUVY - CITACE
2 000 Kč	KLIMATIZACE	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 4 písm. a) této smlouvy ve spojení s čl. 1 přílohy č. 2 této smlouvy, podle kterého je Dopravce povinen vybavit základní vozidla klimatizací prostoru pro cestující tak, aby byla ve vozidle po celý rok udržována teplota 18 – 26 °C , zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 2 000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení, kdy ve vozidle nebyla udržována teplota v požadovaném teplotním rozmezí

SANKCE	ZÁVADA	SANKCE PRO PŘÍPAD NEDODRŽENÍ SMLOUVY - CITACE
5 000 Kč	KLIMATIZACE	Bude-li teplota ve vozidle nižší než 14 °C nebo naopak vyšší než 30 °C , zavazuje se Dopravce zaplatit Objednateli tuto smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení.
1 000 Kč	INFORMAČNÍ VITÍNA	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 4 písm. b) této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každé vozidlo a každý kalendářní den, ve kterém nebyla vyvěšena požadovaná informace.
5 000 Kč	NEVYHOVUJÍCÍ VOZIDLO	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 2 této smlouvy ve spojení s čl. 6 odst. 4 písm. a) této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každé vozidlo a každý kalendářní den, ve kterém bylo k plnění této smlouvy nasazeno vozidlo nesplňující požadované parametry.
5 000 Kč	ODBAVOVÁNÍ	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 9 této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli (i) smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každého cestujícího, který nebyl řádně odbaven dle principů uvedených v příloze č. 4 smlouvy, je-li takových případů v příslušném kalendářním měsíci celkem 1 – 5, nebo (ii) smluvní pokutu ve výši 25 000,- Kč a dále 7 000,- Kč za každého dalšího cestujícího nad počet 5, je-li takových případů v příslušném kalendářním měsíci celkem více než 5.
5 000 Kč	NEUZNÁNÍ PLATNÉHO DOKLADU	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 7 odst. 2 písm. a) této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 500,- Kč za každý případ neuznání jízdního dokladu IDS.
10 000 Kč	ODBAVOVACÍ SYSTÉM	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 4 písm. k) této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu v Kč ve výši 10 000,- Kč za každé vozidlo a den, ve kterém je vozidlo provozováno bez elektronického odbavovacího zařízení splňujícího požadavky dle přílohy č. 4 smlouvy.
1 000 Kč	STEJNOKROJ	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 4 písm. e) této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každého řidiče, vozidlo a den, ve kterém řidič nepoužil stejnokroj nebo použil stejnokroj neúplný.
1 000 Kč	ČEKACÍ DOBY	Pokud Dopravce nedodrží Objednatelům stanovené čekací doby dle čl. 12 odst. 7 této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý případ, kdy Dopravce nečekal na přípojný spoj.
2 000 Kč	SPOJ NA ZAVOLÁNÍ	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 4 písm. m) této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 2.000,- Kč za každý případ, kdy Dopravce nerealizoval část trasy spoje, ačkoliv byl takový spoj cestujícím do příslušné zastávky včas objednaný, resp. kdy Dopravce část trasy realizoval, ačkoliv takový spoj cestujícím do příslušné zastávky objednaný nebyl
10 000 Kč	PŘEPRAVA JÍZDNÍCH KOL	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 4 písm. o) této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 10.000,- Kč za každé vozidlo a den, kdy Dopravce nezajistil přepravu jízdních kol, ačkoliv k tomu byl povinen.

SANKCE	ZÁVADA	SANKCE PRO PŘÍPAD NEDODRŽENÍ SMLOUVY - CITACE
5 000 Kč	INFORMAČNÍ KANCELÁŘ	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 4 písm. f) této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý den, ve kterém nebyl provoz informační kanceláře zajištěn, a smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každé neposkytnutí (nebo chybné poskytnutí) informace cestujícím související s provozem linkové dopravy dle této Smlouvy prostřednictvím informační kanceláře.
5 000 Kč	NEDODRŽENÍ JÍZDNÍHO ŘÁDU	Pokud Dopravce poruší svoji povinnost využívat řádný výkon vozidel a maximální povolené rychlosti ve smyslu čl. 12 odst. 1 této smlouvy, je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý případ, kdy došlo v důsledku takového porušení k neopodstatněnému zpoždění vozidla na kterémkoliv zastávce spoje o více než 2 minuty.
1 000 Kč	CHOVÁNÍ ŘIDIČE	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 6 této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý případ nedodržení norem slušného chování řidiče na spoji vůči cestujícím, za každý případ neznalosti českého či slovenského jazyka, neposkytnutí informace o jízdních řádech, tarifech či přepravních podmínkách a za každý případ neposkytnutí pomoci osobě přepravující dětský kočárek či osobě s omezenou schopností pohybu a orientace, pakliže byl řidič spoje o tuto pomoc požádán.
5 000 Kč	PAPÍR JÍZDENKY	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 4 písm. n) této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli (i) smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý případ, kdy Dopravce nepoužil pro tisk jízdních dokladů papír s ochrannými prvky, který mu poskytnul Objednatel, a (ii) smluvní pokutu ve výši 100.000,- Kč za každý případ, kdy Dopravce tento papír zneužil pro jiné účely než pro plnění povinností dle této smlouvy.
1 000 Kč	ČISTOTA VOZIDLA	Poruší-li Dopravce svou povinnost dle čl. 6 odst. 4 písm. d) této smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každé vozidlo a za každý kalendářní den, ve kterém interiér a vzhled vozidel nebude odpovídat požadavkům Objednatele.

Tabulka 14 - Návrhy sankcí do budoucích smluv s autobusovými dopravci (rozšíření)

NAVRHOVANÁ SANKCE	ZÁVADA	PODROBNĚJŠÍ VYSVĚTLENÍ
5 000 Kč	NEVYJETÍ VOZIDLA NA SPOJ	Neobsloužení konkrétního spoje z důvodů zaviněných dopravcem
5 000 Kč	NEFUNKČNÍ GPS VOZIDLA	Pevně určená sankce za každou nefunkční GPS vozidla na spoji
10 000 Kč	PŘEPRAVA JÍZDNÍCH KOL	Pokud má dopravce povinnost mít na jednotlivém spoji nosič či přívěs na jízdní kola a nesplní ji, sankcionovat bez ohledu na to, zda se jedná o základní či zálohové vozidlo; Ve smlouvě bude přesně popsáno, kdo a jak bude s kolem při nakládce či vykládce manipulovat

NAVRHOVANÁ SANKCE	ZÁVADA	PODROBNĚJŠÍ VYSVĚTLENÍ
2 000 Kč / 5 000 Kč	KLIMATIZACE	Při měření teploty nevyžadovat přítomnost řidiče, pokud bude zjištěna závada, pořídít videozáznam měření a udělit sankci, příp. zohlednit teplotní čidla a jimi odesílané informace do informačního systému objednatele
2 000 Kč	DISPEČERSKÉ ŘÍZENÍ PROVOZU	Smluvní povinnost přítomnosti dispečera na pracovišti po celou dobu provozu
1 000 Kč	KOUŘENÍ VE VOZIDLE	Pevná sankce za kouření řidiče ve vozidle veřejné dopravy, vč. při pobytu na konečné stanici
1 000 Kč	MANIPULAČNÍ ČI SLUŽEBNÍ JÍZDA	Pokud se vozidlo bude pohybovat mezi spoji či na spoj najíždět, mít povinnost ho označit
2 000 Kč	VÝLEPOVÉ JÍZDNÍ ŘÁDY	Pokud nebude v zastávce jízdní řád, zadokumentovat situaci (fotografie), oslovit dopravce, dát mu týdenní lhůtu na napravení situace a při neodstranění závady udělit sankci

Tabulka 15 - Sankcionované závady vlakových dopravců v současných smlouvách

SANKCE	ZÁVADA	SMLUVNÍ POKUTY PRO PŘÍPAD NEDODRŽENÍ SMLOUVY - CITACE
5 000 Kč	WC S TEKOUČÍ VODOU	Smluvní pokuta ve výši 5.000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravce podle čl. I.3 odst. 1. písm. a) Přílohy 9 Smlouvy zajistit v každé části vlakové soupravy (tj. v jednom nebo více vozech) určené k přepravě cestujících, která je jako celek přístupná cestujícím vnitřkem (tj. tak, aniž by cestující museli přestoupit mezi jednotlivými částmi takové vlakové soupravy nebo vozidly zvenku), při odjezdu z výchozí stanice a po celou dobu jízdy alespoň 1 plně funkční WC vybavené tekoucí vodou a hygienickými prostředky (mýdlo, toaletní papír, papírové ručníky nebo plně funkční zařízení pro sušení rukou).
2 000 Kč	NEOZNAČENÉ ZÁVADOVÉ WC	Smluvní pokuta ve výši 2.000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravce podle čl. I.3 odst. 1. písm. a) Přílohy 9 Smlouvy řádně uzamknout a na dveřích označit zřetelným dobře čitelným nápisem „Mimo provoz“ jakékoliv WC ve všech soupravách, které nebude plně funkční nebo vybavené tekoucí vodou nebo hygienickými prostředky (mýdlo, toaletní papír, papírové ručníky nebo plně funkční zařízení pro sušení rukou).
5 000 Kč	KVALITA PŘEPRAVY	Smluvní pokuta ve výši 5.000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení některé povinnosti Dopravce stanovené v Příloze 9 Smlouvy. Např. 1 plně funkční WC, teplota nad 18°C, přeprava dětských kočárků a jízdních kol, prodej jízdních dokladů a poskytování informací o přepravě.

SANKCE	ZÁVADA	SMLUVNÍ POKUTY PRO PŘÍPAD NEDODRŽENÍ SMLOUVY - CITACE
5 000 Kč	NEVYHOVUJÍCÍ VOZIDLO NÁHRADÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY	Smluvní pokuta ve výši 5.000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravce stanovené v Příloze 11 této Smlouvy týkající se kteréhokoli konkrétního spoje.: - vozidla nebudou starší 8-mi let; - vozidla budou splňovat minimálně normu EURO 3; - vozidla nízkopodlažní budou nasazena na nahrazovaných vlcích s příslušnou službou (☐☐nebo ☐) dle platného jízdního řádu SŽDC, s.o.

Tabulka 16 - Vybrané sankcionované závady turistických linek

SANKCE	ZÁVADA	PODROBNĚJŠÍ VYSVĚTLENÍ
1 000 Kč	INTERIÉR	Sankce 1 000,- Kč za každý kalendářní den, ve kterém interiér a vzhled plavidla/vozidla nebude odpovídat požadavkům Objednatele.
1 000 Kč	STEJNOKROJ	Sankce 1 000,- Kč za každého zaměstnance pověřeného prodejem a kontrolou jízdních dokladů na lodi a den, ve kterém takovýto zaměstnanec nepoužil stejnokroj nebo použil stejnokroj neúplný.
1 000 Kč	PERSONÁL	Sankce 1 000,- Kč za každý případ nedodržení norem slušného chování zaměstnance pověřeného prodejem a kontrolou jízdních dokladů na lodi vůči cestujícím, za každý případ neznalosti českého či slovenského jazyka, neposkytnutí informace o jízdních řádech, tarifech či přepravních podmínkách a za každý případ neposkytnutí pomoci osobě přepravující dětský kočárek či osobě s omezenou schopností pohybu a orientace, pakliže byl cestujícím o tuto pomoc požádán.
2 000 Kč	ODBAVOVÁNÍ	Sankce 2 000,-Kč za každého špatně odbaveného či neodbaveného cestujícího.
500 Kč	IDS	Sankce 500,- Kč za každý případ neuznání jízdního dokladu IDS

3 Infrastruktura dopravní obslužnosti a její plánování

3.1 Infrastruktura autobusové dopravy

Autobusová nádraží a městské komunikace

Dostupnost a rychlost autobusové dopravy je ovlivněna místy zastavení, konfigurací autobusových nádraží a charakterem komunikací, které používá.

V posledních letech se lze často setkat s případy, kdy město či obec dosáhne na financování z nějakého z existujících dotačních titulů a provede v rámci širších úprav rekonstrukce komunikací vč. autobusových zastávek, rekonstrukce křižovatek na kruhové objezdy, či provede úpravy vedoucí např. ke zjednosměrnění komunikací - pokud se Ústecký kraj finančně na těchto akcích nepodílí, mnohdy se o těchto připravovaných akcích nedozví v době plánování a přípravy vůbec, anebo až v realizační fázi, což je mnohdy pozdě. Častým problémem jsou pak úzká místa, která ovlivňují cestovní rychlost autobusové dopravy, anebo vynucené změny tras, případně delší doby stání či obrátové doby, pokud jsou na linkách v provozu autobusy delší, než s jakými bylo např. v projektech uvažováno.

V nadcházejícím plánovacím období se chce Ústecký kraj zaměřit na užší spolupráci s městy a obcemi ve věcech infrastruktury ovlivňující autobusovou dopravu - aby nejenže nevznikala další úzká místa, ale aby se naopak dařilo sjednocovat trasy, zastávky a aby úpravy vedly k zpřehlednění systému autobusové dopravy a ideálně byl vytvářen potenciál pro zkracování cestovních dob.

Zastávkové označníky a uzly – současný stav

Stávající zastávky veřejné linkové dopravy jsou v Ústeckém kraji rozmístěné na různých druzích dopravních komunikacích. Nacházejí se na rychlostních silnicích, silnicích I., II. i III. třídy a taktéž na místních komunikacích. V průmyslových zónách nechybějí zastávky ani na účelových komunikacích jako důležitá součást jejich obsluhy. Zajišťování dopravní obslužnosti některých takových areálů přitom často přináší komplikace v podobě jejich umístění mimo hlavní tahy a zároveň zdejší komunikace bývají zaslepeny. Tedy pro obsluhu takového relativně malého území je nutné najet nemalé dopravní výkony, což se negativně promítá také do cestovních dob. Proto jsou nabídky spojení do průmyslových zón v DÚK omezeny. Polohu ostatních zastávek na území ÚK lze jinak hodnotit jako stabilizovanou a s výjimkou rozptýlené zástavby rovněž s přijatelnou docházkovou vzdáleností. Stávající síť zastávek tedy tvoří základ dopravní obslužnosti ÚK.

Zastávky na území ÚK lze rozdělit do tří základních typů:

- zastávky v dopravních uzlech, přestupních bodech (typicky ve velkých městech kraje – Ústí nad Labem, Děčín, Most, Litoměřice, Chomutov, Louny, Žatec apod.)
- zastávky ve městech s provozovaným systémem městské hromadné dopravy (kromě výše uvedených dále i např. Litvínov, Bílina, Roudnice nad Labem a další.)
- Zastávky v obcích ÚK, na odbočkách k obcím, na rozcestích

V důležitých přepravních uzlech je současný stav značně rozdílný a odvíjí se od přístupu jednotlivých zainteresovaných stran. V některých městech fungují informační systémy na vysoké úrovni s velkou přehledností pro cestující veřejnost (informační systém v Mostě, autobusové nádraží v Litoměřicích nebo nový terminál v Žatci). V dalších případech (např. Ústí nad Labem, Děčín) je systém vypracován v té úrovni, že zastávky jsou označeny všemi čísly linek, které zastávkami projíždějí, stejně tak je umožněn i výlep jízdních řádů veřejných linek do označníků v majetku dopravních podniků takových měst. Zároveň však platí, že cestující si musejí správná stanoviště ve většině případů najít sami, chybějí zde přehledné informační tabule. Poslední skupinu tvoří přestupní uzly v menších městech (často i s provozovanou MHD), kde je v přestupních uzlech informovanost cestujících nulová (např. Lovosice, Litvínov). Také v této oblasti je nutné se zaměřit na zlepšení stavu.

Zastávky veřejné linkové dopravy, které jsou současně také zastávkami MHD, jsou v majetku obcí. Stejně platí i pro označníky. Největší problém u této skupiny tak představuje výlep jízdních řádů, kdy vlašný přístup zúčastněných dopravců znemožňuje možnost využít výlepových ploch a jízdni řády se tak často objevují na stěnách zastávek, na skle přístřešků apod. Cestující jsou tak nuceni hledat jízdni řády na různých místech, zvláště pro městskou dopravu, zvláště pro linkovou.

U poslední skupiny zastávek se na území kraje v současné době setkáváme se třemi různými typy označníků:

- autobusové označníky dopravce DPÚK, který dříve působil na území celého kraje
- starší typ označníku ÚK – s jejich osazováním se započalo v roce 2006 v souvislosti s ukončením platnosti licencí předchozího dopravce DPÚK, tyto označníky jsou v majetku ÚK
- nový typ označníku ÚK – další etapa osazování nových označníků byla zahájena v roce 2010 a běží do současné doby, kdy jsou tyto označníky instalovány ve větší části kraje; tyto nové označníky umožňují na rozdíl od předchozích vylepit název zastávek a čísla linek, která jimi projíždějí (odlišeny jsou přitom čísla linek DÚK a čísla linek jiných dopravců); také tyto nové označníky jsou v majetku ÚK

Pro společné zastávky linkové veřejné dopravy a městské hromadné dopravy je nejdůležitější vzájemná koordinace výlepů jízdních řádů na jednu výlepovou plochu a tedy odstranění současného nešvaru v podobě výše diskutovaných výlepů na konstrukcích autobusových zastávek

Pro zastávky umístěné v obcích či na odbočkách a rozcestích se další informační systém posune směrem k postupnému nahrazení starých typů označků za nové, které umožní pojmenování zastávek i informovanost cestujících v podobě projíždějících linek. Současně s tím je nutné provést i opravy již neaktuálních výlepů čísel linek na některých zastávkách (nejvíce okres Litoměřice). Dalším úkolem postupně realizovaným je přechod k zastávkovým jízdním řádům (viz obr. XX) a odbourání linkových jízdních řádů. Tyto jízdní řády o rozměrech 20 x 20 cm přinášejí větší přehlednost (už tím, že jsou pro cestující lépe čitelné) a také nezbytnou úsporu místa na výlepové ploše.

501 Litvínov,Záluží-Osek-Bílina			DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE	
Zastávka: Osek,kolonie			Plati od 13.12.2015	
PRACOVNÍ DNY ☼			SOBOTA + NEDĚLE ☾	
4	36A☼ 56A☼	36A☼		
5				
6	03BC☼ 57PC☼	50K☼		
7				
8	03BC☼	50K☼		
9				
10	03BC☼	50K☼		
11				
12	03BD☼	50K☼		
13				
14	03BD☼	50K☼		
15	03BC☼			
16	03BC☼ 40A☼	36A☼ 50K☼		
17				
18	03BC☼	50K☼		
19				
20	51BD☼	50K☼		
21				
22	50K☼			

Poznámky:

A nejede přes zastávky Hostomice, sklárna a Hostomice, nám.

B jede jen do zastávky Bílina, aut. nádr.

C nejede přes zastávky Hostomice, sklárna; Hostomice, nám.; Ledvice, úpravna uhlí

D nejede přes zastávku Ledvice, úpravna uhlí

P jede jen do zastávky Bílina, pož. zbroj.

K jede jen do zastávky Duchcov, kino

☼ nejede 24.12.

☼ nejede 25.12. a 1.1.

☼ nejede 31.12.

☼ Všechny spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.

Min	Zastávka, pokračování	TPZ
	Záluží, CHEMOPETROL	211
	Záluží, Petrochemie	211
	Litvínov, nádraží	221
	Litvínov, Jiráskova	221
	Litvínov, prům. zóna	221
	Litvínov, u hřbitova	221
	Lom, Červený kříž	273
	Lom, nám.	273
	Osek, klášter	443
	Osek, sídliště	443
	Osek, Národní dům	443
	Osek, nám.	443
	Osek, zbrojnice	443
↓	Osek, kolonie	443
2	Háj u Duchcova, Dolní Háj roz.	448
3	Háj u Duchcova, Dolní Háj žel. zast.	448
6	Duchcov, nem.	411
8	Duchcov, Osecká	411
10	Duchcov, kino	411
12	Duchcov, Želenská	411
13	Zabrušany, vodárna	493
14	Zabrušany	493
16	Zabrušany, Želénky, kříž	493
17	Zabrušany, Želénky, Fučík	493
18	Hostomice, kolonie	481
19	Hostomice, sklárna	481
20	Hostomice, nám.	481
20	Chotějovice	483
22	Ledvice, úpravna uhlí	483
25	Chudečice, záv.	461
27	Chudečice, nám.	461
28	Bílina, sídliště	461
30	Bílina, pož. zbroj.	461
32	Bílina, aut. nádr.	461
36	Bílina, VMG I	461

Děkujeme, že využíváte služeb
Dopravy Ústeckého kraje
www.dopravauk.cz

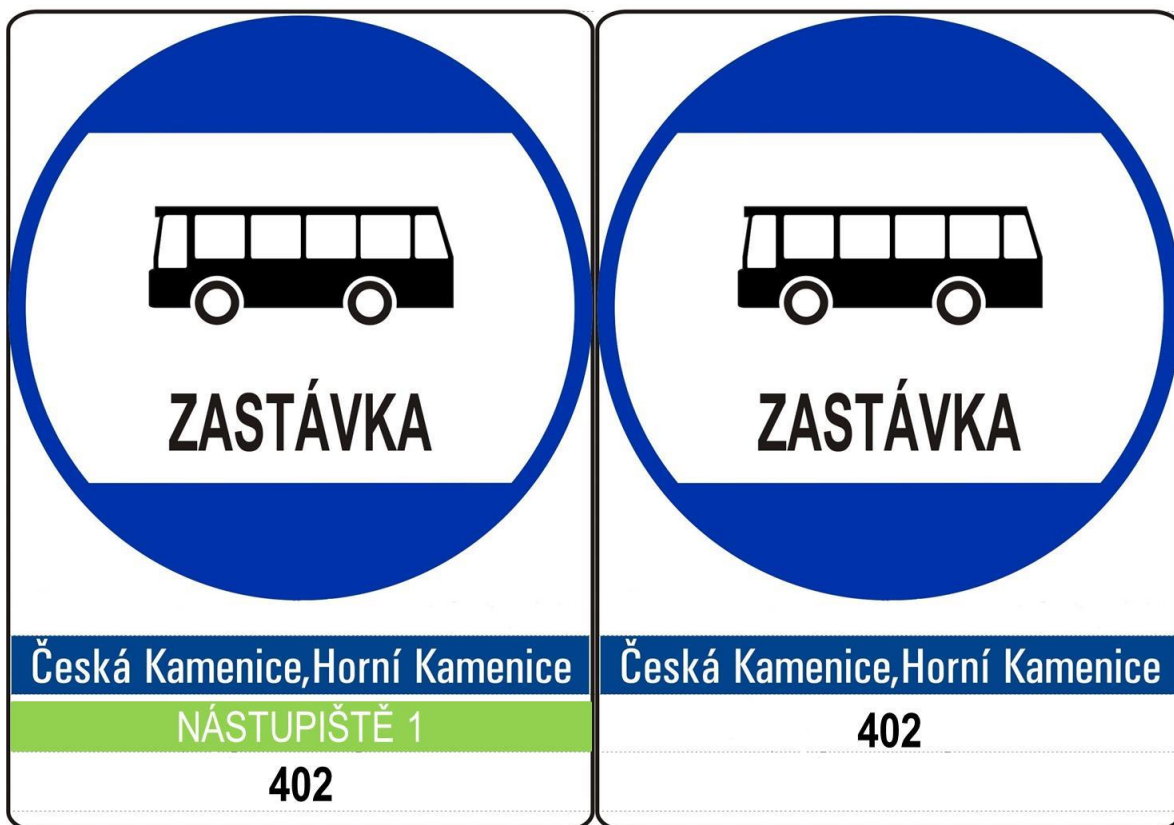
Linka č. 582501 Bílina-Osek-Litvínov-Záluží
Informace a dispečink - tel.: 417 562 883, 476 702 395, 601 385 677, 601 385 681
Přepřevu zajišťuje: CSAD Slaný a.s., Lácinova 1366, 274 80 Slaný
Na lince platí jednotný tarif a smluvní přepravní podmínky Dopravy Ústeckého kraje. Informace jsou k dispozici ve vozidlech na lince.

Obrázek 23 - Ukázka zastávkového typu jízdního řádu

Pro nové označníky budou používány dva druhy výlepových ploch – malá o rozměrech 50 x 50 cm, na níž se při ideálním stavu vejdou čtyři výlepy jízdních řádů a dále velká o rozměrech 70 x 50 cm, kam je možné umístit až šest zastávkových jízdních řádů. Samotný označník nesoucí dopravní značku bude obsahovat název zastávky, číslo stanoviště a také čísla obsluhovaných linek. Rozmístění jednotlivých prvků znázorňuje obr. č. XX.



Obrázek 24 - Schéma výlepů jízdních řádů na malou, resp. velkou výlepovou plochu



Obrázek 25 - Finální podoba označníku ÚK

Samostatnou kapitolou s velkým námětem na rozvoj, jsou současné názvy zastávek. Jedná se o problematiku dvojího druhu:

- duplicitní názvy dvousměrných zastávek, tzn., že existuje jeden název pro čtyři zastávky (např. Dobroměřice)
- v druhém případě se jedná o zastaralé a již dávno překonané anebo názvy, které neodpovídají metodickému pokynu MD ČR. Tyto nevyhovující názvy zastávek je vhodné do budoucna přejmenovat. Tato problematika je poměrně širokého rázu a vyskytuje se napříč všemi okresy ÚK.

3.2 Vyšší vybavení pro některé významné zastávky

Ústecký kraj chce v období 2017 – 2021 zlepšovat informovanost cestujících veřejnosti o nabídce veřejné dopravy a zároveň zvýšit počet míst, na kterých je možné koupit jízdní doklady (což je důležité zejména ve velkých městech s vlastní městskou hromadnou

dopravou, kde si cestující z objektivních důvodů nemůže u řidiče koupit většinu sortimentu jízdních dokladů DÚK).

S ohledem na výše uvedené má Ústecký kraj v plánu společně s dalšími objednateli veřejné dopravy vybavovat významné zastávky informačními prvky a **samoobslužnými jízdenkovými automaty**. Seznam těchto významných zastávek bude sestaven v nejbližší době a následně bude diskutován s jednotlivými objednateli. Ve spolupráci s objednateli bude diskutována i otázka ekonomická- tj. náklady na pořízení a náklady na provoz informačních prvků a samoobslužných jízdenkových automatů.

V oblasti informačních prvků budou na jednotlivé významné zastávky (uzly) umístěvány **velkoplošné informační panely**, které budou zobrazovat informace o plánovaném odjezdu a případném zpoždění jednotlivých spojů.

Samoobslužné jízdenkové automaty pak umožní nákup jízdních dokladů pro jednotlivou jízdu i časových předplatních dokladů DÚK. Jízdní doklady bude možné zakoupit jak ve formě papírových jízdenek, tak i ve formě elektronického dokladu zapsaného na bezkontaktní čipové kartě DÚK (v souladu s Tarifem DÚK). Zakoupené jízdní doklady pak bude možné uhradit mincemi, bankovní kartou (momentálně se uvažuje o akceptaci kontaktní i bezkontaktní bankovní karty včetně možnosti autorizace platby prostřednictvím PIN) a v některých případech i bankovkami. Jízdenkové automaty budou umožňovat více jazyčnou komunikaci (minimálně NJ a AJ).

3.3 Záměr pro přestupní uzly (vč. multimodálních)

Dlouhodobým cílem Ústeckého kraje je zvyšovat efektivitu a kvalitu systému veřejné dopravy. K dosažení tohoto cíle mohou prokazatelně pomoci dopravní terminály. V současné době již mnohá autobusová nádraží nesplňují požadavky kladené na moderní dopravní uzel, zejména svým stářím, nevyhovujícím technickým a dopravním řešením (neefektivní uspořádání autobusových zastávek a odstavných ploch), problémy s příliš dlouhou docházkovou plochou mezi vlakovým a autobusovým nástupištěm, nedostatečnými parkovacími plochami jak pro osobní automobily, tak např. pro taxi službu apod. Moderní dopravní terminály též pozitivně ovlivňují bezpečnost a plynulost automobilové dopravy.

Na modernizaci dopravních terminálů mají zájem nejen cestující, ale také provozovatelé jednotlivých druhů dopravy, např. dopravní podniky provozující městskou hromadnou dopravu, České dráhy, jako nejvýznamnější provozovatel železničních linek a různí dopravci provozující autobusovou dopravu v rámci regionálních linek a samozřejmě také příslušná města. Přípravy podkladů potřebných pro realizaci dopravních terminálů by se ujal Ústecký kraj, který jako objednatel dopravy plánuje a zajišťuje dopravní obslužnost v rámci regionální dopravy na území celého Ústeckého kraje. Předpokládáme, že po vybudování nebo po uplynutí udržitelnosti projektu by Ústecký kraj správu nově vybudovaných dopravních terminálů předal příslušným městům.

Z výše uvedených důvodů vytypoval Ústecký kraj 8 míst, kde je potřeba realizace dopravních terminálů nejaktuálnější (Kláštepec nad Ohří, Litvínov, Lovosice, Rumburk, Žatec, Štětí – Hněvice, Benešov nad Ploučnicí, Velký Šenov). Ústecký kraj bude postupně usilovat o realizaci všech těchto uvedených terminálů. V minulých letech již byly jinými investory v Ústeckém kraji vybudovány terminály u ŽST Rybníště, Bohušovice nad Ohří aj, které dnes úspěšně plní svou funkci. Pro realizaci prvních dopravních terminálů v Klášterci n. Ohří a Litvínově budou čerpány finanční prostředky z fondů Evropské unie (projekty integrované územní investice „ITI“ pro programové období fondů EU 2014 – 2020).

Projektové záměry a možné financování:

Dopravní terminál Klášštepec nad Ohří – zařazeno do ITI ÚCHA

Dopravní terminál Rumburk - IROP

Dopravní terminál Žatec - IROP

Dopravní terminál Litvínov – zařazeno do ITI ÚCHA

Dopravní terminál Benešov nad Ploučnicí - IROP

Dopravní terminál Štětí – Hněvice - IROP

Dopravní terminál Velký Šenov - IROP

Dopravní terminál Lovosice – Město Lovosice

Pak existují další místa, kde je vhodné, aby se kraj angažoval na vzniku kvalitního přístupového, resp. Přestupního bodu mezi autobusy a železnicí a kde by mohly vzniknout alespoň jakési přestupní miniterminály. To může být např. obratiště pro autobus se zastávkou bezprostředně u železniční stanice apod. Taková možná místa znázorňuje mapa v příloze 3.

3.4 Železnice

Současný stav a potřeby rozvoje infrastruktury

Na železnici jako nosný páteřní prvek dopravního systému jsou kladeny velké nároky, neboť pouze kvalitní a rychlá železniční síť, umožňující vysokou četnost spojů, může v aglomeračních oblastech tvořit plnohodnotnou alternativu k individuální dopravě.

Z hlediska priorit a opatření na železnici lze definovat opatření pro koncepční plánovací výhled, a opatření, která tento výhled přesahují, ale je zapotřebí s nimi již nyní postupně pracovat.

Plán dopravní obslužnosti pro uplynulé období (2012 – 2016) definoval okruh priorit, který byl definován 17 konkrétními body, které měly přispět ke zlepšení funkčnosti železniční dopravy na území Ústeckého kraje. Z těchto 17 bodů byly ze strany SŽDC za uplynulé období realizovány tyto 3:

- obnova žst. Markvartice
- úprava zab. zař. v žst. Louny
- zvýšení traťové rychlosti Děčín východ - Benešov n. Pl.

Ostatních 14 bodů zůstalo nerealizováno a jsou buď ve fázi přípravy, anebo jejich příprava ještě ani zahájena nebyla. Mezi případy s největším zpožděním patří elektrizace úseků Kadaň město – Kadaň-Prunéřov a Louka u Litvínova - Litvínov, na kterých SŽDC pracuje již od roku 2006.

Nezbývá tak, než infrastrukturní priority znovu zopakovat a nadále usilovat o jejich realizaci, včetně zahrnutí dalších infrastrukturních opatření, jejich potřebnost se projevila v uplynulém plánovacím období.

Infrastrukturní priority pro plánovací horizont 2017 - 2021

Jedná se o sumarizaci požadavků uvedených v kapitole 2.3.

Opatření na železničních tratích

- dokončení elektrizací Kadaň město – Kadaň-Prunéřov a Louka u Litvínova - Litvínov
- realizace revitalizací tratí 087 Lovosice - Česká Lípa a 114 Lovosice - Louny

- postupná modernizace trati 130 Ústí n. L. - Klášterec n. O.
- zvýšení traťové rychlosti na trati 083 v úseku Mikulášovice dolní nádraží – Rumburk (zkrácení cestovní doby na 27 min)
- zvýšení propustnosti úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí (v ideálním případě částečné zdvojkolejnění), zkrácení prostorových oddílů v úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí, úprava zabezpečovacího zařízení (zkrácení intervalu postupných vjezdů) v žst. Děčín východ, zvýšení propustnosti úseku Děčín hl. n. – Děčín východ; bez těchto úprav nebude možno posílit výkony (zkrácení taktu) na lince L 2
- obnova trati 097 - zabezpečení přejezdů s cílem zkrácení cestovních dob (= možnost zavedení intervalu 60 min - tj. buď křižovací schéma Lovosice 00 - Radejčín 30 - Úpořiny 00, anebo preferované schéma Lovosice 15 - Chotiměř 30 - Úpořiny 00); trať musí umožňovat zajištění vlaků Litoměřice - Lovosice na zastávku Lovosice zastávka, bezkonfliktně vůči vlakům Lovosice - Teplice; zrušení málo využívaných železničních přejezdů a zabezpečení zbývajících
- zvýšení traťové rychlosti na trati 126 Louny - Most, prověření letmého křižování / dvojkolejně vložky v prostoru žst. Lenešice a přilehlého kolejiště bývalých vleček
- zvýšení traťové rychlosti na trati 123 Žatec - Obrnice, prověření obnovení výhybny Tvršice
- revitalizace trati / zvýšení traťové rychlosti na trati 160 Plzeň - Žatec
- zabezpečení přejezdů na trati 096 (zejména v intravilánu města Roudnice nad Labem), mírné zvýšení traťové rychlosti ve směrově příznivých úsecích Roudnice nad Labem – Račíněves, zrušení málo využívaných železničních přejezdů, dosažení SJD 30 min
- na trati 089 zrychlení průjezdu městem Varnsdorf, zejména zabezpečení přejezdů, dále také zrychlení na úseku Varnsdorf – Grossschönau, k čemuž je potřeba vzájemná komunikace staničních zabezpečovacích zařízení
- v plánovacím období bude dále nad rámec kapitoly 2.3 prověřena otázka přesunu spojení Kadaň - Žatec na železnici; prověřována bude varianta po trase Kadaň město - propojení s vlečkou DNT - vlečka DNT - Březno u Chomutova - Žatec; při kladném prověření by se jednalo o linku, jejíž časová dostupnost by byla zcela konkurenceschopná vůči individuální dopravě

Nové nebo přesunuté zastávky

Podrobně jsou tyto požadavky uvedeny v kapitole 2.3, kde jsou seřazeny dle čísel tratí, dle KJŘ.

072:

- nová zastávka Velké Žernoseky
- nová zastávka Vrutice

096:

- nová zastávka Straškov-Vodochody, cca 550 m před současnou žst. Straškov

097:

- posun zastávky Hradiště do středu obce (o cca 250 m směrem k Úpořinám)

- nová zastávka Bžany (cca 500 m od současné zast. Hradiště směrem k Bžanům)
- nová zastávka Chotiměř obec (cca 400 m od současných nástupišť žst. Chotiměř směrem k obci); náhrada za zastavování v žst. Chotiměř
- nová zastávka Velemín (cca 600 m od současných nástupišť žst. Chotiměř směr Lovosice)
- nová zastávka Lhotka nad Labem (cca 900 m před zast. Lovosice město) v oblasti přejezdu přes ul. Ústecká
- nová zastávka Malé Žernoseky obec v oblasti přejezdu přes ul. U vinárny

123:

- posun zastávky Tvršice - přesun místa zastavení do středu obce
- vysunutí nástupiště žst. Lišany do žateckého záhlaví žst. Lišany, cca 400 m před současná nástupiště, do bezprostřední blízkosti autobusové zastávky Lišany; obsluha současné žst. by byla ukončena

126:

- nová zastávka Bečov zastávka u žel. přejezdu cca 1,5 km před současnou žst.
- vysunutí nástupiště žst. Lenešice do mosteckého záhlaví žst. Lenešice, cca 400 m před současná nástupiště, do bezprostřední blízkosti žel. přejezdu; obsluha současné žst. by byla ukončena
- Jimlín - současnou zastávku přejmenovat na Jimlín - Zeměchy a zřídit novou zastávku Jimlín cca 1 km směr Hřivice, v centru obce Jimlín (v blízkosti mostu přes Hasinu)
- posun zastávky Solopysky - přesun místa zastavení o cca 350 m směrem k obci, současné místo zastavení v prostoru bývalé žst. bude zrušeno
- nová zastávka Domoušice Filipov, u žel. přejezdu cca 1,5 km za současnou žst. směr Mutějovice

130:

- výstavba žst. Chomutov centrum, jako náhrada za současnou žst.

131:

- posun nástupišť žst. Řehlovice do blízkosti úpořinského záhlaví (v rámci žst.), tj. do středu obce
- posun zastávky Velvěty do středu obce
- vysunutí nástupišť žst. Ohníč do úpořinského záhlaví (do blízkosti přejezdu)

133:

- nová zastávka Jirkov Písečná - v oblasti obchodních zón

160:

- vysunutí nástupiště žst. Vroutek - místo zastavení přesunout do blízkosti přejezdu s ulicí Karlovarskou blíže ke středu obce, tj. cca 700 m od současné žst. směr Kryry; obsluha současné žst. by byla ukončena

Infrastrukturní priority pro plánovací horizont 2021+

V Ústeckém kraji je připravována celá řada významných staveb národního a mezinárodního významu. Tyto stavby významným způsobem ovlivňují celou řadu staveb návazných i v rámci samotného Ústeckého kraje a jejich dořešení (alespoň ve finalizaci v koncepční rovině a územního a stavebně-technického řešení) zásadně ovlivní podobu výhledové dopravní infrastruktury i související nároky na ní kladené - jedná se především o vysokorychlostní (VR) tratě a tratě v rámci rychlých spojení (RS).

Požadavky pro tento horizont lze tak formulovat následovně:

- v následujícím plánovacím období definitivně uzavřít trasování a podobu VR tratě Praha - Dresden, územně chránit již jen finální trasu - Ústecký kraj podporuje z prezentovaných variant (dle naposledy prezentovaného stavu v 04/2016) variantu C, která přímo napojuje Ústí nad Labem a obsahuje jak sjezd na trať 090 (pro napojení Lovosic) tak i na trať 072 (napojení Litoměřic); cílem je, aby po uzavření finálního trasování mohlo být v horizontu roku cca 2020 započato s rekonstrukcí žst. Ústí n. L. západ do podoby centrálního nádraží v podobě slučitelné s plánovaným stavem VR trasy

- v následujícím plánovacím období definitivně uzavřít trasování a podobu RS tratě (Praha -) Nová Ves - Most, územně chránit již jen finální trasu - Ústecký kraj podporuje v úseku Louny - Most variantu, která obslouží všechny současné významné zastávky (Lenešice, Břvany, Bečov - viz orientační mapová příloha 4); cílem je, aby po uzavření finálního trasování mohlo být v horizontu roku cca 2020 započato s rekonstrukcí vjezdu do žst. Most ze směru Louny a Žatec v cílové podobě budoucí VR tratě, což přispěje v regionální dopravě k zásadnímu zvýšení časové konkurenceschopnosti v těchto relacích; Ústecký kraj plně podporuje, aby výstavba RS tratě Nová Ves - Most byla zahájena ihned po realizaci 1. etapy VR tratě Praha - Dresden (tj. návazně po úseku Praha - Litoměřice)

- návazně po stanovení cílové podoby uzlu Ústí n. L. západ realizovat zastávku Ústí n. L. - Předlice, pro linky U 1 a U 5 (v blízkosti nadjezdu přes ul. Tyršovu)

- výstavba zastávek v uzlu Most: Most-Budovatelů (přibližně v km 47,2, v blízkosti nadjezdu ul. Hřbitovní, naproti třídě Budovatelů, a to i s využitím kolejí 5 b / 13 b pro osobní vlaky v Mostě končící); Most-Souš (přibližně v km 49, pro lepší provázání s tramvajovou dopravou směr Litvínov)

- propojení měst Rumburk - Seifhennersdorf (viz orientační mapová příloha 5) - cílem je propojení linek U 28 a TL 70 do jedné linky spojující významná regionální střediska v česko-německém pohraničí a napojující turistickou oblast Česko-Saského Švýcarska: Děčín - Bad Schandau - Dolní Poustevna - Šluknov - Rumburk - Seifhennersdorf - Varnsdorf - Zittau - Liberec

- přeložka tratě Jedlová - Dolní Podluží (viz orientační mapová příloha 6) - cílem je trasování všech linek (U 8, R 22) v úseku Jedlová - Rumburk v ose hlavního osídlení, tj. přes Varnsdorf a Seifhennersdorf a to s konkurenceschopnou cestovní dobou; nová trať by s ohledem na předpokládané sklony (30‰) byla využívána pouze pro vlaky osobní dopravy a stávající trať (bez obsluhy osobní dopravou v úseku Jedlová - Rybníště) by bylo nutno zachovat pro dopravu nákladní

- elektrizace - s ohledem na dlouhodobou udržitelnost regionální dopravy je nutno řešit otázku elektrického provozu, a to zejména na přepravně nejvýznamnějších regionálních linkách; s ohledem na délku uzavíraných smluv po roce 2019 přichází otázka elektrické sjízdnosti níže uvedených tratí v horizontu roku 2028:

- Děčín - Česká Lípa

- (Děčín -) Benešov - Rumburk (ideálně již v nové stopě přes Varnsdorf)

- Postoloprty - Lovosice - Česká Lípa

- ve spolupráci s DB Netz Bad Schandau - Dolní Poustevna - Rumburk - Seifhennersdorf - Varnsdorf - Zittau - Liberec

- SŽDC dále připravuje modernizaci tratí 072 a 073 - přestože tato rekonstrukce dle projednané studie proveditelnosti nepřinese v oblasti cestovních dob v regionální dopravě prakticky žádné benefity, Ústecký kraj tuto modernizaci podporuje, neboť ve výsledném stavu přispěje k vyšší spolehlivosti linky U 32.

4 Plán prvků pro posílení spolehlivosti

4.1 Dispečink DÚK

Zdůvodnění potřeby vzniku centrálního dispečinku

Při tvorbě jízdních řádů pro budoucí IDS DÚK bylo jedním ze základních cílů vytvořit efektivní oběhy vozidel pro co nejnižší cenu dopravního výkonu. To ve svém důsledku vedlo k výraznému snížení redundance zdrojů (vozidel a řidičů) v systému IDS a snížení robustnosti systému ve vztahu k mimořádnostem. Jsou tak nyní mnohem větší nároky na spolehlivost a řízení disponibilních zdrojů, přičemž tento problém lze výrazně odstranit kvalitním dispečerským řízením. Dopravce však nemá smluvně zakotvené jasné definované operační schopnosti a povinnosti svých dispečerů a je vůbec otázka, zda i kdyby tomu tak bylo, by byl dopravce ze své úrovně vůbec schopen kvalitní dispečerské řízení zajišťovat. A pokud ve vztahu ke svým zdrojům ano, tak jaké by byly jeho možnosti při sdílení a spolupráci mezi dopravci. Jakým způsobem by byly definovány a jak by byly v praxi dopravci kontrolovány a případně sankcionovány při neplnění svých úkolů? Dalším výrazným problémem, který po zavedení IDS zůstal bez odpovídajícího řešení, je zajišťování jízdním řádem garantovaných návazností, kterou jsou často základem kvalitního IDS. Počet návazností po zavedení IDS řádově stoupl a trvale se setkáváme s nedodržováním návazností, což je obtížné především v místech, kde se řidiči vozidel vzájemně nevidí (čekání bus-vlak na většině míst apod.).

Je zřejmé, že v každém jednotně vystupujícím IDS by měl existovat subjekt, který se postará o vzájemnou koordinaci jednotlivých dispečinků, případné sdílení technických a lidských zdrojů (zejména vozidel s řidiči) a předávání informací cestujícím. Všichni dopravci mají samozřejmě své vlastní dispečinky, ale zásadním problémem, který prakticky nelze vyřešit dílčími smlouvami s jednotlivými dopravci, je vzájemná komunikace těchto dispečinků (a to zejména komunikace drážních a autobusových dispečinků). Dalším závažným problémem je pak sdílení zdrojů mezi jednotlivými dopravci, které by bylo v mnoha případech důležité. Například v Lounech se setkávají linky třech autobusových dopravců (BusLine, ČSAD Slaný a Autobusy KV), přičemž v případě selhání některého z vozidel není dnes možné provést snadno náhradu vozidlem jiného dopravce, i když je prokazatelně k dispozici. Jak již bylo naznačeno výše, i kdyby povinnosti dopravců byly lépe definovány, vymahatelnost takových ustanovení by byla v řadě případů sporná, neboť dopravce dovede v případě mimořádnosti poměrně snadno zdůvodnit, proč to či ono udělal jinak, než by se nabízelo. Dříve či později bude vzhledem k tlaku cestujících nezbytné vytvořit entitu, která koordinaci denního řízení zajistí. Takovou entitou by měl být Centrální dispečink DÚK (zkráceně CED), který by měl plnit dva hlavní úkoly: operativně řídit veřejnou dopravu v Ústeckém kraji a poskytovat aktuální informace cestujícím. Hlavním důvodem vzniku CED je nutnost zajistit jízdním řádem garantované návaznosti mezi spoji (a to zejména v případě, když se řidiči nemohou vzájemně vidět) a zajistit komunikaci a sdílení zdrojů mezi dopravci v případě mimořádností včetně poskytování aktuálních informací cestujícím.

Ústecký kraj proto plánuje nejpozději na přelomu roku 2016/2017 zřídit centrální dopravní dispečink (dále jen Dispečink DÚK), do kterého by měli být zapojeni zejména dopravci DÚK zajišťující příměstskou autobusovou a železniční dopravu. V průběhu období 2017 – 2021

bude Ústecký kraj s jednotlivými objednateli městské hromadné dopravy měst integrovaných do DÚK jednat o jejich zapojení do dispečinku DÚK.

Dispečink bude pracovat nad plánovanými jízdními řády a oběhy vozidel – tyto informace již dnes dopravcům připravuje Ústecký kraj. Dalšími nezbytně nutnými podklady jsou pak informace o aktuální poloze vozidel (lokalizace GPS), která bude do dispečinku DÚK odesílána v pravidelných intervalech (prostřednictvím GSM přenosů). Zasílání dat o poloze vozidel do dispečinku DÚK budou zajišťovat samotní dopravci.

Formy a rozsahy dispečinku z pohledu řízení dopravy

Obecně mohou z pohledu řízení dopravy existovat tři úrovně dispečinku:

- 1) **Informativní** - tj. do centrálního systému jsou odesílána data o poloze vozidel, která se automatizovaně vyhodnocují (bez zásahu dispečera). V této úrovni získává objednatel dopravní obslužnosti prokazatelný nástroj ke kontrole smluvních výkonů (kontrola odjetí spoje, kontrola zpoždění/předjetí, kontrola nasazování definovaných typů vozidel na konkrétní linky/spoje, aj.).
- 2) **Informativní s garancí návaznosti (automatický dispečink)** - SW centrálního systému pracuje s garantovanými přestupy (problematika poznámky spoj čeká na přípoj 5 minut, aj.). Do návazného vozidla přímo na displej odbavovacího systému zasílá centrální systém automatizovaně zprávu o době, po kterou je řidič povinen vyčkat na konkrétní spoj, nebo naopak informace že z důvodu zpoždění nad povolenou mez čekat nemá a má ihned odjet.
- 3) **Systém dispečerského řízení** - tato úroveň je nadstavbou nad úrovní č. 2. Oproti úrovni č. 2 je zřízeno dispečerské pracoviště, na kterém dispečer sledují a vyhodnocují provoz, řídí návaznosti (pomocí SW zasílají zprávy do vozidel), řeší, jestli přestupní vazba, která je v ad 2) vyhodnocena jako hraniční, má být dodržena, anebo opuštěna a řeší mimořádnosti (nevyjetí vozidla, rozbití vozidla, stanovení mimořádných objížděných tras, aj.).

Ústecký kraj aktuálně plánuje realizaci úrovně č. 2., výhledově po možnosti vyřešení otázky personální a prostorové pak úroveň č. 3.

Jak již bylo uvedeno, realizací dispečinku DÚK získá Ústecký kraj prokazatelný nástroj ke kontrole smluvních výkonů dopravců a k vyhodnocování pravidelnosti provozu. Právě tato data budou využita pro další plánování provozu (např. úpravy JŘ na základě pravidelných nedodržení jízdních dob, zavedení garantované návaznosti, aj.).

Výstupy z centrálního dispečinku budou sloužit nejen objednateli, ale i cestujícím. Aktuální informace o poloze vozidla (informace o zpoždění) chce Ústecký kraj poskytovat cestujícím ve formě informací zobrazovaných na zastávkových informačních systémech (elektronické sloupky, panely), případně v plánované mobilní aplikaci- viz kapitola 4.2.

Jak již bylo v úvodu této kapitoly uvedeno, v období 2017-2021 bude Ústecký kraj usilovat o to, aby do dispečinku DÚK byli plnohodnotně zapojeni i dopravci zajišťující městskou hromadnou dopravu v zaintegrovaných městech, a aby tak dispečink DÚK byl skutečně krajským centrálním systémem, který pracuje se všemi daty.

Zřízení automatického dispečinku (úroveň č. 2)

Pokud se jedná o autobusy DÚK, pak by zavedení takového systému nemuselo být nákladné ani dlouhodobé, protože je výhodou, že všechny autobusy DÚK jsou smluvně vybaveny GPS. Problémem může být komunikace mezi palubními systémy dopravců a softwarem pro dispečerské řízení. Je nutné prověřit, zda zařízení všech dopravců budou vzájemnou komunikaci umožňovat. V případě zapojení dalších dopravců (vlaků a MHD) bude nutné také prověřit komunikaci palubních zařízení, pokud existují anebo pravděpodobně dovybavit dopravce například zařízeními MSP (modul pro sledování polohy), které předává do CED

informace o poloze vozidla a současně umožňuje případnou komunikaci mezi dispečerem a řidičem textovými zprávami nebo i hovorem. Tato zařízení používá například IDS JMK. Doplnění dalších dopravců do CED je samozřejmě už nákladnější a časově náročnější, avšak především bez zapojení vlaků nebude zajištěna ani plnohodnotná funkce garantování návazností.

Zřízení systému dispečerského řízení (úroveň č. 3)

Pro plnohodnotné plnění úkolů CED bude nezbytné zřídit **personální centrální dispečink** DÚK, který bude zahrnovat automatický dispečink (dle úrovně č. 2) a dále vždy jednoho až dva dispečery (východ a západ) pro koordinaci jednotlivých dopravců, řešení mimořádností a poskytování informací cestujícím, které lze v případě rozsáhlejšího výpadku předat na jiné pracoviště DÚK nebo konkrétního dopravce. Provoz dispečinku lze předpokládat nepřetržitý, přičemž v období slabšího provozu a malého množství návazností (tedy přibližně od 22:00 do 4:00) by mělo stačit personální zajištění jedním pracovníkem. Lze tedy přibližně odhadnout, že na provoz dispečinku by bylo třeba 9 pracovníků, tedy vedoucí, plnící úkoly vyplývající z koordinace a materiálního zabezpečení dispečerského týmu a pro řešení připomínek a stížností a 8 dispečerů střídajících se v nepřetržitém provozu. Z hlediska materiálního je samozřejmě nutné odpovídat zázemí s možností odpočinku a vybavení pracoviště dostatečnou technikou (velkoprostorové monitory), počítačové prostředky, konektivita atd. V neposlední řadě je nutné zvážit umístění prostor dispečinku z hlediska nepřetržitého přístupu a dobré dostupnosti při mimořádnostech (operativní posílení počtu dispečerů).

4.2 Mobilní aplikace pro spojení a aktuality z provozu

V návaznosti na zřízení dispečinku DÚK chce Ústecký kraj v období 2017-2021 prostřednictvím externího subjektu vytvořit **mobilní aplikaci DÚK**, která by měla být nástrojem pro zvýšení informovanosti cestujících. Mobilní aplikace by měla umět umožnit následující:

- **Poskytování základní informace** o tarifním systému DÚK a přepravních podmínkách DÚK
- **Vyhledání spojení** z bodu A do bodu B (body A, B leží na území DÚK) realizované dopravci DÚK s možností přidání parametrů:
 - „přes“ (volba průjezdního bodu)
 - Možnost filtru „nizkopodlažnost“
- U vyhledaného spojení **zobrazit případné zpoždění spojů** dle informací poskytovaných dispečinkem DÚK
- U vyhledaného spojení **upozorňovat na výluky nebo mimořádné události** (data poskytovaná dispečinkem DÚK)
- Možnost definovat oblíbenou trasu včetně zasílání informací o případných výlukách a dopravních problémech na této trase v definovaném čase (cesta do práce/z práce)
- Zobrazení „**virtuální odjezdové tabule**“ pro zvolenou zastávku (tj. zobrazení plánovaného a skutečného času odjezdu spojů z vybrané zastávky)
- **Zobrazení/uložení jízdních řádů** vybraných linek
- Další funkcionality, které se budou definovat v návaznosti na získání zkušeností z provozu Dispečinku DÚK

4.3 Zvláštní operativní záložní vozy DÚK

V souvislosti s navrhovaným personálním centrálním dispečinkem je třeba zvážit počty zálohových vozidel jednotlivých dopravců a pravomoci CED ve vztahu k nim. Je třeba uvážit, zda stávající smlouvy umožňují přímé řízení zálohových vozidel dopravců dispečery CED DÚK a případně, jak takové pravomoci z hlediska stávajících smluv získat nebo posílit. Pro dopravce by mohl být přesun kompetencí výhodou. Dále je třeba zvážit, zda nebude nutné zvýšit počet zálohových vozidel buď nasmlouváním u stávajících dopravců, nebo vyhlášením veřejné zakázky na zálohové vozy ve vhodně zvolených místech. Zálohový vůz by pak byl připraven v určité dny a hodiny a jeho reakční doba a kvalita vozidla a řidiče by byla definována v zadávací dokumentaci a následně ve smlouvě včetně případných sankcí. Cena by byla jednak určena vyčkávací taxou a jednak cenou za skutečně ujeté kilometry.

5 Marketingové záměry

5.1 Marketingová situace

Realizace marketingových aktivit je nezbytným předpokladem úspěšného fungování veřejné integrované dopravy v Ústeckém kraji a optimalizace celého systému veřejné dopravy. Marketing, jakožto strategický útvar pro rozvoj každé společnosti, by měl napomáhat rozvojovým aktivitám DÚK a jejich pozitivní komunikaci směrem k veřejnosti.

DÚK patří k moderním dopravním systémům s vysoce kvalitním technologickým zázemím. Pro zajišťování veřejné dopravy využívá moderní bezbariérové autobusy s klimatizací a elektronickým informačním systémem. Tímto směrem postupuje i v železniční dopravě, kde podobně jako v autobusové dopravě objednává moderní soupravy. V oblasti turistiky jde ale i cestou objednávání oblíbených nostalgických vlaků a lodí.

DÚK se zaměřuje na vybudování jednotné tarifní integrace provozované dopravní sítě a její tarifní propojení na již existující městské hromadné dopravy v kraji. Jednotný tarif DÚK platí v meziměstské autobusové dopravě, železniční dopravě, na některých turistických železničních a lodních linkách a v několika městských hromadných dopravách. Postupně se dále rozšiřuje.

Zákazníci DÚK

Typickým zákazníkem DÚK je pravidelný cestující. Z obyvatel regionu jsou z hlediska dopravní obslužnosti nejdůležitější podskupinou ti obyvatelé, kteří se pravidelně dopravují do zaměstnání nebo do škol:

Obyvatelé regionu - nejdůležitější cílová skupina

- Zaměstnanci
- Studenti a žáci
- Důchodci
- Matky v domácnosti
- Rodiny s dětmi
- Ostatní občasní uživatelé

Návštěvníci regionu z České republiky – vedlejší cílová skupina

Zahraniční návštěvníci – zatím minoritní cílová skupina

Přehled současných marketingových aktivit DÚK

- Příprava a tisk knižních jízdních řádů s mapami
- Příprava a tisk informačních a propagačních skládaček a brožur

- Distribuce propagačních tiskovin k dopravcům, destinačním agenturám a dalším subjektům
- Tvorba a aktualizace webových stránek www.dopravauk.cz
- Zpracování a poskytování tiskových zpráv
- Komunikace s cestujícími a odpovědi na dotazy
- Příprava a realizace venkovních promoakcí
- Vytváření prezentací
- Fotodokumentace dopravních prostředků v regionu a vytváření fotobanky
- Tvorba vlastních grafických návrhů a zpracování grafiky
- Tvorba textů do informačních materiálů
- Příprava a realizace veřejných zakázek malého rozsahu
- Zpracování marketingových analýz veřejné dopravy
- Zpracování marketingových plánů a plánů souběhu činností
- Zadávání podkladů externím agenturám
- Jednání s partnery a dodavateli
- Kontrola dodržování dodavatelských vztahů – fakturace, vyřizování reklamací
- Vedení evidencí

5.2 Cíle marketingové komunikace

Základním posláním marketingové komunikace je podporovat naplňování hlavních cílů DÚK. **DÚK má ambici zařadit Ústecký kraj mezi oblasti s plně integrovanou dopravou a tarifně sjednotit autobusovou, železniční i městskou veřejnou dopravu.** Kromě tarifu chce plně sjednotit i dopravně informační prvky systému DÚK. **Záměrem je postupně zavést jeden z nejlépe fungujících systémů integrované dopravy v republice s propojením na netradiční veřejnou dopravu (lanovky, lodě, turistické vlaky) a s rozšířením o vybrané návazné benefity v kulturním a sportovním dění v regionu.**

Marketingová komunikace má za cíl podpořit tarifní integraci dopravy průběžnou a včasnou komunikací novinek a změn veřejné dopravy, zvýšením povědomí široké veřejnosti o integrované dopravě a cíleným zaměřením propagace na služby DÚK v celém jejich rozsahu. Pomáhá naučit obyvatele a návštěvníky kraje efektivně využívat zónový tarif a možnosti veřejné dopravy.

Marketing podporuje získávání maxima zákazníků do veřejné dopravy stabilizací stávajících a oslovováním nových zákazníků. V oblasti stabilizace nabídnout koncovým uživatelům každodenní kvalitní informační servis. Nabídnout vstřícnou tvář (poradenství v oblasti nalezení nejrychlejšího nebo nejlevnějšího způsobu dopravy), nastolit pozitivní komunikaci. Zavést on-line služby (aktuální informace o zpoždění spoje, vyhledávání v jízdním řádu). Vytvoření otevřené zpětné vazby pro uživatele – zřízení kontaktního e-mailu pro každodenní komunikaci se zákazníky. V oblasti získávání nových cestujících působit na děti a mládež (žáky a studenty) prostřednictvím aktivit a nástrojů akčního programu (zejména nové technologie), ukázat pracujícím, že i veřejnou dopravou lze jezdit výhodně do zaměstnání (ekonomická a ekologická alternativa k pravidelné cestě do práce autem) a oslovovat turisty rozšiřováním nabídky přepravy lyží, jízdních kol, nostalgických a zvláštních sezónních spojů.

Dlouhodobým cílem je pravidelné vytváření a plnění marketingových plánů, postupné rozšiřování marketingových činností, důraz na hlavní komunikační aktivity důležité pro veřejnost a naopak postupné omezování činností, nevýznamných pro cestující veřejnost, optimalizace webových stránek, zavedení mobilní aplikace, přechod na tisky kapesních jízdních řádů pro širokou veřejnost, rozvoj komunikace a srozumitelné plošné propagace tarifu, propagace sezónních spojů, přeshraniční spolupráce a zapojování dalších subjektů do jednotného tarifu.

Pro realizaci marketingových záměrů a fungování marketingu v plném rozsahu je základní podmínkou dostatečné personální zajištění těchto aktivit, podobně jako tomu je u zavedených obdobně obsáhlých integrovaných systémů u nás či v zahraničí. Současné obsazení umožňuje realizaci jen adekvátního zlomku uvedených činností akčního programu a rozsah naplňování marketingových cílů je úměrný personálnímu zajištění a možnostem.

5.3 Akční program (marketingový komunikační mix)

Akční program (marketingový komunikační mix) je základním prostředkem k dosažení stanovených marketingových cílů. Nezbytnou součástí tohoto programu je každoroční sestavování **časového harmonogramu** aktivit akčního programu a každoroční sestavování **souhrnného rozpočtu (budgetu)** plánovaných marketingových aktivit na další rok v aktuálně požadovaném členění, rozsahu a výši, které umožní personální obsazení a aktuální finanční rozpočtové podmínky.

Záměrem je přednostně využívat všechny možnosti redakčního způsobu zviditelnění pozitivních aktivit a činnosti DÚK (vlastní média a činnosti DÚK a KÚÚK, spolupráce s provozovateli, s destinacemi apod.) před klasickým reklamním zviditelněním (placené reklamní plochy).

Tiskové informace (přes tiskové oddělení ÚK)

Deníky a časopisy

- Tiskové zprávy – dodávání aktuálních informací k DÚK spolu s vybranou fotografií a popiskem fotografie (určené pro VLP a regionální deníky – tištěné i elektronické, další zpravodajská média)
- PR článek – dodávání propagačních článků o rozvoji nebo zajímavostech z DÚK spolu s fotografiemi k umístění do krajských novin, Metropolu a tiskovin typu magazínů
- Dodávání nejdůležitějších zpráv v němčině (zajištění překladu) – Sachsische Zeitung nebo další německé deníky přes VVO, ZVON

Rozhlas

- Rozhovory a besedy v lokálních rádiích (Český rozhlas Sever, Hitrádio FM), v celoplošných rádiích (Blaník, Frekvence 1, Impuls a Český rozhlas 1 - Radiožurnál) nebo pro saský Mitteldeutscher Rundfunk - k očekávaným novinkám, změnám, vysvětlování pojmů, osvěta, odpovědi na dotazy posluchačů
- Obecní rozhlas a internetová rádia v kraji – doplňkové využití pro specificky zaměřené akce, soutěže, akční dodávání podkladů k výlukám

Televize

- Rozhovory pro lokální i celoplošné televize (Česká televize, Dakr, Focus, Nova, Prima, Uma TV studio) – prezentace nejzajímavějších témat roku

Zpravodajské a informační weby

- Dodávání nejzajímavějších informací na obecně zaměřené weby – Seznam, Centrum, IDnes, Ceskatelevize
- Dodávání specificky zaměřených informací k dispozici pro odpovídající dopravní, cyklistické, lyžařské, turistické weby, weby měst a obcí ÚK

Ostatní

- Další nasmlouvané možnosti medializace prostřednictvím tiskového oddělení KÚÚK

Venkovní propagace

Autobusy DÚK

Slogany zvenku na dopravních prostředcích – jsou nejzásadnějším prvkem pro vekovní prezentaci DÚK. Vyčíslením v reklamní hodnotě jsou spolu s webem **rozhodujícím komunikačním prostředkem DÚK**. I proto je nezbytné co nejdříve doplnit chybějící označení a propagační polepy na 11 vozech na Lounsku a opravit nepřesné nebo chybné slogany na několika desítkách již označených vozů. Aktuálnost nebo případné poškození polepů na vozech je nutné revidovat minimálně 1x ročně (posoudit aktuálnost sloganů a možnou změnu).

Vnitřní informativní samolepky – průběžné doplňování stávajícího stavu a aktualizace interiérů (výměny za poškozené a při obměně parku).

Označení platnosti tarifu DÚK v dopravních prostředcích

Průběžně doplňovat a dokončit označení platebních míst či vstupních dveří do dopravních prostředků jednotnou grafickou samolepkou, která cestujícímu jednoznačně sdělí, že v tomto dopravním prostředku platí tarif DÚK (důležité pro rozvoj a sjednocování dopravní sítě mimo zelené autobusy pod jednotný tarif). Výroba a doplňování v závislosti na rozšiřování tarifu a počtu provozovaných vozů a oprav při poškození.

Označníky

Využití reklamních ploch pro komunikaci aktivit/akcí, na kterých se podílí DÚK v daném teritoriu. Nyní cca 4500 ks označníků, 2 základní druhy, využití plochy pro umístění informační samolepky – tisk na neprůhledné folii. Reklamní plochy na označnicích řešit externím výlepem.

Informační kanceláře

Realizace jednotného označení 19 stávajících informačních kanceláří dopravců DÚK - jednorázově v zeleném duchu jako jsou autobusy, individuální prostorové řešení, šité na míru + podle situace podmínit označení umožněním instalace vitrín/nástěnek s jednotnou velikostí pro umístění našich plakátů. Zlepšení vizuální stránky nyní většinou nedůstojného způsobu označení a prostor informačních kanceláří je důležité pro sjednocování kvality zázemí cestujících s kvalitou používaných moderních dopravních prostředků.

Výstavy

Připojit se ke stánku cestovního ruchu ÚK, stánkům Cyklisté vítání nebo jiným partnerům – propojenost dopravy s turistikou, kulturou a sportem v regionu. Předání informačních materiálů k rozdávání partnery na tematicky zaměřených výstavách v Praze a v Ústeckém kraji, materiály v němčině v Drážďanech.

Propagace na partnerských off - air akcích

Účast na propagačních akcích KÚÚK (např. Dopravce roku) a na nedopravních veřejných akcích ve spolupráci s destinačními agenturami. Pokud možno tam, kde zabezpečuje DÚK zvláštní autobusovou dopravu. Formou přidružení k akci, případně stánku po dohodě s městem a organizátorem, rozdávání informačních letáků, informací na označnicích (např. Řípská pouť, Lázeňská sezóna Teplice). Ročně ideálně 4x, v každé z destinací jedna akce.

Off - air akce vlastní

Např. propagace nočních spojů se známými tvářemi (rodáky z regionu) s K. Střihavkou na Teplicku a s J. Náhlovským na Ústecku. Zvat dle typu partnery, VIP hosty, politiky, širokou veřejnost. Při volbě místa akce ctít hlavní dopravní uzly v kraji – Ústí nad Labem, Most, Teplice, Děčín, Chomutov. Tematicky akce k těmto příležitostem:

- slavnostní zahajování provozu na obnovených tratích – v dané obci, v místě
- akce k probíhající integraci MHD v daném městě – autobusová nádraží, náměstí
- akce k tarifní integraci železnice – vlakové uzly v kraji (nádraží)

Realizace ve spolupráci s externí agenturou. Výhledově zvážit zavedení vlastní pravidelné a tradiční venkovní PR akce pro veřejnost.

Výroční setkání pro VIP partnery

Sál Krajského úřadu (příprava eventu - setkání s obchodními partnery) – zajištění občerstvení a prezentace.

Osobní návštěvy, propagační hlídky, propagace v místě

Informování o výluce (předávání plakátů a letáků pro dotčené obce) nebo informování o integraci MHD v daném městě. Externí zajištění agenturou.

Inzerce (placená reklama)

Pokud bude možné, pak reciproce (barterové smlouvy, jinak cash). Jen ve vyjmenovaných typech médií. Využít pouze v případě nutné podpory ostatních komunikačních prostředků a potřeby rozsáhlejší kampaně – jen pro komunikaci velmi závažné změny veřejné dopravy v regionu minimálně typu tarifní integrace ČD.

Internet

- Inzertní grafický banner na cílené webové stránky (např. www.e15.cz)

Rádio

- Reklamní informační spoty

Regionální TV

- Instruktažní video spoty

Vlastní webový prostor a multimédia

Stránky www.dopravauk.cz

Web je **nejdůležitějším nástrojem marketingu pro propagaci veřejné dopravy DÚK**. Z hlediska přehlednosti, aktuálnosti a rozsahu poskytovaných informací bohužel už zdaleka neodpovídá kvalitě poskytované veřejné dopravy a nemůže uspokojovat potřeby jeho uživatelů – cestujících veřejnosti. Nezbytné je proto zajištění jeho každodenní a mnohem obsáhlejší aktualizace než dosud a co nejrychlejší změna jeho struktury - zjednodušení, zpřehlednění a optimalizace kategorií a obsahu (před zavedením optimálně provést otestování změn na vzorku uživatelů).

V nové struktuře návrh na 4 nosné kategorie – jízdní řády, mapy, tarif a výluky. Do kříže základní představení a informace o DÚK, aktuality a tiskové zprávy + nově jízdní řády do mobilu, vyhledávání spojení a sezónní turistické spoje, stálá anketa vždy na aktuální téma. Doplnit kategorie a přehledné informace pro tarifně integrované městské hromadné dopravy a pro nostalgické turistické linky. Doplnit kategorii galerie s videi a fotografiemi. Propagovat web jako hlavní a nejdůležitější informační medium DÚK. Zavést rozšíření stránek o německou variantu - překlady 2 ze 4 nosných kategorií (tarif, jízdní řády), mapy a výluky ponechat jen v češtině + výhledově překlad sezónních aktivit (sezónní linky, historické spoje, Labe-Elbe apod.). Zvážit zakoupení domény www.duk.cz. Sledování návštěvnosti webových stránek – zajistit přes naše IT.

Facebook

V prvopočátku pro výluky, ankety a propagaci sezónních spojů – zahájení možné a efektivní pouze v případě provádění celodenní údržby.

Google+

Zahájit shodně jako Facebook, pro výluky, ankety a propagaci sezónních spojů.

Twitter

Zahájit shodně jako Facebook, pro výluky, ankety a propagaci sezónních spojů.

You tube

Umístit videa z autobusových/vlakových a v budoucnosti i lodních a lanovkových linek DÚK.

Instagram

Umístit nejzajímavější fotografie s popiskami.

Vyhledávače dopravního spojení

Úzká spolupráce a propagace DÚK podobně, jako se zde propagují jiné integrované dopravní systémy – dosud absence informací o DÚK i na základním IDOS

Výroba televizních spotů

Výroba instruktážních nebo zábavných dopravních videí k umístění na náš web, na You tube (stopáž od 0:30 do 2:30 min). Variantně základní sada instruktážních spotů v němčině.

Mobilní aplikace

Zajistit zatím alespoň základní mobilní verzi webu (zobrazování na mobilních zařízeních). Cílová situace – vytvoření kompletní mobilní aplikace, včetně stahování jízdních řádů off-line, sofistikované zobrazení a stažitelnost na jakémkoliv mobilním zařízení.

QR kódy

Používání QR kódů jen selektivně pro aktuální výluky, na informační materiály zaměřené pro mládež - na tištěné materiály, web.

Informační e-maily

Rozesílání informačních e-mailů – partnerům, sestavit různě zaměřené hromadné adresy (vše, cyklo, ski). Obsahem cenové a tarifní změny, novinky, akce (ne výluky). Rozvoj elektronické komunikace.

Propagační materiál

Propagační a informativní tiskoviny

Informační brožury DL (větší množství druhů) - od 8 do 48 stran, každoročně tarifní systém s ceníkem, jízdní řády pro cyklisty, případně další materiály, u přeshraničních témat včetně německé varianty – větší náklady

Vzorník jízdních dokladů - brožura A5 – menší náklady

Regionální jízdní řády (4 druhy podle oblastí) – menší náklady

Informativní skládačky DL (velké množství druhů) - větší náklady - každoročně cyklobusy, skibusy, turistické jízdní řády, u přeshraničních témat včetně německé varianty.

Letáky DL – menší náklady – více druhů k nárazovým akcím



Obrázek 26 - Příklady vydaných letáků DL

Plakáty do autobusů a vitrín do velikosti A3 – obměna cca 4x ročně

Plakáty do vitrín informačních kanceláří dopravců o velikosti A2 – obměna cca 4x ročně

Kapesní jízdní řády - mini skládačky (velké množství druhů) – velké náklady, větší počet druhů, černobílé nebo jednobarevné varianty - jízdní řády pro oblasti podle páteřních linek.

Mapa veřejné dopravy DÚK – velké náklady

Souhrnná brožura k dopravě DÚK (nadčasová, prestižní obal, pro prezentaci DÚK) – 48 +4 stran (vnitřní blok s 2 klopami + mapa), vkládané USB s videi DÚK – menší náklad

Kalendář A3 /A2 – malý náklad

Papírové skládačky autobusů, vláček, lodí pro děti – 2 typy (jednodušší a složitější na slepování), každý po více druzích, malé náklady

Pexeso dopravní tematika – malý náklad

Papírové desky DÚK na spisy A4, hřbet 0,5mm – malý náklad

Trhací poznámkové bločky – 100 listů, lepeno v hlavě, malý náklad

Možné překlady jiných výše neuvedených zásadních materiálů do němčiny (tarif a jízdenky, překlady příhraničních aktivit, historické spoje, Labe-Elbe apod.) – jen úpravy a korekce oproti webu.

Propagační materiály dlouhodobého užití

Univerzální nůžkový informační stan – skládací, cestovní.

Promostolek s logem – skládací, cestovní.

Venkovní banner (plachta 2x1 m) – doplnění stávajícího počtu a aktualizace bannerů.

Roll up – k dispozici mechanismus zatím 3 ks, rozšířit o čtvrtý, aktualizovat každoročně.

Pojízdný stojan na časopisy – na akce / v chodbě odboru dopravy a u recepce KÚ (variabilní kovový), 2 ks

Plastový program – závěsné „displeje“ s kapsami na informační skládačky a brožury DÚK + plastové kancelářské stojánky na letáky – jednotlivá infocentra dopravců, informační kanceláře v regionu a kanceláře odboru dopravy – cca 50 ks

Nákup profesionálních fotografií – foto dopravních prostředků DÚK s lidmi na zakázku, průběžné doplňování

Propagační předměty

Propagační předměty jsou cílovým určením rozdělené na tři kategorie:

- 1) Široká veřejnost dospělí, off air akce (větší počty) - propisovací tužky plast, hrnky, skleničky, deštníky, igelitové tašky, antistresové míčky, šňůrky na krk, lupa, reflexní vesta, reflexní pásky
- 2) Široká veřejnost děti, off air akce (větší počty) - balónky, antistresové míčky, šňůrky na krk, jo-jo, píšťalky, bublifuky, bonbony, žele medvídci, čokoládky
- 3) VIP příležitosti, výhry do soutěží (menší počty) – meteostanice, turistické batůžky, cestovní tašky, trička s límečkem, propisovací tužky kov, USB klíčenky, tkané tašky

Realizace základního nákupu 2017 a dále každoroční obnova, doplňování a aktualizace propagačních předmětů.

Kreativní aktivity

Desatero DÚK

1. solidnost (co slíbíme, splníme)
2. stabilita (nezávislost na komerčních vlivech, garance dlouhodobosti – státní sektor)
3. otevřenost (komunikujeme s veřejností, na všechny podněty odpovíme)
4. dostupnost všem (sloužíme bezbariérově všem skupinám obyvatel)
5. každodenní služba (denně Vás vozíme do školy, do zaměstnání i za nákupy)
6. jednotný tarif (s jednou jízdenkou projedete celým regionem)
7. provázanost spojů (spoje navážeme tak, že přestoupíte bez komplikací)
8. komfort (poskytujeme moderní, pohodlné a klimatizované dopravní prostředky)
9. podpora volnočasových aktivit (podporujeme sport i kulturu v regionu – cyklobusy, skibusy, turistické spoje, historické jízdy a mimořádné spoje na kulturní akce)

10. rozvoj (rozvíjíme se a chceme být vzorem mezi kraji, připojujeme další subjekty do jednotného tarifu, nekopírujeme bez rozmyslu z jiných krajů, ale hledáme vlastní optimální cestu)

Propagační slogany DÚK

Současné slogany zaměřené na propagaci DÚK a jejích aktivit, návaznost na desatero:

„S námi jedete bez bariér“, „Za kulturou autobusem nebo vlakem“, „Všechno s autem nemůžete“, „Čím více jezdím, tím méně platím!“, „V cyklistické sezóně vozíme kola“, „Jedeme s Dopravou Ústeckého kraje“, „Na výlet s Dopravou Ústeckého kraje“, „Přestupujte bez starostí“, „Poznávejte s námi Krušnohoří“, „Napříč Českým středohořím“, „DÚK – váš partner na cestách“, „Na výlet do Dolního Poohří“, „Aktivně s Dopravou Ústeckého kraje“, „Dobrou noc s Dopravou Ústeckého kraje“, „Jedeme do Českého Švýcarska“, „S námi na výlet do Podřipska“, „Pojeďte na Lovosicko“, „Křížem krázem po Děčínsku“

Každoroční prověření životnosti a aktuálnosti sloganů (včetně místních specifik), jejich aktualizace a doplňování.

Sjednocování názvosloví

Pracovat na sjednocování názvosloví DÚK a „zlidšťování“ pojmů. Zapojení týmu do sjednocování používaných výrazů (koordinace ze strany marketingu). Ne „zónově relační tarif“, ale „jednotný tarif“ apod. Ne víceznačnost a množství různých názvů při komunikaci jedné věci – zpřesňování termínů.

Aktualizace grafického manuálu

Aktualizace a přepracování grafického manuálu, např. doplnění piktogramů, variant fontu písma, schéma práce s fotografiemi na informačních tiskovinách apod.

Stálé doplňování „zásobníku“ témat ke komunikaci

Volba nosných témat a očekávaných událostí pro komunikaci, pravidelné doplňování aktivit, očekávaných nejen v blízké době, ale i strategických aktivit v dlouhodobém horizontu – nové tarifní integrace, nové jízdní řády, rozvoj terminálů a informačních uzlů s komplexními službami pro cestující DÚK, realizace nových autobusových nádraží a projektů DÚK, připojování nových dopravců do jednotného tarifu DÚK, propagace komunikačních novinek, propagace sezónních linek, komunikace novinek integrovaného tarifu. Pro funkčnost je nezbytné, aby do doplňování zásobníku témat bylo aktivně zapojeno celé oddělení DO.

Soutěže

Na našem webu, Facebooku kraje nebo v regionálních rádiích/TV/denících – cca 2x ročně, ceny do soutěží jízdenky a propagační předměty DÚK. Soutěže o nejlepší fotografie našich cestujících – bus s pozadím místní dominanty (kopec, historická památka apod.), později podobně vlak a další dopravní prostředky. Soutěž o nejlepší fotografii cestujících (foto v autobusu, vlaku, lodi - foto se souhlasem se zveřejněním).

Marketingové průzkumy

Příprava informačních kampaní v návaznosti na vyhodnocení výsledků realizovaného jednoduchého průzkumu, ankety. Cílené stanovení kritérií, externí spolupráce s agenturou.

Vnitřní analýzy, ankety

Zpracování miniprůzkumů v kolektivu DÚK pro optimálnější zacílení aktivit. Ankety mezi veřejností typu „napište nám svůj podnět ke zlepšení“ nebo „napište, co se Vám špatně hledá na www.dopravauk.cz“.

Věrnostní program

Pro cestující s dlouhodobými jízdními doklady - podporovat provázanost na kulturní a sportovní zařízení v kraji vytvořením Klubu přátel DÚK. Vázáno na vytvoření nového webu.

Spolupráce v oblasti komunikace

Spolupráce v rámci KÚÚK

1. Oddělení mediální komunikace KÚ (KH)
2. Oddělení cestovního ruchu KÚ (RR)
3. Oddělení pozemních komunikací KÚ (DS)

Spolupráce s destinačními agenturami

1. České středohoří
2. Krušné hory
3. České Švýcarsko
4. Dolní Poohří

Přímá spolupráce s informačními centry v regionu

(jako doplněk spolupráce s destinačními agenturami)

1. Infocentra měst
2. Informační a turistická centra v horách
3. Infocentra turisticky významných obcí a památek (zámky)

Spolupráce s dopravci DÚK a tarifně integrovanými společnostmi

Busline

Arriva Teplice

ČSAD Slaný

AKV

ČD

Vogtlandbahn

KŽC Doprava

MBM Rail

Railway Capital

Labská plavební společnost

DPmÚL

DPmD

Ostatní spolupráce v oblasti komunikace

Přeshraniční partneři v Německu

Partneři v navazujících krajích

SŽDC

Tipování nových partnerů

Rozvoj počtu míst pro rozdělování propagačních tiskovin, umožňující direktivní a rychlou distribuci propagačních materiálů

- domovy důchodců
- školy (VŠ, SŠ, základní)
- zdravotnická zařízení (Krajská zdravotní a.s./Metropol)
- rozhodující zaměstnavatelé (Lovochemie apod.)
- internetový prostor (Mapy.cz - doplnění dopravy kol do cyklistické mapy, dopravy lyžařů do skimapy)

6 Finanční a smluvní řešení

6.1 Plán smluvního řešení autobusové dopravy

Smlouva o zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na lince Teplice – Cínovec státní hranice (- Altenberg)

Výběr dopravce řešen přímým zadáním, neboť nelze jiným způsobem zabezpečit přímé autobusové spojení Teplice – Altenberg – Dippoldiswalde – Dresden. Toto dopravní spojení má v souvislosti s rozvojem přeshraničního cestování potenciál v rozvoji turistické dopravy i dopravy do zaměstnání.

Předmětem smlouvy je zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na lince Teplice – Cínovec státní hranice (- Altenberg) na území Ústeckého kraje v rozsahu stanoveném smlouvou. Rozsah dopravy je stanoven jízdním řádem mezinárodní autobusové linky 398 Altenberg – Teplice na území Ústeckého kraje.

Úmysl Ústeckého kraje uzavřít smlouvu do konce roku 2021 přímým zadáním byl v 1/2016 zveřejněn v Úředním věstníku EU. Předpoklad účinnosti smlouvy od 1. 2. 2017. Rozsah dopravní obslužnosti na území Ústeckého kraje se předpokládá v objemu cca 75.000 km ročně. Zakázka bude přidělena dopravci Regionalverkehr Dresden GmbH, který dlouhodobě linku provozuje.

Linka 398 je Ústeckým krajem objednáвана od 1. 1. 2015, kdy také došlo k rozšíření nabídky spojení. Linkou 398 je řešena krom mezinárodního spojení také vnitrostátní doprava v úseku Teplice – Dubí – Cínovec. V letech 2015 až 2017 smlouva uzavírána vždy na 1 rok. V rámci možností je a bude tarifní uspořádání přizpůsobeno integrované dopravě Doprava Ústeckého kraje. Vhodné bude řešení se zapůjčením odbavovacího zařízení DÚK jako u turistických linek, díky kterému dopravce bude automaticky moci vydávat a kontrolovat jízdní doklady DÚK.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v oblasti Lounsko – západ

Po vypovězení smlouvy o závazku veřejné služby se společností BusMat plus s.r.o. v roce 2009 a následného dočasného řešení prostřednictvím krátkodobých smluv došlo v roce 2011 k uzavření dlouhodobé smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v oblasti Lounsko - západ. Smlouva byla uzavřena se společností BusLine a.s. do prosince 2021 na základě výsledků zadávacího řízení proběhlého dle zákona o veřejných zakázkách, v jehož rámci byla jako nejvhodnější nabídka vybrána nabídka podaná dopravcem BusLine a.s.

V letech 2019 až 2021 bude Ústecký kraj pracovat na přípravě podkladů pro nové výběrové řízení dle zákona č. 137/2016 Sb. o veřejných zakázkách na dopravce pro oblast Lounsko - západ včetně samotného výběru nového dopravce. Po úspěšném vysoutěžení autobusových dopravců v Ústeckém kraji v letech 2013 a 2014 předpokládáme i v nadcházejícím výběrovém řízení na nového autobusového dopravce pro oblast Lounsko - západ v pokračování dle stejných parametrů doplněných o nové aktuální poznatky. Cílem je ještě zvýšit kvalitu služeb, zajistit jejich dodržování ze strany dopravců, případně vymáhání sankcí vyplývajících z jejich porušování. Kvalitativní podmínky budou podrobněji specifikované.

V oblasti Lounsko-západ předpokládáme dobu plnění nového smluvního vztahu 12/2021 až 12/2031 v souladu s právními předpisy 1370/2007, 194/2010 a 137/2006. Podrobnější popis změn zadávacích podmínek nově uzavíraných smluv jsou uvedeny v čl. 2.8 tohoto Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje.

Rozsah dopravy v oblasti Lounsko-západ bude vycházet z aktuálních potřeb a požadavků na dopravní obslužnost. Optimalizace provozu proběhla již při přípravě výběrového řízení v roce

2011. Veškerá objednaná doprava bude zařazena do integrované dopravy Doprava Ústeckého kraje. Uplatní se kvalitativní parametry navržené tímto dopravním plánem.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v oblasti průmyslové zóny Triangle

V případě dalšího rozvoje průmyslové zóny Triangle, bude nutné dopravu zaměstnanců řešit v rámci samostatné smlouvy s autobusovým dopravcem. Taková smlouva bude řešit dopravu do SPZ Triangle z okolních měst Chomutov, Žatec, Louny a Most, kterou dnes zajišťují linky 529, 570, 703 a 731 v rámci platných 10 letých smluv. Tyto smlouvy však nepočítají s potřebou navýšení vozidel pro zajištění dopravní obslužnosti kraje. V případě zvýšení poptávky po přepravě cestujících nebude nutné dopravu posilovat a navyšovat přepravní kapacitu.

Taková smlouva, uzavřená v případě potřeby, bude vycházet z již platných dlouhodobých smluv pro zajištění dopravní obslužnosti v Ústeckém kraji vč. zapojení do integrované dopravy Doprava Ústeckého kraje. V případě akutního navýšení poptávky po přepravě bude doprava řešena v rámci přímého zadání na dobu nutnou k vysoutěžení dopravce dle zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách. Smlouva bude řešit operativní navýšení nebo snížení nasazených vozidel.

6.2 Plán smluvního řešení železniční dopravy

Pro co nejefektivnější možný výběr dopravců a dosažení optimální ceny za dopravu (při požadované kvalitě a splnění dalších podmínek) je počítáno, že Ústecký kraj bude rozdělen do několika zakázek pro daný počet vozidel určených pro určité tratě (tzv. balíčků), které budou odděleně nabízeny dopravcům.

Byla hledána optimální velikost těchto balíčků. Důležité je, aby tyto zakázky byly dost velké na to, aby na ně bylo pro dopravce ekonomicky přijatelné držet základní počet záložních železničních vozidel.

Zároveň by tyto balíčky neměly být zbytečně velké, aby nedošlo k neopodstatněnému zvýhodnění stávajícího dopravce nebo jiných velkých dopravců. Není například potřeba držet v jednom balíčku výkony zajišťované v různé trakci nebo různě velkými vozidly nebo v od sebe výrazněji vzdálených oblastech.

Po důkladné analýze území kraje, linek a celkového stavu a možností dopravního systému v něm, bylo vyhodnoceno, že bude optimální, pokud tyto balíčky budou celkem čtyři.

U těchto čtyř balíčků, kde dopravce zatím není znám, se jeden balíček bude týkat výkonů pro elektrické jednotky a tři další se budou týkat dopravních výkonů dieselových jednotek.

Jak je zdůvodněno v kapitole 6.4, všechny tyto balíčky budou zadávány přímým zadáním. U všech čtyř balíčků, které může zajišťovat libovolný dopravce, se tak stane po předchozím důkladném průzkumu trhu, na základě něhož bude transparentně vybrána nejlepší nabídka.

Pátým balíčkem bude balíček, kde již proběhla obnova vozového parku z prostředků ROP a nové jednotky RegioPanter vlastní dopravce ČD a.s. Zakázka pro tyto jednotky tak bude zadána přímo jemu.

Více o zadávání jednotlivých železničních smluv je uvedeno v příloze 7.

Vazby na obnovu vozidel železnice z dotačního programu OPD2

V otázce obnovy vozidel regionální železniční dopravy je Ústecký kraj díky svému kvalitnímu čerpání prostředků z fondů EU a díky spolupráci se sousedními kraji a dopravními svazy v SRN na čele v porovnání s jinými regiony v ČR. Přesto ale dosud obnova neproběhla na všech tratích v kraji a to zatím ne ani všude tam, kde by to bylo obzvláště vhodné a výhodné.

Na linkách, kde k obnově vozového parku a s tím spojeným zkvalitněním došlo (např. na páteřní lince U1), byl zaznamenán postupný výrazný nárůst počtu cestujících.

V roce 2015 byl vyhlášen program OPD2, který je z velké části zaměřen na efektivní a systémovou obnovu železničního vozového parku v regionální železniční dopravě objednávané kraji. Tento program je prioritně zaměřen na oblasti, kde zlepšení vozového parku povede nejen ke zkvalitnění pohodlí při cestování pro cestující v obnovených vozidlech, ale umožní i systémové zkrácení jízdních dob, obrátů souprav nebo jiná systémová zefektivnění nebo zkvalitnění provozu.

Na podobný program je Ústecký kraj se svými 25 železničními linkami dobře připraven. Železniční linky Dopravy Ústeckého kraje mají krátké jízdní doby, zpravidla poměrně rychlé obraty a v některých případech jsou pro ně dokonce už i připraveny varianty, co by s těmito linkami bylo možné dále zlepšit, pokud by došlo k modernizaci vozového parku nebo i k dílčím úpravám infrastruktury.

Přestože bylo v úvodu kapitoly zmíněno, že Ústecký kraj si v otázce obnovy nevede ve srovnání s jinými regiony rozhodně špatně, většina vozidel ještě obnovená nebyla a Krajský úřad Ústeckého kraje má vypracované další projekty obnovy tak, aby se na špici v rámci ČR udržel a svou pozici si dále zlepšoval.

Ústecký kraj vypracoval návrh úplné obnovy vozového parku pro všechny důležité linky na svém území a o svých záměrech informoval administrátora programu – ministerstvo dopravy. V příloze 9 kde jsou uvedena požadovaná vozidla i podrobnosti k jejich předpokládanému využití pro obslužnost na železničních linkách Dopravy Ústeckého kraje, vč. rozdělení obnovy vozidel na 3 balíčky obnovy vozového parku (2 pro dieselové a 1 pro elektrické jednotky).

Ústecký kraj nemá např. přesné informace o cenách vozidel a je si plně vědom toho, že cena vozidel je závislá i na kvalitativních požadavcích na jejich vybavení, odvíjí se od požadovaných termínů zadání a dodání, šíří technické specifikace, která ovlivní množství případných dodavatelů a v neposlední řadě i na počtu kusů - v odhadech tak pracujeme s cenami vozidel, za které ČD a.s. nakupovaly moderní vozidla v minulých letech (pro EMU 240 ekvivalent jednotka 640, cena 144 mil. Kč; pro EMU 120 ekvivalent jednotka 640, cena 109 mil. Kč; pro DMU 120 ekvivalent jednotka 844, cena 64 mil. Kč; pro DMU 80 ekvivalent jednotka 840, cena 54 mil. Kč).

Podobně je to s počtem vozidel záložních, kde se počet záloh odvíjí od počtu turnusovaných vozidel vozebně vystavovaných z jedné provozní jednotky a i na managementu údržby, čištění, provozního ošetření a alokaci technického zázemí.

Podle nejlepších informací v době přípravy tak byla požadovaná vozidla včetně záloh rozdělena do menších společně logicky fungujících celků a naznačena důležitost těchto celků pro obsluhu Ústeckého kraje.

V další příloze 8 je uveden i důležitý harmonogram této obnovy v návaznosti na zadávání veřejných zakázek v železniční dopravě, které je podrobněji popsáno v kapitole 6.4. Oba tyto důležité kroky jsou vzájemně koordinované, což přímo popisuje příložený materiál: „Termínová schémata všech možných variant výběru dopravce a zadání zakázek v železniční dopravě + termíny pro obnovu vozidel z programu OPD“. S ohledem na prenotifikaci přímého zadávání těchto zakázek, kterou schválila rada ÚK, jsou z tohoto materiálu v současné době aktuální 2. a 4. uvedená varianta.

6.3 Plán smluvního řešení ostatní dopravy

Do budoucna zvažuje ÚK několik možných variant zajištění provozu turistických linek. Minimálně bychom chtěli zachovat stejný rozsah nabídky turistických linek jako v roce 2016, v ideálním případě bychom chtěli síť turistických linek rozšířit o několik dalších vytipovaných

turistických linek, jako např. lodní linka Ústí nad Labem – Děčín, železniční turistické linky: Dolní Poustevna – Panský – Rumburk; Most – Louka u Litvínova – Dubí – Moldava v Krušných horách; Chomutov – Vejprty – Cranzahl. Již v letošním roce byla mezi původně plánovanými železničními turistickými linkami linka T2 Děčín – Telnice – Krupka, která však z důvodu půdního sesuvu a výluce na trati nemohla být uvedena do provozu.

ÚK připravuje uzavření smluvního vztahu s vybranými dopravci na období 5 let. Způsob výběru u železničních linek přímým zadáním s předchozím průzkumem trhu.

6.4 Souhrnný harmonogram výběru dopravců a uzavírání smluv

Železniční doprava

Stávající smlouva na zajištění železniční dopravní obslužnosti dopravcem České dráhy, a.s., který zajišťuje drtivou většinu dopravní obslužnosti v Ústeckém kraji, končí v závěru roku 2019. Pro následující období je nutné zajistit uzavření nových smluv.

RÚK byla v roce 16. 12. 2015 zdůvodněna výhodnost zahájení výběru mezi více konkurujícími si dopravci při hledání dopravce nebo dopravců pro zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje železniční dopravou. Při tom bylo připomenuto, jak moc se výběr dopravců a jejich konkurence vyplatila v dopravě autobusové.

Na základě nabídky možnosti financování pořízení železničních vozidel z evropských prostředků (v rámci programu OPD2) a na základě termínové analýzy uvedené v příloze a především na základě odborné právní analýzy rizik vyplynuly následující skutečnosti:

- 1) Vypsání nabídkového řízení je časově náročnější než přímé zadání. V případě, že nebude realizován státní nákup vozidel podporovaných z programu OPD2 (o čemž ještě není rozhodnuto), je realizace nabídkového řízení dokonce časově velmi problematická.
- 2) Při přísně a složitěji formalizovaném nabídkovém řízení *„existuje zejména riziko napadání procesních aspektů výběru dopravce, avšak výši kompenzace vybraného dopravce v zásadě nelze zpochybňovat, u přímého zadání smlouvy je prostor pro napadání procesu výběru dopravce minimální, naopak však hrozí riziko zpochybňování výše kompenzace dopravce, s nímž se zadavatel rozhodnul bez soutěže uzavřít smlouvu.“*

V uvozovkách je citováno vyjádření právní kanceláře, která pro ÚK vypracovala analýzu možností.

Aby bylo minimalizováno výše uvedené riziko zpochybňování výše kompenzace, bylo rozhodnuto, že bude se všemi v úvahu připadajícími dopravci předem důkladně proveden kvalitní **průzkum trhu** a smlouva bude přímo uzavřena s tím dopravcem, který nabídne splnění požadavků kraje za nejvýhodnějších podmínek.

Lze tedy shrnout, že navrhovaný způsob má výhody a transparentnost výběrového řízení a vyšší rychlost i nižší míru rizika, která je u přímého zadání veřejné služby (viz přílohy 7 a 8).

Proto byla RÚK 4. 5. 2016 schválena prenotifikace přímého zadání zakázek v dopravní obslužnosti železniční dopravou na základě přechodného důkladného průzkumu trhu.

Časový postup koordinace obnovy vozového parku s využitím programu OPD2 a zadávání veřejných zakázek je uveden v tabulce příloze dopravního plánu. Z uvedených 4 variant jsou s ohledem na schválenou prenotifikaci pro přímé zadání relevantní již jen pouze 2 varianty pro přímé zadání zakázek v železniční dopravě.

Autobusová doprava

Harmonogram veřejné soutěže na zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Lounsko – západ:

Termín notifikace: 9/2019

Vyhlášení soutěže: 9/2020

Otevírání obálek: 12/2020

Zahájení provozu: 12/2021

Harmonogram uzavření smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti na lince Teplice – Cínovec státní hranice (- Altenberg):

Termín notifikace: 1/2016

Uzavření smlouvy: 1/2017

Zahájení provozu: 2/2017

6.5 Finanční výhled – financování dopravy Ústeckým krajem

Ústecký kraj má v současné době uzavřeno 15 dlouhodobých smluv (2015-2024) o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje na vymezených linkách, dále 3 smlouvy v příměstských oblastech, kde jsou uzavřeny smlouvy přímo s městy zajišťujícími na pokyn kraje dopravu v okolí měst pomocí linek MHD, dále 5 separátních drobných smluv na výkony, které není možné řešit v rámci dlouhodobých smluv a 2 smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti územního obvodu Ústeckého kraje. Pro financování linek přecházejících z Libereckého kraje a linek DÚK pokračujících do Libereckého kraje máme uzavřenu smlouvu pro vzájemné přeúčtování výkonů.

U smluv o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje na vymezených linkách vzešla základní cena dopravního výkonu na 1 km pro rok 2015 z výběrových řízení, která probíhala v průběhu let 2013 a 2014. Tato základní cena je pro základní rozsah dopravy (počet km uvedený v zadávací dokumentaci). Dále vzešla z výběrových řízení cena za kilometr nad rámec základního rozsahu i za kilometr ušetřený. Tyto ceny se pro další roky upravují v závislosti na meziročním zvýšení či snížení průměrné hrubé nominální mzdy a v závislosti na meziročním zvýšení či snížení spotřebitelské ceny motorové nafty, resp. LPG, obojí vyhlášené Českým statistickým úřadem.

Po úpravě valorizačními parametry se pro rok 2016 ceny dopravního výkonu na 1 km snížily z důvodu mírného růstu mezd v ČR a meziročního poklesu cen nafty 2015 vs. 2014. To je pro Ústecký kraj velmi pozitivní fakt.

V níže uvedených tabulkách jsou uvedeny ceny pro srovnání roku 2015 a 2016, které jsou nám zatím pro porovnání známe.

Tabulka 17 - Srovnání ceny dopravního výkonu let 2015 a 2016 v jednotlivých oblastech

Oblast	Dopravce	2015			2016		
		základní cena (Kč/km)	doplňková cena (Kč/km)	úspora (Kč/km)	základní cena (Kč/km)	doplňková cena (Kč/km)	úspora (Kč/km)
Děčínsko	BusLine a.s.	28,63	11,46	20,04	27,78	10,61	19,19
Dolní Poohří	ČSAD Slaný a.s.	27,49	10,996	19,243	26,64	10,141	18,388
Chomutovsko	Autobusy K. Vary, a.s.	26,99	11,00	18,00	26,14	10,15	17,15

Kadaň - Žatec	Autobusy K. Vary, a.s.	23,69	9,48	16,58	22,84	8,63	15,73
Litoměřicko	BusLine a.s.	24,86	9,95	17,40	24,01	9,10	16,55
Litvínov - Bílina	ČSAD Slaný a.s.	24,92	9,97	17,44	24,07	9,12	16,59
Lounsko-západ	BusLine a.s.	27,08	11,36	19,22	26,15	10,43	18,29
Lovosice - Louny	BusLine a.s.	24,41	9,77	17,08	23,56	8,92	16,23
Mostecká pánev	Autobusy K. Vary, a.s.	25,89	10,36	18,12	25,04	9,51	17,27
PD Teplice	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	30,99	12,40	21,69	30,14	11,55	20,84
Podbořansko	BusLine a.s.	25,76	10,31	18,03	24,91	9,46	17,18
Šluknovsko	Autobusy K. Vary, a.s.	26,99	11,00	18,00	26,14	10,15	17,15
Teplicko	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	25,16	10,07	17,60	24,31	9,22	16,75
Ústecko	BusLine a.s.	24,72	9,89	17,30	23,87	9,04	16,45
Vejprtsko	BusLine a.s.	23,74	9,50	16,61	22,89	8,65	15,76

Tabulka 18 - Srovnání ceny dopravního výkonu let 2015 a 2016 v oblastech příměstské dopravy

Oblast	Obec	2015	2016
		Cena (Kč/km)	Cena (Kč/km)
PD Most	smlouva se Statut. městem Most	40,31	39,02
PD Litvínov	smlouva s Městem Litvínov	40,31	39,02
PD Ústí nad Labem	smlouva se Statut. městem Ústí n/L	54,70	53,37

Kompensace je dopravcům hrazena jako součin dopravního výkonu a ceny za 1 km, od toho odečteny výnosy pro výpočet kompenzace, které dopravci dostávají dle smlouvy z clearingového centra.

U smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě zajišťované společností České dráhy, a.s. se kompenzace hrazená Ústeckým krajem vypočítá jako rozdíl nákladů a doložených tržeb dopravcem. Pro rok 2016 je smluvně uzavřen celkový rozsah objednaného dopravního výkonu 7 603 102 vlkm, kompenzace bude činit maximálně 825 548 167 Kč, z toho činí z vlastních finančních prostředků Ústeckého kraje 596 894 779 Kč a 228 653 388 Kč činí finanční prostředky z účelové dotace z Ministerstva dopravy. V této smlouvě je ujednáno, že dopravce je oprávněn ke každoročnímu zvýšení jednotkové úhrady ztráty včetně přiměřeného zisku připadající na jeden vlkm o procento odpovídající míře inflace v předchozím kalendářním roce. K této jednotkové ceně za vlkm byly v roce 2014 připočteny jednotkové náklady za použití železniční dopravní cesty. Takto upravená jednotková cena platí i pro rok 2016, opět navýšená o procento odpovídající míře inflace v předchozím kalendářním roce.

U smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě zajišťované společností Vogtlandbahn GmbH probíhá výpočet kompenzace (úhrada prokazatelné ztráty) jako rozdíl nákladů včetně poplatků za použití infrastruktur a tržeb (průměrné tržby za roky 2012 a 2013, smlouva netto). Pro rok 2016 je celkový rozsah objednaného dopravního výkonu 108 277 vlkm, náklady budou činit maximálně 10 991 240 Kč. V uzavřené dopravní smlouvě se společností Vogtlandbahn GmbH, která má povahu jako smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti územního obvodu Ústeckého kraje se zvýšením ceny o míru inflace počítáno není.

Vzhledem k přetrvávajícímu nedostatečnému stavu financování regionální veřejné drážní osobní dopravy vydala vláda České republiky dne 31. srpna 2009 usnesení č. 1132/2009 o finanční účasti státu na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou jednotlivým krajům v letech 2010-2019. Na základě Usnesení vlády bylo vypracováno

Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou uzavírané mezi Českou republikou jednajícím Ministerstvem financí a Ministerstvem dopravy na straně jedné a všemi kraji včetně Hlavního města Prahy za účasti Asociace krajů České republiky na straně druhé. V Memorandu se stát zavazuje poskytnout prostřednictvím Ministerstva dopravy krajům v letech 2010 až 2019 dotaci na financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní. Pro další léta od roku 2020 se již jedná o dalších budoucích řešeních jak zajistit i nadále spolufinancování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou. Pro letošní rok 2016 byly ve schváleném státním rozpočtu na dotace na regionální železniční dopravu finanční prostředky alokovány s inflačním navýšením 0,4% oproti roku 2015. Ústeckému kraji by mělo být poskytnuto 228 653 388 Kč jako účelová dotace ke krytí nákladů Ústeckého kraje na úhradu kompenzace ze závazku veřejné služby ve veřejné železniční osobní dopravě.

Rozpočtový výhled a uvažované položky na dopravu

Každý rok sestavuje Ústecký kraj rozpočtový výhled Ústeckého kraje na následujících pět let. Tento rozpočtový výhled není však úplně zcela závazný z důvodu nemožnosti jeho úplně přesného sestavení. Každý rok se mění míra inflace, průměrná hrubá nominální mzda i spotřebitelská cena motorové nafty, a tyto valorizační parametry potřebujeme znát pro výpočet nových cen na další nadcházející rok.

Též není v možnostech odboru DS jako zpracovatele při sestavování rozpočtového výhledu znát dopředu jakékoliv potřebné změny v dopravě, nutné objížďky či nové optimalizace dopravy v různých oblastech Ústeckého kraje. Tyto změny musíme řešit ihned aktuálně, a tudíž s nimi ve výhledu není možné počítat.

Obecně inflace znamená všeobecný růst cenové hladiny v čase. Statistické vyjadřování inflace vychází z měření čistých cenových změn pomocí indexů spotřebitelských cen. Informace o dosažené míře inflace jsou využívány např. pro účely valorizace mezd, důchodů a sociálních příjmů. V neposlední řadě jsou tyto informace využívány také v souvislosti s nájemními či jinými smlouvami, v nichž je zakotvena revize původně dohodnutého finančního plnění v závislosti na vývoji inflace. Míra inflace vyjádřená přírůstkem průměrného indexu spotřebitelských cen za posledních 12 měsíců proti průměru předchozích 12 měsíců byla v dubnu 2016 0,4 %.

Výše průměrné hrubé nominální mzdy roste. V roce 2015 dosáhla průměrná mzda výše 26 467 Kč, v meziročním srovnání činil přírůstek 860 Kč (3,4 %). Průměrná hrubá měsíční mzda je podíl mzdových prostředků (vč. příplatků za přesčas, odměn, náhrad mzdy atd.) připadající na jednoho zaměstnance za měsíc.

Výše spotřebitelské ceny motorové nafty během posledních let kolísá. V roce 2014 byla průměrná cena nafty 36,31 Kč/l, v roce 2015 31,21 Kč/l. Tato skutečnost se projevila i při přepočtu ceny dopravního výkonu na km u smluv o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje na vymezených linkách, kdy cena dopravního výkonu klesla o 0,85 Kč za 1 km.

Pro nadcházející roky tudíž neumíme přesně odhadnout vývoj těchto cen a proto ani nejsme schopni do rozpočtového výhledu částku za dopravní obslužnost přesně definovat. Obecně se pracuje při tvorbě rozpočtových výhledů s meziročními koeficienty 1 – 2 % v případě, že není plánována určitá změna dopravního výkonu, nebo jiné smluvní řešení se zcela jinou cenovou úrovní. Vzhledem k tomu, že v roce 2019 končí smlouva s ČD, a.s. a není dořešena otázka financování ze strany státu, ani nejsou přiděleny dotační prostředky na nová vozidla jež zásadně ovlivňují cenu železniční dopravy, nelze zodpovědně plánovat ani financování do konce návrhového období.

6.6 Finanční výhled – ostatní financování Ústeckým krajem

Financování dopravy Ústeckým krajem nejsou jen náklady na zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje, ale patří sem i náklady, které úzce souvisí se zajištěním této dopravy.

Mezi tyto ostatní náklady na dopravu především patří výdaje na papírové role pro tisk jízdních dokladů, výdaje na nákup mobilních odbavovacích zařízení, jejich správa a údržba, výdaje na tisk informačních tiskovin DÚK (letáky, informativní skládačky, mapy, knižní jízdní řády), výdaje na grafické a agenturní služby, a dále na poradenské služby v oblasti veřejné dopravy.

Grafické služby pro DÚK (Doprava Ústeckého kraje) zahrnují zpracování grafických návrhů, vypracování layoutů, sazbu, zlom a profesionální přípravu tiskových dat letáků, informačních skládaček a brožur a dalších informačních tiskovin DÚK. Agenturní služby pro DÚK zahrnují zajištění fyzického umístování nových polepů na dopravních prostředcích, označnicích a informačních kancelářích, případně i o odstraňování starých polepů, výrobu instruktážních dopravních videospotů, zpracování oficiálních marketingových průzkumů atd. Poradenské služby zahrnují vysoce expertní služby v plánování dopravy, přepravní průzkumy, clearing tržeb z jízdného IDS, technologické poradenství.

V níže uvedené tabulce jsou uvedené náklady na ostatní financování dopravy Ústeckého kraje. Jsou zde uvedené náklady, které jsou již zahrnuty ve schváleném rozpočtu Ústeckého kraje na rok 2016 a dále náklady, které jsou navrženy do rozpočtového výhledu na roky 2017 – 2021.

Tabulka 19 - Podrobný rozpis položky poradenská činnost v oblasti veřejné dopravy, který byl naplánován na rok 2016.

Technologie železniční dopravy a dopady na infrastrukturu	450 000
Přepravní průzkumy	890 000
Příprava dopravního plánu 2017-2021	250 000
Clearing tržeb IDS	1 100 000
Příprava technologií a dopravní plánování pro nové soutěže na želez. dopr.	350 000
Aktualizace map linkového vedení	400 000
Miniterminály (25 po 40 tis. bez DPH)	1 210 000
Studie proveditelnosti nová trať Rumburk-Seifhennersdorf	400 000
CELKEM (Kč)	5 050 000

Tabulka 20 - Stav a výhled financování dopravní obslužnosti a souvisejících aktivit - plánovací období 2017-2021

Financování dopravní obslužnosti	2016	Výhled 2017	Výhled 2018	Výhled 2019	Výhled 2020	Výhled 2021
Smlouvy autobusové dopravy (cena DV)	521 991	527 211	535 119	543 146	554 008	565 089
Smlouvy s městy (cena DV)	32 576	32 902	33 396	33 897	34 575	35 266
Separátní smlouvy (cena DV)	3 614	5 150	5 227	5 306	5 412	5 520
Smlouvy pro turistické tratě (cena DV)	10 336	10 439	10 596	10 755	10 970	11 189
Smlouva s Libereckým krajem (kompenzace)	1 500	1 515	1 538	1 561	1 592	1 624
Smlouva Vogtlandbahn (kompenzace)	11 069	11 069	11 069	11 069	11 069	11 069
Smlouva s ČD (kompenzace)	825 548	840 804	853 416	866 217	883 541	901 212
Tržby DÚK snížené o vyrovnání s CD a s městy	-171 684	-173 400	-176 001	-178 641	-182 214	-185 859
Tržby u měst	-6 808	-6 876	-6 979	-7 083	-7 225	-7 370
Účelová dotace na žel. Dopravu	-228 653	-230 940	-234 404	-237 920	244 838	249 735
CELKEM	999 490	1 009 485	1 024 627	1 039 996	1 060 796	1 082 012
ostatní financování						
marketing	1 800	1 818	1 845	1 873	1 910	1 949
poradenství a clearing	5 050	5 101	5 177	5 255	5 360	5 467
další materiál a výbava	5 000	5 050	5 126	5 203	5 307	5 413
CELKEM	11 850	11 969	12 148	12 330	12 577	12 828
CELKEM DOPRAVA A OSTATNÍ	1 011 340	1 021 453	1 036 775	1 052 327	1 073 373	1 094 841