

2.5 Linky regionální drážní dopravy

Schéma linek regionální drážní dopravy je uvedeno v příloze 2. Dále následuje seznam a popis všech linek regionální dopravy objednávaných Ústeckým krajem.

Přepravní výsledky linek regionální dopravy jsou zobrazeny v příloze 3 a to jak pro pracovní dny, tak pro víkendové dny. Schéma uvádí úsekové denní využití cestujícími v březnu 2011.

Přehled zobrazuje podrobné charakteristiky dopravy a přepravy na jednotlivých regionálních drážních linkách, včetně nejčastěji používaných drážních vozidel a územních dopravních vazeb. Dále je uveden výhledový stav a požadavky na infrastrukturu pro jeho dosažení.

Vysvětlivky:

E – elektrická trakce

N – nezávislá trakce (nafta)

Data o úsekovém denním obsazením jsou převzata z přílohy 3 a zahrnují nejvytíženější úsek linky a součet v něm přepravených cestujících za den v obou směrech na vlacích objednávaných krajem. Stav z března 2011.

LINKA **U1 + U51 Děčín – Ústí nad Labem – Most (- Chomutov)**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					E	264
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
93,1	4479	2544	1,14	1 215 622		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Základní příměstská páteř obsluhuje všechna velká města Ústeckého kraje od Děčína až po Most, resp. Chomutov. Tvoří základní kostru, na kterou se navazuje další autobusová či drážní doprava do celého území kraje. Pro dopravu mezi Ústím n. L. a Chomutovem jsou důležité též rychlíky, na něž se přenáší významný podíl přeprav. Linka U51 jsou spěšné vlaky posilující špičky v pracovní dny.					
POZNÁMKY	Po elektrizaci tratě Kadaň-Prunéřov – Kadaň předměstí je předpokládáno prodloužení linky do Kadaně a související změny na lince U2, resp. U17. Důležité přestupní návaznosti jsou na U4, U32 a U12.					
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o páteřní linku v kraji s vynikajícími přepravními výsledky - již od jízdního řádu 2011/12 dochází k zavedení intervalu 30 min. v ranní špičce v úseku Děčín – Most, v následujících letech bude pokračovat snaha o zkracování intervalu v odpolední špičce v úsecích Ústí n.L. – Teplice a Ústí n.L. – Děčín - zastávky Choratice, Povrly-Roztoky, Mojžíř, Třebušice a Kyjice vykazují silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávek bude průběžně monitorováno s možností jejich výhledového průjezdu - předpokládá se obnova vozidel z ROP (od roku 2014) - k jízdnímu řádu 2014/15, ke kterému bude zahájen nový provozní koncept dálkové dopravy se očekává i spuštění nového konceptu regionální dopravy podle projektu ROP (dojde ke zkrácení jízdních dob a posunům časových poloh v řádu minut, stávající taktové uzly budou zachovány) - k jízdnímu řádu 2014/15 bude spuštěn nový koncept linky spočívající v úpravě jejího trasování na Děčín – Ústí n.L. – Most – Chomutov – Kadaň předměstí <u>Linka U51</u> - jedná se o linku Sp vlaků, které doplňují rychlíkovou linku Praha – Ústí n.L. – Cheb v úseku Ústí n.L. – Chomutov a zároveň tvoří rychlé spojení v páteřní relaci v přepravně exponovaných časech - obsazenost Sp vlaků vykazuje na jedné straně extrémně vysokou obsazenost, 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 - v souvislosti s výběrovým řízením na dopravce rychlíkových spojů od JŘ 2014/15 pořádaným MD ČR bude snaha Ústeckého kraje, předat tyto výkony dálkové dopravě					
POŽADAVKY INFRASTRUKTURA:	elektrizace úseku Kadaň Prunéřov – Kadaň předměstí					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
U1 Děčín – Most	60		60		60	
U1 Most – Chomutov	2 x		2 x		4 x	
U51 Ústí n.L. - Chomutov	Cca 3 páry					

LINKA **U2 Most – Chomutov – Klášterec nad Ohří**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					E	264
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
40,5	1370	372	0,85	316 684		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Dopravní osa západní části podkrušnohorské aglomerace, navazuje na U1, ve své časové poloze mezi rychlíky vzniká faktický souhrnný interval mezi Mostem a Kláštercem n. O. cca 1 hodina. Vzhledem k malému využití stanic Třebušice a Kyjice, je v časech kdy nejsou využívány zaveden zrychlený průjezd mezi Mostem a Chomutovem.					
POZNÁMKY	Po elektrizaci tratě Kadaň-Pruněřov – Kadaň předměstí a prodloužení U1 se předpokládají změny ve vedení linky.					
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o páteřní linku v kraji s průměrnými přepravními výsledky - zastávka Málkov vykazuje silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávky bude průběžně monitorováno s možností jejího výhledového průjezdu - k jízdnímu řádu 2014/15, ke kterému bude zahájen nový provozní koncept dálkové dopravy se očekává i spuštění nového konceptu regionální dopravy podle projektu ROP – viz linka U1 - k jízdnímu řádu 2014/15 bude spuštěn nový koncept linky spočívající v úpravě jejího trasování na Most / Jirkov / Chomutov – Karlovy Vary - pro linku Most / Jirkov / Chomutov – Karlovy Vary budou v rámci ROP objednány 2 motorové jednotky; nasazení motorových jednotek na plně elektrizovanou trať však bude nutné ekonomicky obhájit z důvodu dlouhodobé udržitelnosti konceptu. Budou tak hledány a prověřovány další varianty vhodného nasazení těchto jednotek, aby byly výkony udrženy v rámci příslušného NUTS a byly dodrženy podmínky ROP; pro linku Most / Jirkov / Chomutov – Karlovy Vary tedy bude Ústecký kraj prověřovat řešení provozního konceptu v elektrické trakci					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK		PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA	PRACOVNÍ DEN SEDLO	SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY		
Most – Klášterec n. O.		120	120	120		

LINKA **U4 Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – Praha**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				E	310
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
51,7	2903	1611	1,02	651 951	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Základní páteř kraje v severojižním směru obsluhuje místa podél řeky Labe často neobsloužená autobusovou dopravou. Všechny vlaky obsluhují moderní příměstské jednotky City Elefant, které mají klimatizaci a 1. třídu.				
POZNÁMKY	Linka má důležité vazby na U1 a U10/11, ale i na větší počet taktových autobusových linek v Lovosicích a Bohušovicích nad Ohří				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o páteřní linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky v úseku Ústí n.L. – Lovosice - na lince je zaveden interval 30 min. v ranní špičce, bude vyvíjena snaha o zkracování intervalu v odpolední špičce v úseku Ústí n.L. – Lovosice				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO	SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Ústí n. L. – Lovosice	30/60		60	60	
Lovosice – Roudnice n. L.	60		120	60 – 120	
Roudnice n. L. – hranice ÚK	60		120	120	

LINKA **U5 Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	55
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
30,3	323	184	1,48	193 399	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Regionální doprava na linkách U5 a U6 je úzce spojena v přestupní stanici Úpořiny. Obě linky obsluhují obce Českého středohoří se spádováním na Teplice, Lovosice či Ústí nad Labem a Bílinu. Vytížení vlaků není příliš vysoké, případné nahrazení levnějšími autobusy by bylo v některých úsecích složitější a vyžádalo by si podrobnější přepravní studii.				
POZNÁMKY					
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s podprůměrnými přepravními výsledky - přepravní výsledky na lince jsou ovlivněny délkou intervalu 120 min, 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 souvislosti se spuštěním nového provozního konceptu na lince U1 od JŘ 2014/15 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)				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO	SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Ústí nad Labem – Bílina	120		120	120	

LINKA **U6 Teplice – Úpořiny – Lovosice**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					N	55
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
38,4	335	317	2,57	217 446		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Regionální doprava na linkách U5 a U6 je úzce spojena v přestupní stanici Úpořiny. Obě linky obsluhují obce Českého středohoří se spádováním na Teplice, Lovosice či Ústí nad Labem a Bílinu. Vytížení vlaků není příliš vysoké, případné nahrazení levnějšími autobusy by bylo v některých úsecích složitější a vyžádalo by si podrobnější přepravní studii.					
POZNÁMKY						
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s průměrnými přepravními výsledky v úseku Teplice – Žim a s podprůměrnými přepravními výsledky v úseku Žim – Lovosice - 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 v odpolední špičce v úseku Teplice – Žim), zrušení málo využívaných železničních přejezdů					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Teplice – Lovosice	120		120		120	

LINKA **U7 Děčín – Ústí nad Labem – Střekov**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					N	55
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
27,7	210	170	1,35	135 010		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Hlavní funkce linky je přípoj k rychlíkům směr Kolín ve stanici Ústí nad Labem-Střekov. Liniová obsluha obcí na pravém břehu Labe mezi Ústím nad Labem a Děčínem je optimálněji zajištěna autobusovými linkami.					
POZNÁMKY	Případné nahrazení autobusovou dopravou, které je dle počtu cestujících evidentně možné; musí se zachovat návaznosti na rychlíky směr Kolín.					
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s podprůměrnými přepravními výsledky - 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) a nevhodným ukončením linky na nádraží Střekov - s ohledem na přepravní výsledky linky by byla možná náhrada autobusovou dopravou, která by umožnila vedení až do centra Ústí n.L.; slabou stránkou je prodloužení cestovní doby pro cestující tranzitující přes Ústí nad Labem (přípoje ve směru Litoměřice by byly realizovány v žst. Ústí n.L. západ) - využití linky bude dále monitorováno s možnou realizací autobusové náhrady, v oblasti potenciálních náhrad autobusovou dopravou se tato náhrada řadí mezi prioritní projekty					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Děčín – Ústí n. L. - Střekov	120		120		120	

LINKA **U8 Děčín – Česká Kamenice – Rumburk**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					N	86
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
58,9	1749	1308	1,63	437 470		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Linka spojuje Šluknovsko s Děčínem a tím i zbylou částí Ústeckého kraje ve 120 minutovém celodenním a celotyždenním intervalu. Obsazení vlaků je stabilní s významnými sezónními špičkami turistů a cyklistů. Na linku váží linky obsluhy Šluknovska Trilex a U28.					
POZNÁMKY	Důležité je zachování přestupní vazby směr Ústí nad Labem v Děčíně a to jakoukoliv linkou. Vazbu na U27 a U28 je třeba fixovat do doby přímého spojení Děčína a Rumburku přes Sebnitz.					
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky - zastávky Veselé pod Rabštejnem, Horní Kamenice a Chříbská vykazují silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávek bude průběžně monitorováno s možností jejich výhledového průjezdu - na lince budou postupně obnovována vozidla (již od JŘ 2011/12) - s ohledem na předpokládané otevření železničního přechodu Dolní Poustevna – Sebnitz v JŘ 2012/13 a provozní změny s tím spojené se předpokládá změna provozního konceptu (časové otočení polohy linky o cca 30 min); cílem úprav provozního konceptu bude zlepšení přestupních vazeb v žst. Děčín a Rumburk - úsek linky je společný s linkou R Kolín – Rumburk, která je společným produktem objednávky MD ČR, Ústeckého kraje a Libereckého kraje; Ústecký kraj má zájem na zajištění celodenního spojení vlaky R/Sp s int. 120 min v úseku Česká Lípa – Rumburk – Šluknov a postupně se tomuto cíli bude přibližovat					
POŽADAVKY INFRASTRUKTURA:	obnova žst. Markvartice k JŘ 2012/13, zvýšení propustnosti úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí (v ideálním případě zdvojkolejnění, nebo alespoň zřízení výhybny pro letmé křižování v polovině úseku), zkrácení prostorových oddílů v úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí, zvýšení traťové rychlosti 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					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK		PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA	PRACOVNÍ DEN SEDLO	SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY		
Děčín – Česká Kamenice		60	120	120		
Česká Kamenice – Rumburk		60 – 120	120	120		

LINKA **U 10 + U 11 Česká Lípa – Lovosice – Louny – Postoloprty**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	108
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
7,7 / 77,2	2591	1421	2,21	772 374	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Páteří regionální linka spojující Českolipsko – Ústěcko – Litoměřicko – Poohří a Lounsko umožňuje bez nutnosti přestupu dostupnost do měst s větším výběrem výstupních míst. Uprostřed linky v Lovosicích zajištěn obousměrný přestup na rychlíkovou linku Děčín – Praha. Důležitá přestupní vazba linky na regionální autobusové linky, kterou je třeba sledovat, je v Libochovicích i Libochovicích městě. Nejvytíženější úsek je doplněn linkou s označením U10. <u>U10</u> Posílení nejvytíženějšího úseku linky U11 a zajištění přípojů městu Litoměřice na všechny vlaky linky U4 v Lovosicích. Úsek je jedním z nejvytíženějších úseků regionální dopravy v kraji.				
POZNÁMKY	Provázání s U11.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	U10: - jedná se o obslužnou linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky - na lince budou postupně obnovována vozidla (již od JŘ 2011/12) U11: - jedná se o obslužnou linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky v úseku Ústěck – Libochovice město, s průměrnými přepravními výsledky v úseku Louny – Postoloprty a podprůměrnými přepravními výsledky v úseku Libochovice město – Louny - 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 a je nezbytně nutné ho řešit - zastávky Horní Řepčice, Ploskovice, Slatina pod Hazmburkem, Radonice nad Ohří, Slavětín a Veltěže vykazují silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávek bude průběžně monitorováno s možností jejich výhledového průjezdu - úsek linky Louny - Postoloprty je s ohledem na své přepravní výsledky i trasování snadno nahraditelný autobusovou dopravou, což bude v průběhu plánovacího horizontu prověřeno - na lince budou postupně obnovována vozidla (již od JŘ 2011/12) - na lince bude prověřen nový provozní koncept se zrychleným vedením většiny spojů (zkrácení cestovní doby Lovosice – Louny o 20 min, při nutnosti projetí málo vytížených zastávek)				
POŽADAVKY INFRASTRUKTURA:	- zvýšení traťové rychlosti Lovosice – Litoměřice hor.n. a zkrácení intervalu křižování v žst. Litoměřice hor.n. za účelem odstranění pravidelných křižování v žst. Žalhostice (a s tím spojené zkrácení cestovních dob) - zvýšení traťové rychlosti a zabezpečení přejezdů Lovosice – Louny, úprava zabezpečovacího zařízení v žst. Louny a přilehlého traťového úseku s cílem snížení intervalu následné jízdy Louny – Louny předměstí a možnosti ukončování vlaků v zast. Louny Střed (ze směru Louny), zrušení/zabezpečení málo využívaných železničních přejezdů za účelem odstranění bodových propadů rychlosti				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA	PRACOVNÍ DEN SEDLO	SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY		
U11 Česká Lípa – Ústěck	120	120	120		
U11 Ústěck – Lovosice - Postoloprty	60	120	120		
Litoměřice – Lovosice (spolu s linkou S10)	30	30 - 60	30 – 60		

LINKA **U12 Osek – Most – Louny – Rakovník**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					N	86
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
	800	526	1,68	580 825		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Linka od roku 2008 spojuje Mostecko – Lounsko a Rakovnícko s přímou dostupností všech Lounských nádraží bez nutnosti přestupu.					
POZNÁMKY	Dobré přestupní vazby v uzlu Louny na U11 a U40, v Mostě pak důležité zachování přestupu na U1.					
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 - zastávka Dobroměřice vykazuje silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávky bude průběžně monitorováno s možností jejího výhledového průjezdu - linka bude od JŘ 2011/12 prodloužena do žst. Osek město, což mj. povede i ke zkrácení cestovní doby Louny – Litvínov; toto prodloužení linky je i provozně velmi výhodné, neboť zájezd vozidla v úseku Most – Osek město lze realizovat v rámci technologického prostoru v žst. Most, jedná se tak o velice efektivní opatření - v úseku Most – Osek: s ohledem na přepravní výsledky linky by byla teoreticky možná náhrada autobusovou dopravou v pracovních dnech v úseku Most – Osek město, avšak s ohledem na vysokou efektivitu jízdního řádu (od prosince 2011/12) by byla dosažená úspora velmi diskutabilní; navíc, s ohledem na dobrou dostupnost Mostu má linka potenciál dalšího růstu přepravených cestujících v příměstském úseku - na lince budou prověřeny úpravy provozního konceptu vedoucí k redukci nadměrného pobytu spojů v žst. Louny (lze řešit obnovou křižování v bývalé žst. Solopysky, což je ovšem náročné infrastrukturní opatření, anebo nasazením výkonnějšího vozidla spolu se zvýšením traťové rychlosti v úseku Most – Domoušice, případně prověřením úplně jiného provozního konceptu s dojezdem do žst. Most v jiných časových polohách – což by ovšem znamenalo rozvázání současných přestupních vazeb)					
POŽADAVKY INFRASTRUKTURA:	- úprava zabezpečovacího řízení v žst. Louny a přilehlého traťového úseku s cílem snížení intervalu následné jízdy Louny – Louny předměstí a možnosti ukončování vlaků v zast. Louny Střed (ze směru Louny); obnova žst. Solopysky anebo zvýšení traťové rychlosti v úseku Louny – Domoušice na alespoň 80 km/h; ve střednědobém výhledu je vhodné vybudovat zastávky v Bečově a Břvanech blíže k centrům obcí (náhradou za zastavování ve stávajících žst.), zvýšení traťové rychlosti v úseku Břvany – Obrnice na alespoň 80 km/h					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Most – Osek město	60		nepravidelné		-	
Most – Louny – Domoušice	60		120		120	
Domoušice – Rakovník	120		120		120	

LINKA **U13 Most – Postoloprty – Žatec**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	86
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
33,8	463	282	1,15	289 598	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Spojení Mostu a Žatce přes Postoloprty slouží zejména regionálním přepravním vztahům.				
POZNÁMKY	Přestupní vazba na rychlíky směr Ústí nad Labem v Mostě. V Postoloprtech přestup na U11.				
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 zdroj – cílové relaci využívána pouze minimálně (s ohledem na nekonkurenceschopnou cestovní dobu) a většina přeprav je nácestných (Žatec – Postoloprty, Postoloprty – Most), přičemž linka za daného stavu nemá žádný potenciál dalšího rozvoje - jedná se o linku, která je s ohledem na své přepravní výsledky i trasování snadno nahraditelná autobusovou dopravou, což bude v průběhu plánovacího horizontu prověřeno				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO	SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Most – Postoloprty – Žatec	60		120	120	

LINKA **U14 Jirkov – Chomutov – Žatec – Lužná u Rakovníka**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					N	86
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
58,3	384	391	1,27	117 117		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Rychlé spojení regionu Chomutovska a Žatecka s Rakovnickem a Kladenskem. Lze využít další dobré přestupní návaznosti směr Kladno a Praha. V Chomutově jsou významné vazby na rychlíky do Ústí nad Labem i Chebu.					
POZNÁMKY	Spěšné vlaky, společná objednávka s Ministerstvem dopravy ČR – ze strany Ministerstva dopravy ČR k 10.12.2011 byla ukončena. Úzce svázaný dopravní koncept prakticky neumožňuje změny časových poloh, nebo jen za cenu ztracení důležitých přípojí na obou stranách.					
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 - 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 - snahou obou krajů bude snaha o navýšení rozsahu dopravy na původní rozsah, byť toto bude obtížně krátkodobě realizovatelné a na lince dojde ke skokovému zhoršení nabídky spojení - linka má s ohledem na dobrou vazbu na obou stranách potenciál udržet spojovací funkci v regionu - 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					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Jirkov – Lužná u Rakovníka	120 - 240		120 - 240		120 - 240	

LINKA **U 15 Chomutov – Vejprty**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	55
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
57,6		74	2,28	24 653	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Na trati, kde byly provozovány v pracovní dny vlaky s vysokými náklady a minimálním využitím zůstaly zachovány jen dva páry vlaků s turistickým charakterem provozu v soboty a neděle.				
POZNÁMKY	Vazby na mezinárodní spojení směr Chemnitz, zajištěno přímé spojení soupravou Siemens Desiro.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o linku s turistickým (víkendovým a svátečním provozem) s podprůměrnými přepravními výsledky - linka je sice celoročně turisticky využívána, nicméně sezonnost je na lince zřejmým způsobem patrná (výrazně silnější přepravy v letním období) - jeví se jako vhodné, ukončit celoroční objednávání víkendových zdrojů z rozpočtové kapitoly určené pro zajišťování dopravní obslužnosti (neboť tato je celodenně, celotýdenně i celoročně kvalitně zajišťována rychlejší autobusovou dopravou) a přejít do režimu ryze turistického provozu (jako je tomu např. na tratích Lovosice – Most, Kadaň – Kaštice či Roudnice n.L. – Straškov – Libochovice), který je obvykle ze strany kraje podporován v rámci podpory turistického ruchu				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO	SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Chomutov – Vejprty	-		-	2 páry	

LINKA **U 16 Kadaň – Jirkov**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	86
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
24,2	977	400	1,0	174 741	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Spojnice příměstské dopravy Jirkova – Chomutova a Kadaně. Linka je v této trase v provozu jen v pracovní dny s výraznou špičkou dojíždění školní mládeže. Dále jsou v úseku Kadaň – Kadaň Pruněfov vedeny přípojně vlaky s celotýdenním provozem k rychlíkům na hlavní trati Ústí nad Labem – Cheb.				
POZNÁMKY	Zachování vazby na rychlíky v Kadani-Pruněfově nutné. Při elektrizaci Kadaňské tratě a prodloužení U1 nutná úprava provozního konceptu linky.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o páteřní linku v kraji s dobrými přepravními výsledky (ve smyslu celé přepravní osy Most / Jirkov / Chomutov – Kadaň) - současnou slabou stránkou linky je, že více než polovina všech spojení v uvedené relaci je přestupních a přímé spoje jsou provozovány pouze ve 2-hodinovém taktu, což zatížení ani potenciálu linky neodpovídá - zastávka Málkov vykazuje silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávky bude průběžně monitorováno s možností jejího výhledového průjezdu - na lince se předpokládá obnova vozidel z ROP (od roku 2014) - k jízdnímu řádu 2014/15, ke kterému bude zahájen nový provozní koncept dálkové dopravy, se očekává i spuštění nového konceptu regionální dopravy podle projektu ROP (dojde ke zkrácení jízdních dob a posunům časových poloh v řádu minut, stávající taktové uzly budou zachovány) - k jízdnímu řádu 2014/15 bude spuštěn nový koncept linky spočívající v úpravě jejího trasování na Děčín – Ústí n.L. – Most – Chomutov – Kadaň předměstí				
POŽADAVKY INFRASTRUKTURA:	elektrizace úseku Kadaň Pruněfov – Kadaň předměstí				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY
Kadaň – Kadaň-Pruněfov	60		60		120
Kadaň-Pruněfov – Jirkov	120		120		-

LINKA U 21 Roudnice nad Labem – Račíněves

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	55
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
17,8	462	77	1,83	124 217	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Nejvíce využitý je úsek Roudnice nad Labem – Straškov, kde je linka díky dobrým docházkovým vzdálenostem schopna obstát i jako příměstská doprava a kde se vlaky dopravuje i velké množství školáků. Podél trati byly eliminovány souběžné autobusové linky.				
POZNÁMKY					
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s průměrnými přepravními výsledky - 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				
POŽADAVKY INFRASTRUKTURA:	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				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY
Roudnice – Straškov	12 párů bez intervalu				5 párů bez intervalu
Straškov – Račíněves	9 párů bez intervalu				5 párů bez intervalu

LINKA U 22 Straškov – Vraňany

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	55
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
12,9	136	70	1,60	80 676	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Trať s vazbou na Středočeský kraj s nepříliš vysokým využitím. Trať slouží k přepravě zaměstnanců i návštěv do psychiatrické léčebny Horní Beřkovice, což je zřejmě nejvýznamnější zdroj i cíl přepravních toků v oblasti. Též je realizováno napojení Horních Beřkovic na přípojné vlaky do Prahy ve Vraňanech (a zpět).				
POZNÁMKY	Přestupní vazba je důležitá ve Vraňanech na U4 směr Praha. Vzhledem k minimálnímu využití vlaků je vhodné uvažovat o autobusové náhradě vlaků, avšak zachovat důležité dopravní vazby.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s výrazně podprůměrnými přepravními výsledky - linka je s ohledem na své přepravní výkony dlouhodobě neudržitelná - v oblasti potenciálních náhrad autobusovou dopravou se tato linka řadí mezi prioritní projekty				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY
Straškov – Horní Beřkovice	8 párů bez intervalu				3 páry bez intervalu
Horní Beřkovice – Vraňany	12 párů bez intervalu				3 páry bez intervalu

LINKA **U 23 Děčín – Dolní Žleb – Bad Schandau**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					N	55
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
9,9	424	353	0,64	105 770		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Spojnice Děčína a Bad Schandau regionálními vlaky je důležitá též pro obsluhu Dolního Žlebu. Dále má nesporný význam pro přeshraniční regionální aktivity v regionu Českého a Saského Švýcarska.					
POZNÁMKY	S novou koncepcí linky Děčín – Sebnitz – Rumburk (po otevření železničního hraničního přechodu Sebnitz/Dolní Poustevna) linka bude nahrazena prodlouženou linkou U28.					
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s podprůměrnými přepravními výsledky - linka bude po úpravě infrastruktury na saské straně spojena s linkou Dolní Poustevna – Rumburk, přičemž bude vedena jako přímá v celém úseku Děčín – Bad Schandau – Rumburk - slabou stránkou využití železnice pro přeshraniční vztahy ve větší míře je nevhodná tarifní politika železnic na obou stranách státní hranice (spojení Ústí n.L. – Dresden vlaky EC je časově na hranici konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě, přesto je však svou cenou výrazně nekonkurenceschopné; naopak regionální spojení, které nabízí cenově dostupnou alternativu jízdenkou Elbe-Labe Ticket je naopak extrémně nekonkurenceschopné časově); Ústecký kraj tak bude usilovat o uznávání regionálních jízdenek ve vlacích EC v úseku Ústí n.L. – Dresden					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Děčín – Dolní Žleb	60		120		120	
Dolní Žleb – Bad Schandau	120		120		120	

LINKA **U 24 Teplice v Čechách – Litvínov**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	86
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
17,9	749	370	1,07	166 980	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Trať je schopna dobře spojit města Teplice, Lom a Litvínov, s delší pěší docházkou od nádraží Osek, relativně vysokou cestovní rychlostí proti autobusům. Potenciál tratě je i do budoucna výrazný a to též ve vztahu k městu Ústí nad Labem. Výhledově se po elektrizaci posledního úseku před Litvínovem připravuje přímé spojení s Ústím nad Labem.				
POZNÁMKY	V současné době je významná přestupní vazba na rychlíky směr Ústí nad Labem a Praha.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky - zastávka Háj u Duchcova vykazuje silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávky bude průběžně monitorováno s možností jejího výhledového průjezdu - předpokládá se obnova vozidel z ROP (od roku 2014) - k jízdnímu řádu 2014/15, ke kterému bude zahájen nový provozní koncept dálkové dopravy, se očekává i spuštění nového konceptu regionální dopravy podle projektu ROP - k jízdnímu řádu 2014/15 bude spuštěn nový koncept linky spočívající v úpravě jejího trasování na (Děčín –) Ústí n.L. – Teplice – Litvínov, linka se stane součástí páteřní sítě drážních linek v kraji				
POŽADAVKY INFRASTRUKTURA:	- elektrizace úseku Louka u Litvínova – Litvínov - zvýšení traťové rychlosti a optimalizace úseku Oldřichov u Duchcova – Louka u Litvínova				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY
Teplice v Č. – Litvínov	60		120		120

LINKA **U25 Most – Osek – Moldava v Krušných horách**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					N	55
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
39,1	216	194	1,17	69 741		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Po dlouhodobě slabých přepravních výsledcích v mimosezónách v pracovní dny v horském úseku trati byl připraven speciální koncept vlaků pro turisticky vytižená období					
POZNÁMKY	Vlaky bývají v sezóně vzhledem k vysokému vytížení turisty často posilovány na několikavozové soupravy.					
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s podprůměrnými přepravními výsledky v úseku Most – Osek město, přičemž úsek Osek město – Moldava má téměř výhradně turistický charakter - v úseku Most – Osek město existuje pravidelná denní dojíždka a tento úsek bude provozně oddělen – viz linka U12 od turistického (víkendy, období prázdnin, svátky) provozu Most – Moldava - do žst. Osek město bude od JŘ 2011/12 prodloužena linka U12 Rakovník – Louny – Most, což mj. povede i ke zkrácení cestovní doby Louny – Litvínov; toto prodloužení linky je i provozně velmi výhodné, neboť zájezd vozidla v úseku Most – Osek město lze realizovat v rámci technologického prostoje v žst. Most, jedná se tak o velice efektivní a provozně levné opatření - v úseku Most – Moldava se jedná 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 celoročně objednávat z prostředků určených na dopravní obslužnost					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Most – Moldava v Kr. h.	4 páry jen v turistických sezónách, bez intervalu				4 páry bez intervalu	

LINKA **U27 Mikulášovice – Rumburk**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	86
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
25,7	---	153	1,19	32 967	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Linka je využívána i jako turistické spojení k přepravě do severní části Národního parku České Švýcarsko. V úseku Krásná Lípa - Panský zůstanou v provozu vlaky pouze ve volné dny, které jsou vytížené turisty jedoucími v dopoledních hodinách do národního parku České Švýcarsko.				
POZNÁMKY	Příležitostně, ve volné dny, vybrané vlaky vedeny přes Krásnou Lípou. Výhledově je vzhledem k nízkému vytížení realizovatelné nahrazení autobusovou dopravou, k čemuž jsou dobré místní podmínky.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o linku s turistickým (víkendovým a svátečním provozem) s podprůměrnými přepravními výsledky - linka je sice celoročně turisticky využívána, nicméně sezonnost je na lince zřejmým způsobem patrná (výrazně silnější přepravy v letním období) - jeví se jako vhodné, ukončit celoroční objednávání víkendových spojů z rozpočtové kapitoly určené pro zajišťování dopravní obslužnosti (neboť tato je celodenně, celotýdenně i celoročně kvalitně zajišťována rychlejší autobusovou dopravou) a přejít do režimu ryze turistického provozu (jako je tomu např. na tratích Lovosice – Most, Kadaň – Kaštice či Roudnice n.L. – Straškov – Libochovice), který je obvykle ze strany kraje podporován v rámci podpory turistického ruchu				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO	SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Mikulášovice – Rumburk				6 – 7 párů nepravidelně	

LINKA **U 28 Rumburk – Dolní Poustevna**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					N	86
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
26,3	630	394	1,58	235 952		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Klíčová regionální linka Šluknovska. Na trati je připravován ŽHP Dolní Poustevna – Sebnitz, po jehož otevření bude realizován nový koncept JŘ s propojením Děčín – Sebnitz – Rumburk. Ten je již připravován ve spolupráci s německými kolegy z VVO (Verkehrsverbund Oberelbe).					
POZNÁMKY	Přestupní vazbu na U8 sledovat minimálně do doby přímého spojení U28 přes Sebnitz s Děčínem.					
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky - linka bude po úpravě infrastruktury na saské straně spojena s linkou Děčín – Bad Schandau, přičemž bude vedena jako přímá v celém úseku Děčín – Bad Schandau – Rumburk - stávající koncept jízdního řádu bude se spuštěním průběžného provozu Děčín – Bad Schandau – Rumburk upraven na křižování v 00 v Mikulášovicích dolním nádraží					
POŽADAVKY INFRASTRUKTURA:	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					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Rumburk – Dolní Poustevna	60		120		120	

LINKA **U32 Ústí nad Labem – Štětí – Mělník – Lysá nad Labem**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				E	264
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
51,6	1630	573	0,84	459 760	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Základní rychlá páteřní spojnice krajského města, Litoměřic a Štětí a dále též rychlý přípojný směr na Moravu, východní Čechy a část Středočeského kraje. Vysoká cestovní rychlost vlaků a dobré návaznosti na rychlíky v Lysé n. L. směr Hradec Králové je předurčují i k dálkovým cestám				
POZNÁMKY	Stěžejní jsou návaznosti na linku U1 v Ústí nad Labem západě a to do obou směrů, jež je třeba trvale udržovat.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o páteřní linku v kraji s nadprůměrnými přepravními výsledky v úseku Ústí n.L. – Litoměřice město - na lince bude od JŘ 2011/12 zaveden interval 30 min. v ranní špičce, bude vyvíjena snaha o zkracování intervalu v odpolední špičce v úseku Ústí n.L. – Litoměřice město - železniční stanice Sebzín vykazuje silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití stanice bude průběžně monitorováno s možností jejího výhledového průjezdu všemi vlaky				
POŽADAVKY INFRASTRUKTURA:	výstavba železniční zastávky Velké Žernoseky a zastávky Vrutice; pro obě zastávky byla zpracována studie situačního umístění a je nutno posunout tyto záměry do realizace; existence obou zastávek by výrazně umožnila optimalizovat rozsah autobusové dopravy v oblasti				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY
Ústí nad Labem - Štětí	60		120		120
Štětí – Lysá nad Labem	120		120		120

LINKA **U 40 Louny – Slaný**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	86
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
22,0	200	176	1,55	113 744	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Linka má jen místní význam pro obce v okolí Peruce, zejména Telce.				
POZNÁMKY	V Peruci přestupní vazby na autobusy, v Lounech na U11 a U12.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s podprůměrnými přepravními výsledky - 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 - při organizaci autobusové náhrady je však nutná koordinace se Středočeským krajem, aby nedošlo ke zhoršení spojení obou krajů				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY
Louny – Slaný	120		120		120

LINKA **Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				E	264
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
9,7	412	260	1,04	67 531	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Nižší poptávka po regionální dopravě proti lince U2 (díky menším sídlům) je kompenzována prodloužením intervalu osobních vlaků dle požadavků, jež jsou koordinovány Karlovarským krajem. Vlak navazují na přípojné vlaky v Klášterci nad Ohří.				
POZNÁMKY	Změna konceptu by byla možná v souvislosti s elektrizací tratě do Kadaně.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s průměrnými přepravními výsledky - zastávka Kotvina vykazuje silně podprůměrné výsledky v obrazech cestujících/den; využití zastávky bude průběžně monitorováno s možností jejího výhledového průjezdu - k jízdnímu řádu 2014/15, ke kterému bude zahájen nový provozní koncept dálkové dopravy, se očekává i spuštění nového konceptu regionální dopravy podle projektu ROP – viz linka U 1 - k jízdnímu řádu 2014/15 bude spuštěn nový koncept linky spočívající v úpravě jejího trasování na Most / Jirkov / Chomutov – Karlovy Vary - pro linku Most / Jirkov / Chomutov – Karlovy Vary budou v rámci ROP objednány 2 motorové jednotky; nasazení motorových jednotek na plně elektrizovanou trať však bude nutné ekonomicky obhájit z důvodu dlouhodobé udržitelnosti konceptu. Budou tak hledány a prověřovány další varianty vhodného nasazení těchto jednotek, aby byly výkony udrženy v rámci příslušného NUTS a byly dodrženy podmínky ROP; pro linku Most / Jirkov / Chomutov – Karlovy Vary tedy bude Ústecký kraj prověřovat řešení provozního konceptu v elektrické trakci				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY
Klášterec n. O. – K. Vary	11 párů bez intervalu				10 párů bez intervalu

LINKA **Děčín – Česká Lípa**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	86
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
17,4	708	486	1,13	137 112	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Spolu s rychlíkovou linkou do Liberce zajišťuje cca hodinový interval spojení Českolipska a Děčínska a zajišťuje vazbu regionální dopravy v údolí Ploučnice mezi Libereckým a Ústeckým krajem.				
POZNÁMKY	Na objednávce spolupráce s Libereckým krajem, též z důvodu nutných vazeb na další linky Libereckého kraje v uzlu Česká Lípa. Podmínkou je též zachování přípoje na Ústí nad Labem v Děčíně.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku s nadprůměrnými přepravními výsledky - linka tvoří spojení Děčína a České Lípy v časovém prokladu s vlaky R - s ohledem na přepravní výsledky linky aktuálně nabízený 2hod interval neodpovídá poptávce; zkrácení intervalu by sice bylo žádoucí, nicméně při požadavcích na konkrétní přestupní vazby v Děčíně, resp. České Lípě není možno další vlaky smyslně nakonstruovat kvůli omezujícímu úseku Děčín Východ – Benešov nad Ploučnicí - dojde-li ke změnám časových poloh vlaků linky R Kolín – Rumburk (- Šluknov), jak předesílá celostátní plán dopravní obsluhy území, pak bude snaha Ústeckého kraje upravit časové polohy spojů Děčín – Česká Lípa tak, aby byly v České Lípě vytvořeny přestupní vazby ve směru Děčín – Mladá Boleslav a naopak				
POŽADAVKY INFRASTRUKTURA:	zvýšení propustnosti úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí (v ideálním případě zdvojkolejnění, nebo alespoň výhybna pro letmé křížování v polovině úseku), zkrácení prostorových oddílů v úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí, zvýšení traťové rychlosti v úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí na alespoň 80 km/h, úprava zabezpečovacího zařízení (zkrácení intervalu postupných vjezdů) v žst. Děčín východ, zvýšení propustnosti úseku Děčín hl.n. – Děčín východ				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY
Děčín – Česká Lípa	120		120		120

LINKA **Rakovník – Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					N	55
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
13,9	205	94	1,00	86 615		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Linka má pro Ústecký kraj minimální význam a zajišťuje pouze slabé regionální přepravní vztahy na Lubenecku.					
POZNÁMKY	Současná situace s nízkým využitím je ekonomicky těžkou udržitelná.					
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o obslužnou linku v kraji s podprůměrnými přepravními výsledky - 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 dojížděku do Rakovníka a jako takový je pro železnici perspektivní, nicméně pro převládající regionální vztahy v prostoru Podbořany – Žlutice – Chyše – Lubenec – Jesenice, jakož i pro spojení do Kralových Varů je tato linka nepoužitelná - v oblasti potenciálních náhrad autobusovou dopravou se tato linka řadí mezi prioritní projekty - při organizaci autobusové náhrady je nutná koordinace se Středočeským krajem a Karlovarským krajem, na jejichž území leží podstatná část tratě					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Na území ÚK	14 párů bez intervalu				9 párů bez intervalu	

LINKA **Most – Žatec – Podbořany – Plzeň**

TYPICKÁ SOUPRAVA					TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
					N	146
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)	
	část dat	část dat	1,52	173 669		
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Jedná se o linku Sp a R vlaků objednávaných v prokladu s vlaky R objednávanými MD ČR. Linka je důležitým spojením západní části kraje (Mostecko, Žatecko, Podbořansko) s Plzní, jakož i dalšími linkami navazujícími v uzlu Plzeň.					
POZNÁMKY						
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- jedná se o linku s průměrnými přepravními výsledky - v plánovacím období je třeba sledovat celodenní interval 120 minut - s ohledem na soutěž na dopravce předpokládanou k JŘ 2014/15 bude nutno dořešit dělbu výkonů mezi MD ČR, Ústeckým krajem a Plzeňským krajem - požadavky na infrastrukturu: Ústecký kraj má zájem o obsluhu železničních stanic Vroutek a Petrohrad vlaky R, čehož je možné při schématu křižování (Žihle / Žatec západ) dosáhnout pouze zvýšením traťové rychlosti v inkriminovaném úseku					
INTERVALY LINKY						
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Podbořany – hranice ÚK	6 párů bez intervalu				6 párů bez intervalu	

LINKA **Rumburk – Česká Lípa – Nymburk – Kolín**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	110
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
20,3	část dat	část dat		35 720	
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Dálková linka spojující Šluknovsko s Českou Lípou a dále se středními Čechy s výrazným podílem regionálních přeprav mezi Šluknovskem a Novým Borem či Českou Lípou. Vlaky zajišťované MD ČR doplňuje Ústecký a Liberecký kraj několika dalšími vlaky v regionální objednávce.				
POZNÁMKY	Rychlíky, společná objednávka s Ministerstvem dopravy ČR, do budoucna též nutná koordinace.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- Ústecký kraj má zájem na zajištění celodenního spojení vlaky R/Sp s int. 120 min v úseku Česká Lípa – Rumburk – Šluknov a postupně se tomuto cíli bude přibližovat				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK		PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA	PRACOVNÍ DEN SEDLO	SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY	
Rumburk – Kolín		120	120	120	

LINKA **Trilex Rybníště – Varnsdorf – Liberec**

TYPICKÁ SOUPRAVA				TRAKCE	KAPACITA (OSOB)
				N	55
DÉLKA LINKY V ÚK (KM)	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ PD	ÚSEKOVÉ DENNÍ OBSAZENÍ S+N	POMĚR CESTOVNÍ DOBY VLAK/AUTO	VÝKON (KM ZA ROK)	ZTRÁTA (KČ NA KM)
11,7	263	354		138 928	84,533
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	Spojení Varnsdorfska s Libercem v intervalu 60 minut. Provozuje spol. Vogtlandbahn				
POZNÁMKY	Návaznost na U8 v Rybníšti.				
VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	- s ohledem na stav, kdy dopravce na této relaci je vybrán v soutěži, předpokládá se stabilizovaný rozsah výkonů - bude však snahou Ústeckého kraje, dosáhnout v jednání s partnerskými objednateli stavu, kdy bude jízdní řád otočen o cca 30 minut, aby došlo k obecnému zlepšení přestupních vazeb v Rybníšti				
INTERVALY LINKY					
ÚSEK	PRACOVNÍ DEN ŠPIČKA		PRACOVNÍ DEN SEDLO		SOBOTY, NEDĚLE, SVÁTKY
Rybníště – Varnsdorf	60		60 – 120		60 – 120