Ústecký kraj

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Krajský úřad Ústeckého kraje, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí n. L.
odbor dopravy a silničního hospodářství

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 - 2026

Verze pro Zastupitelstvo Ústeckého kraje (1. 11. 2021)
předkládá vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství Ing. Jindřich Franěk
zpracoval kolektiv oddělení dopravní obslužnosti, vedoucí Ing. Jakub Jeřábek

Informace o autorech

Zpracovali a spolupracovali v březnu – září 2021:

Bc. Aleš Cestr	7.4, 9
Dominik Havel	5.4
Ing. Vít Janoš, Ph.D.	5.3, 5.4, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.7, 6.9, 7.2
Mgr. Jindřich Jelínek, Ph.D.	4
Ing. Jakub Jeřábek	struktura a koordinace PDO
Bc. Radek Kozlík	7.4, sestavení a koordinace PDO
Ing. František Krtička, DiS.	6, 7
Ing. Ondřej Kubala	1, 2, 3
Ing. Milan Kříž, Ph.D.	5.4
Václav Malec	9
Doc. RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.	5.3
Ing. Miroslav Müller	3.2
Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.	1, 2, 3
Mgr. Radka Opavová	9
Ing. Jan Otčenášek	7.3
Mgr. Kristýna Rybová, Ph.D.	5.1, 5.2
Bc. Michaela Vašíčková	9
Ing. Pavlína Velikovská, Ph.D.	8
Bc. Martin Verner	2.1
Mgr. Markéta Voleníková	3.2
Ing. Michaela Zárybnická Morrice	3.2

Změny a doplňky Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 – 2026

Datum změny	Strana	Popis změny
11. 11. 2021	Informace o autorech	doplněn seznam změn a doplňků + informace o schválení

Informace o schválení

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 – 2026 byl projednán a schválen Zastupitelstvem Ústeckého kraje dne 1. listopadu 2021 (usnesení č. 034/10Z/2021).

Obsah

1 DÚK jako moderní, kvalitní a atraktivní systém integrované veřejné dopravy v Ústeckém kraji 7
2 Řízení kvality služby DÚK 11
2.1 Parametry kvality DÚK a jejich kontrola 11
2.2 Strategie dalšího rozvoje oblasti řízení kvality DÚK 18
3 Komunikace DÚK s cestujícími 22
3.1 Posilování značky DÚK 22
3.2 Rozvoj průběžných komunikačních aktivit ve vztahu s cestujícími 28
3.3 Komunikační aktivity na podporu cestování spoji DÚK 39
4 Centrální dispečink DÚK (CED) 41
5 Ústecký kraj v datech a číslech 43
5.1 Analýza a prognóza obyvatelstva v Ústeckém kraji 43
5.2 Městské a venkovské obyvatelstvo 53
5.3 Hodnocení dojížďky do zaměstnání a škol podle SLDB 2011 59
5.4 Přepravní charakteristiky a srovnání s minulým obdobím 68
6 Dopravně-technologické řešení plánovacího období 2022–2026 83
6.1 Obecné cíle dopravní obslužnosti 83
6.2 Standardy dopravní obslužnosti území 86
6.3 Obecné principy síťového řešení 90
6.4 Standardy úrovně obsluhy 90
6.5 Konkrétní aplikace standardů 93
6.6 Mikroregiony 99
6.7 Standardy linek regionální drážní dopravy 101
6.8 Standardy pro dopravu s přesahem mimo území Ústeckého kraje 103
6.9 Návrh nových prvků dopravní obslužnosti kraje 103
6.10 Plán ostatní dopravy 104
6.11 Plán technologického propojování s dopravou objednávanou městy 110
7 Infrastruktura autobusové a železniční dopravy 113
7.1 Přestupní uzly 113
7.2 Infrastruktura železniční dopravy 115
7.3 Infrastruktura autobusové dopravy 120

7.4 Nepravidelnosti v provozu DÚK způsobené změnami v infrastruktuře 124
8 Tarif a odbavování 127
8.1 Současný rozvoj integrace – zapojení měst 127
8.2 Vyšší vybavení pro některé významné zastávky 128
8.3 Zavedení Centrálního dispečinku DÚK 128
8.4 Stav tarifního řešení 128
8.5 Tarifní kalkulátor DÚK 138
8.6 Nové prvky a technologie v systému elektronického odbavování cestujících v DÚK 139
8.7 Plán tarifního řešení – rozvoje tarifu DÚK 142
9 Smluvní a finanční zajištění dopravy 146
9.1 Smluvní zajištění autobusové dopravy 146
9.2 Smluvní a finanční zajištění integrace měst 149
9.3 Smluvní zajištění železniční dopravy 151
9.4 Financování DÚK 153

Seznam příloh

1. Karty železničních tratí a linek s výhledem na plánovací období 2022–2026
2. Seznam autobusových linek DÚK
3. Teoretická proporce přepravního vztahu a příslušná dělba přepravní práce veřejné dopravy
4. Podkladové mapy ke standardům obsluhy
5. Schéma taktových uzlů DÚK
6. Přestupní terminály VLAK a BUS
7. Grafický přehled smluv autobusové dopravy
8. Grafický přehled smluv železniční dopravy

Seznam použitých zkratek

CED	Centrální dispečink (DÚK)
ČSÚ	Český statistický úřad
DS (odbor)	Odbor dopravy a silničního hospodářství
DSÚK	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
EU	Evropská unie
IDS	Integrovaný dopravní systém
JŘ	Jízdní řád
KÚÚK	Krajský úřad Ústeckého kraje
MHD	Městská hromadná doprava
PD	Příměstská doprava
PDO	Plán dopravní obslužnosti
RÚK	Rada Ústeckého kraje
SJD	Systémová jízdní doba
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
SPP	Smluvní přepravní podmínky
ÚK	Ústecký kraj
VLD	Veřejná linková doprava
ZÚK	Zastupitelstvo Ústeckého kraje

Úvod

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje vzniká coby závazný koncepční dokument na základě zákona č. 194/2010 Sb. a svým obsahem navazuje na předcházející plán z let 2017–2021. Ačkoli vytvoření a schválení Plánu dopravní obslužnosti jsou dle zákona povinností všech objednatelů veřejné dopravy, je z hlediska dalšího rozvoje a organizace dopravy osvědčeným způsobem prezentace záměrů objednatele a ujednocení náhledu na veřejnou dopravu v kraji jako celku.

Prezentovaný Plán dopravní obslužnosti vznikal v problémovém období let 2020–2021, kdy veřejná doprava v celé ČR zaznamenala hluboký propad zájmu cestujících a s tím spojený zásadní pokles tržeb. Předkládaný Plán dopravní obslužnosti tedy hned v samotném úvodu navrhuje strategii k obnovení důvěry cestujících ve veřejnou dopravu. Prezentuje nejen marketingové záměry, ale zároveň kvalitativní požadavky na dopravce, jimiž chce cestující zaujmout a představit Dopravu Ústeckého kraje jako moderní a komfortní dopravní systém.

Navzdory negativnímu pozadí uplynulých dvou let pak tento plán rovněž představuje nové standardy obsluhy územních celků kraje. Standardy upouští od původního linkového systému založeného na klasifikaci jednotlivých linek objednávaných krajem, ale zavádí nový systém založený na velikosti územního celku a vazbách, které mají obyvatelé na okolní územní celky.

Vedle toho Plán představuje rovněž záměry a požadavky na úpravu infrastruktury, a to jak infrastruktury železniční, tak silniční. Vypořádává se ve svých kapitolách se stavem zastávek a zastávkových označníků a hodnotí jejich aktuální stav a předkládá záměry a úkoly do budoucnosti.

V druhé části Plánu je prezentován tarif DÚK, který zásadním způsobem propojuje celý integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje a který je tak jedním z jeho nosných pilířů. Kapitola předkládá rovněž záměry tarifního rozvoje včetně zásad lomeného a překryvného tarifu, jimiž chce DÚK integrovat do svého systému i linky mezikrajské přepravy, zejména pak linky provozované Středočeským a případně i Libereckým krajem.

Nový Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje na období 2022–2026 si tedy klade vysoké cíle, které ovšem udrží dopravu v Ústeckém kraji na vysoké, konkurenceschopné a moderní úrovni.

1 DÚK jako moderní, kvalitní a atraktivní systém integrované veřejné dopravy v Ústeckém kraji

Kvalitní a atraktivní systém veřejné dopravy je základním nástrojem pro udržitelný rozvoj území, ať už se jedná o město, aglomeraci, či celý region. Využívaná a cestujícími oblíbená veřejná doprava dosahuje vysoké ekonomické i energetické efektivity provozu, zásadně přispívá k řešení mobility v souladu se zásadami trvale udržitelného rozvoje, ke snížení dopadu mobility obyvatel na životní prostředí a podporuje další ekonomický a společenský rozvoj území.

Doprava Ústeckého kraje (DÚK) je moderní systém veřejné dopravy orientovaný na zákazníka založený na integraci různých druhů veřejné dopravy v jeden celek za účelem zajištění efektivní a kvalitní dopravní obsluhy území Ústeckého kraje.

Neustálé zvyšování všech aspektů kvality cestování s DÚK je nezbytné nejen z pohledu zvyšování počtu uživatelů DÚK, ale i udržení stávajících cestujících. Nabídka moderní a vyspělé veřejné dopravy navíc pozitivně ovlivňuje image a vnímání veřejné správy obyvateli kraje i Ústeckého kraje jako celku u jeho návštěvníků.

Vnímání kvality veřejné dopravy z hlediska cestujících

Vnímání atraktivity systému veřejné dopravy je kritérium do značné míry subjektivní. Nicméně i přesto lze stanovit sedm základních oblastí, respektive požadavků, které musí být splněny, aby systém veřejné dopravy byl ze strany cestujícího veřejné dopravy vnímán jako atraktivní a kvalitní. Dlouhodobým strategickým cílem Ústeckého kraje jako objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících je nejen udržení stávajících cestujících, ale i přilákání nových uživatelů a zvýšení podílu veřejné dopravy na celkových přepravních výkonech v území. Tím dojde ke zvýšení ekonomické efektivity systému DÚK na jedné straně a ke snížení negativních environmentálních dopadů mobility obyvatelstva na straně druhé. Aby tohoto cíle mohlo být dosaženo, bude DÚK v tomto období systematicky rozvíjet všechny výše uvedené aspekty kvality veřejné dopravy a zároveň jeho dosažení podpoří moderní komunikací a cíleným marketingem.

Rozhodování na základě dat

Důkladná analýza aktuálního stavu je základem pro další úspěšný rozvoj systému.

Systém DÚK disponuje značným množstvím dat o počtech přepravených cestujících na jednotlivých linkách i v jednotlivých relacích. Základem pro řízení úspěšného dopravního systému je pravidelné vyhodnocování získaných dat o poptávce cestujících a pravidelné analýzy, které pak slouží k rozhodování o podobě linkového vedení, délce intervalů i počtech spojů, efektivní nakládání s veřejnými financemi, ale data jsou důležitým podkladem i pro plánování komunikačních aktivit DÚK směrem k cestujícím.

Mezi základní nástroje získávání informací DÚK patří přepravní průzkumy, analýzy prodaných jízdních dokladů zónově-relačního tarifu i výzkumy veřejného mínění a preferovaných způsobů dopravy mezi cestujícími v Ústeckém kraji. K získání podrobnějších dat o počtu cestujících na jednotlivých linkách DÚK využívá a nadále bude využívat moderní technologie, mezi něž se řadí například počítací rámy v autobusech či analýzy sběru dat mobilních operátorů o mobilitě obyvatelstva regionu.

Obr. 1 - Schéma sedmi základních oblastí pro vnímání kvality a atraktivity systému

Brand DÚK a jednotnost systému

Cestující necestuje s konkrétním dopravcem, ale cestuje systémem DÚK.

Značka DÚK je a do budoucna bude pro cestující zárukou, že cestují za předem jasně stanovených podmínek po celém území kraje, v organizátorem hlídané kvalitě a za stejných podmínek u všech dopravců. DÚK je jedním z nejrozvinutějších integrovaných dopravních systémů v Česku. Důraz na značku DÚK a její pozitivní vnímání ze strany cestujících bude organizátor systému v období platnosti tohoto plánu dále systematicky rozvíjet. To představuje nejen jednotné nastavení parametrů kvality napříč všemi dopravci, jednotnou komunikaci směrem k cestujícím a veřejnosti, jednotný vizuální styl všech vozidel, ale i jednotnou podobu všech vizuálních a informačních prvků, se kterými se cestující setkává.

Rozsah a kvalita přepravní nabídky DÚK

Cestující očekává atraktivní interval a přiměřenou směrovou nabídku spojů.
Cestující rovněž očekává, že bude přepraven za akceptovatelnou dobu (rychlostí, která je v principu výhodnější než cesta osobním automobilem).

Linkové vedení, jízdní řády i dostatečná kapacita spojů jsou hlavními atributy přepravní nabídky. Z pohledu cestujícího je neméně důležitá cestovní rychlost i spolehlivost provozu. Síť linek je v rámci systému DÚK stabilizovaná. V období platnosti tohoto plánu bude docházet především k další optimalizaci provozu linek DÚK s ohledem na nově zpracované standardy dopravní obslužnosti, jejichž úkolem je jasné determinování nároku územního celku na dopravní obslužnost (více v kapitole 7).

DÚK v období 2022–2026 plánuje nadále posilovat a rozšiřovat dopravní obslužnost i nad rámec hranic Ústeckého kraje, a to zejména na základě další reciproční spolupráce integrovaných dopravních systémů Středočeského (IDSK) a Libereckého kraje (IDOL). Vznik nového mezikrajského spojení nabídne cestujícím nejen větší možnosti cestování, ale otevře veřejnou dopravu i další části obyvatelstva, kterou dosud nabídka DÚK neoslovila.

Dosahovaná cestovní rychlost a spolehlivost provozu jsou velmi často ovlivněny parametry infrastruktury, kterou však objednatel veřejné dopravy nespravuje, proto je pro něj obtížné jejich naplnění přímo ovlivnit. Tento Plán dopravní obslužnosti však požadavky Ústeckého kraje na rozvoj infrastruktury pro veřejnou dopravu definuje a předává je tak dalším subjektům veřejné správy (stát, města a obce), které by je v zájmu veřejné dopravy a zajištění udržitelného rozvoje území měly respektovat a naplňovat.

Kvalita vozidel

Cestující očekává soudobé moderní vozidlo, ve kterém se cítí bezpečně a komfortně.

Vozidlo je artikl, který do značné míry službu veřejné dopravy prodává. Čistota, pohodlný a bezbariérový nástup, pohodlné sedačky, teplotní pohoda i poskytování informací musí být samozřejmostí. Rovněž pak vybavení vozidel technickými zařízeními pro komunikaci s Centrálním dispečinkem DÚK, bezproblémové odbavení apod. Požadavky na technické a kvalitativní parametry vozidel jsou v rámci DÚK definovány ve smlouvách s jednotlivými dopravci. Cílem DÚK je úroveň kvality vozidel postupně zvyšovat v souladu s postupným vývojem celého odvětví a aktuálními trendy.

Přístup personálu

Cestující očekává vstřícný přístup personálu.

Ve většině případů je cestující ve styku se zaměstnanci jednotlivých dopravců. Cestující je však vnímají jako součást DÚK, proto DÚK standard kvality stanovuje základní pravidla pro chování personálu dopravců, avšak cílem DÚK je tato pravidla v souladu s aktuálními trendy dále precizovat a rozvíjet.

Snadné odbavení a přehledný tarif DÚK

Cestující očekává snadné odbavení a moderní způsoby pořízení jízdního dokladu za dobrou cenu.

Přehledný a pochopitelný tarif, snadné odbavení, a především co nejjednodušší a nejpohodlnější nákup jízdního dokladu jsou základními pilíři integrovaného dopravního systému. Současný tarif DÚK je stabilizovaný a v následujícím období se nepředpokládají žádné zásadnější změny. DÚK již v současné době nabízí různé moderní možnosti nákupu jízdních dokladů. Například v aplikaci DÚKapka, spuštěné v roce 2021, si cestující mohou zakoupit jízdní doklady pro celý systém DÚK. Doklady uznávají všichni dopravci a jejich nákup zvládne cestující v řádu minut (více v kapitole 9).

Z hlediska rozšiřování tarifu a odbavování je pro DÚK (v oblastech u hranice kraje) výzvou pro další období výdej jízdních dokladů integrovaného dopravního systému Středočeského kraje (IDSK), případně též Libereckého kraje (IDOL), a recipročí uznávání vydaných dokladů v rámci nabídky mezikrajské dopravy.

Kvalita zastávek a přestupních bodů

„Cesta veřejnou dopravou nezačíná nástupem do vozidla, ale příchodem na zastávku."

Kvalitní, uživatelsky příjemné a bezpečné provedení zastávek a přestupních bodů přirozeně vede k častějšímu využívání veřejné dopravy. Správa, rozvoj a investorská činnost v oblasti zastávek a přestupních bodů jsou především odpovědností příslušných správců komunikací i jednotlivých měst a obcí, objednatel veřejné dopravy nemá ve většině případů nástroje, jak jejich podobu přímo ovlivnit. DÚK v této oblasti poskytuje jednotlivým správcům zastávek konzultační činnost (zejména při zřizování nových zastávek či rekonstrukci již existujících). Kromě toho prostřednictvím Dopravní společnosti Ústeckého kraje, p. o., zajišťuje obměnu a osazení zastávkových označníků a výlepových ploch zastávek. Prostřednictvím vlastní kontrolní skupiny pak DÚK dohlíží na to, aby zastávkové označníky byly řádně osazeny a aby na nich byly vždy vyvěšeny aktuální jízdní řády a informace pro cestující.

Přestože kvalita zastávek a přestupních bodů je jednou ze sedmi základních oblastí vnímání kvality a atraktivity systému, nedosahuje v Ústeckém kraji dobré úrovně. V tomto plánovacím období bude proto na zkvalitnění přestupních bodů a uzlů kladen větší důraz. DÚK pak tento úkol splní:

- dokončením obnovy starých, nevyhovujících označníků (nebo označníků poškozených) za nové, standardizované označníky;
- sjednocením vizuální podoby označníků v celém Ústeckém kraji;
- doplněním a průběžnou aktualizací označení názvem zastávky a číslem linky.

Kvalita a relevantnost informací pro cestující DÚK

„Cestující očekává včasné, relevantní a pravdivé informace v reálném čase."

Kvalitní informace cestující očekává ve vozidle, ve stanicích, na zastávkách i ve své mobilní aplikaci. Zákazník je schopen systému veřejné dopravy „odpustit" určitou míru nespolehlivosti způsobenou provozní situací či mimořádnou událostí, avšak pouze pokud je o ní pravdivě a ihned informován. Dlouhodobým cílem DÚK je dále rozvíjet a inovovat způsoby a rozsah poskytování informací pro cestující, a to zejména prostřednictvím Centrálního dispečinku DÚK (CED), jehož dispečeři jsou cestujícím k dispozici od 04:00 do 24:00 hodin každý pracovní den i o víkendu.

K informování cestujících o dlouhodobých výlukách v provozu slouží především internetové stránky DÚK, které by v období platnosti tohoto dopravního plánu měly získat novou, moderní a atraktivnější podobu a vizuálně by se měly přiblížit internetovým stránkám aplikace DÚKapka. O dlouhodobých výlukách v provozu informuje DÚK rovněž na širokém spektru sociálních sítí a v neposlední řadě bude cestující o mimořádnostech v provozu (ať již dlouhodobých, či krátkodobých) informován prostřednictvím aplikace DÚKapka, jejíž další rozvoj je plánován na období 2022–2026.

Moderní komunikace DÚK
Informace pro cestující jsou základem poskytnutí kvalitní dopravní služby.

Cestující se dnes rozhoduje o způsobu své cesty na základě celé řady parametrů, jako jsou čas strávený na cestě, cena, komfort, spolehlivost zvoleného způsobu dopravy, dostupnost preferovaného dopravního spojení i jeho osobní cestovní zvyklosti. Zásadní roli v tomto rozhodování hrají kvalitní informace, které bude mít cestující k dispozici. DÚK je moderní integrovaný dopravní systém, jehož dlouhodobým cílem je zvyšovat kvalitu, relevanci a rychlost informací, které má cestující k dispozici pro své rozhodnutí, jakým způsobem bude cestovat, ale také informací, které mu usnadní cestování (například mobilní aplikace DÚKapka s on-line odbavením a její další rozvoj), a v neposlední řadě informací, které cestujícího na jeho cestě doprovází (návaznosti, on-line poloha spojů, aktuální výluky, …). DÚK tak bude i nadále během platnosti tohoto plánu posilovat roli komunikace vůči cestujícím, aby měli vždy dostatek potřebných informací.

2 Řízení kvality služby DÚK

Veřejné služby v přepravě cestujících jsou v rámci DÚK poskytovány jednotlivými dopravci. K zajištění požadované kvality a její jednotné úrovně definuje objednatel konkrétní kvalitativní parametry pro železniční, autobusové i ostatní linky DÚK. Povinnost tyto kvalitativní parametry plnit je zakotvena přímo ve smlouvách s dopravci.

2.1 Parametry kvality DÚK a jejich kontrola

Parametry kvality služby DÚK jsou v zásadě dány jejich nastavením v rámci aktuálně probíhajících kontraktů. V případě nově uzavíraných smluv s dopravci v období tohoto plánu se předpokládá uplatnění parametrů shodných s právě probíhajícími kontrakty (respektive těmi nejnovějšími uzavřenými v roce 2021).

2.1.1 Předepsané parametry kvality pro železniční dopravce DÚK

Úroveň kvality služby v železniční dopravě DÚK je pro období platnosti tohoto plánu v zásadě stanovena parametry předepsanými smlouvami s dopravci uzavřenými v předchozím období s platností od JŘ 2020. U některých linek se však ještě předpokládá zvýšení úrovně kvality služby zejména v souvislosti s předpokládanou obnovou vozového parku (například u linek U5, U7 a U13 s příchodem nových elektrických jednotek pro dopravce RegioJet ÚK).

Vzhledem ke struktuře vozového parku železničních dopravců a obecně ke složitějším podmínkám na železnici definuje objednatel, na rozdíl od autobusové dopravy (viz dále), požadované kvalitativní a technické parametry specificky pro každou nasazovanou řadu

vozidel, která je na dané výkony zasmluvněna. Struktura vozového parku dopravců je poměrně rozmanitá a skládá se z nových i rekonstruovaných (repasovaných) vozidel.

Požadované kvalitativní parametry nových vozidel	**Požadované kvalitativní parametry rekonstruovaných/repasovaných vozidel**
Nízkopodlažnost, respektive obecně splnění normy TSI PRM	**Nízkopodlažnost**
Předepsaným standardem všech železničních vozidel nasazovaných na výkony DÚK je jejich bezbariérové provedení. To umožňuje cestování osob se sníženou schopností pohybu a orientace, ale nabízí také pohodlný nástup a výstup všem skupinám cestujících, zejména v kombinaci s odpovídající podobou infrastruktury (výška nástupní hrany 550 mm nad T.K.).[1]	
Teplotní pohoda	**Teplotní pohoda**
DÚK vnímá tepelnou pohodu jako jeden ze základních parametrů pohodlného cestování, a to v průběhu celého roku. Teplota ve vozidle se musí pohybovat v rozmezí 18–26 °C. Autobusy DÚK musí být standardně vybaveny jak topením, tak klimatizací.[2]	
WC s tekoucí vodou	**WC s tekoucí vodou**
Zázemí pro cestující v podobě WC s tekoucí vodou a základními hygienickými potřebami je standardem u všech vlaků DÚK.	
Kvalitní interiér a vhodný počet míst k sezení a stání	**Kvalitní rekonstrukce interiéru**
Kvalitní, moderní a pohodlné provedení interiéru by mělo být u všech nových vlaků samozřejmostí.	Kvalitní rekonstrukce interiéru s přihlédnutím k pohodlí cestujících.
Informační systém	**Informační systém**
Předepsaný informační systém pro cestující zahrnuje vnější orientační panely (LED), vnitřní informační panel (LCD) s informacemi o daném spoji a hlasové informace o jednotlivých stanicích a zastávkách.	Předepsaný informační systém dle technických možností vozidla.
Místa pro přepravu cestujících na vozíku, kočárků i jízdních kol	
Vybavení železničních vozidel místy pro přepravu cestujících na vozíku a kočárků včetně souvisejících řešení je dáno již příslušnými právními a technickými předpisy. Všechny nové vlaky DÚK musí být rovněž vybaveny možností přepravovat jízdní kola.	
Jednotný nátěr DÚK včetně informačních prvků	**Jednotný nátěr DÚK včetně informačních prvků**
V souladu s principem jednotnosti systému a podpory značky mají dopravci povinnost uvést vozidla nasazovaná v rámci systému DÚK do jeho jednotného vizuálního stylu schváleného objednatelem s důrazem na značku integrované veřejné dopravy. Součástí je i povinnost dopravce umisťovat ve vozidlech v předepsaném rozsahu marketingový materiál objednatele.	

[1] Výjimku mohou tvořit některé linky s dálkovým charakterem provozu, kde standardní nízkopodlažní provedení není optimálním ekonomickým řešením. Stejně tak mohou výjimku tvořit některé lokální tratě s malou četností objednávaných spojů.

[2] Při využívání rekonstruovaných/repasovaných vozidel nemusí být tento parametr kvality naplněn, neumožňuje-li to technické provedení vozu.

Mezi doplňkové kvalitativní parametry dále patří zásuvky a USB porty pro nabíjení mobilních telefonů, notebooků apod.

Předepsané standardy kvality rovněž definují pravidla pro čistotu interiéru, jeho údržbu a odstraňování závad a poškození, vybavení vozidel zařízením sledování polohy a komunikace s CED či pravidla pro ústrojovou kázeň a penzum znalostí o tarifu a smluvních přepravních podmínkách DÚK pro personál dopravců. Konkrétní znění je odvislé od charakteru konkrétního kontraktu.

Součástí nastavených kvalitativních parametrů pro železniční dopravce obvykle jsou i požadavky na staniční servis (povinnost provozování pokladny v definovaných stanicích včetně minimálního rozsahu její provozní doby) a kvalitativní parametry vozidel náhradní autobusové dopravy (v případě výluk apod.).

2.1.2 Předepsané parametry kvality pro autobusové dopravce DÚK

Úroveň kvality služby v autobusové dopravě DÚK je v zásadě stanovena předepsanými parametry kvality v předchozím období. Většina dopravních výkonů bude v období platnosti tohoto plánu realizována na základě smluv s dopravci uzavřených v předchozím období.

Vybranými významnými kvalitativními parametry poskytovaných služeb v autobusové dopravě DÚK v období platnosti tohoto plánu jsou zejména tyto:

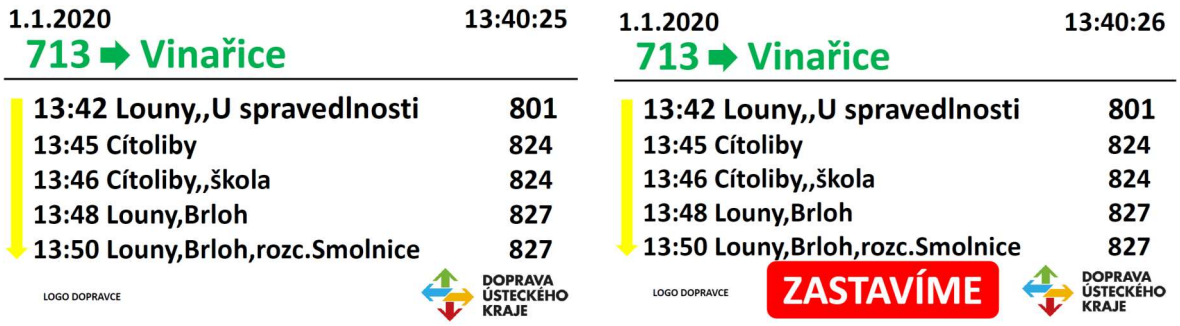
PROVOZNÍ PARAMETRY	**Plnění jízdního řádu**	Jízdní řády jednotlivých linek jsou přímou součástí smlouvy; objednatel plnění jízdního řádu kontroluje prostřednictvím CED a sledování polohy každého vozidla DÚK v reálném čase (například v případě nevyjetí vozidla na spoj má CED možnost reagovat). Dopravce má povinnost všechna svá vozidla vybavit zařízením na sledování polohy s využitím GNSS (GPS) a komunikace s CED.
	Dodržování přestupních vazeb	CED mimo jiné dohlíží na dodržování přestupních vazeb. Díky této supervizi je případů, kdy nedošlo k vyčkání na přípojný spoj, minimum.
	Kapacita vozidla	Dopravce má povinnost dodržet předepsanou kapacitu vozidla. Ta je určena objednatelem na základě údajů o přepravní poptávce na dané lince či spoji.
VOZIDLO A JEHO VYBAVENÍ	**Bezbariérovost**	Předepsaným standardem všech autobusů DÚK je jejich nízkopodlažní provedení (typicky ve verzi „low entry“). Bezbariérové provedení vozidel nejen umožňuje cestování osob se sníženou schopností pohybu a orientace, ale nabízí také pohodlný nástup a výstup všem skupinám cestujících.
	Přeprava kočárků a osob na invalidním vozíku	Každé vozidlo DÚK musí být vybaveno alespoň jedním prostorem pro přepravu kočárků či osoby na invalidním vozíku.

	Teplotní pohoda	DÚK vnímá tepelnou pohodu jako jeden ze základních parametrů pohodlného cestování, a to v průběhu celého roku. Teplota ve vozidle se musí pohybovat v rozmezí 18–26 °C. Autobusy DÚK musí být standardně vybaveny jak topením, tak klimatizací.
	Informační systém	Předepsaný informační systém pro cestující zahrnuje vnější orientační panely (LED), vnitřní informační panel (LCD) s informacemi o daném spoji a hlasové informace o jednotlivých zastávkách.
	Počet a umístění tlačítek STOP	V rámci autobusů DÚK je pravidlem, že každý cestující by měl mít ve své blízkosti (cca do 1-2 m) funkční tlačítko STOP.
	Přeprava jízdních kol	Na předepsaných linkách a spojích je dopravce povinen zajistit vozidlo, které je uzpůsobené přepravě jízdních kol (bez ohledu na to, zda se jedná o základní, či zálohové vozidlo).
	Zařízení pro sčítání cestujících	Nová vozidla DÚK musí být vybavena zařízením automatického sčítání cestujících. Údaje z těchto zařízení jsou klíčovým podkladem pro další optimalizaci objednávky veřejné dopravy, neboť poskytují přesné údaje o naplnění kapacity spoje a identifikují jeho přeplňování či naopak nízké využití.
BRAND A JEDNOTNÝ VIZUÁLNÍ STYL	**Jednotný nátěr DÚK včetně informačních prvků**	V souladu s principem jednotnosti systému a podpory značky mají dopravci povinnost uvést vozidla nasazovaná v rámci systému DÚK do jeho jednotného vizuálního stylu, který je charakteristický zelenou barvou a důrazem na značku integrované veřejné dopravy. Součástí je i povinnost dopravce umisťovat ve vozidlech v předepsaném rozsahu marketingový materiál objednatele.

Kompletní výčet předepsaných kvalitativních parametrů a jejich definice jsou obsahem dokumentu „Standardy kvality a bezpečnosti“, který je přílohou každé jednotlivé smlouvy s dopravcem. Tyto standardy podrobně řeší:

- technické parametry vozidel, včetně parametrů souvisejících s nástupem a výstupem cestujících, či předepsaného stáří vozidel;
- požadavky na jejich vnější provedení, požadavky na provedení interiéru a podmínky pro cestující v něm;
- požadavky na odbavení, informační systém pro cestující i další technické vybavení vozidla;
- umisťování dalších informačních prvků pro cestující;

- parametry péče o vnější vzhled a interiér vozidla;
- pravidla pro ústrojovou kázeň a jeho schopnost bezproblémového odbavení cestujících;
- pravidla pro evidenci vozidel nasazovaných na dopravní výkony DÚK.



Obr. 2 Vzorové vizuální provedení informací o jízdě spoje poskytovaných v rámci vnitřního LCD informačního panelu pro cestující; vpravo včetně zobrazené zpětné vazby po stisknutí tlačítka STOP

Obr. 3 Vzorové provedení vnějšího vizuálu autobusu DÚK

2.1.3 Předepsané parametry kvality pro ostatní dopravu DÚK

Kromě standardních vlakových a autobusových linek jsou součástí DÚK i turistické železniční a lodní linky. Pro ty, vzhledem k jejich zcela odlišnému charakteru a účelu, jsou stanoveny specifické kvalitativní parametry. Základní z těchto parametrů, například dodržování jízdního řádu, péče o interiér a vnější vzhled vozidel či pravidla pro personál dopravce, jsou shodné či obdobné jako u běžných linek. U turistických linek je brán zřetel i na další aspekty, například:

- nadstandardní služby (nabídka občerstvení a jeho rozsah, prodej suvenýrů, dětský koutek na lodi apod.);
- přepravu jízdních kol;

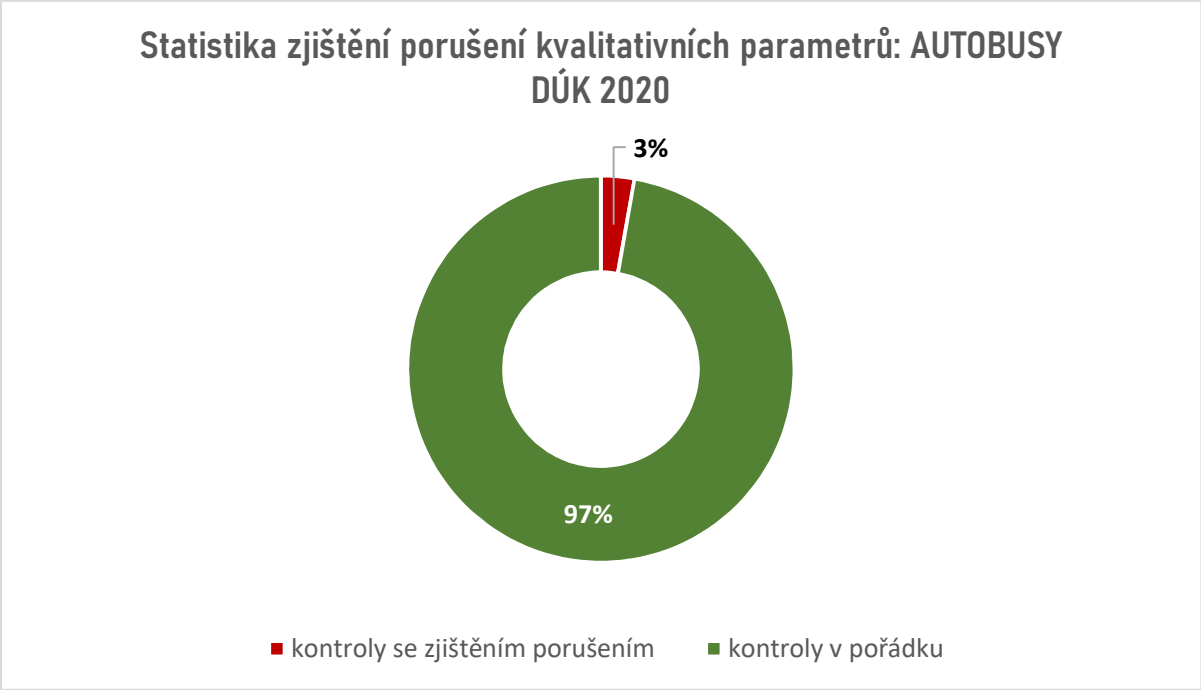
- turistické informace ve vozidlech či plavidlech, hlášení a průvodcovské texty;
- specifickou marketingovou činnost dopravce;
- problematiku zálohových vozidel.

Cílem DÚK je rovněž plné pokrytí všech vozidel i v tomto segmentu dopravní obslužnosti systémem sledování poloh vozidel a komunikace s CED.

2.1.4 Způsob kontroly dodržování parametrů kvality

Za účelem kontroly dodržování smluvně nastavených parametrů kvality je ze strany objednatele vykonávána kontrolní činnost přímo v terénu zaměstnanci krajského úřadu. Kontroloři kontrolují a dokumentují dodržení předepsaných parametrů kvality na konkrétním kontrolovaném spoji. Protokol o kontrole je následně podkladem pro udělení smluvních sankcí v případě zjištěných závad. Kontroly jsou prováděny v zásadě náhodně, případně na základě upozornění či stížností cestujících.

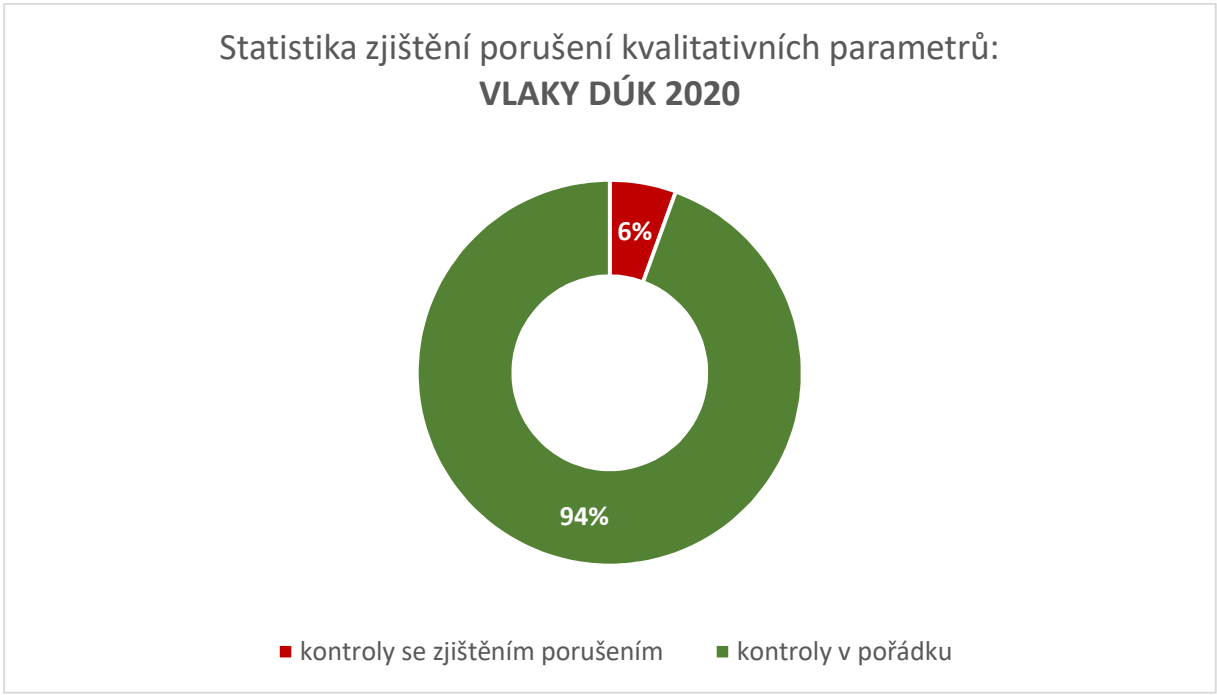
Pro ilustraci, v roce 2020 bylo v rámci autobusové dopravy DÚK provedeno 3 453 kontrol. V 96 případech (cca 3 %) bylo zjištěno porušení předepsaných parametrů kvality.



Následující tabulka uvádí procentuální podíl zjištěných porušení kvalitativních parametrů u jednotlivých provozních souborů autobusové dopravy DÚK.

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA DÚK 2020 Provozní soubor (dopravce)	Počet provedených kontrol	Počet kontrol se zjištěným porušením kvalitativních parametrů	%
Vejprtsko (Autobusy Karlovy Vary, a.s.)	67	7	10,45 %
Dolní Poohří (DSÚK p.o.)	405	22	5,43 %
Chomutovsko (Autobusy Karlovy Vary, a.s.)	93	5	5,38 %
Litoměřicko (DSÚK p.o.)	159	8	5,03 %
Podbořansko (Autobusová doprava s.r.o. Podbořany)	62	3	4,84 %
Lounsko-západ (ARRIVA)	71	3	4,23 %
Litvínov–Bílina (DSÚK p.o.)	238	8	3,36 %
PD Teplice (DSÚK p.o.)	389	13	3,34 %
Teplicko (DSÚK p.o.)	91	3	3,30 %
Děčínsko (DSÚK p.o.)	273	7	2,56 %
Šluknovsko (Autobusy Karlovy Vary, a.s.)	373	8	2,14 %
Lovosice–Louny (DSÚK p.o.)	206	3	1,46 %
Kadaň–Žatec (Autobusy Karlovy Vary, a.s.)	107	1	0,93 %
Ústecko (DSÚK p.o.)	720	4	0,56 %
Mostecká pánev (Autobusy Karlovy Vary, a.s.)	199	1	0,50 %
CELKEM	**3 453**	**96**	**2,78 %**

V rámci železniční dopravy DÚK bylo v roce 2020 provedeno 1 239 kontrol, porušení předepsaných kvalitativních parametrů bylo zjištěno v 69 případech (cca 6 %).



Následující tabulka uvádí procentuální podíl zjištěných porušení kvalitativních parametrů u jednotlivých železničních dopravců DÚK.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA DÚK **Dopravce**	**Počet provedených kontrol**	**Počet kontrol se zjištěným porušením kvalitativních parametrů**	**%**
AŽD Praha s.r.o.	42	5	11,90 %
České dráhy, a.s.	954	25	2,62 %
Die Länderbahn CZ s.r.o.	41	14	34,15 %
GW Train Regio a.s.	11	0	0,00 %
RegioJet ÚK a.s.	191	25	13,09 %
CELKEM	1 239	69	5,57 %

V období platnosti tohoto plánu bude kontrola dodržování kvalitativních parametrů ze strany dopravců prováděna v souladu s dosavadní praxí.

2.2 Strategie dalšího rozvoje oblasti řízení kvality DÚK

V případě uzavírání nových smluv s dopravci v období platnosti tohoto dopravního plánu se předpokládá využití v současné době definovaných kvalitativních parametrů. Vzhledem k tomu, že oblast kvality služby ve veřejné dopravě se neustále vyvíjí a požadavky a očekávání cestujících se neustále zvyšují, bude objednatel veřejné dopravy soustavně a systematicky sledovat vývoj těchto kvalitativních parametrů. V období platnosti tohoto plánu již proto budou zahájeny přípravy aktualizace standardů kvality pro nové kontrakty s dopravci, které budou uzavírány v druhé polovině této dekády.

Celosvětový trend směřuje k definici požadavků na kvalitu služby ze strany organizátorů v daleko větším rozsahu i podrobnosti. To jednoznačně souvisí s prohlubující se integrací veřejné dopravy a postupným nástupem principu *mobility as a service* (mobilita jako služba). Objednatelé chtějí výrazně více ovlivňovat kvalitu služby, nastavovat její jednotnou úroveň a prezentovat ji čistě pod svojí značkou. To logicky souvisí i se skutečností, že řada kontraktů na zajištění dopravní obslužnosti je uzavírána v režimu „brutto". Zároveň je veřejná doprava jednou z nejdůležitějších služeb, kterou veřejná správa obyvatelstvu poskytuje, proto je důraz na její kvalitu pochopitelný.

Ústecký kraj si je tohoto vývoje dobře vědom a v této souvislosti identifikuje zejména následující procesně-organizační oblasti potřebného rozvoje v oblasti řízení kvality služby:

- **Větší podrobnost a preciznost definice kvalitativních i technických parametrů**
    - Celosvětový trend i praxe DÚK ukazují, že pro efektivní vymáhání požadovaných kvalitativních parametrů je třeba jejich velmi precizní a jednoznačná definice. To vyžaduje jednak systematické budování expertní základny na straně objednatele, jednak její přesnou formulaci a konzultace s právníky připravujícími smlouvy s dopravci. Již v současné praxi DÚK se

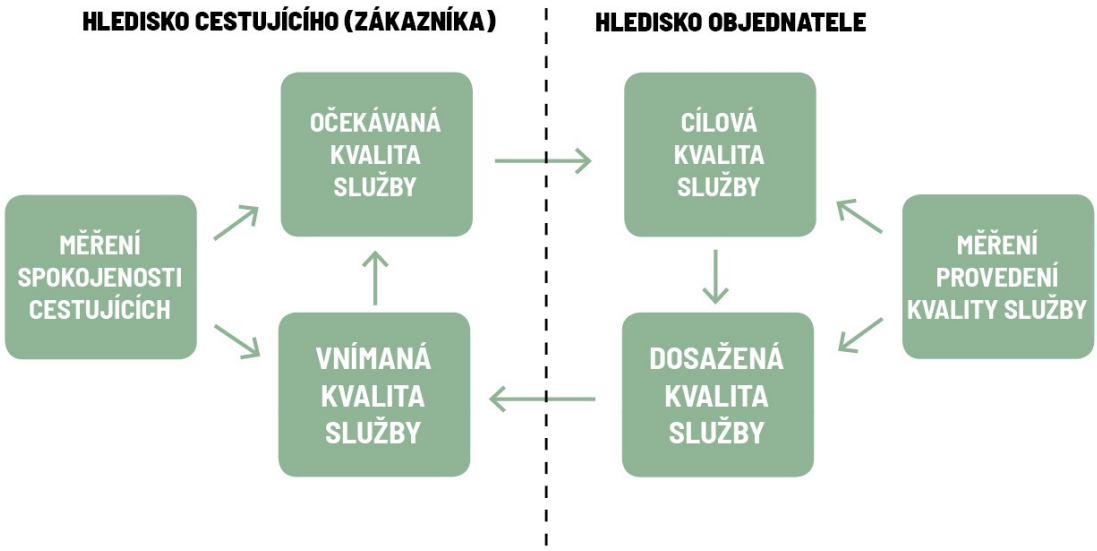
ukazuje, že některé kvalitativní požadavky bude třeba zpřesnit (například definování podoby hlášení pro cestující).

- **Nová koncepce a sjednocení struktury standardů kvality** (v souvislosti s předcházejícím bodem)
    - Objednatel v období platnosti tohoto Plánu dopravní obslužnosti začne připravovat novou koncepci standardů kvality, kterou následně uplatní v rámci nových smluv se začátkem platnosti v druhé polovině této dekády. V závislosti na analýze současné situace lze očekávat, že jejími hlavními atributy budou:
        - jednotné standardy pro autobusovou dopravu DÚK, jednotné standardy pro železniční dopravu DÚK (u turistických linek lze vzhledem k jejich specifickému charakteru předpokládat ponechání současné praxe specifických parametrů pro jednotlivé turistické linky);
        - jednotná struktura standardů, rámcově v podobě: provoz a jeho parametry, vozidlo, jeho vzhled a vybavení, personál dopravce, bezpečnost, zastávky a stanice.
- **Problematika kvalitativních parametrů u tarifně integrovaných systémů MHD v jednotlivých městech**
    - Systémy MHD v jednotlivých městech Ústeckého kraje jsou sice tarifně integrovány s DÚK, úrovní kvality služby však s ní nejsou sjednoceny. V mnohých případech se ukazuje, že právě systémy MHD nedosahují požadované úrovně kvality služby, což se může negativně projevit na konkurenceschopnosti systému veřejné dopravy jako celku. V průběhu platnosti tohoto plánu Ústecký kraj zanalyzuje současnou situaci a možné způsoby prohloubení integrace systémů MHD do DÚK, respektive možností závazné implementace standardů kvality DÚK i do systémů MHD.

Z procesně-organizačního hlediska vykazuje DÚK určitou specifičnost. Zjištěná porušení požadovaných kvalitativních parametrů ze strany dopravců jsou předmětem vyměření příslušných smluvních sankcí. Ve specifické situaci je však dopravcem Dopravní společnost Ústeckého kraje p.o. Jelikož jde o příspěvkovou organizaci Ústeckého kraje, jejíž rozpočet je přímou součástí rozpočtu objednatele veřejné dopravy, není z právního ani účetního hlediska prakticky možné uplatňovat vůči tomuto dopravci smluvní sankce. V průběhu platnosti tohoto plánu bude třeba najít životaschopný model „sankcí“ v případě zjištěného nedodržení kvalitativních parametrů. To je klíčové k zachování rovnosti dopravců před objednatelem veřejné dopravy. U přestupků přímo spojených s činností zaměstnanců dopravce lze například sankci do určité míry převést přímo na zaměstnance odpovědného za nedodržení předepsaných kvalitativních požadavků. Obecně může být nastaven systém, že na dosahovanou míru dodržování předepsaných kvalitativních parametrů DÚK budou přímo navázány odměny managementu příspěvkové organizace. Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Ústeckého kraje (též jako odbor DS) v rámci období platnosti

tohoto plánu, po konzultaci s právníky a dalšími relevantními odbory krajského úřadu, navrhne řešení této situace.

Trendy v oblasti samotných kvalitativních parametrů se rovněž neustále vyvíjejí, a aby byla zajištěna a prohloubena konkurenceschopnost systému integrované veřejné dopravy, její objednatel musí na toto reagovat neustálým vyhodnocováním spokojenosti cestujících a zvyšováním parametrů kvality služby na základě očekávání cestujících i vývoje celého odvětví. Například ČSN EN 13 816 využívá pro hodnocení systému veřejné dopravy tzv. smyčku jakosti. Ta zohledňuje jak pohled zákazníka, tak i pohled poskytovatele služby, přičemž se zaměřuje na očekávanou a cílovou jakost služby, dále pak na vnímanou a dosaženou jakost služby.



Ústecký kraj má již prvotní praktické zkušenosti s kvalitativními průzkumy spokojenosti zákazníků prostřednictvím *focus groups*. V rámci platnosti tohoto dopravního plánu bude nastartován systematický proces hodnocení dosahované kvality ze strany cestujících i objednatele, které se stane jedním z klíčových podkladů pro aktualizaci předepisovaných kvalitativních parametrů.

V rámci nejbližší aktualizace kvalitativních parametrů lze očekávat například inovace těmito směry:

- **Zavedení jednotného vzhledu vozidel DÚK i na železnici**
    - V rámci autobusové dopravy DÚK je již jednotný vnější vzhled vozidel standardem. Dalším logickým krokem je sjednotit vnější vzhled vozidel i na železnici s důrazem na prohloubení značky a sjednocení vizuálu a informačních prvků všech vozidel DÚK bez ohledu na druh dopravy.

- **Zpřesnění a rozšíření pravidel pro personál dopravců, který je v přímém styku s cestujícími**
    - S personálem dopravce (řidiči u autobusových dopravců, vlakovou četou u železničních dopravců, zaměstnanci informačních center či pokladen) je cestující prakticky v denním styku. V souladu s obecně se zvyšující prozákaznickou kulturou většiny služeb cestující očekává stejné prozákaznické vystupování zaměstnanců dopravce. Celkově profesionální vystupování a schopnost poradit v případě dotazu či mimořádné situace představují očekávání ze strany cestujících. Současné kvalitativní parametry aspekt chování personálu dopravců komplexně nepostihují.
- **Zpřesnění parametrů pro provedení interiéru vozidel, včetně designových prvků specifických pro DÚK**
    - Řada zahraničních i někteří čeští objednatelé veřejné dopravy postupně zpřesňují požadavky na interiér vozidel, a to nejen z hlediska ergonomie, ale i z hlediska designu. Běžný je například sjednocující barevný vzor potahů sedadel napříč všemi dopravci i mody dopravy, jednotná podoba piktogramů či dalších informačních prvků, definice barevného ladění interiéru apod. Trend v rámci DÚK nebude výjimkou. DÚK bude v období platnosti tohoto plánu sledovat příslušné trendy s cílem nejlepší příklady dobré praxe implementovat při následující aktualizaci standardů kvality.
- **Důraz na další technologický rozvoj informačních systémů pro cestující**
    - Informační systémy pro cestující procházejí významným technologickým rozvojem. Trendem je neustálé zkvalitňování poskytovaných informací v reálném čase zejména v případě zpoždění či mimořádné situace. Pravdivost, relevantnost a včasnost informací jsou pro cestující klíčové. To většinou vyžaduje nastavení a neustálé zdokonalování a zrychlování poměrně robustních procesů na straně objednatele / organizátora veřejné dopravy. Aktuálním trendem je například zobrazování informací o daném spoji, o přestupu či upozornění na blížící se výstup přímo v mobilní aplikaci cestujícího. DÚK bude v období platnosti tohoto plánu sledovat příslušné trendy s cílem nejlepší příklady dobré praxe vhodně implementovat v Ústeckém kraji.

3 Komunikace DÚK s cestujícími

Správná komunikace s cestujícími je jedním ze základních kamenů, aby mohl být integrovaný dopravní systém v dnešní době u cestujících úspěšný. Konkurence v podobě individuální automobilové dopravy je velmi silná a snadno dostupná. Možnost rozhodnout se, jak dnes či zítra cestovat, je vždy v rukou cestujícího. Proto je úkolem DÚK nabídnout cestujícím takovou službu, kterou chtějí využít.

Služba pro cestující je ze strany organizátora IDS definována dopravními parametry (počty spojů, rychlost spojení, délka intervalu, návaznosti, dostupnost cíle s přestupy / bez přestupů, …), ekonomickými parametry (ekonomická výhodnost využití konkrétního způsobu přepravy pro cestujícího), kvalitou služby (kvalita dopravního prostředku, vstřícnost personálu, dodržování standardů, pocit bezpečí, …), ale také schopností IDS s cestujícím včas, rychle a správně komunikovat.

Komunikační koncepce je tak nezbytnou součástí dopravního plánu, neboť ve volbě cestujících pro konkrétní dopravní prostředek je vedle řady dopravních (*jak dlouho pojedu*), ekonomických (*kolik mě to bude stát*) či osobních faktorů (*jezdím raději svým autem*) důležitý také dostatek informací. Informací, které pomohou cestujícímu v rozhodování, jakým způsobem chce cestovat (kvalita vozidel, jízdní doba, cena, …), informací, které mu usnadní cestování (on-line informace o zpoždění a poloze spoje, on-line pohodlné odbavení z mobilu) i informací, které ho budou na cestě doprovázet (mimořádnosti, jízdní řády, výluky a objížďky, …).

Vzorovým příkladem úspěšné spolupráce dopravního, kvalitativního i informačního faktoru na straně DÚK je v posledních letech například návrat vlaků na tzv. Švestkovou dráhu, tedy na trať Lovosice–Most. Na trať, na které se zvýšila kvalita infrastruktury, vyjela kvalitní vozidla, jízdní řád nabídl dostatek spojů i rychlé spojení a komunikace odvedla svou práci v tom, že o novém, lepším spojení se dozvěděli všichni, pro něž je nabídka na této trati relevantní. Výsledkem je solidní poptávka ze strany cestujících na trati, na niž Ústecký kraj ukončil objednávku dopravní obslužnosti.

DÚK tak v době platnosti tohoto plánu bude i nadále rozvíjet své komunikační aktivity ve třech základních oblastech:

- posilování značky DÚK;
- rozvoj průběžných komunikačních aktivit ve vztahu s cestujícími;
- komunikační aktivity na podporu cestování spoji DÚK.

3.1 Posilování značky DÚK

Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje má dnes v regionu známou značku v podobě zkratky DÚK, spojenou s jednotným vzhledem zelených autobusů, se slogany podporujícími cestování veřejnou dopravou v Ústeckém kraji i s veřejností používanou zkratkou DÚK doplněnou jednotným grafickým vzhledem.

Součástí vnímání značky DÚK je celá řada faktorů, které bude organizátor systémově v období platnosti tohoto plánu zlepšovat a pracovat tak dále na jejím lepším vnímání veřejností. Důležitou součástí vnímání značky DÚK je jednotný vzhled vozidel i jednotná komunikace

celého systému vůči cestujícím (viz níže), dále také kvalita poskytované služby (kvalita spojení, kvalita vozového parku, kvalita pracovníků na straně dopravců) a samotná zákaznická zkušenost, která vyplývá z využívání služeb DÚK, ale i z rychlosti a vstřícnosti řešení zákaznických požadavků nebo z pomoci dispečinku při řešení problémů cestujícího.

Cílem DÚK je dlouhodobě stále zvyšovat pozitivní vnímání celého dopravního systému v Ústeckém kraji a zvyšovat počet cestujících v dopravních prostředcích DÚK na úkor automobilové dopravy.

Významnou komplikaci v tomto snažení přinesla pandemie nemoci covid-19 v letech 2020 a 2021, která zásadně ovlivnila způsob cestování v kraji, ale také důvěru lidí ve veřejnou dopravu, jež byla ze strany veřejných autorit často označována jako místo možné nákazy. V neposlední řadě vnímání veřejné dopravy zásadně ovlivnila nutnost mít zakryté dýchací cesty, což veřejnou dopravu proti dopravě individuální v očích cestujících znevýhodnilo.

Cíle DÚK z hlediska marketingové komunikace v období platnosti tohoto plánu:

- obnova důvěry cestujících ve veřejnou dopravu po epidemii covidu-19 a návrat počtů cestujících na počty před jejím vypuknutím;
- zvýšení počtu cestujících ve spojích DÚK se speciálním zaměřením na páteřní trasy (v autobusové i železniční dopravě).

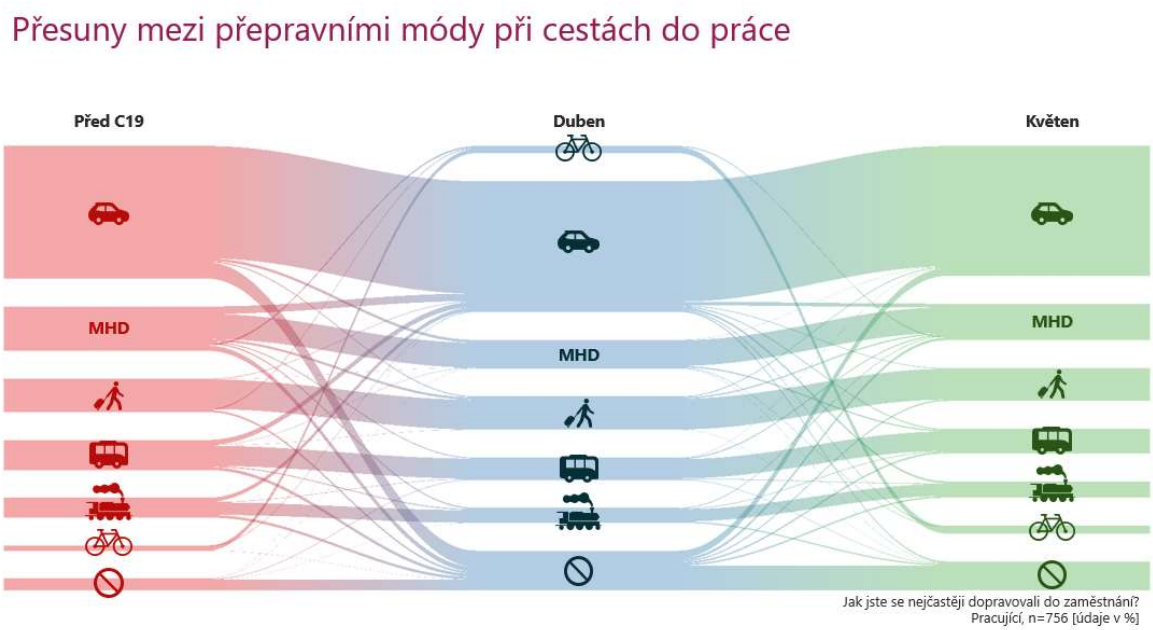
3.1.1 Obnova důvěry cestujících ve veřejnou dopravu po epidemii covidu-19

V prvních měsících (případně letech) platnosti tohoto plánu se organizátor DÚK zaměří v oblasti komunikace především na návrat cestujících do veřejné dopravy, kterou v těchto letech zásadně ovlivnila epidemie a která se negativně podepsala na poptávce cestujících po veřejné dopravě.

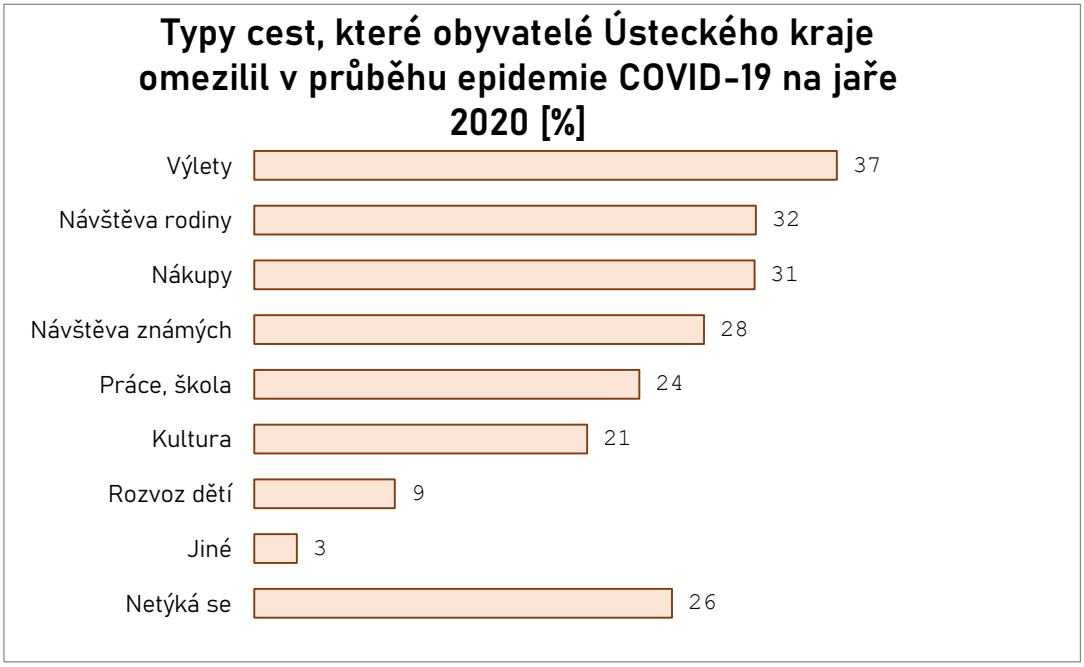
Rostoucí trend počtu cestujících i tržeb DÚK byl na jaře 2020 zásadně přerušen vlivem epidemie covidu-19. Po uzavření škol 11. 3. 2020 a následném vyhlášení nouzového stavu 12. 3. 2020 dalšími opatřeními přijatými vládou České republiky, včetně omezení svobody pohybu, došlo k razantnímu úbytku cestujících ve veřejné dopravě.

Razantní úbytek cestujících měl v zásadě dva hlavní důvody. V době epidemie covidu-19 na jaře 2020:

- došlo k celkovému snížení dojížďky, respektive cest na území Ústeckého kraje (v kritickém období až o 23 %);
- došlo ke změně dopravního chování obyvatel, kdy obyvatelstvem byly preferovány individuální mody dopravy (osobní automobil, jízdní kolo) před veřejnou dopravou, jež byla vnímána jako potenciálně rizikovější pro přenos koronavirové nákazy.



Podíly jednotlivých druhů dopravy na přepravních výkonech před počátkem pandemie covidu-19 a v jejím průběhu na jaře 2020

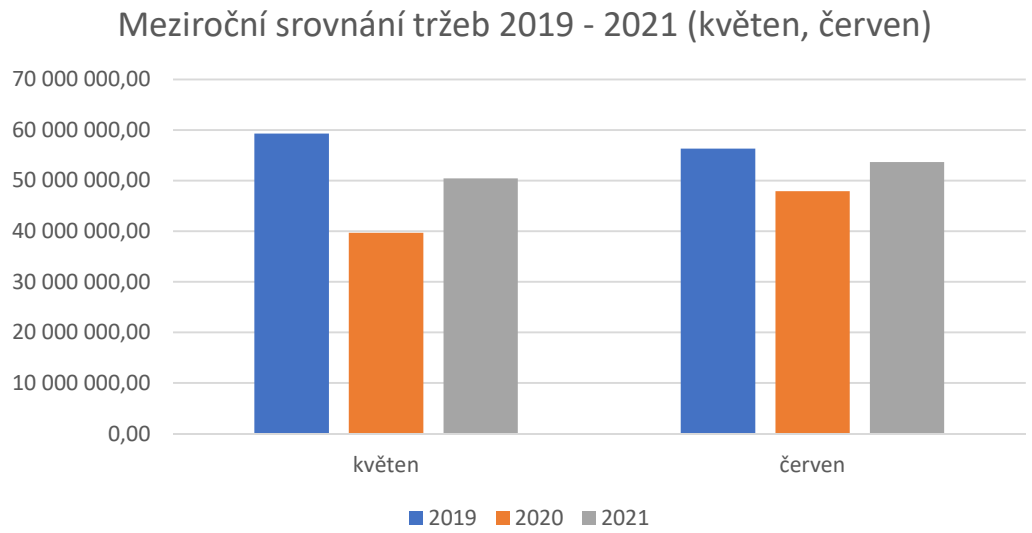


Vyhodnocení výzkumné otázky „Pro jaké typy cest jste v posledních dvou měsících omezili využívání veřejné hromadné dopravy?“. Všichni respondenti, n = 1160 (údaje v %) (zdroj dat STEM/MARK)

Dopady první vlny pandemie je možné demonstrovat také meziročním srovnáním vývoje tržeb DÚK v letech 2019 a 2020. V lednu a únoru vykazovaly tržby DÚK meziroční nárůst (což vychází z obecného trendu růstu poptávky po službách DÚK), po vyhlášení restriktivních opatření v souvislosti s pandemií covidu-19 došlo k prudkému propadu tržeb (v dubnu

meziročně o 71,85 %). Od května 2020 se trend obrátil a v červenci již tržby DÚK (opět) vykazovaly meziroční nárůst o 8,32 %. Tento růst byl sice částečně dán vyšším tuzemským turismem a meziročně vyšším výnosem z turistických linek DÚK, ale celkově tato situace naznačila trend postupného návratu cestujících do integrované veřejné dopravy, který se potvrdil i při dalších vlnách pandemie na podzim 2020 a na jaře 2021.

Organizátor i na základě průzkumů mínění mezi cestujícími rychle reagoval na pandemii instalací dávkovačů dezinfekce do regionálních autobusů, obnovil co nejdříve maximální objem provozu, aby nabídl cestujícím širokou nabídku spojení, a dále pracuje na postupném obnovení důvěry ve veřejnou dopravu v souvislosti s onemocněním covid-19. Čísla roku 2021 ukazují, že je důvod k mírnému optimismu, neboť meziročním srovnáním tržeb byl zjištěn postupný nárůst tržeb na hodnoty před vypuknutím epidemie (jak je naznačeno v grafu níže). Další vývoj však bude závislý na vývoji epidemie a také na vývoji opatření, která nařizují státní autority a která v některých případech v očích cestujících činí v důsledku cestování individuální dopravou komfortnější.



V počátečním období platnosti tohoto plánu se tak komunikační aktivity DÚK zaměří především na témata a aktivity, které mohou podpořit návrat cestujících do veřejné dopravy v Ústeckém kraji.

3.1.2 Kampaň na podporu cestování DÚK

V roce 2021, na samotném začátku platnosti tohoto dopravního plánu, se jen velmi těžko odhaduje, jak rychle se česká společnost a česká ekonomika vypořádají s dopady pandemie. V dalším kroku, po návratu cestujících ke standardnímu životu a ke standardním podmínkám pro cestování veřejnou dopravou, naváže DÚK systematickou kampaní na podporu cestování, která bude postupně a dlouhodobě oslovovat obyvatele Ústeckého kraje.

Hlavní cíl kampaně:

- zvýšení zájmu obyvatel Ústeckého kraje o cestování veřejnou dopravou a získání nových pravidelných cestujících (především z řad automobilistů).

Dílčí cíle kampaně:

- zvýšení povědomí o cenové výhodnosti cestování s DÚK;
- zvýšení povědomí o kvalitě cestování v systému DÚK (moderní autobusy, moderní vlakové soupravy, krátké jízdní doby na hlavní relacích, krátký interval na páteřních trasách, …);
- zvýšení povědomí o systému návazností DÚK;
- zvýšení povědomí o možnosti efektivně využít čas při cestování veřejnou dopravou;
- zvýšení povědomí o snížení uhlíkové stopy při využívání veřejné dopravy.

Kampaň se zaměří především na podporu cestování na páteřních trasách s moderními vozidly, krátkými intervaly a dobrou dostupností veřejné dopravy.

Organizátor integrovaného dopravního systému v Ústeckém kraji předpokládá, že dodavatele kreativního řešení takto koncipované kampaně bude hledat mezi externími profesionálními agenturami se zkušenostmi s úspěšnými kampaněmi na českém, případně i mezinárodním trhu. DÚK bude chtít dosáhnout reálných výsledků, a tak se nebude jednat o jednorázovou aktivitu, ale o dlouhodobou komunikaci a dlouhodobé budování vztahu se stávajícími i novými cestujícími.

3.1.3 Jednotný vizuální styl systému DÚK

Klíčovým prvkem pro to, aby cestující vnímali dopravní systém jako jeden funkční systém, je kromě spojení, návazností a jednotného tarifu, který platí ve všech dopravních prostředcích DÚK bez rozdílu, také jednotný vzhled systému. Ten se týká vozidel, informací ve vozidlech, informačních materiálů, sociálních sítí, webů i všech tiskovin DÚK.

V období platnosti tohoto plánu bude jednotný vizuální styl dále posilovat svou roli a bude postupně pronikat z autobusové dopravy ve stále větší míře také na železnici.

Obr. 4 Návrh jednotného vizuálního stylu DÚK

Jednotný design vozidel DÚK

Základním prvkem jednotného vizuálního stylu je vnější barevné řešení dopravních prostředků zapojených do systému DÚK. Zelená barva RAL 6018 se v průběhu předcházejícího období stala poznávacím znamením DÚK. Přestože není v silách IDS ani všech dopravců, u nichž Ústecký kraj dopravu objednává, změnit vizuální styl ihned, bude i v následujícím

plánovacím období kladen na tento základní atribut velký důraz, zejména pak u nově uzavíraných smluv nebo v případě nově nakoupených vozidel.

3.1.4 Jednotné symboly DÚK

Jednotné symboly a logo DÚK tvoří další nedílnou součást jednotného vizuálního stylu v komunikaci s cestujícími. Symboly doplňující logo jsou určeny především pro marketingovou komunikaci. Symboly zachycují stěžejní dopravní prostředky využívané v DÚK – vlaky, autobusy, lodě a ostatní dopravní prostředky MHD (tramvaje, trolejbusy).

Jednotné piktogramy a informační samolepky DÚK

Přímo v dopravních prostředcích se cestující setkávají s jednotnými informačními samolepkami. DÚK na svých dopravních prostředcích využívá standardizovaných informačních samolepek, s nimiž se cestující mohou potkat průřezově ve všech dopravních systémech. DÚK pak pružně reaguje na aktuální potřebu a situaci. Výsledkem je nová informační samolepka vyzývající cestující k zakrytí dýchacích cest.

Vedle standardních informačních samolepek DÚK využívá rovněž informační samolepky specifické, kterými nejsou označeny dopravní prostředky, ale například informační kanceláře. Umístění samolepek v dopravních prostředcích a informačních kancelářích se řídí Manuálem jednotného vizuálního stylu, který je pracovníky DÚK pravidelně aktualizován. Jeho dodržování je kontrolováno v rámci kontrol kvality DÚK.

Jednotné slogany

Jednotný vizuální styl budou doplňovat jednotné slogany, které budou určené nejen pro propagační materiály a komunikaci na internetu, ale také pro vozidla dopravců.

Příklady sloganů:

- Jeden cíl, jedna jízdenka, mnoho možností
- Autobusem, vlakem, MHD i lodí s jízdenkou DÚK
- Cestujte pohodlně a bezpečně veřejnou dopravou

Celozelené barevné řešení vozidel v systému DÚK (barva RAL 6018) doplňují dodatečná sdělení formou tipů pro levnější cestování, propagace turistických cílů a podobně a s tím spojené hashtagy #zeleneautobusy, #turistickelinky, #dopravauk a další.

Obr. 5 Jednotný vzhled autobusů DÚK s příklady propagačních sloganů

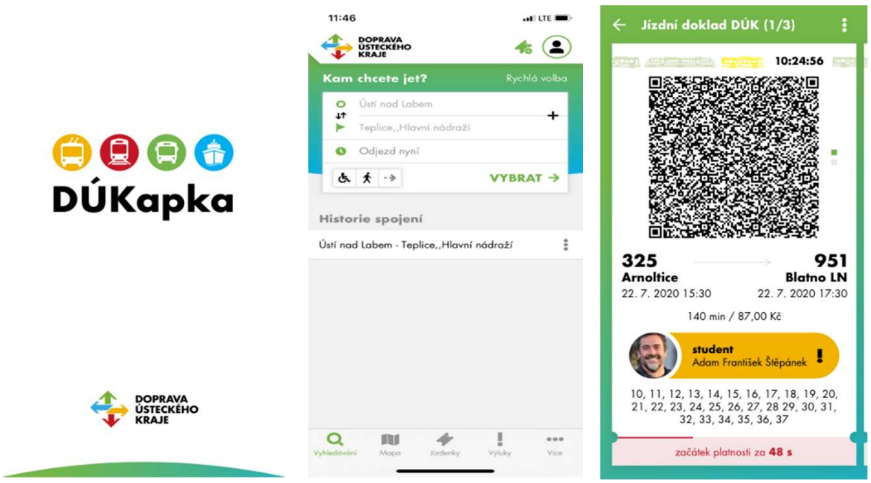
3.2 Rozvoj průběžných komunikačních aktivit ve vztahu s cestujícími

Kromě budování značky a povědomí o systému jako takovém bude systém DÚK v aktivním kontaktu s cestujícími s cílem ulehčovat jim cestování spoji DÚK, odpovídat na jejich otázky a připravovat pro ně materiály, díky kterým se jim bude cestovat pohodlně. Jedním z parametrů kvalitní komunikace je rychlé předávání provozních informací o mimořádnostech, výlukách či velkých zpožděních cestujícím přímo během jejich cesty, které DÚK začne on-line předávat díky dispečinku do aplikace DÚKapka i na webové stránky.

3.2.1 DÚKapka

Mobilní aplikace DÚKapka je novým a klíčovým nástrojem komunikace s cestujícími, který usnadňuje cestování po celém Ústeckém kraji v rámci integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje. Právě mobilní telefon a jeho aplikace mají cestující dnes neustále

při sobě a je to nejrychlejší a také nejpřímější způsob, jak cestujícím nabídnout potřebné informace.



Obr. 6 Náhled rozhraní aplikace DÚKapka

Aplikace umožňuje bezkontaktní, bezpečný a pohodlný nákup jednorázových a časových jízdenek, vyhledání spojení, zobrazení aktuální polohy spoje, poskytuje dopravní mapy se zobrazením zastávek, navigaci k nejbližší zastávce, základní informace o tarifu a SPP, zobrazení aktuální dopravní situace, případně mimořádnosti, výluky a zpoždění. Všechny potřebné informace jsou na webu https://www.DUKapka.cz/.

Obzvláště v době, která je ovlivněna pandemií onemocnění covid-19, je aplikace s možností bezkontaktního nákupu jízdenky přímo z mobilního telefonu vhodnou alternativou klasického prodeje jízdenek.

V rámci platnosti tohoto plánu bude DÚK dál rozvíjet aplikaci tak, aby se stala rychlým a pohodlným zdrojem odbavení i informací pro cestující. V cílovém stavu tak aplikace nabídne odbavení pomocí kompletního sortimentu jízdenek DÚK i rychlé předávání informací z dispečinku přímo do mobilního telefonu cestujících.

Obr. 7 Web aplikace DÚKapka

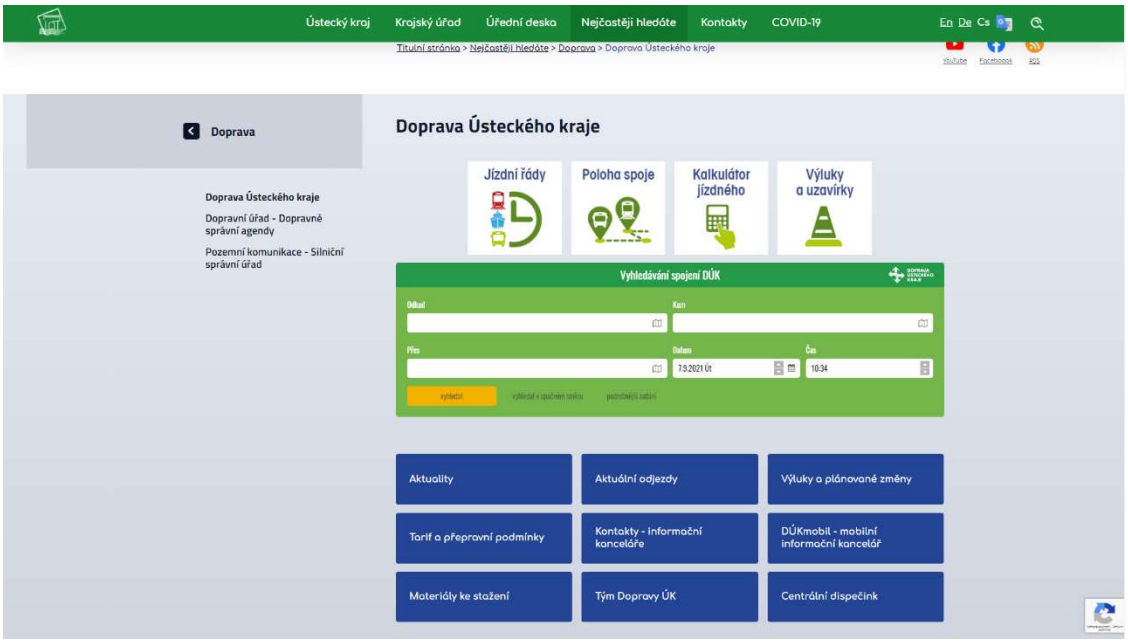
3.2.2 Webové stránky DÚK

Webové stránky DÚK (dopravauk.cz) jsou místem, kde cestující nachází všechny informace k celému systému DÚK pohromadě, ať jde o vyhledávání spojení, spočítání ceny jízdného, možnost stažení map i dalších doprovodných materiálů, včetně tarifů a přepravních podmínek, či možnost stáhnout si mapy a schémata. Uživatelé jsou informováni o výlukách a aktualitách v DÚK, je zde seznam dopravních informačních kanceláří, samozřejmostí jsou kontakty pro cestující.

V době platnosti tohoto plánu projde hlavní web DÚK zásadní změnou, která nabídne cestujícím lepší orientaci v těch nejdůležitějších položkách, zjednodušení jednotlivých

kategorií a celkově intuitivnější vyhledávání. Web projde také designovou změnou a barevným sjednocením do zelené barvy typické pro celý systém.

Web bude i nadále klíčovým nástrojem komunikace s cestujícími, dojde také k rozšíření stránek o německou variantu a speciální důraz bude kladen na mobilní verzi webových



Obr. 8 Webové stránky Dopravy Ústeckého kraje v rámci webu krajského úřadu

stránek, neboť jejich návštěvníci jsou cestující, kteří na web vstupují často přímo ze svých cest.

3.2.3 Sociální sítě

Sociální sítě jsou jedním z důležitých nástrojů komunikace a propagace veřejné dopravy DÚK a jsou zároveň hlavním kanálem pro vzájemnou komunikaci s cestujícími. Vzhledem k rychlému vývoji technologií nesmí ani v těchto pěti letech systém DÚK zaostávat v on-line komunikaci. V období platnosti tohoto plánu tak bude i nadále posilovat komunikaci na Facebooku (interakce s cestujícími středního věku) a Instagramu (interakce s cestujícími mladšího věku) a vytvoří také vlastní kanál na YouTube.

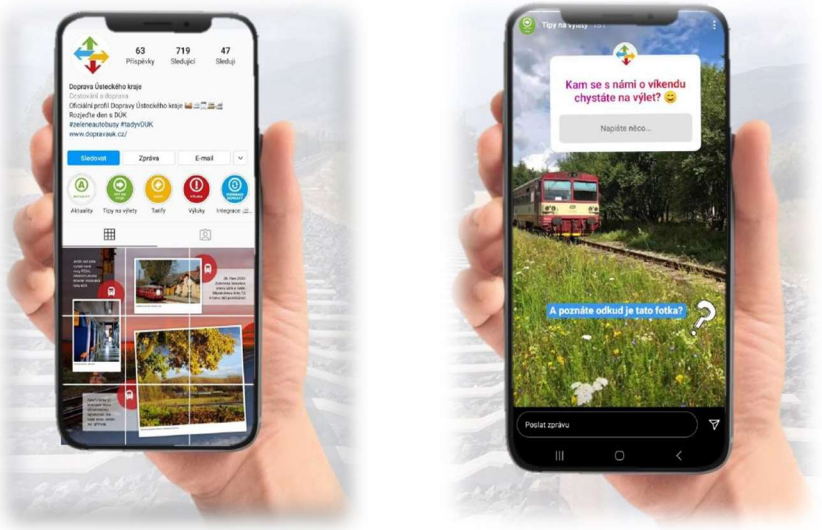
Facebook

Facebookový profil DÚK nabízí cestujícím především možnost interakce s organizátory celého systému, možnost zeptat se, možnost komentovat aktuální dění v dopravě. Zároveň je cestou, jak mohou cestující získávat ve zjednodušené formě potřebné informace o tipech na levnější cestování, důležitých výlukách, cestovatelské rady i tipy na výlety s DÚK přímo ve svém mobilním telefonu. I nadále bude DÚK zapojovat cestující do interaktivních soutěží na této sociální síti.

Obr. 9 Facebookový profil DÚK

Instagram

Instagramový profil DÚK se zaměřuje především na sdílení vizuálního obsahu a na komunikaci s mladšími cestujícími a s fanoušky veřejné dopravy v Ústeckém kraji. S jeho rostoucím významem pro komunikaci s mladší věkovou kategorií (25+) bude postupně stále důležitějším komunikačním kanálem, do jehož tvorby by se měli zapojit postupně i lokální influenceři.



Obr. 10 Instagramový profil DÚK

YouTube

S rostoucím významem audiovizuální komunikace na sociálních sítích poroste v období platnosti tohoto plánu také význam vlastních videí DÚK, která budou připravována s regionálními profesionálními studii a s regionálními influencery především z oblasti

novinek a tipů, jak Dopravu Ústeckého kraje efektivně využívat (tipy na levné cestování, na rychlé spojení, na víkendové výlety, …). Pro tyto potřeby vznikne vlastní YouTube kanál DÚK nebo budou videa zařazena do kanálu Ústeckého kraje a dále inzerována na sociálních sítích a na webu.

3.2.4 Tištěné materiály

Nedílnou součástí komunikace s cestujícími mimo prostředí internetu budou tištěné materiály DÚK, které ve své elektronické verzi slouží zároveň pro on-line komunikaci. Distribuovány budou na více než stovce míst v Ústeckém kraji, ve vozidlech dopravců, na promoakcích DÚK i v rámci spolupráce s okolními integrovanými dopravními systémy.

Brožury

Tištěné skládačky a brožury jsou nosnou částí propagace a informování o systému DÚK. V době platnosti tohoto plánu budou určeny především pro veřejné akce a veškerou neelektronickou část komunikace DÚK s veřejností. Slouží nejen koncovým zákazníkům (cestující veřejnosti), ale také pracovníkům informačních kanceláří jako ucelený zdroj informací a podklad pro informování cestujících.

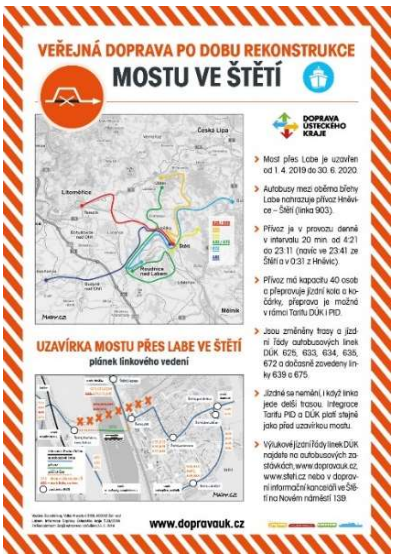
Informativní skládačky formátu DL se souhrnnými informacemi o integrovaném systému, o možnostech využití jednotlivých typů jízdenek či s jízdními řády vybraných linek DÚK se budou vydávat v řádu několika desítek druhů ročně tak, aby byly materiály pro cestující vždy aktuální. Brožury s informacemi o tarifu, vzorníky jízdenek s přehledy turistických linek, jízdními řády pro cyklisty a dalšími tématy budou vznikat dle potřeby s ohledem na změny v systému DÚK.

Obr. 11 Propagační letáky DÚK

Propagační plakáty

Propagační plakáty budou hrát hlavní roli při informování o novinkách v integrovaném systému DÚK a budou obměňovány dle smluv s dopravci přibližně čtyřikrát do roka. Plakáty o velikostech A3 až A2 jsou určené do klaprámů v autobusech, vlacích a lodích, na nádražích a do vitrín informačních kanceláří dopravců DÚK. Tento způsob komunikace se zaměří na již

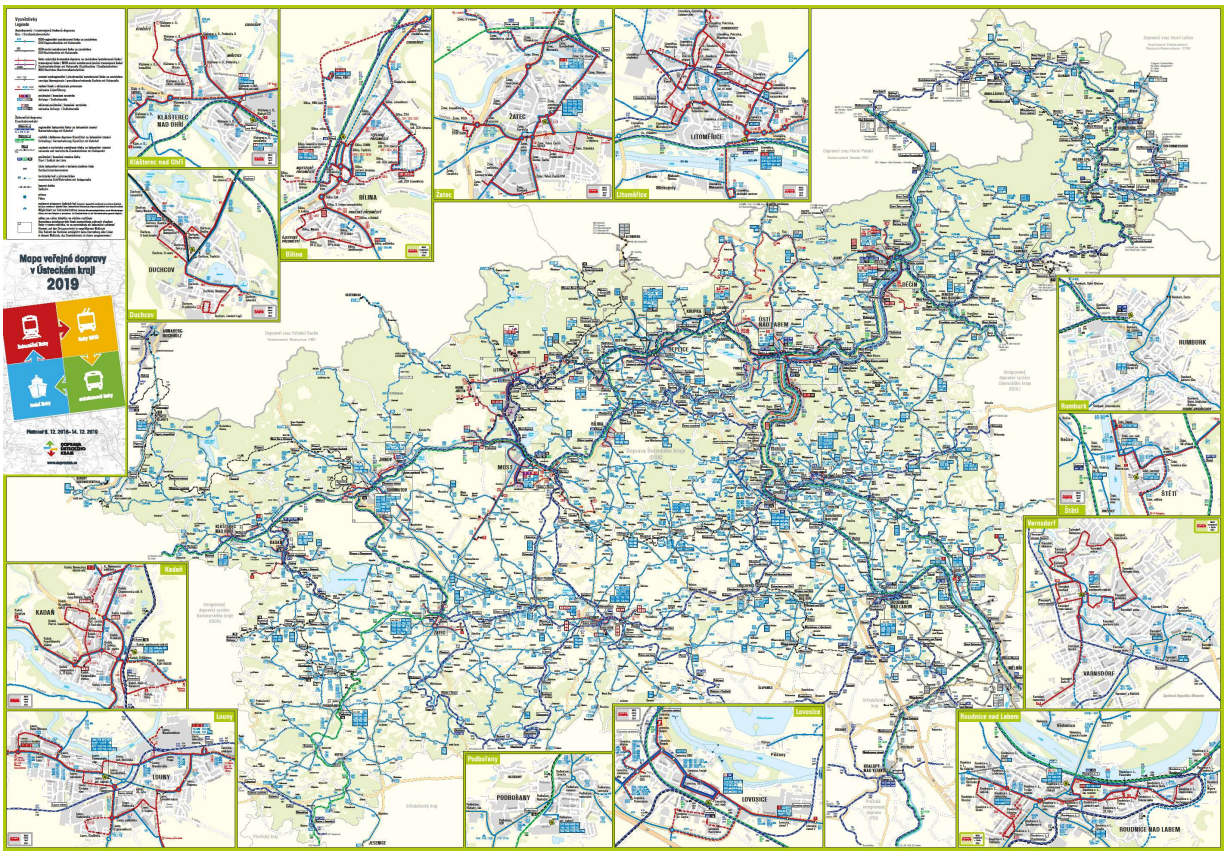
existující cestující DÚK, kteří při své cestě dopravním prostředkem získají další informace důležité pro své cesty systémem.

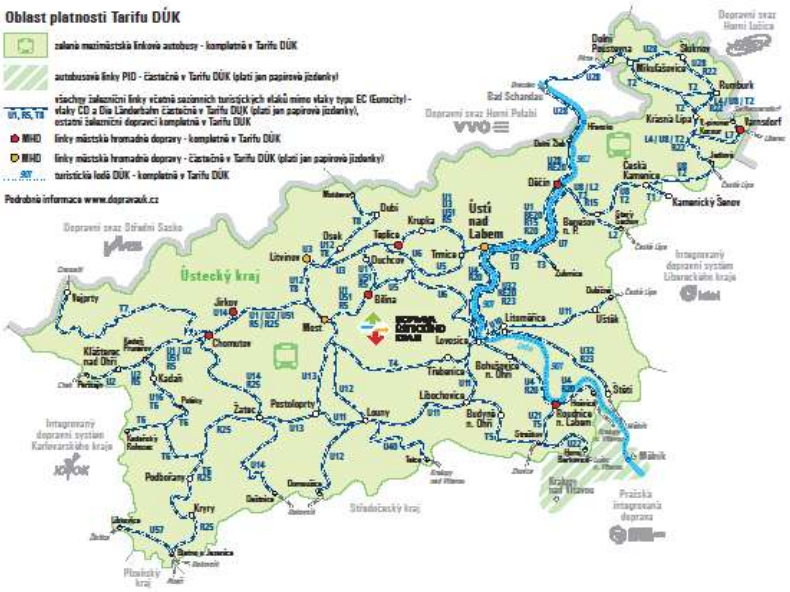


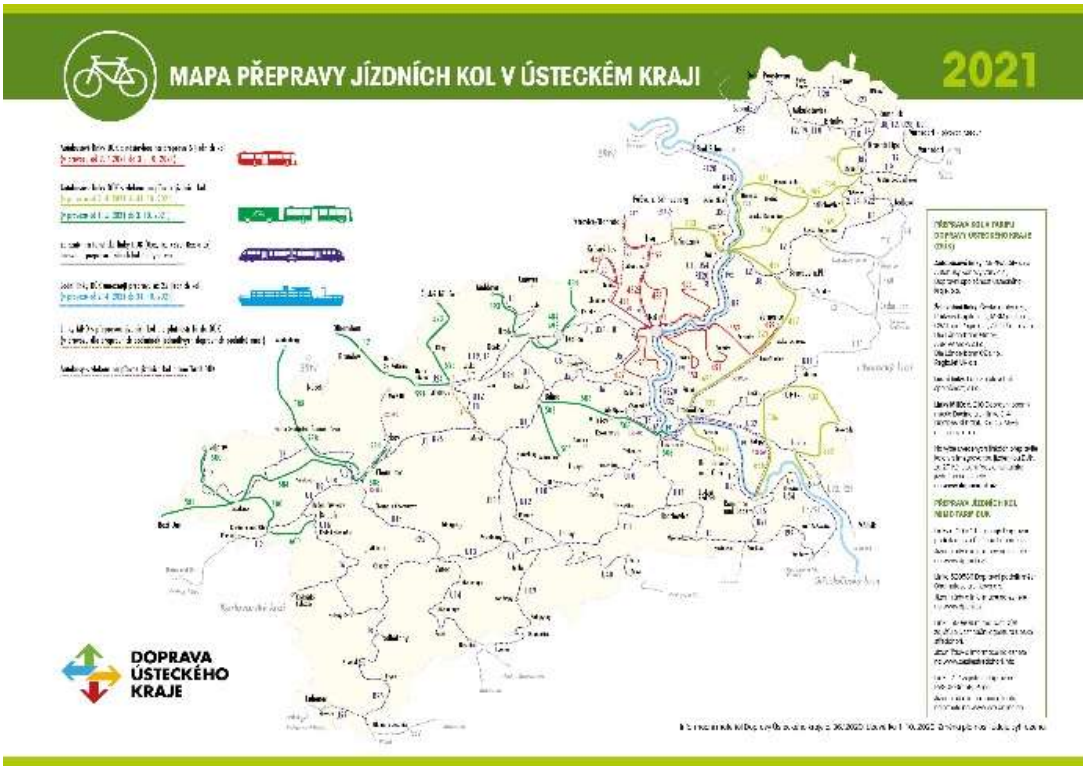
Specializované dopravní mapy

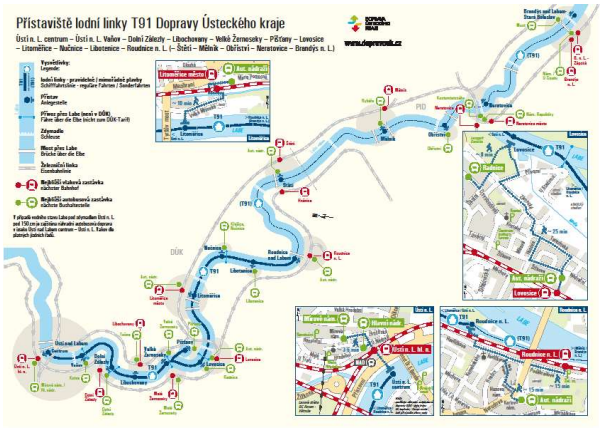
Základním mapovým materiálem DÚK bude komplexní mapa veřejné dopravy v Ústeckém kraji s exaktním zakreslením autobusových, železničních a lodních linek včetně zastávek a detailního rozkreslení schémat místních MHD. V tomto rozsahu je dopravní mapa DÚK v České republice specialitou. Mapa se bude aktualizovat jednou ročně a předpokládá se její distribuce v papírové podobě na celém území kraje.

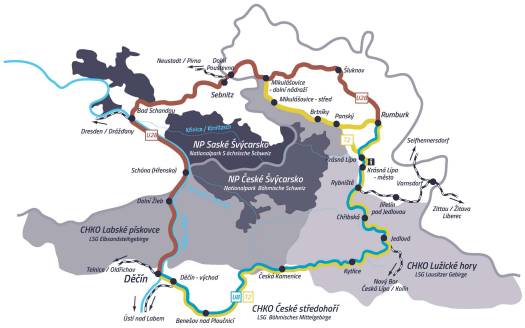
Kromě komplexní mapy bude DÚK připravovat další specializované mapy, které se budou věnovat platnosti tarifu, možnostem přepravy kol, linkám, přístavům lodní dopravy a řadě dalších témat.

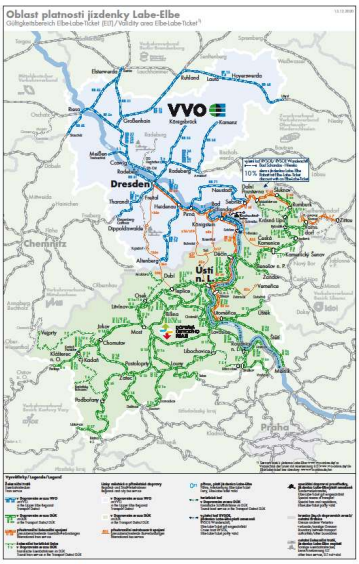


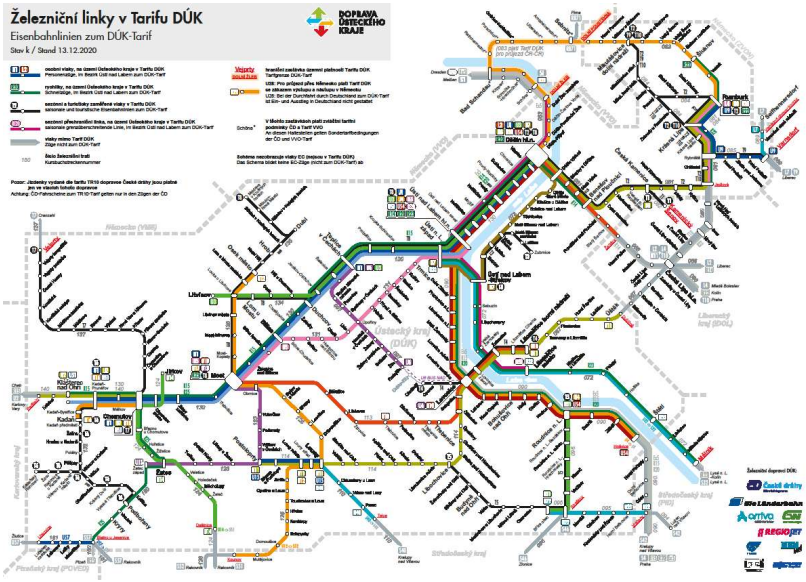

Oblast platnosti Tarifu DÚK
Podrobné informace www.dopravauk.cz
Ústecký kraj
Ústí nad Labem
Teplice
Děčín
Most
Litoměřice
Chomutov
Louny
Podbořany
Žatec
Roudnice n. Labem
Bílina
Lovosice
Jirkov
Kadaň
Klášterec nad Ohří
Postoloprty
Libochovice
Bohušovice n. Ohří
Budyně n. Ohří
Krupka
Duchcov
Dubí
Varnsdorf
Rumburk
Česká Kamenice
Kamenický Šenov
Krásná Lípa
Šluknov
Benešov n. P.
Dolní Poustevna
Bad Schandau
Dopravní svaz Horní Lužice
Dopravní svaz Střední Sasko
Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje
Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje
Pražská integrovaná doprava
Středočeský kraj
Plzeňský kraj


MAPA PŘEPRAVY JÍZDNÍCH KOL V ÚSTECKÉM KRAJI
2021
DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE


Přístaviště lodní linky T91 Dopravy Ústeckého kraje
Ústí n. L. centrum – Ústí n. L. Vaňov – Dolní Zálezly – Libochovany – Velké Žernoseky – Přčiny – Levosice – Litoměřice – Nučnice – Libotenice – Roudnice n. L. (– Štětí – Mělník – Obříství – Neratovice – Brandýs n. L.)

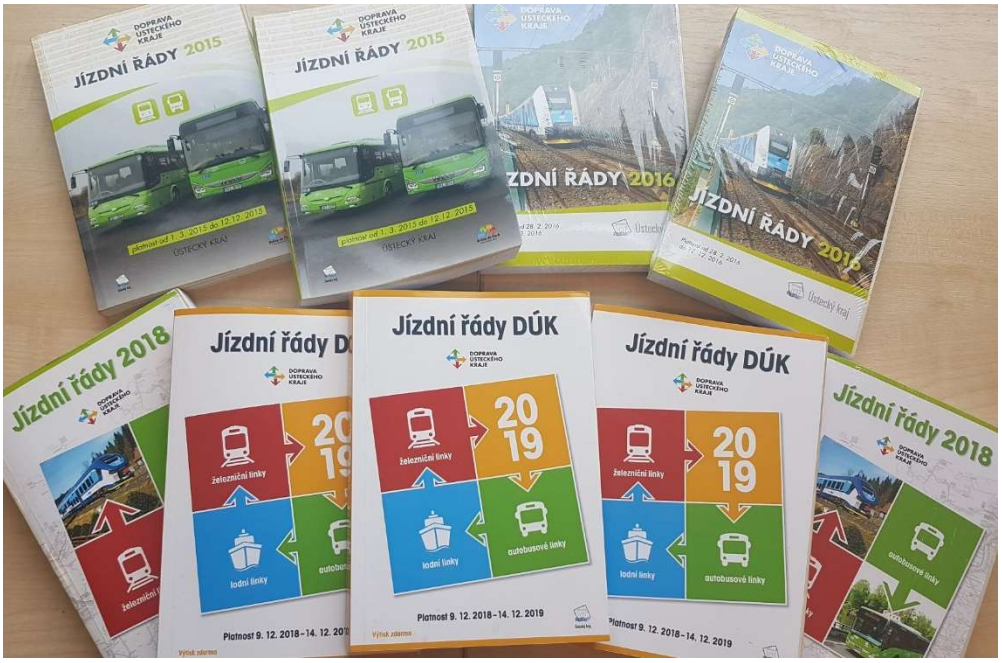

NP České Švýcarsko
CHKO Labské pískovce
CHKO České středohoří
CHKO Lužické hory
Děčín


Oblast platnosti jízdenky Labe-Elbe
VVO
Dresden
Ústí n. L.


Železniční linky v Tarifu DÚK
Eisenbahnlinien zum DÚK-Tarif
Stav k / Stand 13.12.2020
DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Komplexní jízdní řády DÚK

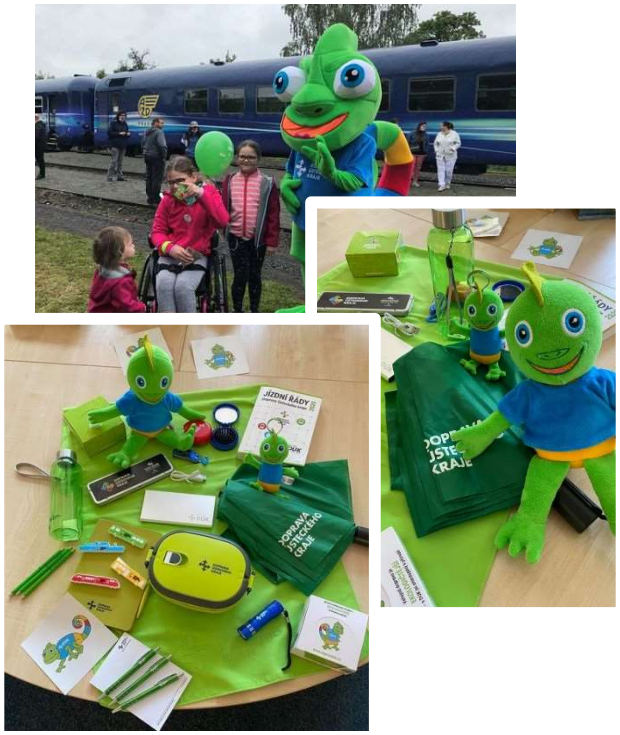
S pokračující digitalizací se i nadále budou připravovat každoročně kompletní jízdní řády linek DÚK, s jejich knižním vydáním v papírové podobě bude možné pokračovat po vyřešení technických parametrů dat a jejich včasnosti pro tisk před platností jízdního řádu. Do té doby je předpokladem vydávat alespoň pracovní vydání pro potřeby zaměstnanců v DÚK (zaměstnanci KÚ, pracovníci dopravců – zaměstnanci středisek, dispečeři, zaměstnanci informačních kanceláří).



Obr. 12 Tištěné jízdní řády DÚK

3.2.5 Venkovní akce, propagační předměty, maskot DÚKáček

Kromě DÚK mobilu bude organizátor systému klást důraz na osobní setkávání s cestujícími na významných akcích v Ústeckém kraji (slavnosti, veletrhy, výstavy, …). Pro veřejnost budou na těchto akcích připraveni především informátoři s kompletním informačním zázemím, ale také oblíbený maskot DÚKáček, a jako pozornost pro návštěvníky a fanoušky veřejné dopravy bude mít organizátor připraveny vždy i upomínkové předměty, které udělají radost a zároveň pomáhají budovat znalost systému a vztah s DÚK.



Obr. 13 DÚKáček prezentuje IDS Ústeckého kraje zejména dětem

3.2.6 Komunikace s médii

Integrovaný dopravní systém v Ústeckém kraji je veřejný, je financovaný z veřejných prostředků a týká se tisíců lidí. Veřejnost i média tak mají plné právo se ptát na vše, co je zajímá, a také od organizátora systému dostávat odpovědi. Spolupráce s médii bude v době platnosti tohoto plánu jednou z klíčových forem předávání informací jak samotným žurnalistům, tak jejich prostřednictvím i široké veřejnosti, především v oblastech tarifů, linkového vedení, změn v systému, připravovaných novinek, mezikrajské spolupráce s ostatními IDS či mezistátní spolupráce s německými koordinátory. Součástí této spolupráce bude i informování cestujících o všech klíčových informacích spojených s veřejnou dopravou v Ústeckém kraji prostřednictvím informačního věstníku DÚK, který nahradí současné Krajské listy, zrušené k 31. 12. 2021. Věstník či jeho obdoba budou vydávány marketingovým týmem DÚK a budou (pravděpodobně v elektronické podobě) informovat o změnách v dopravě, tarifu i o důležitých změnách v infrastruktuře (dlouhodobé či komplikované uzavírky).

3.3 Komunikační aktivity na podporu cestování spoji DÚK

Kromě celkového posilování značky DÚK a průběžných komunikačních aktivit, které se týkají především každodenního cestování a operativní komunikace, se DÚK ve své komunikaci zaměří na podporu cestování a získávání nových cestujících v lokálních mikrokampaních uvnitř regionu, přímým oslovením potenciálních cestujících a také při průběžné aktivní komunikaci nejdůležitějších témat pro cestující.

3.3.1 DÚKmobil – mobilní informační kancelář

V září 2020 Ústecký kraj představil cestující veřejnosti tzv. DÚKmobil. Jde o speciálně upravenou dodávku, která slouží jako mobilní informační kancelář a je tak důležitým prvkem komunikace s cestujícími přímo v terénu. Jejím hlavním úkolem je informovat studenty, pracující, seniory i turisty přímo v ulicích vybraných měst a obcí Ústeckého kraje anebo ve významných turistických lokalitách.

Obr. 14 DÚKmobil při vykonávání své klíčové aktivity – informování cestujících

V období platnosti tohoto plánu bude funkcionalita DÚKmobilu rozšířena o předprodejní činnost. Pracovník DÚKmobilu tak cestujícím nejenom vyhledá nejvhodnější informace, předá informace o výlukách a mimořádnostech v provozu, ale cestující si u něj také pořídí bezkontaktní čipovou kartu BČK DÚK, nakoupí všechny dostupné jízdní doklady DÚK či dobijí elektronickou peněženku na BČK DÚK. Samozřejmostí je i představení DÚKapky a případná instruktáž k jejímu používání. DÚKmobil bude využit i v rámci vzdělávacích akcí na školách či v rámci akcí zaměřených na regionální rozvoj a slouží tak ke vzájemné spolupráci mezi odbory krajského úřadu.

Ústecký kraj předpokládá, že služby DÚKmobilu budou využívat zejména senioři a obecně cestující, kteří nemají možnost dojet do vzdáleného předprodejního místa dopravce.

Obr. 15 DÚKmobil před budovou Krajského úřadu v Ústí nad Labem (2020)

3.3.2 Lokální mikrokampaně

Speciální mikrokampaně budou úzce spojené se změnami na vybraných linkách a relacích, na kterých dojde k zásadnímu zvýšení kvality cestování, ať už nasazením nových vozidel, nebo třeba zavedením nových linek, kratších intervalů a podobně.

V období platnosti tohoto plánu dojde k celé řadě obdobných událostí, jako jsou například:

- nasazení nových elektrických jednotek na linku U13 Žatec-západ–Most;
- nasazení nových elektrických jednotek na linku U5 Most–Úpořiny–Ústí nad Labem;
- prodloužení přímých spojů linky U1 až do Kadaně bez přestupu;
- zavedení přímých nových spěšných vlaků Žatec–Louny–Lovosice–Ústí nad Labem.

Aktivní propagace linek půjde ruku v ruce se zvyšováním kvality na konkrétní relaci. Jak vyplývá již z předchozích kapitol, právě kvalita služby a propagace služby cestujícím jsou úzce spojené disciplíny, které na sebe navazují. Optimálně tak, že v případě, že se na konkrétní lince zásadně zvedne kvalita, DÚK ihned naváže také aktivní komunikací těchto novinek u cílové skupiny relevantních cestujících v okolí linky.

Tyto mikrokampaně informující o zlepšování služeb v konkrétních oblastech bude DÚK pořádat průběžně podle zavádění novinek na konkrétních linkách. Budou do nich zapojeni také dopravci, města, obce, média, ale třeba i významní zaměstnavatelé na trase těchto linek.

3.3.3 Průběžná komunikace nejdůležitějších témat pro cestující

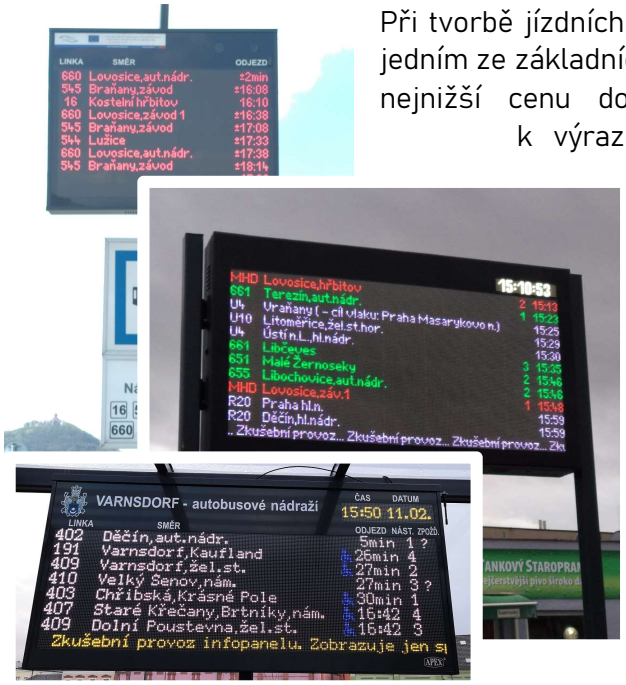
Kromě výše uvedených specializovaných mikrokampaní se organizátor systému v průběhu platnosti tohoto plánu zaměří na průběžnou komunikaci důležitých dopravních témat. Jedná se například o:

- výhody on-line odbavení přímo z aplikace a bezkontaktní nákup jízdenek;
- cenovou výhodnost každodenního dojíždění s dlouhodobými předplatnými kupony;
- cenovou výhodnost nákupu jedné jízdenky DÚK na celou cestu s využitím více druhů dopravních prostředků a MHD;
- cenovou výhodnost celodenních jízdenek;
- možnost sledovat polohu a zpoždění spoje on-line a možnost využít služeb dispečinku DÚK pro zajištění návazného přípoje;
- návaznosti spojů a přestupní vazby;
- vybavení dopravních prostředků a doplňkové služby na jejich palubě, které zpříjemňují cestu (dezinfekce, připojení k internetu, možnost dobití elektroniky, klimatizace, …);
- a další.

Pro průběžnou komunikaci těchto témat bude organizátor systému využívat všech nástrojů popsaných výše s cílem informovat co největší část populace Ústeckého kraje o možnostech výhodného cestování veřejnou dopravou napříč regionem.

4 Centrální dispečink DÚK (CED)

Zásadním nástrojem pro komunikaci DÚK s veřejností a zároveň silným nástrojem kontroly kvality služeb objednávaných Dopravou Ústeckého kraje je Centrální dispečink DÚK.

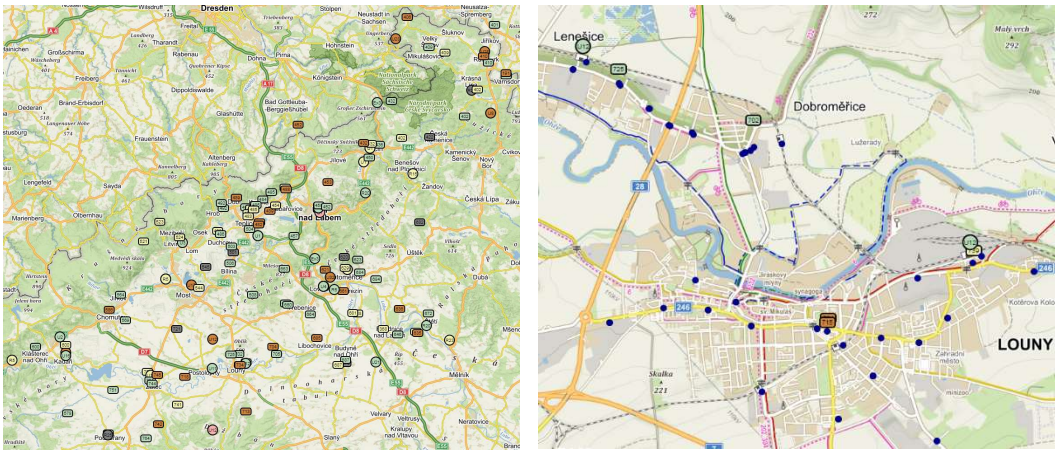


Obr. 162 Příklady informačních panelů, které využívají výstupní data z centrálního dispečinku DÚK

Při tvorbě jízdních řádů pro budoucí IDS DÚK v roce 2014 bylo jedním ze základních cílů vytvořit efektivní oběhy vozidel pro co nejnižší cenu dopravního výkonu. To v důsledku vedlo k výraznému snížení redundance zdrojů (vozidel a řidičů) v systému IDS a ke snížení robustnosti systému ve vztahu k mimořádnostem. Vzrostly tak nároky na spolehlivost a řízení disponibilních zdrojů, přičemž tento problém lze odstranit kvalitním dispečerským řízením.

Dalším výrazným problémem, který po zavedení IDS zůstal bez odpovídajícího řešení, je zajišťování jízdním řádem garantovaných návazností, které jsou základem kvalitního IDS. Počet návazností po zavedení IDS řádově stoupl a trvale jsme se setkávali s nedodržováním návazností, což bylo patrné především v místech, kde se řidiči vozidel vzájemně nevidí (čekání bus–vlak na většině míst apod.).

Od vzniku IDS bylo zřejmé, že v každém jednotně vystupujícím IDS by měl existovat subjekt, který se postará o vzájemnou koordinaci jednotlivých dopravců, o případné sdílení technických a lidských zdrojů mezi dopravci a o předávání informací cestujícím. Všichni dopravci mají obvykle vlastní dispečinky, ale zásadním problémem, který prakticky nelze vyřešit dílčími smlouvami s jednotlivými dopravci, je vzájemná komunikace těchto dispečinků.



Obr. 17 Rozhraní SW Centrálního dispečinku DÚK s vyobrazením jednotlivých vozidel

Dalšími závažnými problémy jsou zajištění organizace dopravy v případě mimořádností, poskytování aktuálních informací cestujícím, objednávky spojů na zavolání, údržba systému včetně hlášení chybových stavů zařízení apod.

Ústecký kraj proto v roce 2017 představil první koncepci Centrálního dispečinku, který v první fázi řešil pouze návaznosti vozidel (automaticky generovaná zpráva do vozidla s informací o příjezdu dalšího vozidla a pokynem o povinnosti čekat), a poskytoval data o zpoždění do externích systémů (informační panely pro cestující). V druhé polovině roku 2019 pak DÚK spustil druhou fázi CED, do kterého zapojil dopravce DÚK zajišťujícího meziměstskou autobusovou a železniční dopravu. Vznikl tým pěti dispečerů řízených jedním vedoucím pracovníkem, kteří v době od 4:00 do 24:00 hodin po celý týden sledují a koordinují provoz veřejné dopravy v Ústeckém kraji a poskytují informace cestujícím a dopravcům.

Cestující navíc mohou získat online informaci o aktuální poloze spoje, a to na webové adrese https://provoz.dopravauk.cz/, případně se mohou podívat na tabuli odjezdů z konkrétní zastávky – viz https://tabule.dopravauk.cz/.

4.1.1 Aktuální stav Centrálního dispečinku

Obecně mohou z pohledu řízení dopravy existovat tři úrovně dispečinku:

- **Informativní** – tj. do centrálního systému jsou odesílána data o poloze vozidel, která se automatizovaně vyhodnocují (bez zásahu dispečera).
- **Informativní s garancí návazností (automatický dispečink)** – systém navíc proti variantě 1 pracuje s garantovanými přestupy a do návazného vozidla na displej odbavovacího systému zasílá automatizovaně zprávu o (ne)čekání.
- **Systém dispečerského řízení** - oproti úrovni č. 2 je zřízeno personálně obsazené dispečerské pracoviště, na kterém dispečeři sledují, organizují a vyhodnocují provoz.

Ústecký kraj aktuálně realizuje úroveň č. 3 v celotýdenním režimu od 04:00 do 24:00. Organizačně je zajištění prováděno vedoucím a pěti dispečery, kteří se střídají v denních a nočních směnách. Některé směny v pracovních dnech jsou posíleny na dva dispečery.

Dispečink pracuje s plánovanými jízdními řády a oběhy vozidel. Dalšími nezbytně nutnými podklady jsou informace o aktuální poloze vozidel (lokalizace GPS), které jsou odesílány z vozidel v pravidelných intervalech.

Výstupy z CED slouží především cestujícím, ale ne jenom jim. Aktuální informace o poloze vozidla (informace o zpoždění) Ústecký kraj poskytuje cestujícím ve formě informací zobrazovaných v zastávkových informačních systémech (elektronické sloupky, panely), v mobilní aplikaci DÚKapka a dalších. Dále realizací dispečinku DÚK získal Ústecký kraj nástroj pro řešení mimořádností v provozu, ke kontrole smluvních výkonů dopravců a k vyhodnocování nepravidelnosti provozu. Právě tato data jsou využívána k dalšímu plánování provozu.

4.1.2 Budoucí rozvoj Centrálního dispečinku

Budoucí rozvoj dispečinku shrnujeme v těchto bodech:

- Průběžně aktualizovat smlouvy dopravcům tak, aby se role CED v oblasti řízení mimořádností posilovala na úkor samostatného rozhodování dopravců.
- Zavést přímé telefonické spojení mezi dispečinkem a řidičem autobusu / obsluhou vlaku.
- Zavést elektronickou formu objednávek spojů na zavolání, organizovanou pomocí CED.
- Rozšířit spolupráci s železničními dopravci ve věci návazností bus–vlak nebo vlak–vlak. Zavést softwarový nástroj pro sdílení čekacích informací mezi dispečinkem, dopravci a Správou železnic.
- Vytvořit nový, moderní nástroj pro zadávání informací o mimořádnostech a výlukách, který bude schopen předávat informace dalším zdrojům (web, sociální média, aplikace DÚKapka atd.).
- Rozvíjet dispečerský software, posilovat jeho propojení s dalšími systémy, zejména DÚKapkou.
- Zavést přímé řízení zálohových vozidel dopravců dispečery CED DÚK. V této věci 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 by byla předem definována. Cena za zálohový vůz by byla určena jednak vyčkávací taxou a jednak cenou za skutečně ujeté kilometry.
- Usilovat o to, aby do dispečinku DÚK byli plnohodnotně zapojeni i dopravci zajišťující městskou hromadnou dopravu v integrovaných městech.

5 Ústecký kraj v datech a číslech

Jak již bylo uvedeno v předcházející kapitole, základem spolehlivého a řádně fungujícího integrovaného dopravního systému jsou data, a to zejména data o počtu cestujících v rámci jednotlivých linek. Kromě samotného počtu cestujících operuje integrovaný systém DÚK rovněž s informacemi o tom, kdo jsou jeho cestující, pro koho veřejnou dopravu objednává a na kterou skupinu obyvatelstva by se měl ve svém dalším rozvoji dále zaměřit. Součástí těchto dat je hlavně Analýza a prognóza obyvatelstva v Ústeckém kraji, postihující zejména demografii Ústeckého kraje, a dále pak Hodnocení dojížďky do zaměstnání a škol podle SLDB 2011 a s tím související analýza mobility obyvatelstva v ČR.

5.1 Analýza a prognóza obyvatelstva v Ústeckém kraji

(Mgr. Kristýna Rybová, Ph.D., PřF UJEP)

5.1.1 Úvod do problematiky

Vývoj počtu a struktury obyvatelstva zásadním způsobem ovlivňuje většinu oblastí života společnosti, včetně dopravy nebo ekonomiky. Počet obyvatel na daném území je ovlivňován přirozenou měnou, tedy počtem narozených a zemřelých, a mechanickou měnou neboli migrací, tedy počtem přistěhovalých a vystěhovalých. Struktura populace podle věku je v posledních několika dekádách významně ovlivňována demografickým stárnutím obyvatel,

kdy dochází ke zvyšování absolutního počtu i relativního podílu starších obyvatel v populaci, a to na úkor především dětské složky, ale postupně i osob ekonomicky aktivních. Demografické stárnutí je způsobeno jednak zlepšováním úrovně úmrtnosti a s tím spojeným zvyšováním naděje dožití (při narození i ve vyšších věcech), jednak dlouhodobě poměrně nízkou intenzitou plodnosti.

Informace o populačním vývoji je možné čerpat ze dvou základních veřejně dostupných zdrojů dat, a to ze sčítání lidu, domů a bytů, které na našem území probíhá pravidelně každých deset let, a z běžné evidence, která poskytuje informace o počtech narozených, zemřelých, přistěhovalých a vystěhovalých průběžně, nejčastěji v rámci kalendářních let (případně i čtvrtletně, měsíčně nebo týdně). Sčítání lidu sice v Česku probíhá právě v roce 2021, ale první výsledky z něj budou dostupné až na konci tohoto roku. Poslední sčítání, ze kterého máme aktuálně dostupné výsledky, je již z roku 2011 a pro potřeby současného hodnocení populačního vývoje a jeho výhledu se tak již příliš nehodí (ačkoli stále poskytuje nejaktuálnější údaje o dalších strukturách obyvatelstva, například z hlediska nejvyššího dosaženého vzdělání, ekonomické aktivity či velikosti a struktury domácností). Z tohoto důvodu budou informace o populačním vývoji čerpány z běžné evidence publikované na stránkách Českého statistického úřadu (ČSÚ).

Z územního a časového pohledu je předkládaná analýza prezentována na úrovni celého Ústeckého kraje a dále za jednotlivé správní obvody obcí s rozšířenou působností (SO ORP). Nejnovější údaje, které jsou v současnosti dostupné, jsou za rok 2019, proto bude tento rok považován za aktuální stav. Výhled, jak by se situace měla nejpravděpodobněji vyvíjet, pak bude prezentován do roku 2041.

Věková struktura bývá standardně prezentována podle jednoletých nebo pětiletých věkových skupin, případně z hlediska rozdělení populace na složku předproduktivní, někdy také dětskou složku (nejčastěji 0–14 let), produktivní, také ekonomicky aktivní (15–64 let) a poproduktivní (65 a více let). Tyto kategorie, a především jejich věkové hranice, se však podle potřeb konkrétní analýzy mohou upravovat. Po dohodě se zadavatelem a vzhledem ke specifickému pohledu předkládané analýzy, který se zaměřuje na populaci z hlediska jejích dopravních potřeb a zvyklostí, bylo přistoupeno ještě k vytvoření jiných věkových skupin, a to 6–24, 25–59, 60 a více let. Pro popis věkové struktury na úrovni SO ORP budou použity právě tyto věkové kategorie. Na úrovni kraje budou tyto kategorie kombinovány ještě s kratšími věkovými intervaly.

Kromě analýzy dle věku byla populace Ústeckého kraje studována také z hlediska míry urbanizace, tedy jaká část populace zvoleného územního celku (kraje či obce s rozšířenou působností) žije ve městech. Existuje celá řada přístupů k tomu, jak vymezit město, respektive stanovit, zda je dané sídlo městem, či venkovskou obcí. Nejjednodušším kritériem pro vymezení města je počet obyvatel. Dle zákona o obcích (zákon č. 128/2000 Sb.) je městem obec s minimálně 3 000 trvale bydlícími obyvateli. Tato početní hranice pro městské a venkovské sídlo je použita i v aktuální Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+. V mezinárodním srovnání je za město někdy považována obec až s alespoň 10 000 obyvatel. Kromě toho existují i další přístupy, jak nastavit hranici mezi městem a venkovem. Řada z nich kromě počtu obyvatel zohledňuje také hustotu obyvatel. Stále významnou a dosud

neaktualizovanou publikací věnující se venkovu z regionálního pohledu je publikace Postavení venkova v Ústeckém kraji, kterou vydal v roce 2009 Český statistický úřad, kde je právě kromě kritéria početní velikosti sídla použito také kritérium hustoty osídlení, a to takto:

Pro Ústecký kraj: Venkovskými obcemi jsou všechny obce, které mají méně než 1 000 obyvatel s hustotou zalidnění do 250 obyvatel/km^2 a obce do 2 000 obyvatel s hustotou zalidnění do 100 obyvatel/km^2.

Pro mezikrajské srovnání: Venkovským prostorem jsou všechny obce s velikostí do 2 000 obyvatel a dále obce s velikostí do 3 000 obyvatel, které mají hustotu zalidnění menší než 150 obyvatel/km^2, pokud nejsou sídlem alespoň správního obvodu obce s rozšířenou působností.

Tab. 1 Města v Ústeckém kraji dle SO ORP, 2019

SO ORP	Města dle počtu obyvatel		
	10 000 a více	**3 000 – 9 999**	**Další města dle ČSÚ**
SO ORP Bílina	Bílina		Hostomice
SO ORP Děčín	Děčín	Benešov nad Ploučnicí Česká Kamenice Jílové	
SO ORP Chomutov	Chomutov Jirkov		
SO ORP Kadaň	Kadaň Klášterec nad Ohří		Vejprty
SO ORP Litoměřice	Litoměřice	Štětí	Bohušovice nad Ohří Terezín
SO ORP Litvínov	Litvínov	Lom Meziboří	
SO ORP Louny	Louny	Postoloprty	Černčice Dobroměřice
SO ORP Lovosice		Libochovice Lovosice	
SO ORP Most	Most		Obrnice
SO ORP Podbořany		Podbořany	
SO ORP Roudnice nad Labem	Roudnice nad Labem		
SO ORP Rumburk	Rumburk	Jiříkov Krásná Lípa Šluknov	
SO ORP Teplice	Krupka Teplice	Dubí Duchcov Košťany Osek	Hrob
SO ORP Ústí nad Labem	Ústí nad Labem	Chlumec Trmice	Chabařovice Velké Březno
SO ORP Varnsdorf	Varnsdorf		
SO ORP Žatec	Žatec		
Celkem	**17**	**19**	**10**

Poznámka: Města dle ČSÚ jsou obce s méně než 3 000 obyvatel, které mají 1 000 – 1 999 obyvatel a hustotu zalidnění vyšší než 250 obyvatel/km² nebo 2 000 – 2 999 obyvatel a hustotu zalidnění vyšší než 100 obyvatel/km². Což bylo odvozeno z výše zmíněné metodiky pro publikaci Postavení venkova v Ústeckém kraji.

Předcházející tabulka (tab. 1) představuje konkrétní města dle populační velikosti v jednotlivých správních obvodech obcí s rozšířenou působností v rámci Ústeckého kraje. Z uvedeného je vidět, že v kraji je poměrně málo měst větších než 10 000 obyvatel, většinou jde pouze přímo o obce s rozšířenou působností, přičemž Lovosice a Podbořany mají méně než 10 000 obyvatel a v těchto SO ORP se tak žádná obec s minimálně 10 000 obyvatel nenachází. Významné je proto zahrnutí i menších měst s alespoň 3 000 obyvatel, kterých je v kraji 19. Nárůst počtu měst, a hlavně obyvatel v nich bydlících, při zahrnutí menších měst s využitím kritérií dle ČSÚ už vzhledem k poměrně nízkému počtu těchto obcí a jejich převažující velikosti kolem 2 000 obyvatel již není tak významný.

Pro analýzu budoucího populačního vývoje se konstruují populační projekce a prognózy, jejichž cílem je nastínit dlouhodobý směr populačního vývoje a ukázat na očekávané změny v početním stavu a věkovém složení populace, pokud budou splněny vstupní předpoklady budoucího vývoje přirozené měny a migrace. Výsledky projekce je tak vždy nutné chápat ve vztahu ke vstupním parametrům, kdy se standardně očekává plynulý vývoj jednotlivých demografických procesů. Prognóza tak není schopna předvídat náhlé změny v působení vnějších vlivů, jako jsou například hluboké ekonomické krize, výrazné změny sociálních či legislativních podmínek, epidemie nebo průlomové lékařské objevy, které mohou na demografický vývoj mít dlouhodobě i krátkodobě výrazný vliv. Pro představení výhledu populačního vývoje a věkové struktury Ústeckého kraje bude použita demografická prognóza, kterou vytvořil a publikoval Český statistický úřad v roce 2019. Populační prognózy za nižší územní celky, než je kraj, tedy například okresy, správní obvody obcí s rozšířenou působností nebo jednotlivé obce, nejsou Českým statistickým úřadem běžně zpracovávány. Protože je konstrukce populačních prognóz pro nižší územní celky, které jsou většinou populačně malé a migračně otevřené a také se u nich vyskytují velké výkyvy jednotlivých demografických událostí (především počtů zemřelých a narozených), poměrně náročná a přesahuje potřeby této analýzy, bylo přistoupeno pouze k prodloužení trendů na úrovni ORP pozorovaných v posledních letech (období 2015–2019) tak, aby celkový vývoj všech ORP v kraji respektoval předpoklady populační prognózy publikované Českým statistickým úřadem.

5.1.2 Sídelní struktura Ústeckého kraje

Tato část kapitoly se zabývá sídelní strukturou Ústeckého kraje a srovnáním populační velikosti jednotlivých SO ORP.

Pro Ústecký kraj, stejně jako pro většinu území České republiky, je typická rozdrobená sídelní struktura s velkým počtem převážně malých obcí (do 3 000 obyvatel). Na většině SO ORP má přes 10 000 obyvatel pouze centrální obec s rozšířenou působností. V SO ORP Lovosice a Podbořany není ani jedno město s 10 000 a více obyvatel (viz tab. 2).

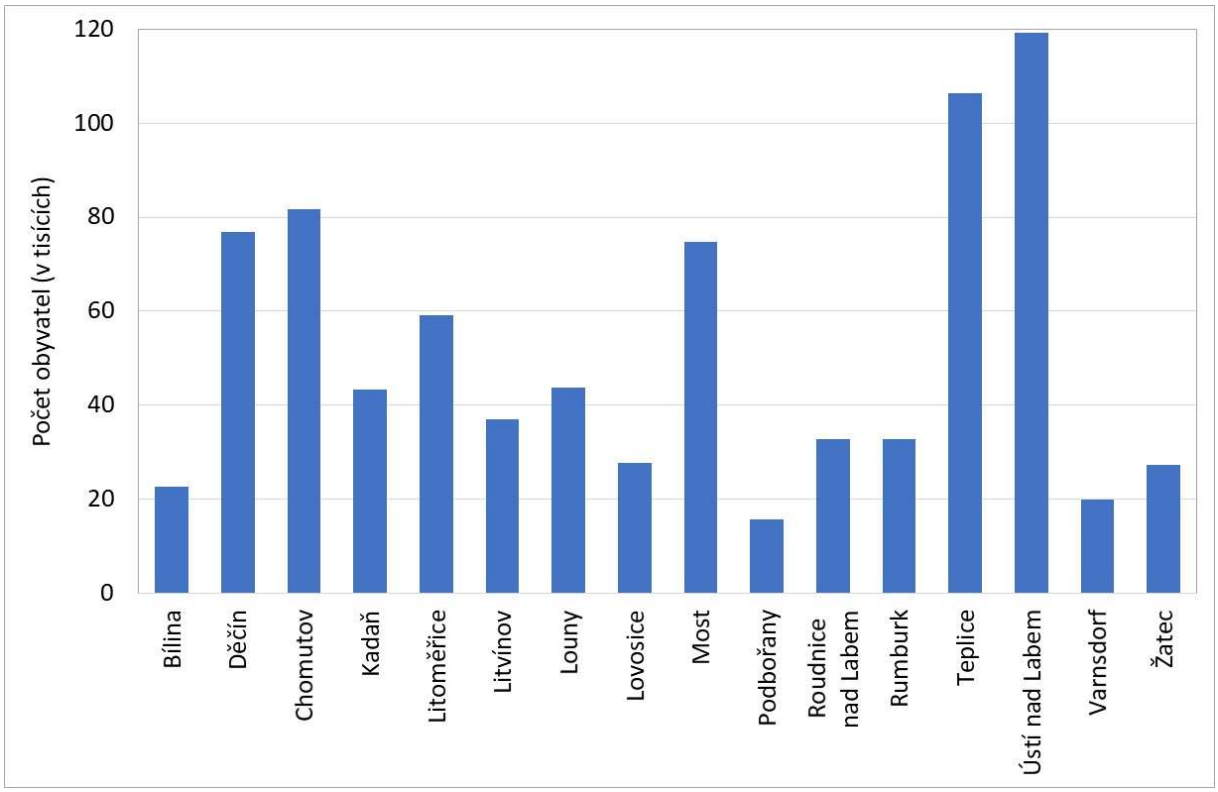
V celém Ústeckém kraji žilo v roce 2019 v 354 obcích 821 tisíc obyvatel. V tomto počtu mírně převažují ženy (50,3 %). Populačně největší je SO ORP krajského města Ústí nad Labem, následované SO ORP Teplice, Chomutov, Děčín a Most. Na území všech těchto SO ORP žije přes 60 000 obyvatel (viz obr. 18). Naopak v populačně nejmenších SO ORP Podbořany

a Varnsdorf žije méně než 20 000 obyvatel. Této velmi rozdílné populační velikosti potom odpovídá i populační význam jednotlivých SO ORP v rámci celého Ústeckého kraje (obr. 19). Například SO ORP Ústí nad Labem se tak na celkovém počtu obyvatel kraje podílí 15 %, naproti tomu v SO ORP Podbořany a Varnsdorf žijí pouze 2 % z celkové populace kraje.

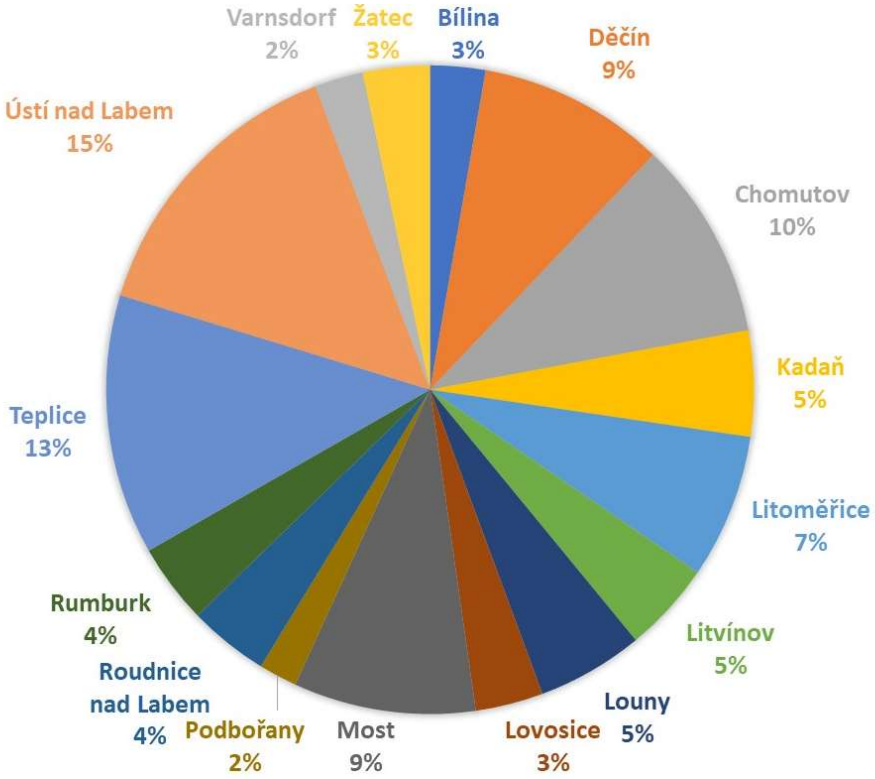
Populace celého kraje se v posledních letech nevyvíjí stejně, ačkoli rozdíly nejsou příliš velké a na úrovni celé republiky jde spíše o průměrný vývoj. V polovině SO ORP se počet obyvatel za posledních pět let (od roku 2015 do roku 2019) zvýšil, v druhé polovině SO ORP došlo naopak k poklesu velikosti místní populace (viz obr. 20). Více než 1 % obyvatel přibylo pouze v SO ORP Kadaň a Lovosice. Největší pokles naopak zaznamenaly SO ORP na severovýchodním konci kraje (SO ORP Děčín, Rumburk a Varnsdorf) a také v centrální části území (SO ORP Litvínov a Most).

Tab. 2 Obce podle počtu obyvatel, SO ORP, Ústecký kraj, 2019

SO ORP	Počet obcí			
	Do 3 000	3 000 – 9 999	10 000 a více	Celkem
SO ORP Bílina	7	0	1	8
SO ORP Děčín	30	3	1	34
SO ORP Chomutov	23	0	2	25
SO ORP Kadaň	17	0	2	19
SO ORP Litoměřice	38	1	1	40
SO ORP Litvínov	8	2	1	11
SO ORP Louny	39	1	1	41
SO ORP Lovosice	30	2	0	32
SO ORP Most	14	0	1	15
SO ORP Podbořany	10	1	0	11
SO ORP Roudnice nad Labem	32	0	1	33
SO ORP Rumburk	8	3	1	12
SO ORP Teplice	20	4	2	26
SO ORP Ústí nad Labem	20	2	1	23
SO ORP Varnsdorf	5	0	1	6
SO ORP Žatec	17	0	1	18
Celkem	**318**	**19**	**17**	**354**



Obr. 18 Počet obyvatel podle SO ORP, Ústecký kraj, 2019

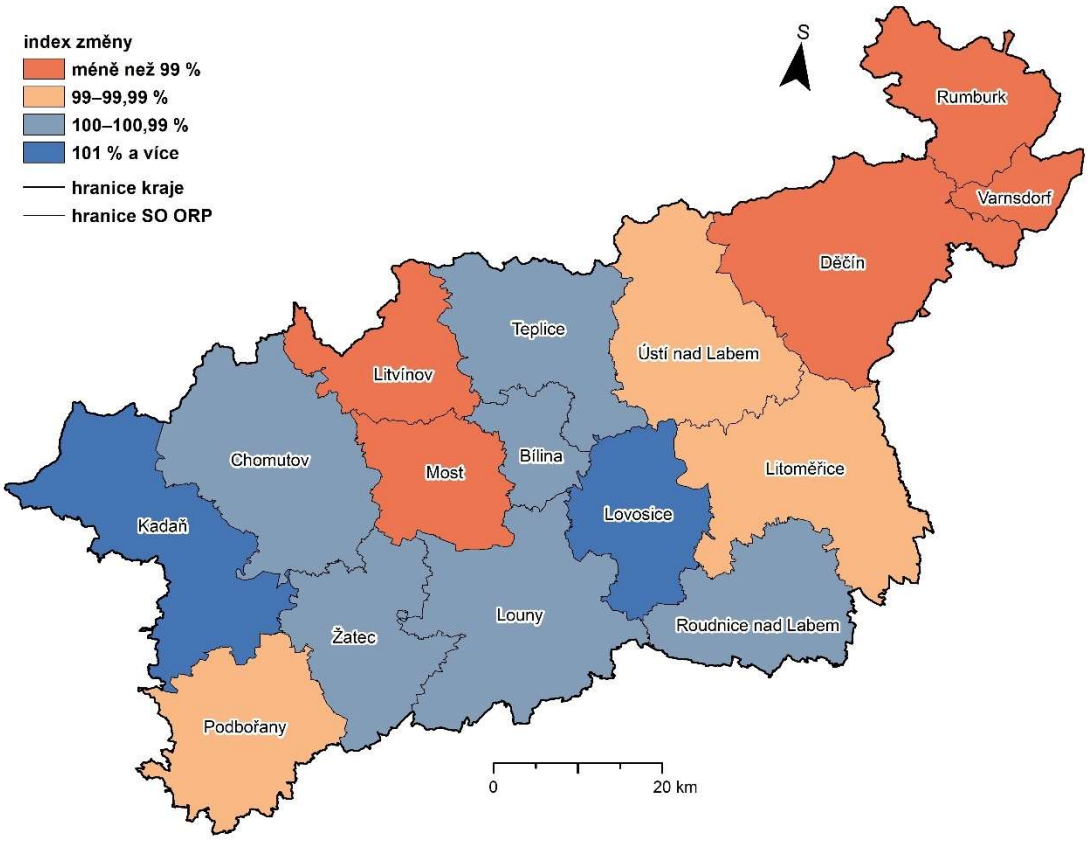


Obr. 19 Struktura obyvatelstva Ústeckého kraje podle SO ORP, 2019

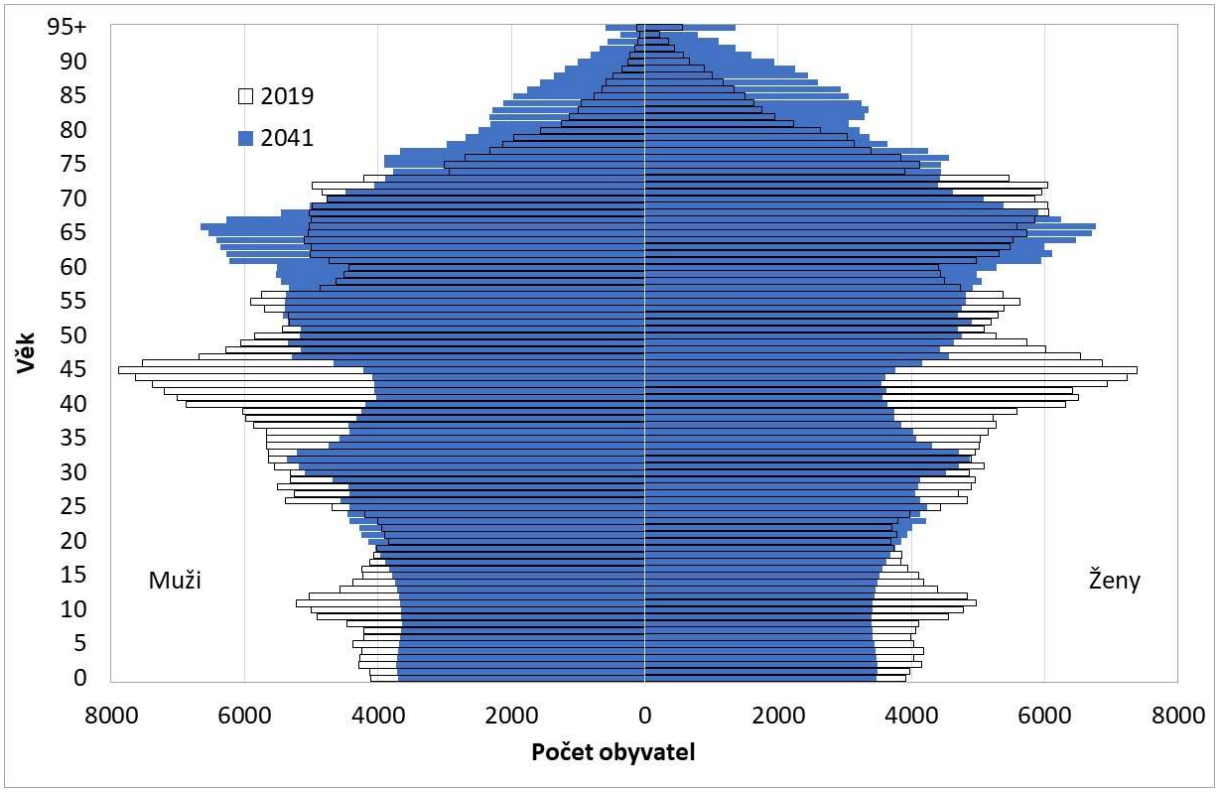
5.1.3 Základní tendence vývoje obyvatelstva v Ústeckém kraji podle věku

V další části bude představena současná struktura populace Ústeckého kraje podle věku a také její předpokládaný budoucí vývoj na základě výše popsané populační prognózy pro Ústecký kraj, vytvořené Českým statistickým úřadem, a na ní založených odhadů pro jednotlivé SO ORP.

Věková struktura Ústeckého kraje se již jen mírně odlišuje od populace celé České republiky, stále je však o něco málo mladší. V roce 2019 byl průměrný věk obyvatel kraje 42,2 roku (průměrný věk pro celou ČR byl 42,5 roku). V tomto roce bylo v populaci kraje 16 % dětí do 15 let, 64 % ekonomicky aktivních (15-64 let) a 20 % seniorů (65 a více let). Do roku 2041 by měl průměrný věk v kraji neustále pomalu růst a dosáhnout 46,0 roku především v důsledku dalšího zvětšování populace seniorů, kteří by měli tvořit více než čtvrtinu (26 %) celkového počtu obyvatel kraje. Nárůst počtu i podílu seniorů bude do budoucna probíhat na úkor obou zbylých velkých věkových skupin, podíl obyvatel mladších než 15 let by do roku 2041 měl klesnout přibližně na 14 %, výraznější pokles pak zaznamená široká věková skupina obyvatel v produktivním věku (15-64 let), kde do roku 2041 dojde pravděpodobně k poklesu pod 60 % z celkového počtu obyvatel kraje. Změnu věkové struktury obyvatel kraje mezi aktuálním stavem (zde rok 2019) a rokem 2041 můžeme dobře vidět i v následující věkové pyramidě (obr. 21).



Obr. 20 Index změny počtu obyvatel v SO ORP, Ústecký kraj, 2019/2015



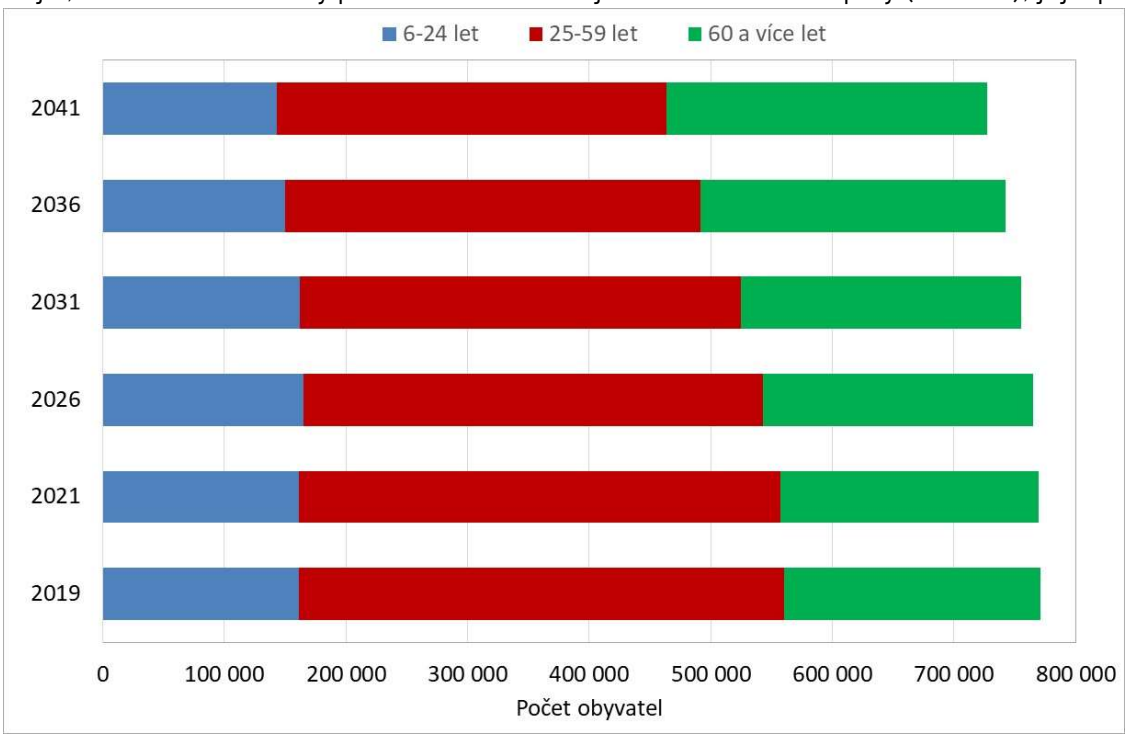
Obr. 21 Srovnání věkové struktury obyvatelstva Ústeckého kraje, 2019 a 2041

Srovnání vývoje věkové struktury dle podrobnějších věkových skupin, jak byly nastaveny pro potřeby této kapitoly, v pětiletém kroku do roku 2041 ukazuje následující tabulka (tab. 3) a obrázky 22 a 23. Je patrné, že celková velikost populace se bude početně postupně zmenšovat s tím, jak se jednotlivé generace budou postupně přesouvat do vyššího věku a nebudou dostatečně nahrazovány dětmi ani migračním přírůstkem. V nejbližších letech budou úbytky počtu obyvatel kolem 1 000 osob ročně, po roce 2026 se ale pravděpodobně začnou zvyšovat v důsledku toho, že vzroste úmrtnost populačně silné poválečné generace. Po roce 2030 je tak nutné počítat s průměrným úbytkem počtu obyvatel o více než 2 000 osob ročně, pokud se ovšem nezvedne například atraktivita regionu a Ústecký kraj se nestane imigračním regionem. V absolutním počtu zaznamenáme největší pokles u ekonomicky aktivních obyvatel (25-59 let). Naopak nejvíce poroste celá skupina osob starších 60 let, kde můžeme největší změny pozorovat u těch nejstarších osob – počet osob ve věku 80 a více let se více než zdvojnásobí.

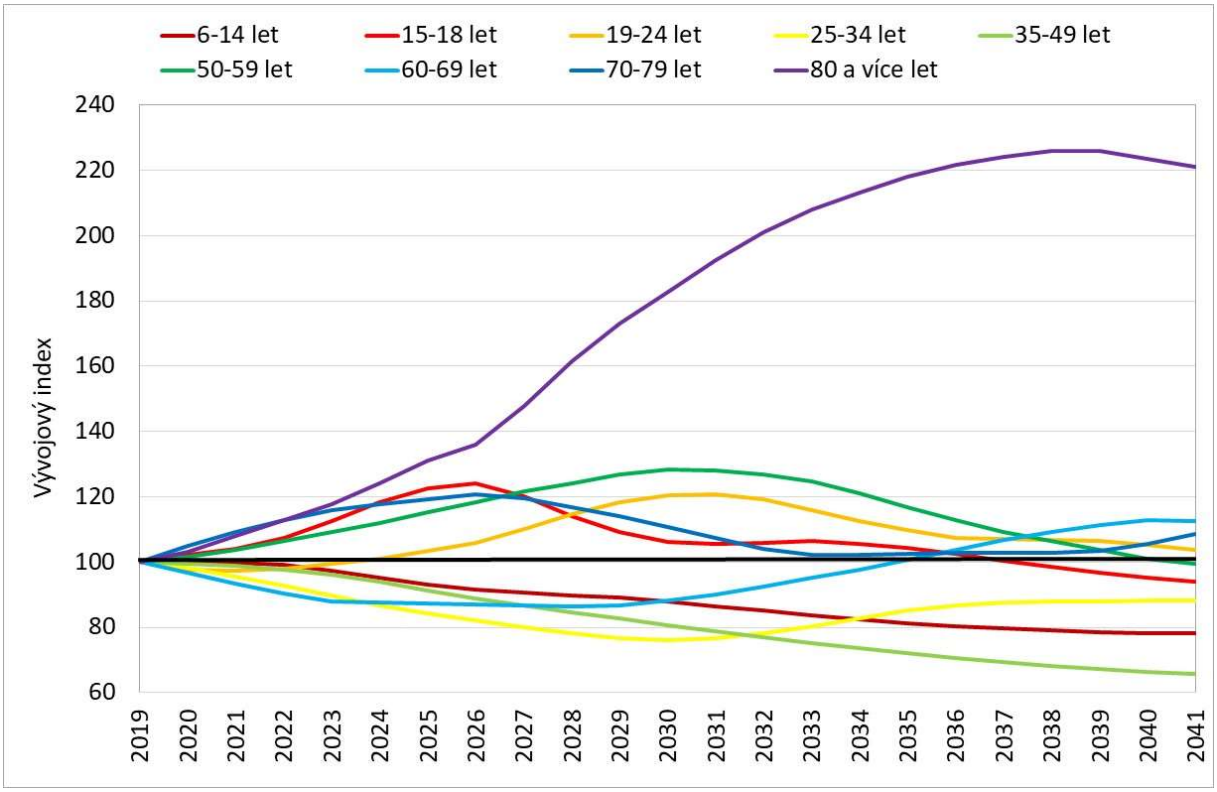
Tab. 3 Populační vývoj obyvatel Ústeckého kraje starších šesti let, 2019–2041 (2019 – reálná data)

Věková skupina	2019	2021	2026	2031	2036	2041
6–14 let	81 921	81 768	74 904	70 862	65 883	63 961
15–18 let	31 804	33 122	39 436	33 582	32 644	29 875
19–24 let	47 685	46 451	50 521	57 559	51 249	49 517
6–24 let	**161 410**	**161 341**	**164 862**	**162 002**	**149 776**	**143 354**
25–34 let	104 345	99 721	85 603	80 167	90 542	91 977
35–49 let	192 240	189 945	170 748	151 399	135 808	126 148
50–59 let	102 414	106 345	121 286	131 005	115 558	102 032
25–59 let	**398 999**	**396 011**	**377 637**	**362 571**	**341 908**	**320 157**
60–69 let	108 001	100 775	94 136	97 343	112 120	121 569
70–79 let	75 039	81 839	90 699	80 466	77 210	81 406
80 a více let	27 619	29 854	37 586	53 146	61 184	61 087
60 a více let	**210 659**	**212 467**	**222 421**	**230 955**	**250 513**	**264 062**
Celkem (6 a více let)	**771 068**	**769 819**	**764 919**	**755 528**	**742 197**	**727 573**

Vývoj jednotlivých věkových skupin je znázorněn ještě s využitím vývojového indexu, kde aktuální počet obyvatel v jednotlivých věkových skupinách (rok 2019) představuje 100 a všechny počty osob v dalších letech jsou vyjádřeny poměrem k tomuto výchozímu roku (viz obr. 23). Tento vývojový graf ještě lépe ukazuje rozdíly ve vývoji mezi jednotlivými věkovými skupinami. Největší pokles s poměrně setrvalou tendencí můžeme pozorovat u věkové skupiny 35–49 let, jejíž počet se do roku 2041 sníží na dvě třetiny současného stavu. O něco mírnější, ale rovněž setrvalý pokles vidíme i u nejmladší věkové skupiny (6–14 let), jejíž počet



Obr. 22 Počet obyvatel starších 6 let podle věkových kategorií, Ústecký kraj, 2019-2041 (2019 – reálná

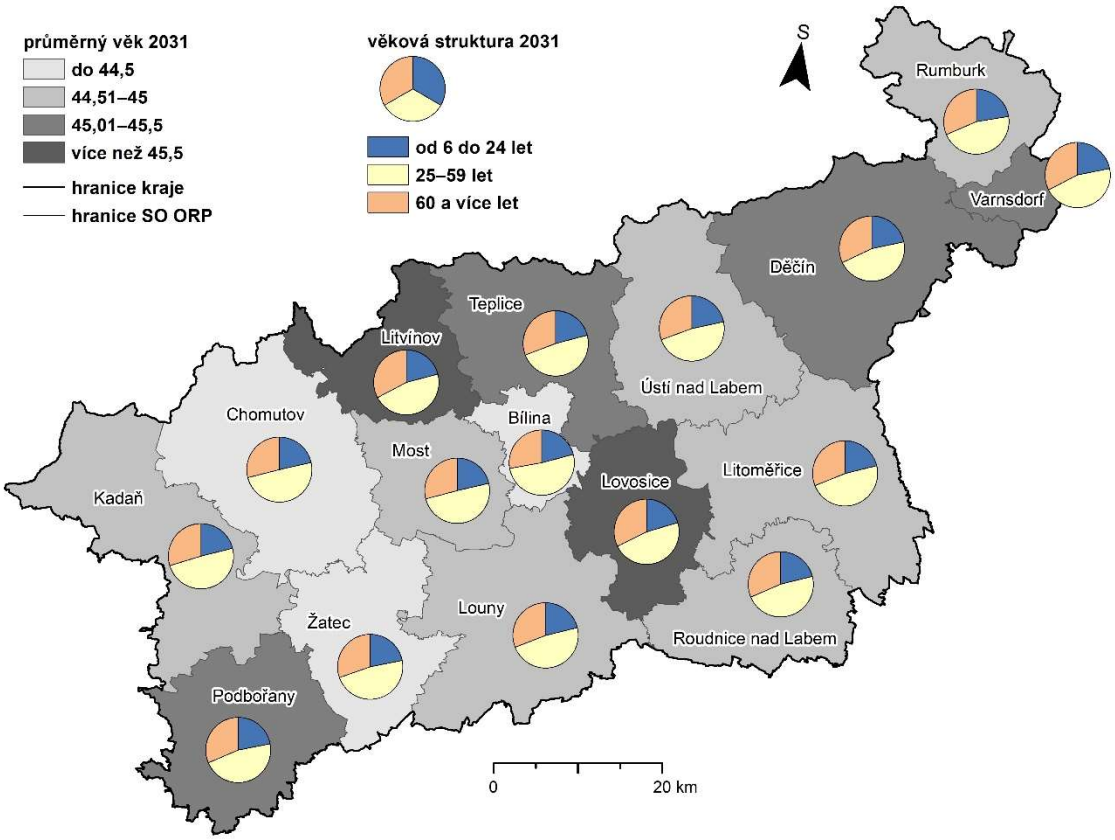


Obr. 23 Vývoj budoucí věkové struktury vzhledem k roku 2019, Ústecký kraj (použit vývojový index, kde 2019 = 100)

se oproti současnosti sníží o více než 20 %. Některé věkové skupiny nevykazují setrvalý vývojový trend, ale můžeme u nich pozorovat určité vlny, které jsou dány průchodem silnějších generací věkovou strukturou (viz i věková pyramida výše). Jde především o osoby narozené v sedmdesátých a na počátku osmdesátých let 20. století, které budou postupně vstupovat do věkové skupiny 50–59 a 60–69 let, a také o osoby narozené po roce 2000 (hlavně kolem roku 2010), které jsou momentálně převážně ve věkové skupině 6–14 let, ale postupně způsobí nárůst počtu obyvatel u věkové skupiny 15–18, 19–24 a nakonec mírně i ve věku 25–34 let. Jednoznačně nejvíce rostoucí věkovou skupinou je potom již výše zmíněná skupina nejstarších seniorů (80 a více let), jejíž populační velikost se do roku 2041 pravděpodobně zvětší až o 120 %.

Odhad budoucího vývoje počtu obyvatel i věkové struktury na úrovni SO ORP je problematičtější a pro potřeby této kapitoly bylo přistoupeno pouze k převedení trendů očekávaných na úrovni kraje na jednotlivé SO ORP. Předpokládáme tedy, že jednotlivé SO ORP budou stárnout stejně jako celý Ústecký kraj. Vzhledem k tomu, že se však výchozí situace jednotlivých SO ORP mírně liší, bude se pravděpodobně lišit i situace v dalších letech (viz obr. 24). SO ORP, které mají v současnosti mladší věkovou strukturu a nižší průměrný věk, si tuto svou charakteristiku uchovají i v dalších letech ve srovnání s ostatními SO ORP.

Přesto předpokládáme, že se ve všech SO ORP do roku 2031 zvýší průměrný věk v průměru o 2,6 roku.



Obr. 24 Populační velikost a věková struktura dle SO ORP, Ústecký kraj, 2031

5.2 Městské a venkovské obyvatelstvo

Kromě věkové struktury populace je pro plánování dopravy důležité také rozdělení obyvatel na městské a venkovské, protože se mimo jiné liší i svými nároky na přepravu, respektive vyznačují se jiným dopravním chováním. Celkově žije v Ústeckém kraji většina obyvatel ve městech, ve městech s minimálně 10 000 obyvatel je to 62 % obyvatel, ve městech s alespoň 3 000 obyvatel téměř tři čtvrtiny (74,4 %). Pokud použijeme pro definici města a venkova metodiku ČSÚ, zvýší se celkový podíl žijících ve městech oproti předchozímu kritériu již jen mírně, a to na 77 %.

Tab. 4 Srovnání podílu městského obyvatelstva v SO ORP podle jednotlivých vymezení (Ústecký kraj, 2019)

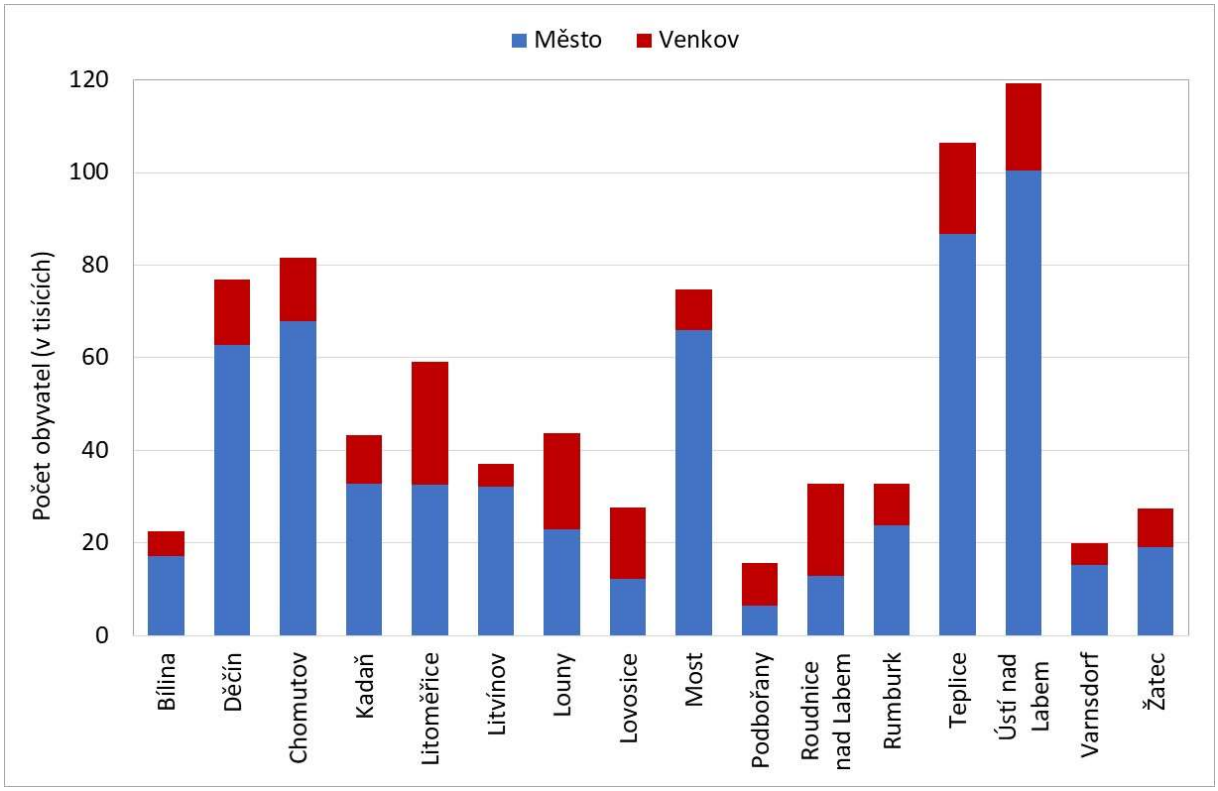
SO ORP	Podíl obyvatel bydlících ve městě (v %)		
	Města 10 000 a více obyvatel	Města 3 000 a více obyvatel	Města dle ČSÚ
SO ORP Bílina	76,11	76,11	**81,65**
SO ORP Děčín	63,24	81,56	**81,56**
SO ORP Chomutov	83,12	83,12	**83,12**
SO ORP Kadaň	75,71	75,71	**82,34**
SO ORP Litoměřice	40,35	55,06	**64,21**
SO ORP Litvínov	63,89	86,94	**86,94**
SO ORP Louny	41,96	52,80	**59,09**
SO ORP Lovosice	0,00	44,49	**44,49**
SO ORP Most	88,43	88,43	**91,35**
SO ORP Podbořany	0,00	40,73	**40,73**
SO ORP Roudnice n. Labem	39,16	39,16	**39,16**
SO ORP Rumburk	33,65	72,57	**72,57**
SO ORP Teplice	58,57	81,47	**83,36**
SO ORP Ústí nad Labem	77,69	84,15	**88,21**
SO ORP Varnsdorf	76,33	76,33	**76,33**
SO ORP Žatec	69,58	69,58	**69,58**
Celkem	62,30	74,44	**77,04**

Přestože na úrovni celého kraje je bydlení ve městech jasně převažující, jednotlivé SO ORP se od sebe významně odlišují. Metodika, která byla popsána v úvodu, byla použita k vytvoření srovnávací tabulky (tab. 4), která ukazuje, jaká část obyvatel jednotlivých SO ORP žije ve městech, podle toho, jakým způsobem jsou města, respektive venkov, vymezena. Největší rozdíl je patrný v SO ORP Lovosice a Podbořany, kde ani obec s rozšířenou působností nemá 10 000 obyvatel, a při stanovení populační velikosti města právě na tento počet tak prakticky všechno obyvatelstvo žije na venkově. Významný rozdíl při zahrnutí měst s více než 10 000 obyvatel nebo více než 3 000 obyvatel vzniká ale i v dalších SO ORP, kde sice centrum má větší počet obyvatel, ale kromě něj se v SO ORP nacházejí také další, menší města (viz také tab. 1), jedná se především o SO ORP Rumburk, ale i SO ORP Teplice, Děčín nebo Litvínov. Naproti tomu rozdíl mezi podílem obyvatel bydlících ve městech s minimálně 3 000 obyvatel a podílem obyvatel bydlících ve městech vymezených dle metodiky ČSÚ je minimální a pohybuje se řádově v nižších jednotkách procent. Z tohoto důvodu je v dalších obrázcích i v textu použita pro města pouze velikostní hranice minimálně 3 000 obyvatel.

Ačkoli celkově v kraji převažuje bydlení ve městech, v jednotlivých SO ORP se situace významně liší. Nalezneme zde i SO ORP, kde míra urbanizace nedosahuje 50 %. Nejnižší zastoupení městského obyvatelstva pozorujeme v SO ORP Roudnice nad Labem (méně než 40 %). Jen 40 až 50 % obyvatel žije ve městech v SO ORP Lovosice a Podbořany. Ve všech ostatních SO ORP pak je počet obyvatel žijících ve městech již nadpoloviční vzhledem k celkovému počtu obyvatel daného území. V SO ORP Děčín, Chomutov, Litvínov, Most, Teplice

a Ústí nad Labem žije v obcích s minimálně 3 000 obyvatel dokonce více než 80 % populace. SO ORP Chomutov a Most můžeme považovat za vůbec nejurbanizovanější, protože zde žije přes 80 % obyvatel ve městech s 10 000 a více obyvatel.

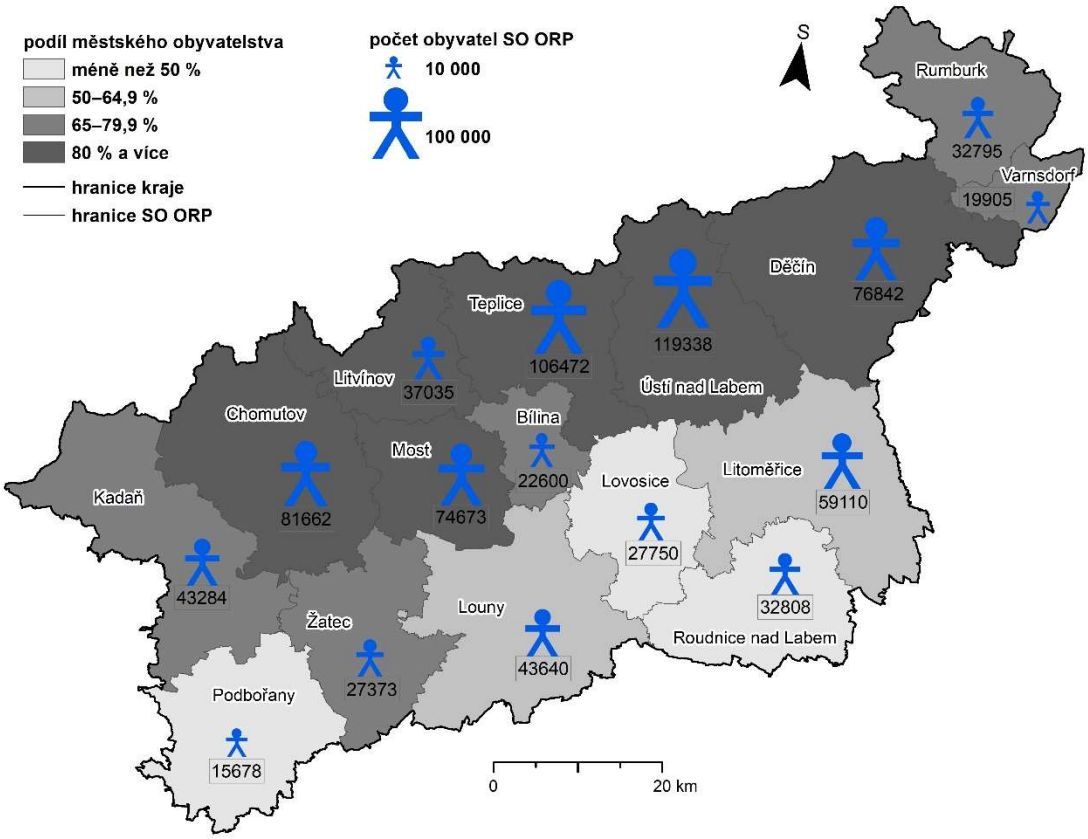
Absolutní počty obyvatel žijících v jednotlivých SO ORP rozdělené dle bydliště ve městě či na venkově (obr. 25) ukazují, že převaha městského obyvatelstva je typická pro populačně větší SO ORP. Jedná se především o již zmíněné SO ORP Děčín, Chomutov, Most, Teplice a Ústí nad Labem. Prostorové rozložení míry urbanizace v jednotlivých SO ORP znázorňuje také obrázek 26, ze kterého je patrné, že urbanizovanější jsou klasické průmyslové oblasti v severozápadní části kraje, zatímco SO ORP sousedící se Středočeským krajem jsou urbanizované o něco méně a převládají zde spíše venkovská sídla.



Obr. 25 Městské a venkovské obyvatelstvo v SO ORP, Ústecký kraj, 2019

5.2.1 Odhad počtu studentů na vysokých školách

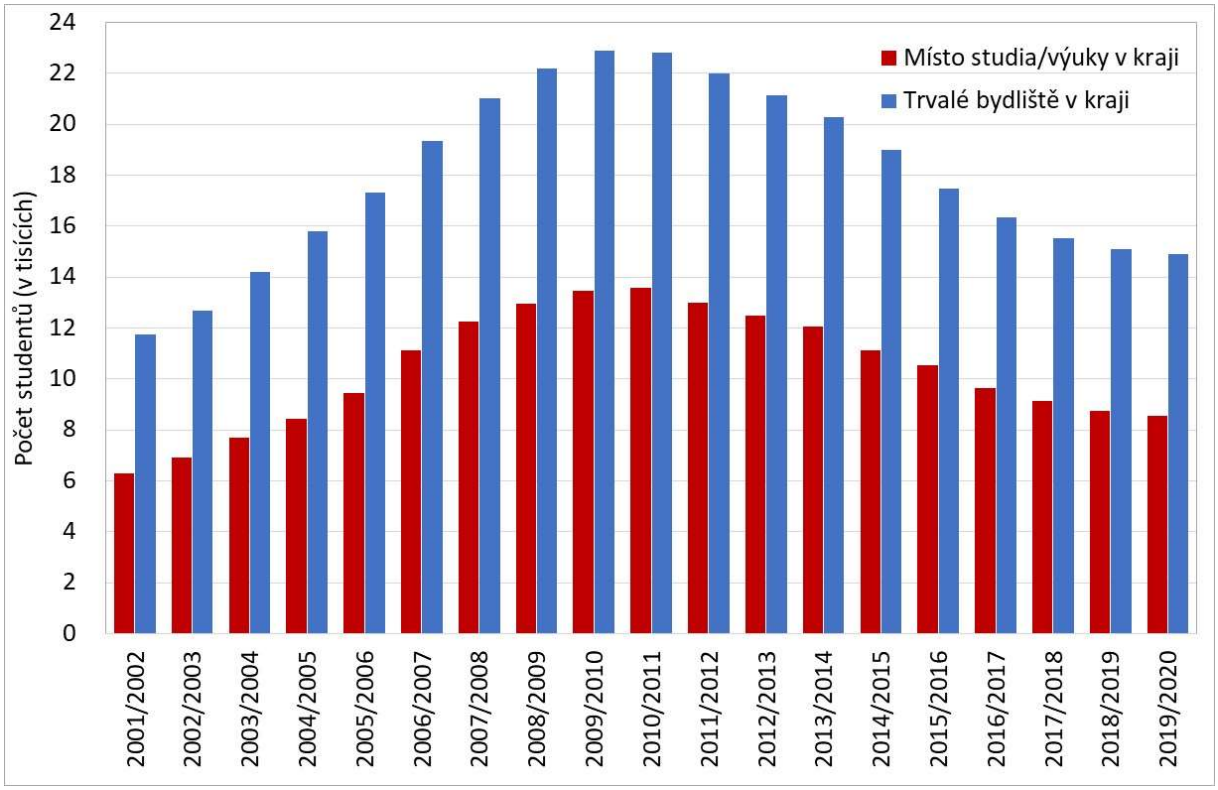
Ke stanovení budoucího vývoje počtu studentů na vysokých školách v kraji nejsou k dispozici žádné analýzy, lze tedy vycházet pouze z aktuální situace a odhadu budoucího vývoje věkových skupin, které na vysokých školách nejčastěji studují (z výše uvedených věkových skupin především skupina 19–24 let, případně částečně i následující skupina 25–34 let).



Obr. 26 Míra urbanizace SO ORP, Ústecký kraj, 2019

Na území Ústeckého kraje jsou podle dat Českého statistického úřadu dvě vysoké školy: veřejná Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem (UJEP) s osmi fakultami a soukromá Vysoká škola aplikované psychologie, s.r.o., Terezín. Dominantní postavení mezi vysokými školami tak má samozřejmě UJEP, ačkoli kromě těchto vysokých škol se sídlem přímo v kraji se zde nacházejí také detašovaná pracoviště dalších vysokých škol, které sídlí primárně v jiných krajích, a to ČVUT v Děčíně, VŠB-TUO v Mostě a VŠFS v Mostě. Počty studentů na těchto pracovištích jsou však ve srovnání s UJEP minimální.

Celkový vývoj počtu studentů bydlících a studujících v kraji znázorňuje následující obrázek (obr. 27). Samozřejmě ne všichni studenti, kteří v kraji studují, zároveň pocházejí z kraje, přijíždějí sem i studenti z jiných krajů. Z obrázku je ale patrné, že v posledních letech počet studentů v kraji (i z kraje) klesal a nyní stagnuje, což souvisí právě s demografickým vývojem, kdy na vysokých školách v současnosti studují populačně nejslabší generace narozené na konci devadesátých let a těsně po roce 2000. Vzhledem k výše popsanému vývoji věkové skupiny 19–24 let lze očekávat, že stagnace počtu studentů bude ještě několik let trvat a následně se počet studentů bude opět mírně zvyšovat díky tomu, že na vysoké školy začnou nastupovat populačně silnější ročníky narozené kolem roku 2010. Část těchto studentů samozřejmě půjde studovat mimo kraj, ale lze předpokládat, že se přesto naplní i kapacity vysokých škol v Ústeckém kraji. Po roce 2028 by tak počet studentů na vysokých školách v kraji mohl opět přesáhnout 10 000 a v dalších letech ještě růst.



Obr. 27 Studenti vysokých škol v Ústeckém kraji, akademický rok 2001/2002 – 2019/2020

5.2.2 Shrnutí

Na základě výše uvedených informací lze do budoucna očekávat:

- postupný pokles počtu obyvatel kraje, a tedy i jednotlivých SO ORP;
- stárnutí populace doprovázené ale v první polovině sledovaného období spíše stagnací, nebo dokonce mírným růstem nejmladší skupiny obyvatel (6–24 let) a dlouhodobým úbytkem obyvatel v ekonomicky aktivním věku (25–59 let);
- jedinou dlouhodobě rostoucí skupinou obyvatel budou starší věkové skupiny (60+ let) a v rámci této skupiny ještě především ti nejstarší (80 a více let);

- trend stárnutí obyvatelstva se bude dotýkat všech SO ORP a lze očekávat obdobný vývoj jako na úrovni celého kraje;
- míra urbanizace se v jednotlivých SO ORP nebude příliš měnit, v některých SO ORP s vysokým podílem bydlících ve městech je již nyní potenciál městského bydlení prakticky vyčerpán;
- počet vysokoškolských studentů bude nejprve stagnovat, než se do maturitních ročníků začnou dostávat silnější generace narozené kolem roku 2010, kdy můžeme očekávat mírný růst počtu studentů na vysokých školách v kraji.

5.3 Hodnocení dojížďky do zaměstnání a škol podle SLDB 2011

(Doc. RNDr. Miroslav Marada, Ph.D., PřF UK)

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

Údaje o vyjížďce obyvatel jsou v Česku sledovány s desetiletou periodicitou v rámci Sčítání lidu, domů a bytů (dále SLDB). Aktuálně probíhá Sčítání 2021, jehož výsledky budou za cca jeden rok. V posledních cenzech, v roce 2001 a 2011, byl nově sledován také dopravní prostředek používaný k dojížďce, což poprvé umožnilo srovnání dělby přepravní práce až do úrovně obcí. Data o dojížďce jako celek jsou bohužel zatížená velkou chybou, způsobenou velkým množstvím nevyplněných údajů, a to v různých kombinacích (vyplněn cíl dojížďky, ale neudán obor zaměstnání, nevyplněný cíl, ale prostředek ano apod.). Tabulka 5 níže dokládá zhoršení kvality výsledků mezi dvěma posledními cenzy. Je patrné, že počet nezjištěných údajů o dojížďce se v případě pracovní mobility téměř ztrojnásobil, z 539 458 na 1 526 938. Počet obyvatel mezi cenzy se přitom zvýšil mimo jiné i proto, že ve Sčítání 2011 bylo sledováno přítomné obyvatelstvo, zatímco v roce 2001 obyvatelstvo s trvalým bydlištěm. V případě jednotlivých proudů vyjížďky proto nelze provádět vývojové srovnání v absolutních hodnotách (k poklesu vyjíždějících došlo například 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 vyjížďky 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 dojížďce ze SLDB mohla nahradit, neexistuje – data mobilních operátorů jsou drahá a rovněž zatížená chybami, ačkoliv jiného druhu, ale i omezeními danými GDPR. Použití výsledků SLDB je tedy, s vědomím zmíněných neúplností, nevyhnutelné.

Studie se pohybuje zejména na úrovni správních obvodů ORP, které představují relativně přirozené, vztahově uzavřené územní jednotky, které zároveň umožňují řízení území. Vlastní směrová dojížďka a návazná sociogeografická regionalizace jsou provedeny na bázi obcí. Studie se nejprve věnuje popisu dojížďkových dat ze SLDB a kritice jejich vypovídací schopnosti. Následuje hodnocení skladby dopravních prostředků využívaných k vyjížďce za správní obvody ORP a v poslední části analýzy je provedeno hodnocení hlavních směrů dojížďky v kontextu sociogeografické pracovní regionalizace.

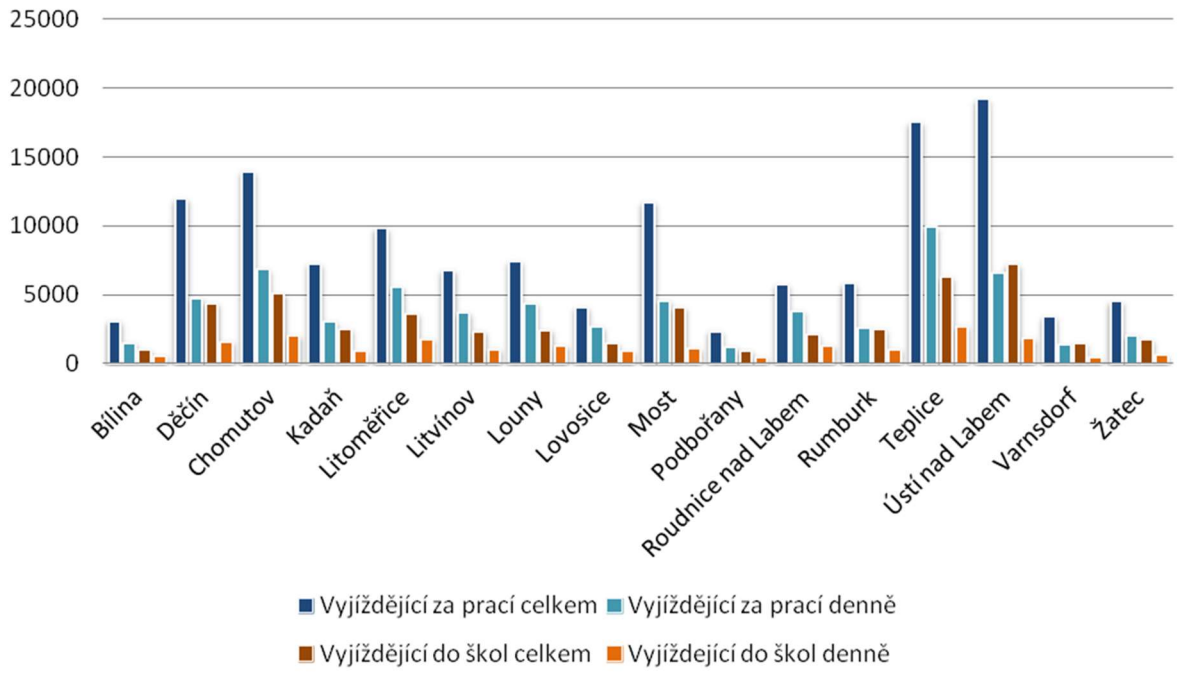
Tab. 5 Srovnání základních údajů za dojížďku ve Sčítání 2001 a 2011

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 vyjížďce nezjištěn	539 458	1 526 938
Žáci, učni a studenti vč. pracujících	1 801 767	1 525 390
z toho vyjíždějící	718 359	783 952
uvnitř obce bydliště	1 097 511	354 218
do jiné obce v ČR	612 898	421 683
do zahraničí	7 950	8 051
údaj o vyjížďce nezjištěn	26 757	539 458

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

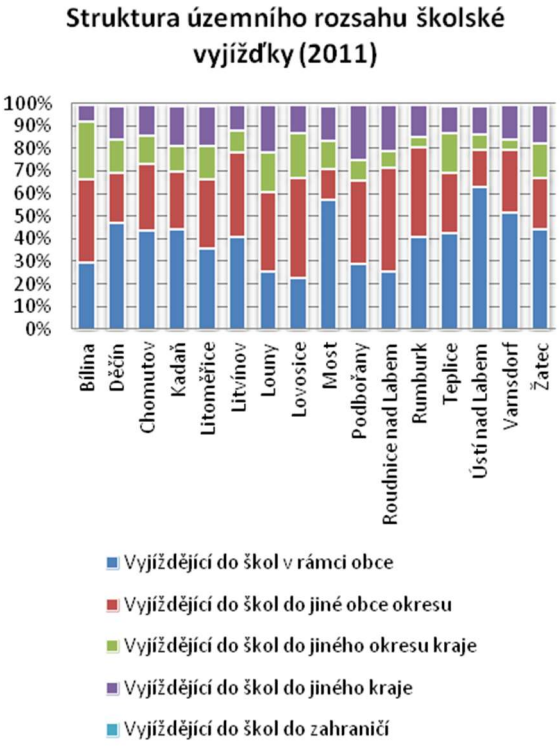
5.3.2 Struktura vyjížďky podle dopravních prostředků používaných k dojížďce, územního rozsahu a doby dojížďky

SLDB eviduje dojížďku do zaměstnání a do škol, tedy dva zásadní regionotvorné procesy. Poslední vývoj směřuje k oddělování cílů pracovní a obslužné dojížďky, kterou lze ovšem



Obr. 283 Počet vyjíždějících podle ORP (2011)

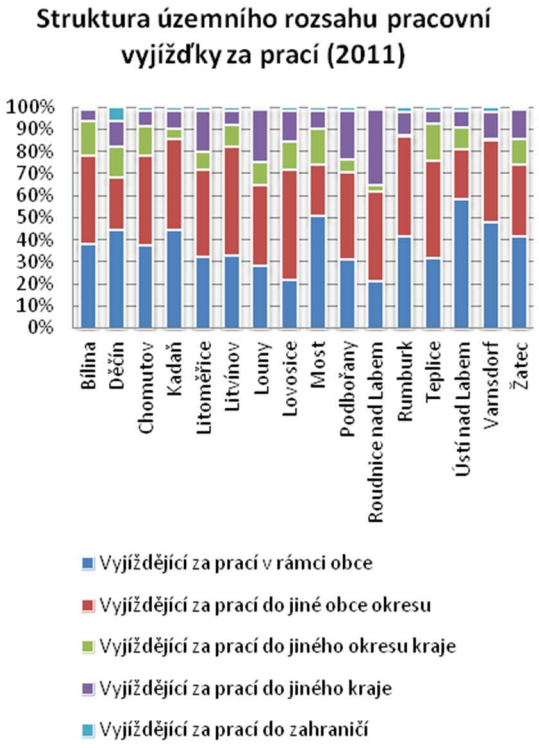
školskou dojížďkou nahradit pouze částečně. Obecně platí, že objem školské dojížďky tvoří zhruba třetinu dojížďky pracovní a že podíl denní dojížďky je v případě zaměstnání v průměru mírně vyšší než v případě školských cílů. To je způsobeno skutečností, že ve školské dojížďce jsou zahrnuty všechny stupně škol, přičemž denní dojížďka je nejsilněji vázaná na základní školy. Směry a územní rozsah pracovní dojížďky se v roce 2011 více přiblížil realitě, neboť vyhodnocení údajů proběhlo s ohledem na obvyklý, nikoliv trvalý pobyt respondenta.

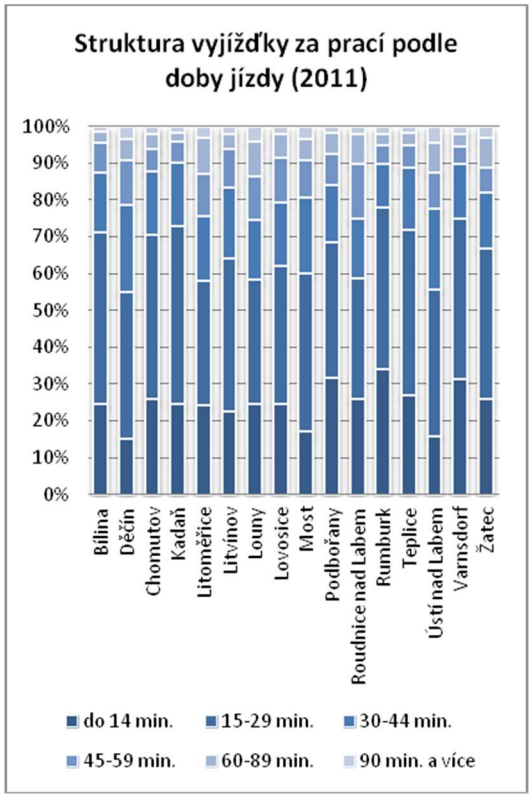


Dojíždějící, kteří mají trvalý pobyt v Ústí nad Labem, ale ve všední den žijí a pracují v Praze, tak byli v roce 2001 zaevidováni jako dojíždějící nedenně a do jiného kraje. V cenzu 2011 ovšem byli vyčísleni jako vyjížďka v rámci obce

Praha, což je skutečnosti bližší. Zhoršila se ovšem informace pro plánování dálkové dopravy vzhledem k víkendu.

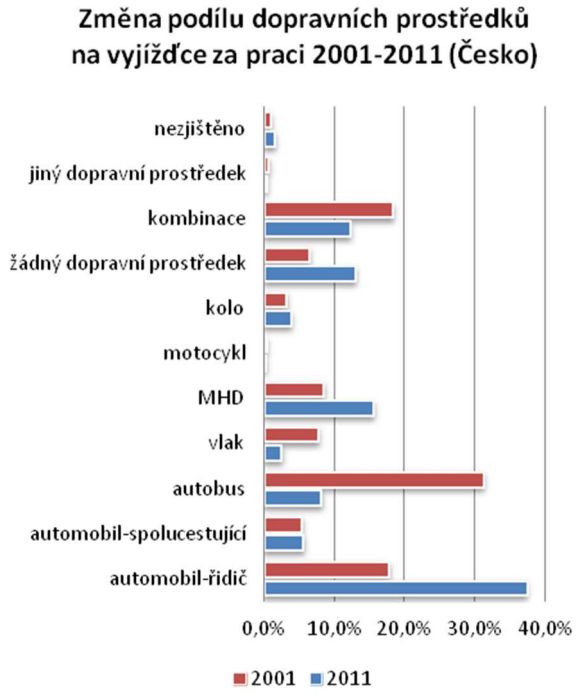
Z hlediska struktury územního rozsahu vyjížďky nepřekvapuje nejvyšší podíl dojížďky v kategoriích v rámci obce a v rámci okresu. Údaje za ORP se liší podle polohy vůči případnému silnému konkurenčnímu středisku, které zvyšuje podíl kategorie „vyjížďka v rámci okresu“. Je to případ Litvínova (Most), Lovosic (Litoměřice) a dalších. Vyšší podíl dojížďky 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 dojížďka je samozřejmě orientována na Ústí nad Labem a na Prahu.

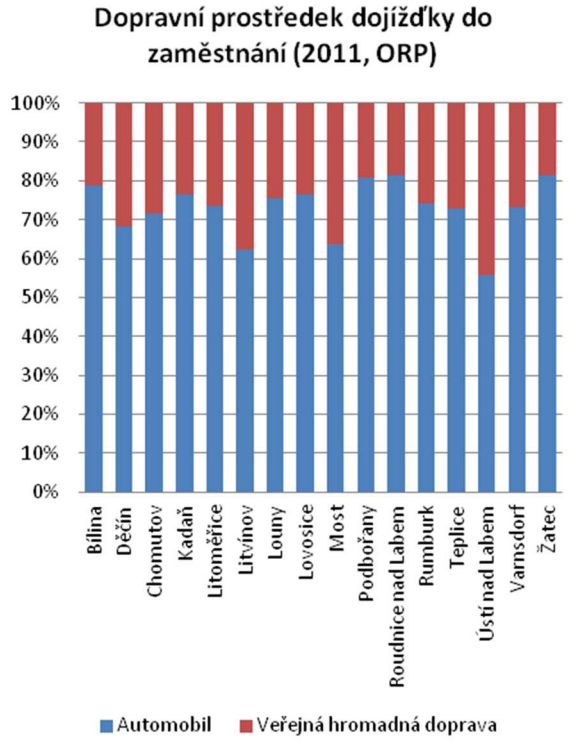




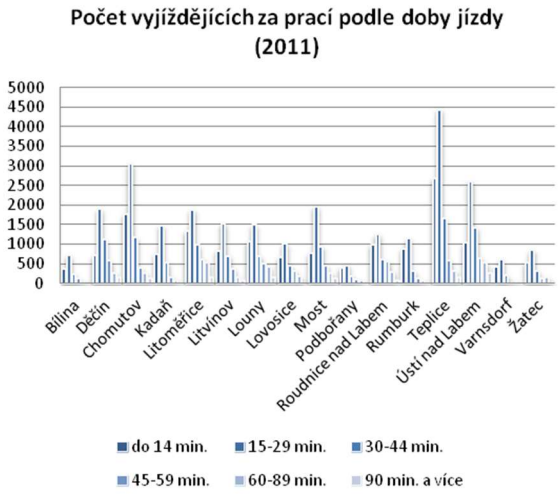
Z hlediska doby dojížďky je patrná jednoznačná převaha pásma do 30, popřípadě do 45 minut. První dvě kategorie ve všech ORP vytvářejí přes 50 % vyjíždějících z obce. Podle různých analýz se ukazuje, že ochota dojíždět výrazně klesá za hranicí 60 minut, jiné studie uvádějí 45 minut. Rozhodnutí o dojíždění je vždy kombinací faktoru atraktivity pracovního místa v cíli dojížďky a doby dojížďky (ve spojení s pohodlím cesty). Do větších měst se proto zpravidla dojíždí i z větších vzdáleností, jak dokazují ORP ovlivněné Prahou (vyšší podíl delší doby dojížďky u ORP Louny, Litoměřice, Roudnice nad Labem, ale i Ústí nad Labem).

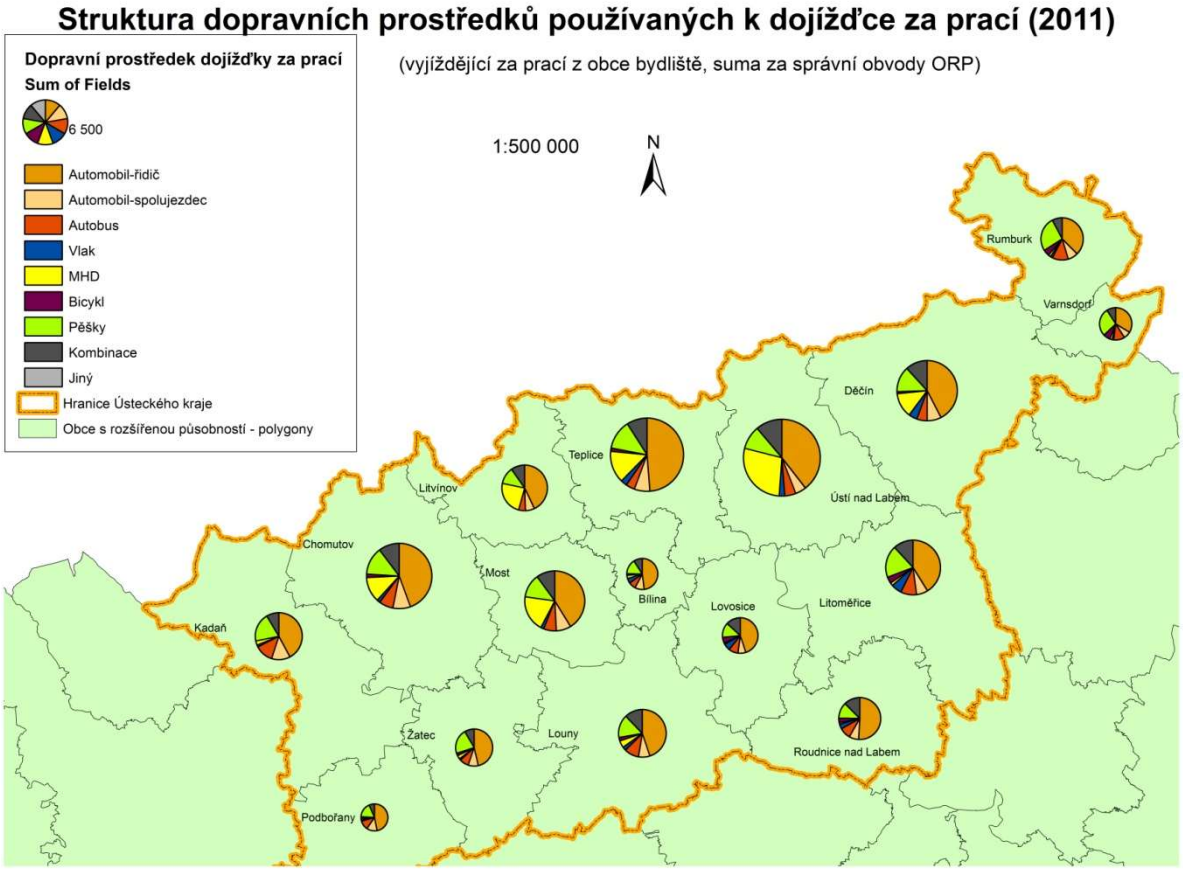
Následující graf velmi generálně dokládá rostoucí význam individuální automobilizace v dojížďce za prací, jak byl zachycen v posledních dvou sčítáních. Jakkoliv jsou data zatížena chybou, trendy jsou pravděpodobně nezpochybnitelné – růst významu automobilu na úkor veřejné dopravy. Sídla na kvalitních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





Rozdíly ve skladbě dopravních prostředků používaných k dojížďce 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. Patrné je zvýšené využívání vlaku v obvodech Ústí nad Labem, Most a Litoměřice, což lze přičíst vlivu hlavního železničního tahu. Železnice je 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).



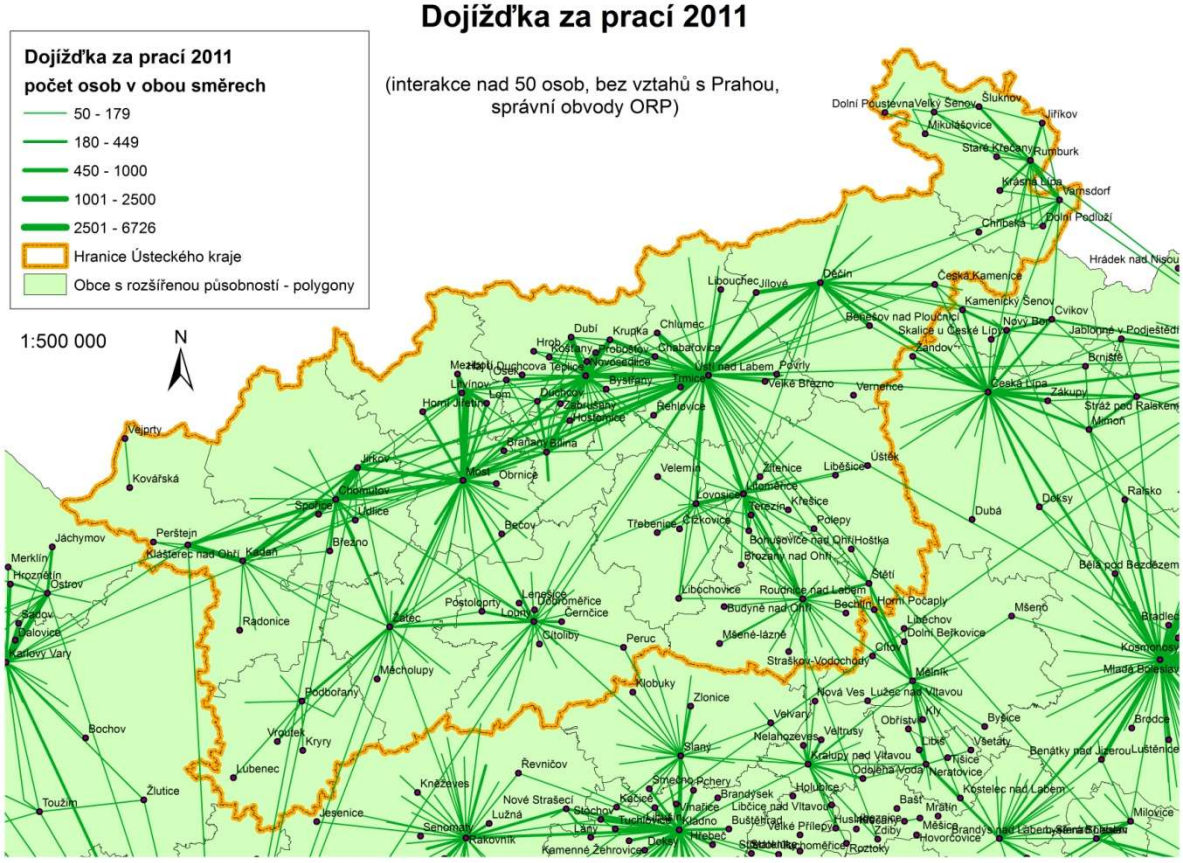


5.3.3 Regionalizace dojížďky – mapy vnitrokrajských vztahů a vztahů s Prahou; změny proti roku 2001

K pracovní dojížďce lze konstatovat, že radiální vztahy k výrazným centrům přetrvávají, narůstá ovšem množství „nahodilých" vztahů ke vzdálenějším pracovně atraktivním centrům. V případě Ústeckého kraje je nutné zdůraznit zejména atraktivitu Prahy, která je z řady míst kraje stále lépe dostupná i pro denní dojížďku (např. Lounsko, Ústecko, Litoměřicko, Roudnicko, ale i Chomutovsko). 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.

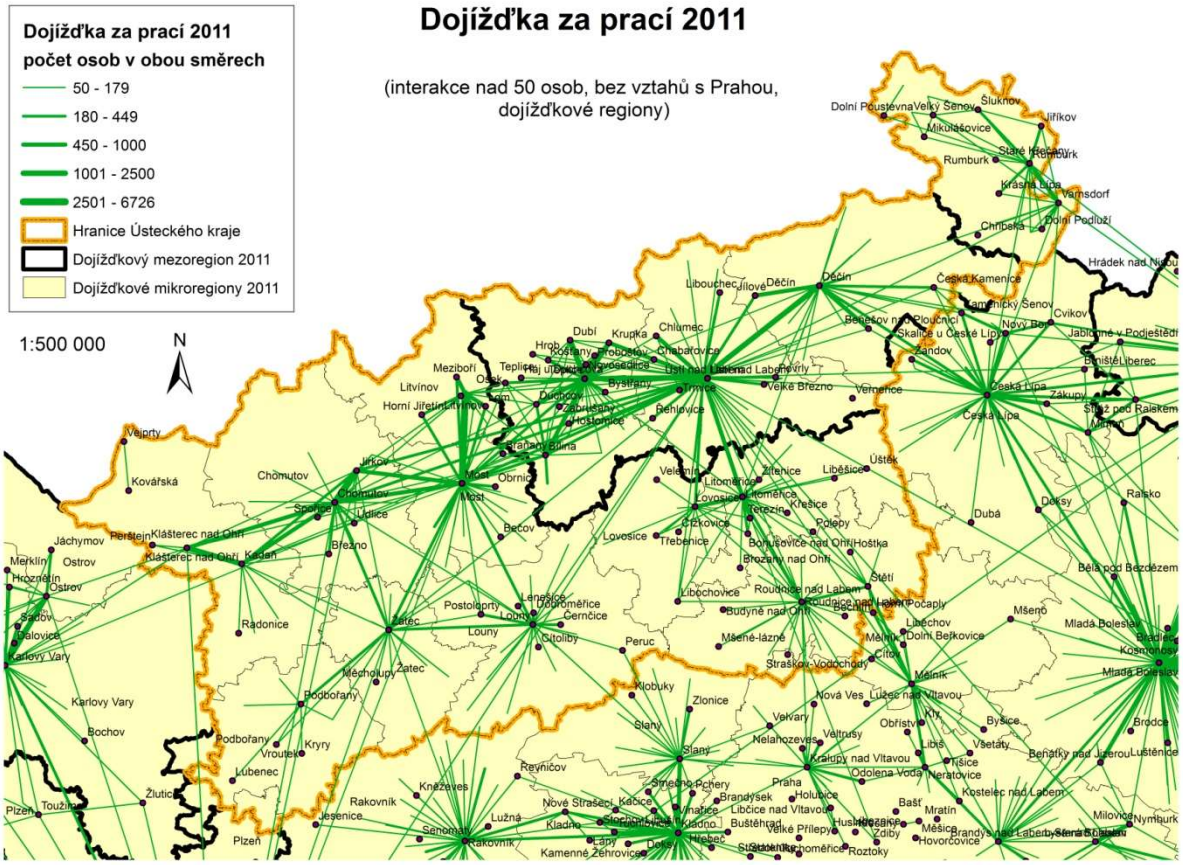
Mapový podklad ukazuje, že dojížďkové mikroregiony logicky uzavírají pracovní vztahy lépe než správní obvody ORP, překryv obou členění je ovšem vysoký a ORP lze s úspěchem používat pro dopravní plánování. Z hlediska vývoje regionalizace je podstatný jednak zánik samostatného mikroregionu Bíliny související 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 Mostecka, Chomutovska a Lounska na Prahu než na krajské město. Oscilujícím regionem je Litoměřicko.

Dojížďka za prací 2011



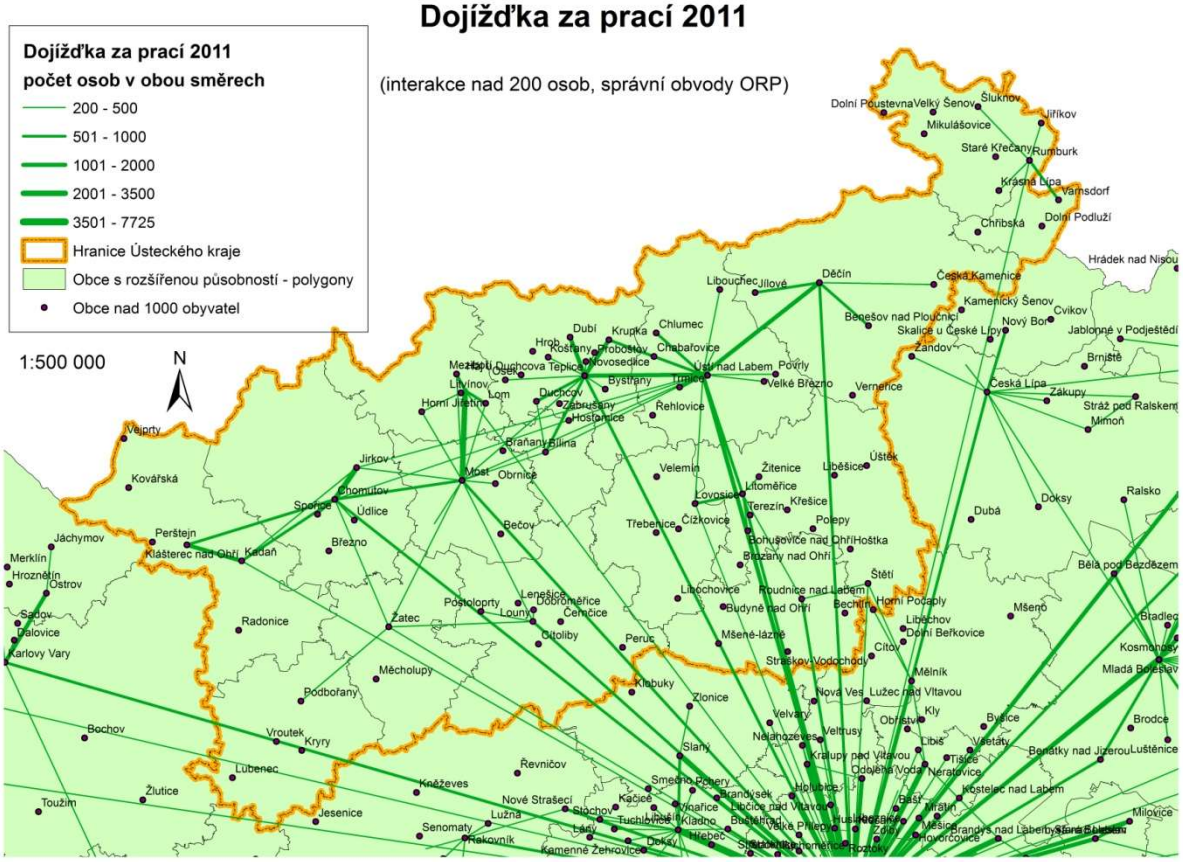
(interakce nad 50 osob, bez vztahů s Prahou, správní obvody ORP)

Dojížďka za prací 2011



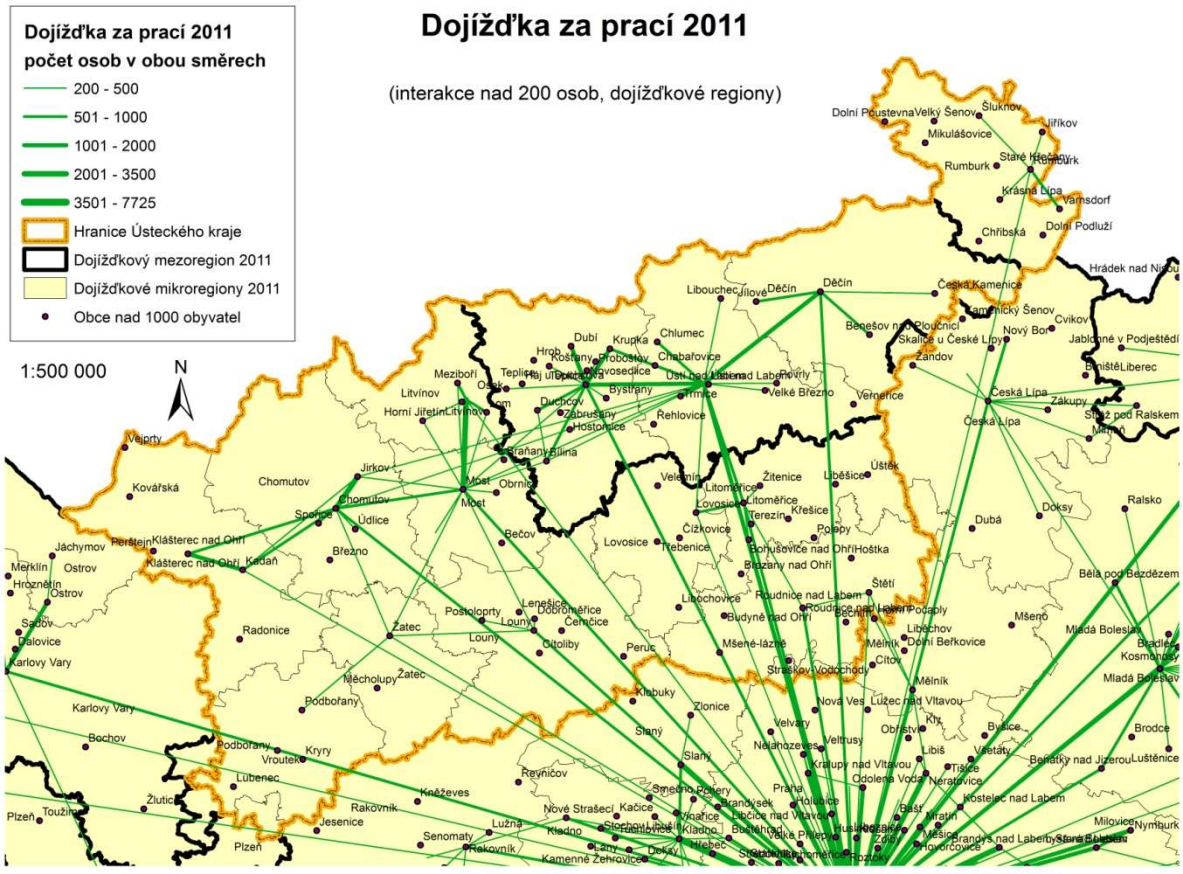
(interakce nad 50 osob, bez vztahů s Prahou, dojížďkové regiony)

Dojížďka za prací 2011



(interakce nad 200 osob, správní obvody ORP)

Dojížďka za prací 2011



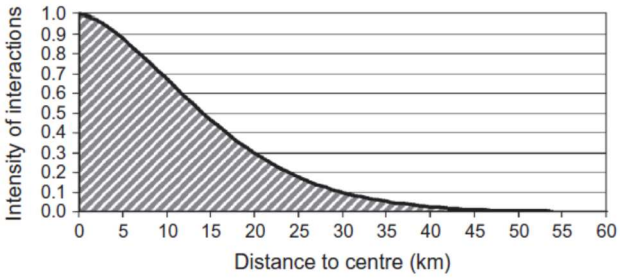
(interakce nad 200 osob, dojížďkové regiony)

5.3.4 Závěry

Vývoj regionálních a sídelních systémů je orientován jednak jako dlouhodobá reprodukce vztahů „venkovského" zázemí a příslušného centra, jednak ve smyslu dalšího umocňování hierarchické organizace, tedy posilování vazeb na vyšší centra. K tomu dochází prohlubováním významových rozdílů regionálních jader osídlení a zaměstnanosti, a sice především na vyšších úrovních. Do budoucna lze proto očekávat další zesílení pracovní orientace na ekonomicky úspěšná největší města kraje a na pražskou aglomeraci. Výrazným procesem, ovšem obtížně zachytitelným stávající statistikou, je oddělování pracovní a obslužné regionalizace. Zatímco dojížďka za prací se reorientuje na větší, atraktivní centra a také díky zlepšené časové dostupnosti se prodlužuje, dojížďka za službami (včetně nižších stupňů škol) zůstává orientována na nejbližší mikroregionální centrum, tedy zpravidla na příslušné středisko ORP. V plánování veřejné dopravy je vhodné tento trend zohlednit.

5.3.5 Doporučení pro dopravně-plánovací část

Rozptýlená dojížďka za prací reálně způsobuje nutnost zajišťování atraktivní nabídky spojení z významnějších sídel do všech směrů relevantních z hlediska dojížďky za prací. Závěry předchozích kapitol o obslužné regionalizaci potvrzují i další publikace zabývající se tímto tématem (např. Halás, Marián, Klapka, Pavel a Petr Kladivo. Distance-decay functions for daily travel-to-work flows. Journal of Transport Geography. 2014; 35. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.02.001). Analýza dojížďky v uvedené publikaci formuluje pro jednotlivá centra střední vzdálenost dojížďky a její rozptyl. V obecné rovině je intenzita interakcí v závislosti na vzdálenosti od centra na následujícím obrázku:



Následně jsou pro jednotlivá centra uváděny konkrétní příklady střední vzdálenosti (např. Ústí n. L. 19,2 km, Děčín 18,3 km, Most 16,9 km, Chomutov 11,2 km, Teplice 9,7 km). Jedná se tak o „nejsilnější" dojížďkové zázemí, kde by měl být v přepravních špičkách nabízen v relevantních směrech 30minutový interval spojení jako základní forma nabídky (aby střední doba čekání na spoj významně nepřesahovala samotnou cestovní dobu).

Obecně platí, že atraktivita centra pro dojížďku odpovídá velikosti příslušného centra. Přestože lze najít mnoho případů s atypickou délkou denní dojížďky (typicky Chomutov – Ústí n. L.), lze pro „velká" centra a centra aglomeračních oblastí (např. krajská města, Ústí n. L.) formulovat, že jejich atraktivita ovlivňuje území v okruhu cca 22 km, v případě regionálních center vyššího řádu (např. velká okresní města, Chomutov apod.) ovlivňuje území v okruhu cca 18 km a v případě regionálních center nižšího řádu (např. větší ORP, Roudnice n. L. apod.) ovlivňuje území v okruhu cca 14 km. V oblasti, kterou dané centrum ovlivňuje, by tak z dopravně-plánovacího pohledu měla být do příslušných center jednoznačně zajišťována spojení přímá, a nikoli přestupní. Je logické, že v případě překryvu těchto pomyslných okruhů dojížďky se tak jedná o zajištění přímých spojení do většího počtu relevantních cílů, což zcela koresponduje s popisem rozptýlené dojížďky uvedené v předchozí kapitole.

5.4 Přepravní charakteristiky a srovnání s minulým obdobím

Pro úspěšné naplnění dopravně-plánovací části je nezbytné řádně analyzovat změny ve vývoji přepravní poptávky, které nastaly v uplynulých letech.

Předesíláme, že datovou základnu jsme omezili rokem 2019, s ohledem na značnou atypičnost dat z přepravních charakteristik v roce 2020. Vycházíme z předpokladu, že po odeznění pandemie, respektive nařízení omezujících mobilitu obyvatelstva, se přepravní návyky navrátí do „původního" stavu, tj. do období před rokem 2020.

Pokud by však změny v hybnosti, mobilitě a dopravním chování obyvatelstva měly být trvalejšího charakteru, pak by bylo nezbytné provést a vyhodnotit relevantní průzkumy a celou koncepci krajské dopravní obslužnosti razantním způsobem přepracovat.

V rámci přípravy tohoto dokumentu nejsou k dispozici žádné novější údaje o pravidelné dojížďce a vyjížďce, než obsahuje SDLB 2011. Výsledky ze SDLB 2021 lze očekávat až v průběhu platnosti tohoto Plánu dopravní obslužnosti území.

Mezi nejvýznamnější podklady využitelné pro údaje o mobilitě patří výstupy celostátního průzkumu dopravního chování Česko v pohybu, zpracovávaného v letech 2017–2019.

Dále lze využít i podklady z ročenky dopravy, které – alespoň v oblasti železniční dopravy – poskytují informaci o trendech v mezikrajském spojení.

V oblasti železniční dopravy byly dále vyhodnoceny jednotlivé úseky tratí z pohledu jejich přepravního zatížení a obraty cestujících v jednotlivých stanicích a zastávkách.

Poslední obecný podklad v oblasti přepravních vztahů na území Ústeckého kraje představuje aktualizovaný zjednodušený gravitační model.

5.4.1 Česko v pohybu

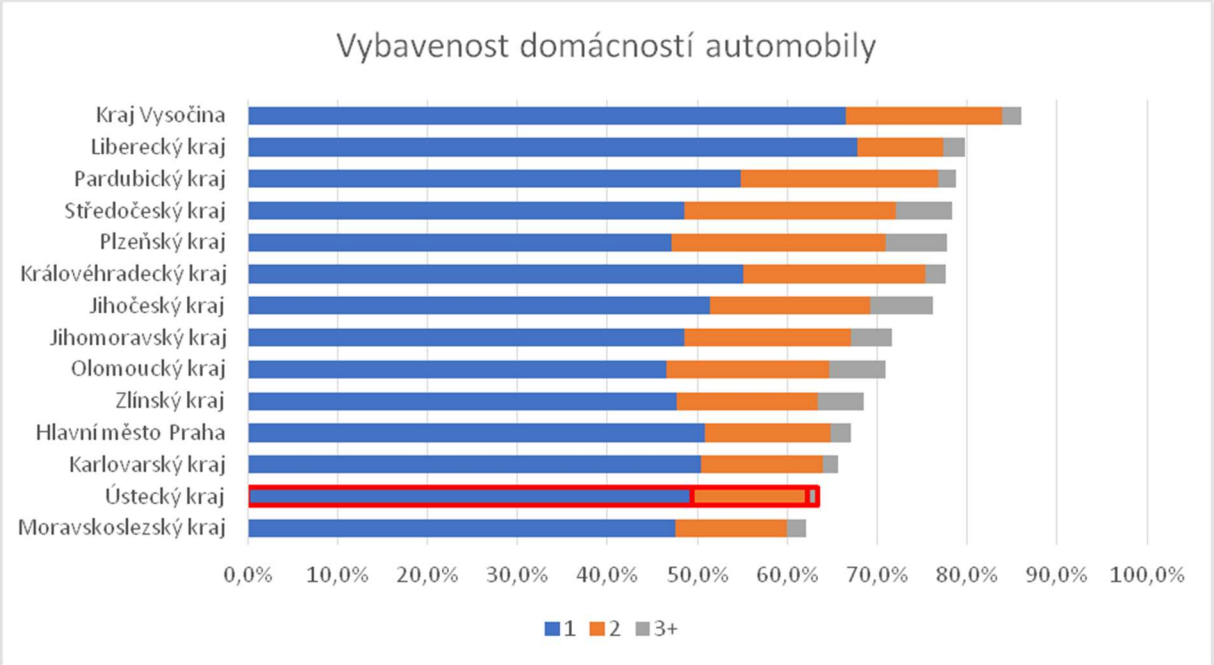
(Ing. Milan Kříž, Ph.D., FD ČVUT, Dominik Havel, FD ČVUT, Ing. Vít Janoš, Ph.D., FD ČVUT)

Česko v pohybu je celostátní průzkum dopravního chování prováděný v letech 2017–2019. Dotazování se zúčastnilo přibližně 10 000 domácností, jejichž členové během stanoveného dne zaznamenávali všechny cesty, které vykonali. Výsledky jsou dostupné jak na celostátní úrovni, tak na úrovni krajské.

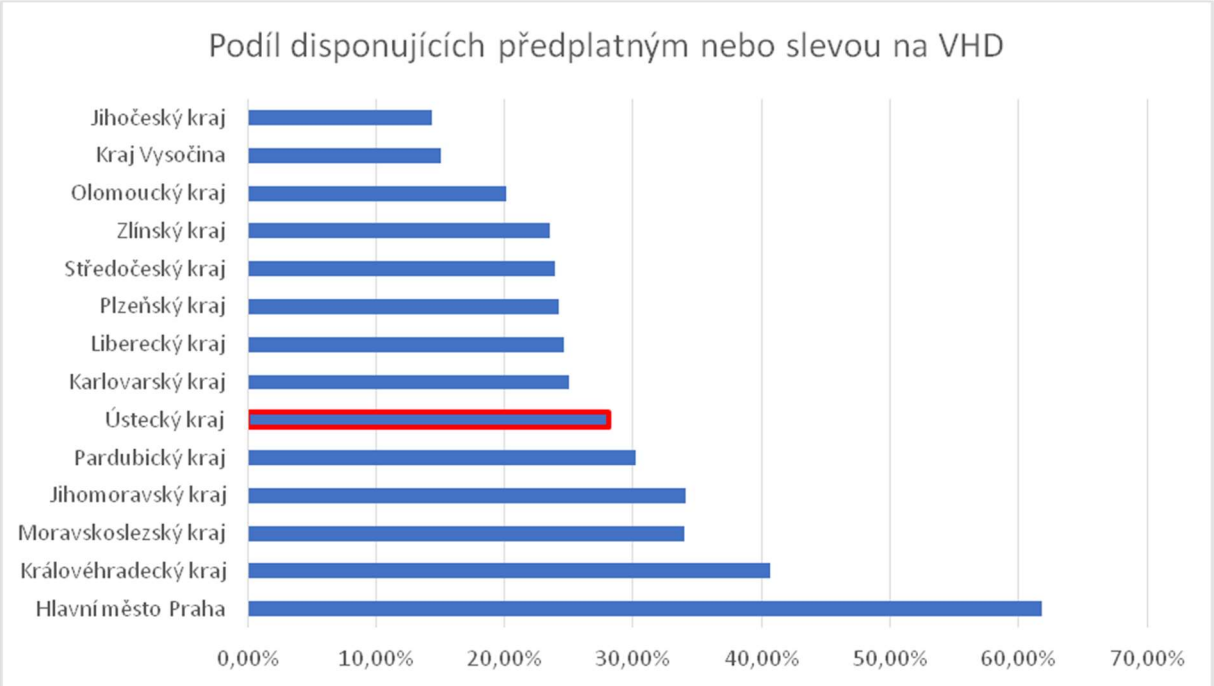
Průzkumu se zúčastnilo 860 domácností a 1 788 respondentů z Ústeckého kraje.

Vybavenost dopravními prostředky

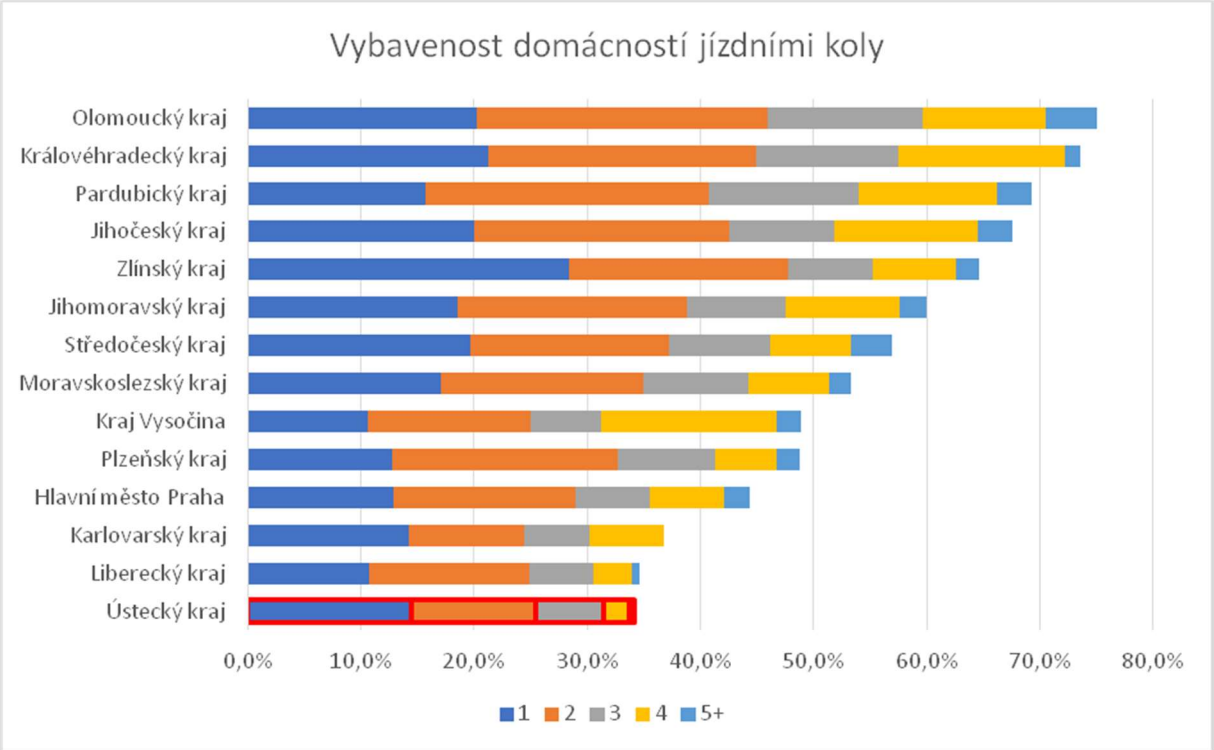
Ústecký kraj má druhý nejnižší podíl domácností, které mají přístup alespoň k jednomu autu (63,4 %). Nejmenší podíl domácností s automobilem je v Moravskoslezském kraji. Automobilem disponuje 58,8 % respondentů z Ústeckého kraje. Z následujícího grafu je vidět, že kraje s nejnižší vybaveností osobními automobily odpovídají krajům s nejvyšším podílem městského obyvatelstva. To je faktor, který může pomáhat udržení, respektive zvýšení poptávky po veřejné hromadné dopravě.



Určitou formou předplatného či slevou na veřejnou hromadnou dopravu disponuje 28,1 % obyvatel Ústeckého kraje. Z tohoto hlediska se řadí k průměru ze všech krajů České republiky.

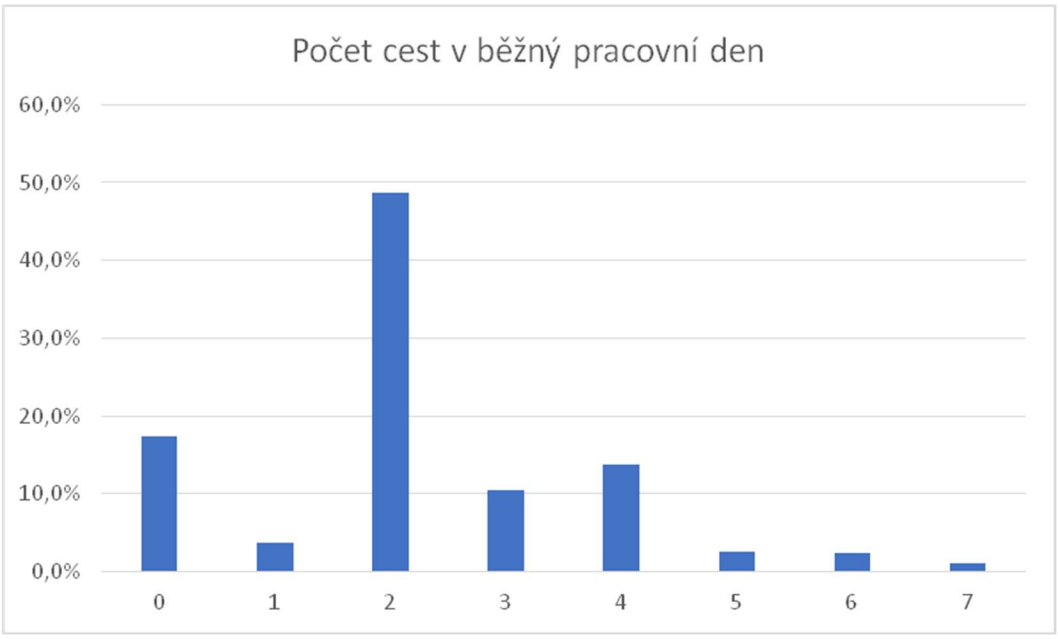


Ústecký kraj má zároveň nejmenší vybavenost domácností jízdními koly z celé ČR (alespoň jedno kolo je pouze v 34,3 % domácností). Jízdním kolem disponuje 31,5 % respondentů z Ústeckého kraje.

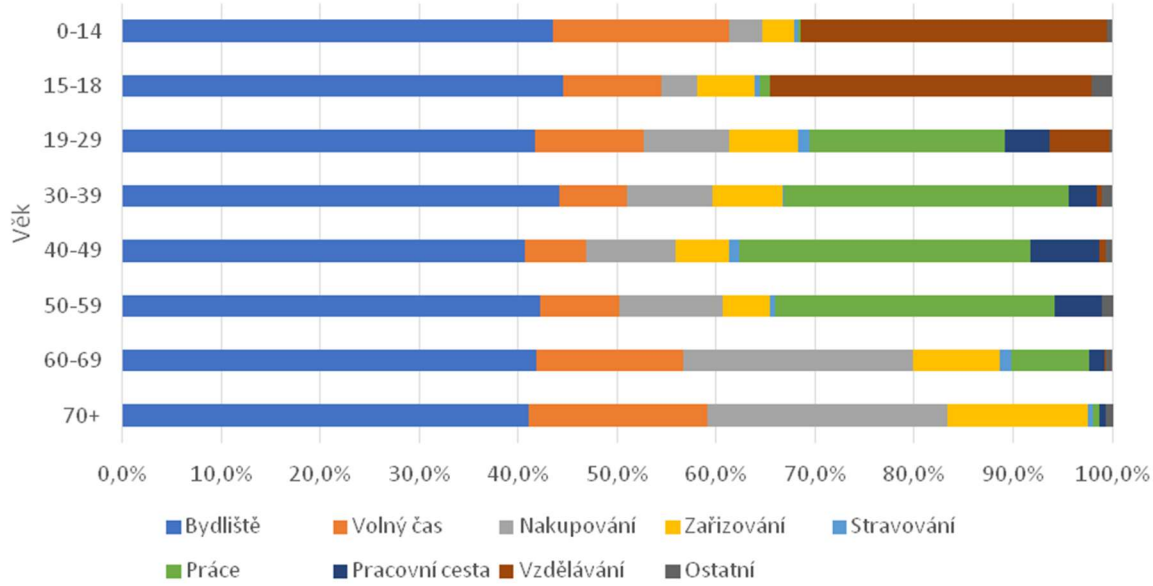


Cesty vykonané v pracovní den

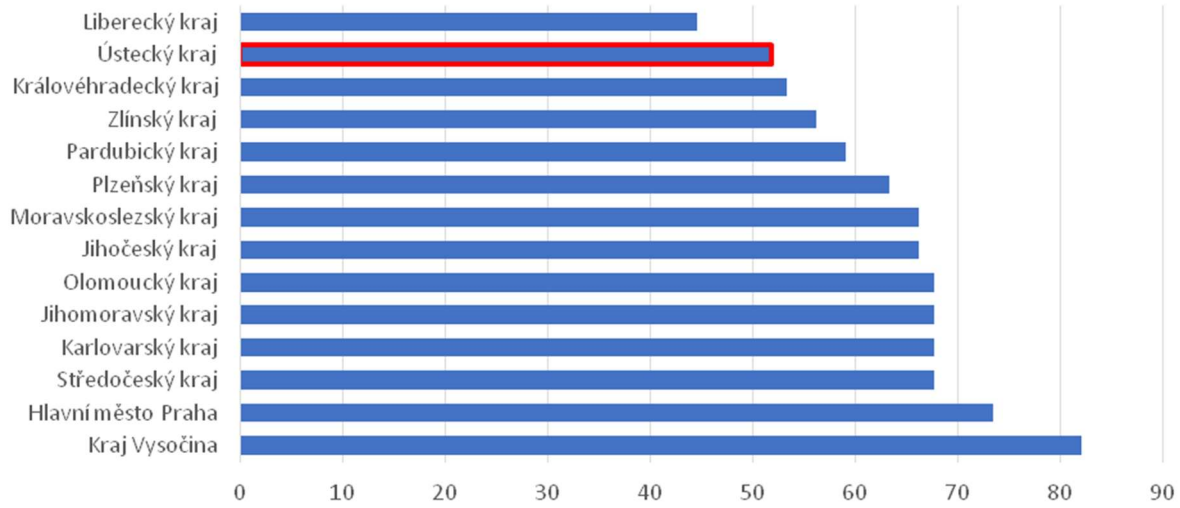
Nejvíce respondentů vykonává denně dvě (48,7 %), čtyři (13,7 %) nebo tři cesty (10,5 %). Žádnou cestu v běžný pracovní den nevykonává 17,4 % osob. Z hlediska věku lze pozorovat nárůst podílu osob, které nevykonávají žádnou cestu, ve věkových skupinách 60–69 let a 70+.



Nejčastějšími účely cesty kromě návratu do místa bydliště (40,8 %) jsou práce (17,9 %), volný čas (11,9 %) a nakupování (10,1 %). Účel cesty se výrazně mění s věkem respondentů, u populace do 18 let mají cesty za účelem vzdělávání 31% podíl, zatímco u populace v produktivním věku mají přibližně stejný podíl cesty do práce a pracovní cesty. Počty cest za trávením volného času klesají na úkor cest za nákupy a zařizováním. Ve skupinách 60+ a 70+ výrazně roste podíl volnočasových cest a cest za nákupy a zařizováním. Cesty za prací a vzděláváním se omezují na naprosté minimum (kolem 1 %) u populace 70+.



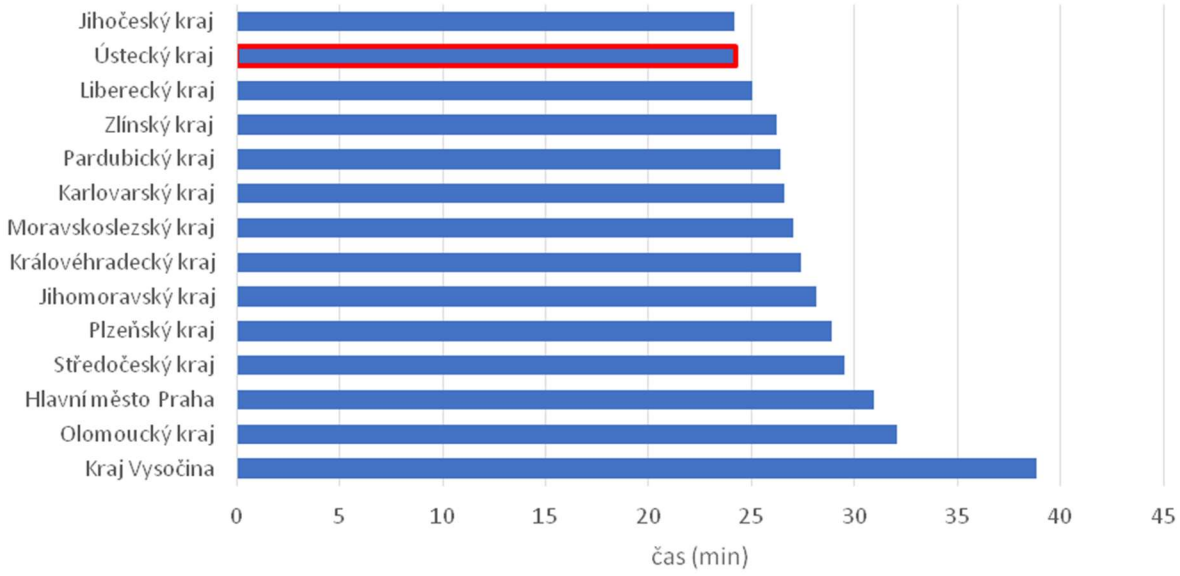
Obr. 29 Rozdělení cest podle jejich účelu



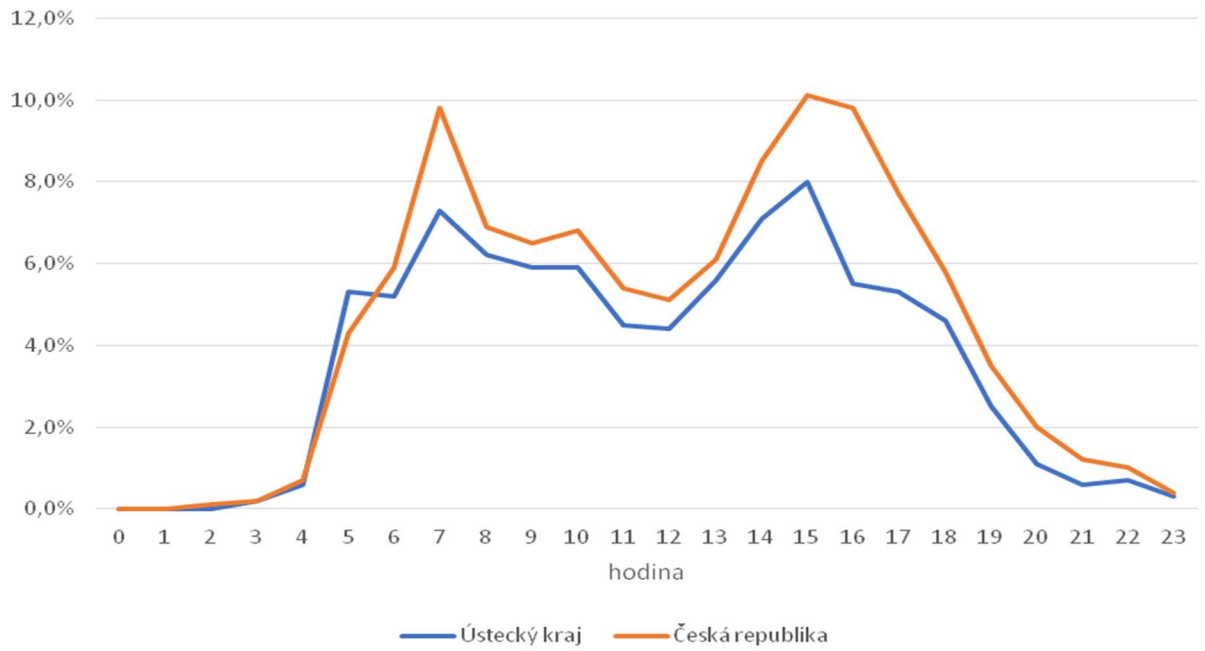
Obr. 30 Čas strávený v běžný pracovní den cestováním

Obyvatelé Ústeckého kraje stráví na cestách 3,6 % celého dne (odpovídá 52 min), což je pod republikovým průměrem 4,5 % (65 min). Nejvíce času stráví cestováním věková skupina 40–49 let (4,9 %, tedy 71 min). Celostátní průměr je 5,5 % (79 min). Čas strávený na cestách roste se stupněm vzdělání respondentů. Průměrná cesta v Ústeckém kraji trvá 24,25 min, což je druhá nejnižší hodnota po Jihočeském kraji. Průměrná délka cesty je 8,65 km (medián 2,54 km). Tyto hodnoty jsou mírně pod českým průměrem.

Rozložení cest během dne



Obr. 31 Průměrné trvání cesty

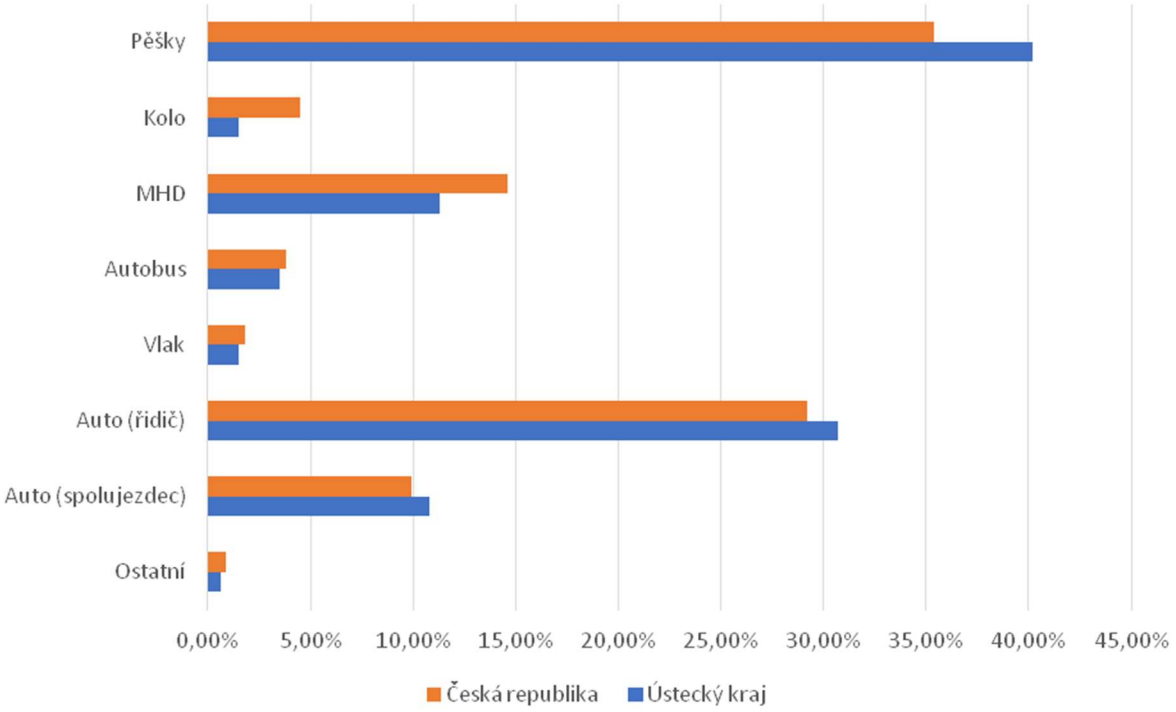


Obr. 32 Podíl osob trávících čas cestováním

Následující graf ukazuje podíl lidí, kteří v daný čas byli na cestě. Pro každou hodinu během dne je uveden průměr za danou hodinu. Je nutné uvést, že srovnání s grafem pro Českou republiku je ovlivněno tím, že jednotlivci v Ústeckém kraji tráví obecně méně času cestováním, a tedy i účast na této aktivitě je během celého dne nižší. Ústecký kraj má v republikovém srovnání méně výrazné přepravní špičky. Ranní špička začíná již kolem 5. hodiny ranní a vrcholí kolem 7. hodiny. Odpolední špička vrcholí již v 15 hodin. Tento posun lze odůvodnit dojížděním do zaměstnání v průmyslových odvětvích.

Rozdělení cest podle dopravního prostředku

Z 3 962 cest připadá 40,2 % na chůzi, 30,7 % cest bylo vykonáno autem (řidič), dalších 10,8 % cest autem jako spolujezdec. MHD zaujímá 11,3 %, autobus 3,5 % a vlak 1,5 %. Veřejnou dopravou tedy bylo uskutečněno 16,3 % cest, což je pod průměrem ČR (20,2 %). Podíl chůze má Ústecký kraj naopak nadprůměrný a z velké části vyrovnává menší využívanost veřejné dopravy. Podíl cyklistické dopravy je 1,5 % a ve srovnání s ostatními kraji je nejnižší po hl. m. Praze.



Obr. 33 Rozdělení cest podle hlavního dopravního prostředku

5.4.2 Ročenka dopravy

Mezi další analytické podklady patří ročenka dopravy, respektive statistiky týkající se krajských vyjížděk a dojížděk po železnici. Opět je jako relevantní zohledněn poslední rok s „obvyklou" (tj. předpandemickou) poptávkou po přepravě, tedy rok 2019.

Pro srovnání vývoje během uplynulého plánovacího období jsou jako vstupní brány údaje roku 2016 a jako výstupní údaje roku 2019.

	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Hl.m. Praha	1 089,0	806,0	949,7	875,4	941,2	974,0
Středočeský kraj	308,0	292,5	289,0	284,5	294,1	310,7
Jihočeský kraj	25,0	20,2	19,0	16,8	17,4	20,9
Plzeňský kraj	64,0	60,7	57,9	29,7	17,9	23,8
Karlovarský kraj	173,0	146,6	151,4	147,0	151,3	175,7
Liberecký kraj	309,0	301,3	301,2	296,6	306,5	311,5
Královéhradecký kraj	33,0	26,4	23,2	23,6	24,9	28,3
Pardubický kraj	48,0	29,5	26,9	25,8	28,2	30,4
Kraj Vysočina	10,0	9,0	8,2	8,5	9,2	10,1
Jihomoravský kraj	73,0	20,9	23,0	18,4	19,2	26,7
Olomoucký kraj	29,0	10,0	10,2	9,8	11,0	13,3
Zlínský kraj	9,0	4,4	4,4	4,5	5,1	7,1
Moravskoslezský kraj	32,0	6,7	7,0	5,7	6,7	11,6
Celkem výjezdy	2 202,0	1 734,0	1 871,1	1 746,2	1 832,7	1 944,0

Ústecký kraj – výjezdy do regionů (údaje v tis. osob)

	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Hl.m. Praha	1 307,0	835,9	920,0	842,5	905,9	1 014,4
Středočeský kraj	313,0	293,2	288,4	286,8	296,1	307,9
Jihočeský kraj	27,0	18,2	18,1	17,3	17,7	20,2
Plzeňský kraj	67,0	57,6	55,1	30,2	19,1	22,3
Karlovarský kraj	150,0	144,5	146,7	152,1	156,5	170,1
Liberecký kraj	329,0	331,3	314,7	301,6	320,4	328,9
Královéhradecký kraj	35,0	25,2	23,1	23,7	24,9	27,2
Pardubický kraj	51,0	28,9	26,4	25,8	27,3	31,6
Kraj Vysočina	11,0	8,6	8,2	8,5	8,9	9,9
Jihomoravský kraj	78,0	20,6	21,2	19,9	19,1	25,4
Olomoucký kraj	41,0	9,7	9,7	9,8	10,7	13,4
Zlínský kraj	11,0	4,7	4,5	4,5	4,8	7,9
Moravskoslezský kraj	45,0	5,7	5,9	6,9	7,8	11,8
Celkem příjezdy	2 465,0	1 784,0	1 841,7	1 729,7	1 819,0	1 990,8

Ústecký kraj – příjezdy z regionů (údaje v tis. osob)

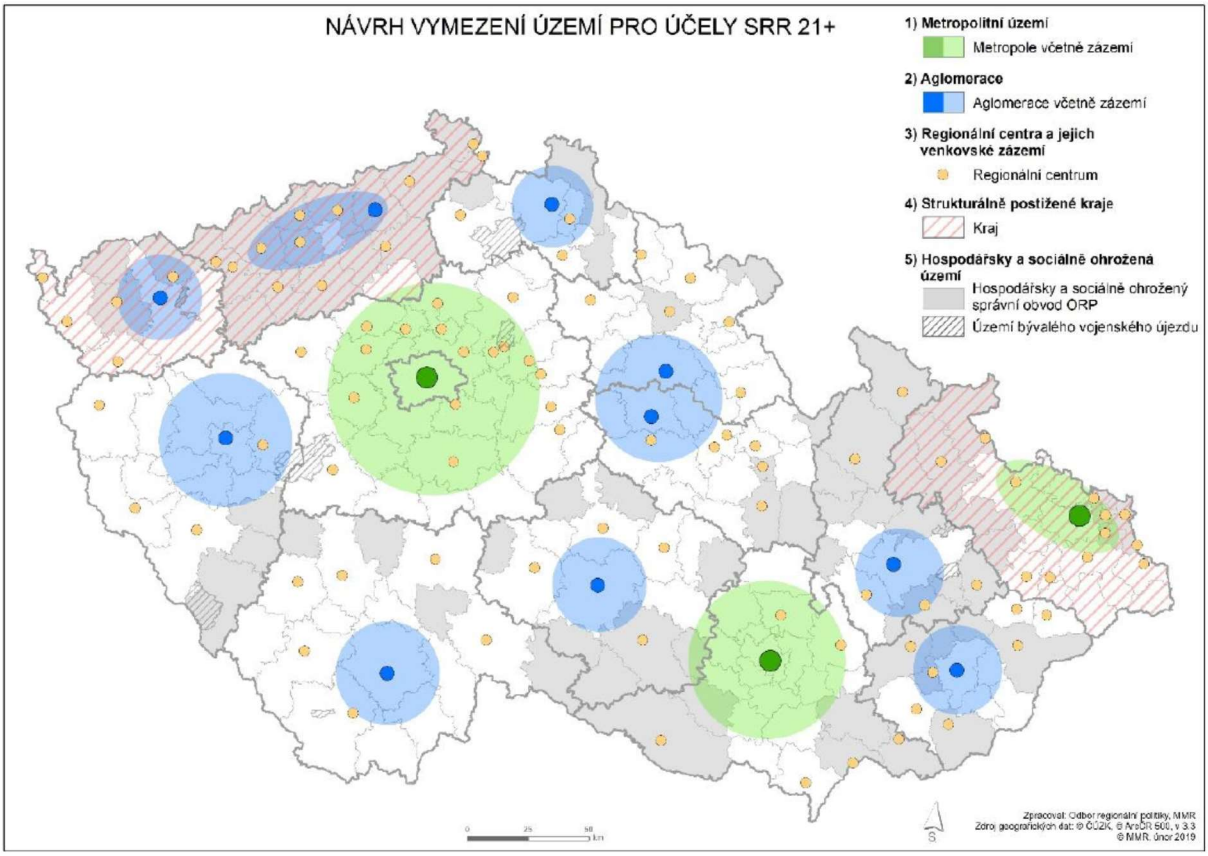
Z údajů ročenky je patrné, že za uplynulé plánovací období vzrostla mezikrajská přeprava po železnici do všech krajů, s výjimkou Plzeňského kraje.

Nejvýznamnější mezikrajské přepravní interakce po železnici jsou mezi Ústeckým krajem a Prahou, Libereckým krajem, Středočeským krajem a Karlovarským krajem.

Celková relativní změna počtu cestujících (vyjížďka + dojížďka) v těchto mezikrajských vazbách činí +6,35 % ve vazbě s Prahou, +3,98 % ve vazbě s Libereckým krajem, +7,14 % ve vazbě se Středočeským krajem a +16 % ve vazbě s Karlovarským krajem.

Zatímco v případě Prahy se jedná jednoznačně o úspěch dálkové dopravy, v ostatních mezikrajských relacích se jedná i o úspěšnost konceptů regionální dopravy, které tvoří společně s dálkovou dopravou proklad v nabídce spojení.

Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ vymezuje metropole, aglomerace a regionální centra vyššího řádu, které mají významné dojížďkové zázemí. Právě proto je s ohledem na atraktivitu těchto oblastí a významnost těchto vazeb důležité dbát na celkovou dopravní dostupnost i z pohledu meziregionálních spojení – a to jak z pohledu dálkové, tak i regionální dopravy.



V oblasti vnitrokrajské dopravy uvádí ročenka dopravy údaje o počtu přepravených cestujících v železniční a autobusové dopravě.

	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Přeprava cestujících po železnici v rámci regionu	8 131,6	8 040,4	9 869,8	10 562,6	12 585,5	11 200,6

Ústecký kraj – železniční doprava v rámci kraje (údaje v tis. osob)

Za sledované období tak došlo k nárůstu o 13,48 % cestujících.

	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Přeprava cestujících ve veřejné autobusové dopravě v rámci regionu	13 937,0	12 430,4	11 107,5	13 545,7	15 890,0	13 907,7

Ústecký kraj – autobusová doprava v rámci kraje (údaje v tis. osob)

Za sledované období tak došlo k nárůstu o 25,21 % cestujících.

Z uvedených statistických údajů vyplývá, že systém DÚK plní svou funkci v dopravní obslužnosti velmi dobře, a je tak nezbytné tento trend nejen udržet, ale v rámci možností i dále rozvíjet.

5.4.3 Model přepravních vztahů

Při přípravě tohoto Plánu dopravní obslužnosti nejsou k dispozici výsledky SDLB 2021, obdobně jako tomu bylo již v případě prvního Plánu dopravní obslužnosti na období 2011–2016 (kdy nebyly k dispozici údaje ze SDLB 2011).

Za účelem srovnání proporční významnosti byl v roce 2011 pro všechny meziměstské přepravní vztahy sestaven gravitační model. Není ambicí zpracovatelů nahradit indikativním gravitačním modelem „plnohodnotný dopravní model". S ohledem na mnohá zjednodušení modelu, nedostatek souměřitelných vstupů a nedostatek relevantních údajů potřebných pro jeho řádnou kalibraci nejsou výstupem modelu přepravní proudy mezi jednotlivými sídly v reálné výši, ale obecné hodnoty indikující „významnost" přepravního vztahu.

Jelikož se již v letech 2013–2014 potvrdila silná korelace mezi výsledky proporčního srovnání gravitačním modelem a významností přepravních vztahů dle SDLB 2011 (údaje o vyjížďce a dojížďce do škol a zaměstnání), bylo v následujících letech možno postupně sjednocovat nabídku veřejné dopravy ve srovnatelně významných přepravních relacích a snáze formulovat páteřní přepravní směry (na základě výstupů dopravního modelu došlo například k rozšíření nabídky spojů v relaci Ústí n. L. – Litoměřice anebo k zavedení linky Chomutov – Litvínov).

Výstupy z gravitačního modelu byly dále použity pro 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.

V uplynulých obdobích tak byla na základě modelu zavedena či významně zlepšena celá řada meziměstských (i mezikrajských) spojení (namátkou např. Roudnice n. L. – Mělník, Ústí n. L. – Jílové).

Gravitační model z roku 2011 byl pro potřeby tohoto Plánu dopravní obslužnosti aktualizován (příloha č. 3). Aktualizace spočívá nejen v dosazení nových údajů o časové dostupnosti (vlivem parametrických změn dopravní infrastruktury), ale i matice přepravních vztahů byla nově pojata jako nesymetrická (viz doporučení Plánu dopravní obslužnosti na období 2017–2021), kdy bylo zapracováno odlišné pojetí emitivity a atraktivity jednotlivých sídel (tj. zdroj a cíl nejsou shodně vyjádřeny pouze počtem obyvatel), ale reflektuje jak počet obyvatel na

straně „zdroje“, tak i počet zaměstnaných a počet žáků a studentů na straně „cíle“. Výstup z gravitačního modelu je však pro snazší orientaci ve výsledcích pojat jako symetrická matice, tj. se zobrazením pouze poloviny matice, kde zobrazené výsledky představují průměr proporčního přepravního vztahu za oba směry.

Proporční významnost jednotlivých přepravních vztahů se sice s ohledem na tempo výstavby a modernizaci dopravní infrastruktury v rámci kraje významně nezměnila, uplatněním nové metodiky sestavy modelu se však změnily relace s největším potenciálem zlepšení.

Indikativní gravitační model je dále využit tak, že na základě časové dostupnosti zdrojů a cílů cest se jednotlivým teoreticky vypočteným přepravním vztahům přiřadí teoretická dělba přepravní práce. Z toho vyplývá, jak významnou roli dnes hraje veřejná doprava v jednotlivých přepravách, kde existuje obecně nejvyšší poptávka po přepravě, a na jaké přepravní vztahy je tak vhodné se zaměřit a zároveň ve kterých přepravních relacích existuje nejvyšší nevyčerpaný potenciál pro veřejnou dopravu.

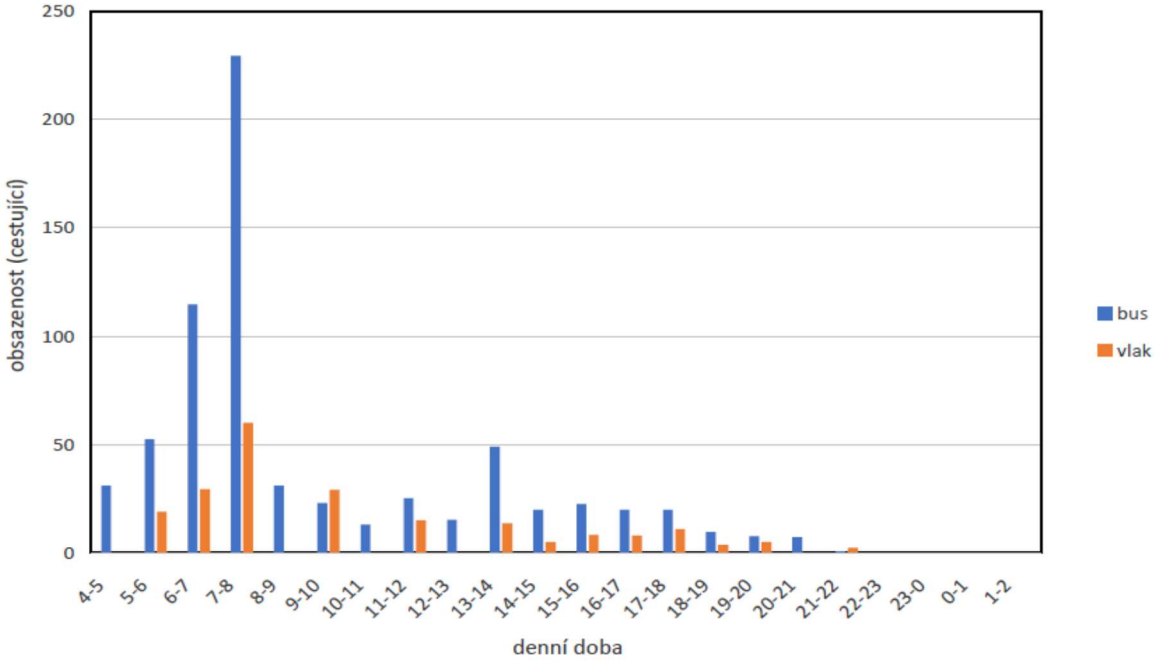
Do teoretického gravitačního modelu přepravních vztahů v území byla zahrnuta všechna města nad 5 000 trvale žijících obyvatel (stav k 31. 12. 2020; a to včetně měst, jejichž počet obyvatel se kolem této hodnoty dlouhodobě pohybuje). K zohlednění cílového potenciálu byly použity údaje o počtu zaměstnanců k 1. 12. 2019 a počtu žáků a studentů k 30. 9. 2020. Určitá výhrada k časové souměřitelnosti údajů je namístě pouze do té míry, že byly použity údaje o počtu zaměstnanců k 1. 12. 2019, nicméně se jedná o poslední ucelené „předpandemické“ údaje a v tomto kontextu zapadají i do ostatních údajů používaných v Plánu dopravní obslužnosti. Výstupem modelu je proporční srovnání významnosti jednotlivých přepravních vztahů a teoretický výpočet dělby přepravní práce. V modelu byla zohledněna pro srovnání i krajská města sousedních krajů, jakož i bývalá okresní města v přilehlých oblastech sousedních krajů, jakož i letiště Praha Ruzyně (pro přepočet potřebný do modelu byly použity počty odbavených cestujících za rok 2019, jakož i počet zaměstnanců firem působících na letišti za rok 2019). Tabelární výstupy jsou uvedeny v příloze č. 3. Obecně lze říci, že čím vyšší číslo je v řádku „V_{ij}“, tím je daný přepravní vztah významnější, a je tak důležité, aby v takové relaci byla skutečně funkční a atraktivní veřejná doprava. Čím větší je rozdíl mezi řádkem „V_{ij}“ a řádkem „Váž. MS“, tím větší je prostor pro zlepšení veřejné dopravy v dané relaci.

Z gravitačního modelu je po zohlednění dělby přepravní práce patrné, jak je veřejná doprava úspěšná v jednotlivých relacích. Dále jsou patrné i případné disproporce v kvalitě dopravní obslužnosti v rámci kraje a relace, které představují největší potenciál pro růst veřejné dopravy.

5.4.4 Resumé zásadních výstupů analytické části pro návrhovou část

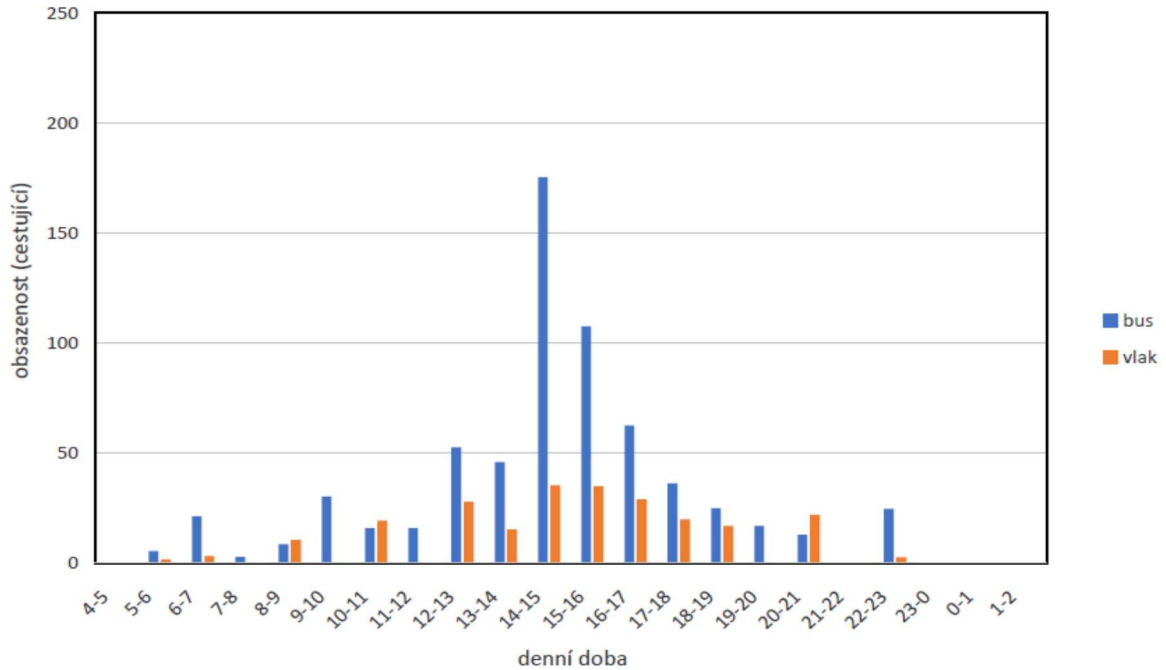
Zásadním poznatkem průzkumu Česko v pohybu je uvedení časového rozsahu přepravních špiček v Ústeckém kraji. Z tohoto pohledu se jeví jako jednoznačně správné, že byly v JŘ 2019/2020 zavedeny dodatečné spoje v Ústecké aglomeraci v oblasti brzké ranní špičky do taktové skupiny 5:00.

Míru rozptylu sedla a špičky potvrdilo i sčítání v okolí tzv. Švestkové dráhy z podzimu 2019.



Obr. 34 Odpolední špička v úseku Lovosice–Sulejovice, směr Sulejovice–Lovosice (zdroj: Metelka, S.; Janoš, V.. Demand variation in regional transport, 2021 Smart City Symposium Prague (SCSP), 2021, pp. 1-5, doi. 10.1109/SCSP52043.2021.9447373).

Případ Lovosice–Sulejovice je charakteristický tím, že v přepravních špičkách jsou autobusové spoje v kombinaci více linek nabízeny v zásadě ve 30minutovém taktu a vlakové



Obr. 35 Odpolední špička v úseku Lovosice–Sulejovice, směr Lovosice–Sulejovice (zdroj: Metelka, S.; Janoš, V.: Demand variation in regional transport, 2021 Smart City Symposium Prague (SCSP), 2021, pp. 1-5, doi: 10.1109/SCSP52043.2021.9447373).

spoje (v době realizovaného sčítání) v 60minutovém taktu, přičemž sedlové intervaly jsou dvojnásobné.

I přes členění nabídky na sedlo a špičku je patrná nejen ostrost ranní špičky (je kratší a ostřejší než protisměrná špička odpolední), ale i významná variace v přepravní poptávce (ve směru do centra je autobusy realizován ve špičkové hodině 10× větší přepravní výkon než ve většině hodin sedlových, ve směru z centra se jedná o cca 4× větší přepravní výkon; na železnici je tato diference menší, jedná se o 2- až 3násobky v přepravním výkonu).

Nižší variace na železnici je způsobena tím, že železnice je využívána na delší přepravní vzdálenosti a více síťově, obsluhuje více potenciálních přepravních zdrojů a cílů. U autobusové dopravy se jedná primárně o pokrytí dojížďky na kratší vzdálenosti a uspokojení lokálních přepravních požadavků.

Na uvedeném případě tak lze názorně ukázat, jak je v oblasti plánování nabídky nezbytné vyváženě kombinovat síťový přístup k tvorbě nabídky (taktový jízdní řád, přestupní vazby, taktové uzly) a lokální obslužnost (efektivně pokrývat poptávku po přepravě v nejužším zázemí centra).

Zásadním poznatkem plynoucím z ročenky dopravy je velká dynamika rozvoje mezikrajských spojení na železnici.

V případě spojení s Prahou tak lze pozitivně kvitovat rozšíření objednávky dálkové dopravy v JŘ 2019/2020 o další spoje na linkách R15 a R20, což představuje adekvátní reakci na rostoucí poptávku po přepravě. S ohledem na rostoucí poptávku po přepravě do/z Prahy je však velmi účelné realizovat kroky uvedené v předchozích plánech dopravní obslužnosti, tj. zavedení přímých autobusových spojů s Prahou z oblastí v Ústeckém kraji se silnou dojížďkou do Prahy v těch případech, kdy rychlé železniční spojení není pro dotčená města a obce dostupné.

V případě spojení s Libereckým krajem je jednoznačně pozitivním trendem provozování společné linky L2 Děčín–Liberec, u které došlo díky změně provozní koncepce v Libereckém kraji k zásadnímu zkrácení cestovních dob. Společnou linkou, která má malý rozsah mezikrajských spojů, je linka U11, na které bude Ústecký kraj usilovat o rozšíření počtu spojů jedoucích až do/z České Lípy. Do zvýšení rychlostního profilu trati lze však spíše uvažovat o zachování stávajícího stavu.

V případě spojení se Středočeským krajem se jedná o dostupnost „sousedních“ významných regionálních center Mělník, Kralupy n. Vlt., Slaný a Rakovník. V případě Mělníka se podařilo nejen zlepšit autobusové spojení (linka 467 Roudnice n. L. – Mělník – Mladá Boleslav), ale i mírně navýšit rozsah spojů na lince U32, kde je účelné dále rozšiřovat nabídku spojení, a to zejména v odpolední přepravní špičce. Spojení do Kralup n. Vlt. je úspěšně pokryto nejen linkou U4, ale i zmíněnou dálkovou linkou R20, která je již v pracovních dnech provozována ve zcela uspokojivém rozsahu. Spojení do Slaného po železnici je z pohledu Ústeckého kraje zcela nekonkurenceschopné – nelze tak předpokládat jeho rozvoj. V oblasti autobusového spojení bylo úspěšným krokem zavedení linky Praha–Slaný–Louny (389) a jako další by mělo být sledováno dlouhodobě diskutované prodloužení linky 638 z Litoměřic až do Slaného.

Spojení s Rakovníkem, které je dlouhodobě zajišťováno linkou U12, má po opravě trati 126 velký potenciál pro systémové zkrácení cestovní doby, a to o 30 minut. S ohledem na kvalitu mezikrajského spojení bude tento trend pro další plánovací období sledován.

U spojení s Karlovarským krajem byl zaznamenán největší relativní nárůst. S ohledem na stagnující přepravy na trati 161 se tak jedná o rostoucí přepravní výkony na trati 140. Adekvátní reakcí na tento vývoj by mělo být prodloužení vlaků linky U51 až do Karlových Varů, což je trend zmiňovaný již předchozím Plánem dopravní obslužnosti, avšak dosud se ho ve spolupráci s Karlovarským krajem nepodařilo realizovat.

V případě spojení s ostatními kraji se jedná o přepravní výkon výrazně nižší než s uvedenými kraji sousedními. I přes větší vzdálenost však počty cestujících do Pardubického a Královéhradeckého kraje v absolutních hodnotách odpovídají přepravním proudům do Plzeňského kraje. Zatímco Plzeňský kraj je přímo propojen rychlíkovou linkou R25 (na které krajská objednávka tvoří přibližně polovinu spojů), spojení s Pardubickým a Královéhradeckým krajem jsou zajišťována výhradně jako přestupní s využitím linky R23. Bude-li pokračovat rostoucí trend přeprav do Pardubického a Královéhradeckého kraje, požádá Ústecký kraj objednatele dálkové dopravy o prodloužení linky R23 (prostřednictvím propojení s jinou rychlíkovou linkou) do Pardubic a zavedení vložených spojů Ústí n. L. – Hradec Králové.

Mezi hlavní výsledky dopravního modelu patří identifikace nejvýznamnějších přepravních vztahů, kde zároveň stále existuje významný potenciál zlepšení. Je nezbytné uvést, že „zlepšení" nemusí mít vždy pouze podobu dodatečné nabídky, ale v případě, kdy z pohledu četnosti atraktivní nabídka již existuje, představuje potenciál zlepšení především zkrácení cestovní doby veřejnou dopravou (to je třeba případ radiálních směrů do Ústí n. L., kde se zejména ve směru Chomutov projevují dopady prodloužených cestovních dob z důvodu modernizace železniční trati). Dosaženou proporci přepravního vztahu je tak nezbytné posuzovat v kontextu existující nabídky spojení.

Jednoznačně pozitivní je skutečnost, že na rozdíl od předchozích plánovacích období nezůstává v současné době žádná z přepravně silných meziměstských vnitrokrajských relací nepokryta přímou linkou. Další práce s těmito linkami, kde dosud není dostatečně čerpán přepravní potenciál, by měla probíhat v souladu s nově navrženými přepravními standardy – jak z pohledu četnosti, tak i cestovní doby.

Při posouzení možných důvodů, proč je i v relacích s dobrou četností a konkurenceschopnou cestovní dobou nízký podíl přepravní práce veřejné dopravy, se jeví jako problematická otázka „poslední míle", tj. vazeb mezi regionálními/dálkovými spoji a MHD – jako příklad lze použít Litoměřice a časovou (ne)kvalitu vazeb MHD na vlaky linky U32. Dalším příkladem může být Meziboří, kde je jakákoli cesta veřejnou dopravou mimo relací Meziboří–Litvínov/Most zatížena dalším přestupem mezi jednotlivými systémy veřejné dopravy.

V rámci mezikrajských relací zůstávají ve velké míře stále neuchopeny silné přepravní vztahy s Prahou (Roudnice n. L., respektive celé Podřipsko, Litoměřice, Teplice, Most, Žatec), kde existuje v mnoha případech nabídka komerčních spojů, která však není časově, prostorově ani funkčně propojena se systémem DÚK. Přestože téma zkvalitnění spojení s Prahou

představovalo jeden z nejvýznamnějších cílů předchozího Plánu dopravní obslužnosti, nebylo dosud uspokojivě uchopeno – jako (jediný) pozitivní příklad lze v tomto ohledu uvést zavedení linky 389 Praha–Slaný–Louny.

Mimo spojení s Prahou je další nejvýznamnější mezikrajskou relací, která není uspokojivě pokryta veřejnou dopravou, Varnsdorf – Nový Bor – Česká Lípa. V této relaci existuje omezený počet spojů komerčních anebo železniční spojení s přestupem v Rybništi, které není s ohledem na topologii železničních tratí v dotčené oblasti časově konkurenceschopné. Zavedení této linky v rámci systému DÚK by mělo představovat jednu z dopravně-plánovacích priorit. Jako další prostor pro zlepšení lze jmenovat napojení Žatecka a Podbořanska na Karlovy Vary a Rakovník, jakož i napojení Ústeckého kraje na pražské letiště (za předpokladu, že letecká doprava nezůstane vlivem pandemie trvale výrazně utlumena).

Asymetrická matice přepravních vztahů aplikovaná v mezivýpočtu dále potvrdila obecně známé skutečnosti o dojížďkové atraktivitě jednotlivých měst v Ústeckém kraji. Určitým atypem mezi městy v Ústeckém kraji jsou Lovosice, kde je poměr mezi počtem obyvatel a počtem zaměstnanců a studentů vyrovnaný, a jedná se tak o významně atraktivní cíl dojížďky. Z tohoto pohledu patří mezi atraktivní cíle – poměr přes 70 % - města: Žatec, Kadaň, Louny a Roudnice n. L. Poměr přes 60 % mají dále města: Ústí n. L., Teplice, Chomutov, Litoměřice, Bílina, Klášterec n. O., Štětí a Podbořany. Do hraničního pásma dojížďkové atraktivity – poměr přes 50 % – lze zařadit: Most, Děčín, Litvínov a Rumburk. Mezi města s převažující emitivitou – poměr přes 40 % – lze zařadit města: Varnsdorf, Krupka, Dubí a Česká Kamenice. Mezi města dojížďkově velmi málo atraktivní, a tedy dominantně emitivní, kde poměr nedosahuje ani 40 %, patří: Jirkov, Duchcov, Šluknov, Jílové, Meziboří a Postoloprty. S těmito výstupy je velmi účelné pracovat při restrukturalizaci nabídky podle nových standardů dopravní obslužnosti, neboť v případě obcí s nejnižším obslužným standardem není zcela účelné vytvářet jediné spojení veřejnou dopravou do těch nadřazených center, která mají převážně emitivní charakter.

6 Dopravně-technologické řešení plánovacího období 2022–2026

6.1 Obecné cíle dopravní obslužnosti

6.1.1 Vymezení cílů dopravní obslužnosti Ústeckého kraje

Plánování dopravní obslužnosti vychází ze zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, a je zajišťováno na úrovni Ministerstva dopravy, krajů i jednotlivých obcí dle subjektu zajišťujícího obsluhu konkrétního území. Dalším východiskem pro Plán dopravní obslužnosti je národní koncepční dokument Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, který si klade za cíl mimo jiné rozvíjet dopravu v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě s funkčním integrovaným dopravním systémem založeným na multimodálním přístupu s využitím výhod jednotlivých druhů dopravy, stabilizovat a zvyšovat dostupnost jednotlivých regionů s ohledem na přepravní potřeby a propojit regiony s různou hustotou a charakterem osídlení zkvalitněním nabídky veřejné dopravy.

Obecným cílem Plánu dopravní obslužnosti je vytvářet podmínky pro hospodárné a efektivní zajištění dopravní obslužnosti území Ústeckého kraje, vytvářet systém veřejné hromadné dopravy jako vhodnou a konkurenceschopnou alternativu k dopravě individuální, nabídnout rychlou a spolehlivou veřejnou dopravu s vysokým standardem kultury cestování, vzájemně propojovat jednotlivé segmenty veřejné dopravy, snižovat negativní vlivy dopravy na životní prostředí, hledat chytrá řešení veřejných služeb prostřednictvím moderních informačních systémů. Efektivně fungující systém veřejné dopravy je chápán jako předpoklad pro ekonomický a sociální rozvoj území Ústeckého kraje.

Veřejná doprava musí vykazovat charakter hromadnosti, a tudíž je jasné, že nedokáže pokrýt všechny přepravní vztahy v území ani všechny přepravní potřeby jednotlivců. S ohledem na racionální dopravní plánování a objem finančních prostředků na něj vynakládaných nelze na jedné straně vynaložit neúčelně tyto prostředky na přepravu jednotlivců, aby na straně druhé následně chyběly pro zajištění relací s mnohonásobně vyšší poptávkou. K podchycení takových situací tento Plán dopravní obslužnosti zahrnuje nové standardy obsluhy (kapitola 6.4. a 6.5).

6.1.2 Obecná pravidla pro zajišťování dopravní obslužnosti území

Dopravní obslužnost území může mít v principu dva základní cíle:

- pokrýt nabízenými službami co největší území (nabídnout dopravní obslužnost maximálnímu možnému počtu obyvatel na daném území);
- zajistit maximální možnou produktivitu nabízených služeb (zjednodušeně řečeno zajistit co nejvyšší tržby od cestujících při co nejnižších nákladech na provoz systému).

Při návrhu dopravní obslužnosti území je třeba si uvědomit, že snaha o pokrytí co největšího území dopravní obslužností vede nutně ke snižování celkové produktivity systému, neboť v praxi nelze dosáhnout zcela efektivního využití nabízené kapacity na všech relacích ve všech obdobích dne, týdne či roku. Naopak snaha o maximální možnou produktivitu

dopravního systému vede nutně k omezení nabídky služeb pro značnou část území. Na jedné straně se jedná o území, které s ohledem na lokální specifika (např. nízká hustota osídlení, roztříštěné přepravní proudy) není možné obsloužit skutečně efektivně, a na straně druhé se jedná i o nejvytíženější relace, kde je nejefektivnější nabídnout o něco nižší rozsah obslužnosti, než činí reálná poptávka[3] (čímž dochází také k neobsloužení určité části území, respektive určité části obyvatel).

Výše uvedené základní cíle leží tedy na pomyslných dvou koncích spektra možných přístupů k zajišťování dopravní obslužnosti území. Jedním z důležitých cílů tohoto Plánu dopravní obslužnosti je navrhnout míru uplatnění jednotlivých cílů pro jednotlivé oblasti a relace v rámci řešeného území. K tomuto návrhu budou využita zejména data z analytické části plánu a obecné odborné předpoklady pro řešení dopravní obslužnosti území. Výsledkem výše uvedeného by měly být navrhované standardy dopravní obslužnosti území (kapitoly 6.4 a 6.5) a jejich přiměřená aplikace na jednotlivé řešené oblasti a relace.

6.1.3 Obecná pravidla pro tvorbu linek veřejné dopravy

Konstrukce veškerých linek veřejné dopravy by měla vhodným způsobem vyvažovat počet nabízených přímých spojení s přiměřenou efektivitou celého systému. Z pohledu linkového vedení je obecně vhodné preferovat linky tranzitní či diametrální (ve vztahu k významným obsluhovaným obcím či oblastem na dané lince). Vždy je však potřeba posoudit individuálně každou linku z hlediska přiměřené efektivity (např. rovnoměrné vytížení obou ramen tranzitní linky, potřeba vyššího počtu vozidel u diametrální linky oproti lince radiální) i z hlediska přehlednosti a atraktivity pro cestující (zejména snaha o minimalizaci počtu různých tras na lince).

Podle počtu obsluhovaných zdrojů/cílů cest rozlišujeme:

- linky páteřní (obsluhují větší počty zdrojů/cílů cest, kopírují silné přepravní proudy v oblasti);
- linky doplňkové (obsluhují menší počty zdrojů/cílů cest, buď doplňují systém páteřních linek o obsluhu oblastí se slabší přepravní poptávkou, nebo naopak posilují relace s nejvyšší přepravní poptávkou v potřebných obdobích);
- linky účelové (obsluhují pouze jediný, případně výrazně převažující zdroj/cíl cest, typicky například doprava do/z konkrétní školy, doprava do/z konkrétního zaměstnání);
- linky turistické (oproti výše uvedeným druhům linek jsou pro turistické linky typické výrazné výkyvy v přepravní poptávce závislé na ročním období, aktuálním počasí atd.).

Sdružování většího počtu zdrojů/cílů cest do jednoho přepravního proudu je jedním ze základních předpokladů efektivního fungování systémů veřejné dopravy. Proto páteřní linky tvoří základ systému veřejné dopravy. Je velmi důležité, aby zejména páteřní a doplňkové linky tvořily společně dobře provázaný a uživatelsky přívětivý systém, který svým uživatelům

[3] Typickým příkladem jsou některé komerční autobusové linky, kde snaha o maximální produktivitu vede k tomu, že část cestujících zůstává neobsloužena a k zabezpečení svých potřeb musí volit jiný druh dopravy. Přestože je veškerá kapacita určitého spoje rezervována (vyprodána) třeba i několik dnů před odjezdem spoje, dopravce spoje nepřidává, neboť zajišťování těchto dodatečných spojů by snížilo celkovou produktivitu poskytovaných služeb (posilové vozidlo je využito jen malou část dne, posilový spoj není plně obsazen atd.).

umožňuje snadno kombinovat velké množství potenciálních zdrojů a cílů cest. I v případě linek účelových a turistických je však vhodné, aby tyto byly provázány se zbytkem systému veřejné dopravy, pokud je to technologicky možné, neboť takové vazby nabízejí možnost jejich využití širšímu okruhu obyvatel.

Při konstrukci linkového vedení v určité oblasti je třeba najít vhodný kompromis mezi zajištěním atraktivních docházkových vzdáleností (obsluha většího počtu zastávek, závleky linek k většímu počtu zdrojů/cílů cest), zajištěním atraktivních cestovních dob (přímé linkové vedení, menší počet obsluhovaných zastávek, vyšší cestovní rychlost) a zajištěním přiměřené efektivity provozu. Pro každou oblast je nutné individuálně posoudit klady a zápory různých variant obsluhy.[4] V oblastech s provozem MHD je navíc účelné řešit linkové vedení a obsluhu konkrétních zastávek regionální dopravou v koordinaci s dopravou městskou (viz kapitola 6.11).

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 zejména přiblížením časové dostupnosti individuální dopravě. Z tohoto hlediska je významné dosažení co nejvyšší celkové cestovní rychlosti (včetně zohlednění spolehlivých přestupních vazeb) a přiměřeného intervalu obsluhy (viz kapitola 6.5).
- 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 se snažit maximalizovat počet přímých spojení, neboť takovým způsobem se sice maximalizuje užitečný efekt v jedné konkrétní relaci, ale obvykle komplikuje jeho dosažení na podobné úrovni pro relace jiné. S výjimkou případů uvedených výše přitom lze jen obtížně nalézt

[4] Například zda lze závlekem určité linky obsloužit další cestující, aniž by se pro zbytek cestujících v příslušné oblasti významně snížila atraktivita jimi využívaných spojení, nebo zda dodatečná obsluha jediné zastávky nevyvolá nutnost nasazení dalšího vozidla a řidiče do systému.

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 ostrosti ranní špičky se většinou nelze vyhnout snížení kvality přepravy (pravidelně stojící cestující) ve školních spojích (spoje ve školní špičce) – 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 deset minut.
- Protože časový průběh špiček intenzit přepravních potřeb se v různých přepravních vztazích 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 akceptovatelné využití dopravních prostředků i 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 dojížďky (linka tak má mimo přirozeného zdrojového sídla i ukončení v jiném relativně atraktivním místě – přestože toto může ležet mimo hranice tradičních okresů či mimo oblast Ústeckého kraje).

6.2 Standardy dopravní obslužnosti území

Stanovení přiměřených standardů dopravní obslužnosti území by mělo vést k efektivnímu zajištění potřeb obyvatel celé řešené oblasti. Byť si veřejná doprava klade za cíl pokrýt co největší část těchto potřeb, je zřejmé, že všechny pokrýt nelze. Předkládané standardy by měly poskytovat základní vodítka pro návrh dopravní obsluhy jednotlivých oblastí Ústeckého kraje.

6.2.1 Provozní období

Pro návrh standardů dopravní obslužnosti území je nutné definovat jednotlivá provozní období v průběhu dne a týdne.

Pracovní dny dělíme na následující období:

- ranní špička (cca 5:00 až 8:00);
- dopolední sedlo (cca 8:00 až 13:00);
- odpolední špička (cca 13:00 až 19:00);
- večerní sedlo (cca 19:00 až 23:00).

Začátky a konce provozních období souvisejí zpravidla se začátky a konci směn či školní výuky a jsou pouze orientační (v některých lokalitách se mohou z různých důvodů uvedené časy lišit až cca o hodinu).

Ve víkendovém provozu nejsou ve většině případů výrazné rozdíly přepravní poptávky v průběhu dne, proto soboty, neděle a svátky obecně považujeme za jediné provozní období. Výjimkou jsou některé oblasti se silným zastoupením nepřetržitých provozů, kde je ve víkendových a svátečních dnech zřetelná zvýšená přepravní poptávka zpravidla kolem 6:00 a 18:00 (výjimečně i v jiné časy dle potřeb jednotlivých zaměstnavatelů). Další výjimkou mohou být některé turistické oblasti, kde jsou však výkyvy přepravní poptávky patrné zpravidla nejen v rámci dne, ale též v rámci roku.

Samostatnou oblastí je noční doprava, která zajišťuje dodatečné přepravní potřeby v období zhruba mezi 23:00 a 5:00. Jedná se zejména o volnočasovou dopravu či dopravu do/ze zaměstnání s nestandardními začátky/konci směn či dopravu do/ze zaměstnání na větší vzdálenosti (např. do/z Prahy, případně na větší vzdálenosti v rámci Ústeckého kraje).

6.2.2 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. K nejvýraznějším nedostatkům 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 nestanovitelná, 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.

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 je 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, obratové časy, místa potkávání 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 potkávání spojů téže linky se nazývají *symetrické časy*. Z podstaty věci se symetrické časy opakují vždy po uplynutí poloviny doby intervalu. Přestože vlastnost symetrie vyplývá z pravidelného a opakujícího se intervalu na lince, 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*[5]. Cílem taktového jízdního řádu je dosažení síťového optima. Jednotlivé linky v 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, nebo alespoň stejný taktový základ.

Existují v principu dvě taktové skupiny: jedna s taktovým základem 7,5 minuty a druhá s taktovým základem deset minut. Do každé ze skupin patří dále odvozené doby taktu, které jsou vždy dvojnásobkem předchozí hodnoty. Do první skupiny tak patří intervaly 7,5, 15, 30, 60, 120 a 240 minut, do druhé intervaly 10, 20, 40, 80 a 160 minut. S ohledem na provoz nejvyšších přepravních segmentů dopravy v oblasti (dálková železniční doprava) převážně v taktu 60 nebo 120 minut je nejvhodnější využití první zmíněné skupiny.

V jedné síti je nepřípustná 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 mít 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 (respektive jejich spojů) tak, aby bylo symetrických časů dosahováno ve vhodných uzlech, kde dojde k pravidelnému časovému a prostorovému provázání jednotlivých linek. Takovéto uzly, kde dochází k systematickému propojení a pravidelnému potkávání různých linek, se nazývají *taktové uzly*.

Jednotná symetrie v síti vychází historicky z taktového systému SBB[6], kde byla v roce 1982 stanovena na minutu 00. S ohledem na zřejmou nepropojitelnost sítí s odlišnými symetriemi je na tomto principu objednávána i dálková železniční doprava v České republice. Dochází-li

[5] 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 nákresné podobě (grafikonu) jsou periodické procesy na spojích každé linky vztažené na konkrétní trať na první pohled patrné a zřejmé.

[6] SBB = Švýcarské spolkové dráhy.

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 taktem. 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, respektive 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 bude dosaženo všech možných přípojů, 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, odpovídajících celočíselnému násobku doby taktu, se nazývá *systémová jízdní doba*. Systémová jízdní doba představuje součet technicky dosažitelné jízdní doby na hraně + potřebných přirážek + doby pobytů v nácestných stanicích a zastávkách + ideálně polovinu přestupní doby v počátečním a koncovém taktovém uzlu.[7]

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 infrastruktuře nelze striktně dodržet podmínku pro délku jízdních dob mezi všemi uzly a času symetrie bývá mnohdy dosahováno mimo uzly. Následkem těchto úprav jsou narušeny mnohé přepravní řetězce a celá řada taktových uzlů je po část dne neúplná (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 vhodný zejména 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

[7] Není-li obsažena ideální polovina přestupních dob v krajních uzlech, pak to znamená prodloužení přestupních dob v těchto uzlech.

je tomu v intervalovém jízdním řádu). Koncept integrálního taktového 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.

Výjimku mohou tvořit některé účelové či turistické linky (viz kapitola 6.1), pokud by požadavek na jejich taktový provoz a dodržení vazeb v taktových uzlech byl spojen s výrazným snížením efektivity provozu (např. nasazení vozidla navíc kvůli jedinému spoji za den) nebo by byl v rozporu s účelem takové linky (např. příjezd ke škole těsně po začátku vyučování).

6.3 Obecné principy síťového řešení

Aby mohla veřejná doprava fungovat skutečně efektivně, je nezbytné, aby její linky tvořily dobře provázanou síť s mnoha přestupními uzly. Taková síť linek veřejné dopravy je schopna nabídnout značné množství atraktivních spojení při současném efektivním využití relativně menšího množství linek a vozidel.

Zásadní význam má komplexní síť linek a jejich optimální zapojení do taktových uzlů zejména v případě železnice, kde mohou benefity komplexního síťového řešení částečně vyvažovat obecně horší prostorovou i časovou flexibilitu železniční dopravy ve srovnání s dopravou autobusovou. Na tuto železniční síť by měly být následně systematicky navazovány všechny ostatní linky veřejné dopravy v kraji.

Klíčovým principem a cílem dopravního plánování je tedy optimalizace síťových vazeb v rámci všech integrovaných subsystémů DÚK (dálková i regionální železnice, regionální autobusy, systémy městské a příměstské dopravy, lodní doprava). Jedná se jak o vazby přestupní, tak o vazby na úsecích sítě paralelně obsluhovaných několika linkami ve smyslu rovnoměrného časového proložení spojů příslušných linek. Zmíněné vazby by měly fungovat nejen uvnitř Ústeckého kraje, ale také v rámci mezikrajských či mezinárodních spojení (viz kapitola 6.8).

6.3.1 Docházková vzdálenost k zastávkám veřejné dopravy

Jedním ze standardů, které mohou významně ovlivnit využívání veřejné dopravy, je docházková vzdálenost od zdrojů/cílů cest k zastávkám veřejné dopravy. Za standardní docházkovou vzdálenost v regionální dopravě lze považovat cca 500 metrů (odpovídá zhruba sedmi minutám chůze). Se vzdáleností zvětšující se nad uvedenou hodnotu poměrně rychle klesá ochota obyvatel využívat příslušnou zastávku veřejné dopravy. Pokud je zastávka veřejné dopravy vzdálena od nejbližšího významného zdroje/cíle cest (např. rezidenční zástavba, škola, zaměstnavatel, významná turistická trasa) více než 1 000 metrů, nebude taková zastávka z výše uvedených důvodů obsluhována.

6.4 Standardy úrovně obsluhy

Tento oddíl popisuje standardy pro obsluhu jednotlivých relací v rámci Ústeckého kraje i vybraných mezikrajských či mezinárodních relací. Podkladem pro návrh těchto standardů jsou zejména data z kapitoly 5 tohoto plánu.

Předkládané standardy obsahují rozdělení obcí Ústeckého kraje či jejich místních částí do několika skupin v závislosti na počtu obyvatel. Následně s využitím příslušných analytických dat stanovují parametry optimálních spojení pro jednotlivé relace, a to zejména z hlediska intervalů obsluhy, časového rozsahu provozu a požadavků na přímá spojení (respektive omezení počtu akceptovaných přestupů).

Interval obsluhy a časový rozsah provozu patří k nejpodstatnějším parametrům, které ovlivňují vnímání systému veřejné dopravy z pohledu jeho uživatelů.

6.4.1 Interval obsluhy

Obecně platí, že maximální interval spojení mezi dvěma významnými zdroji/cíli cest by měl přibližně odpovídat jízdní době mezi těmito místy, aby byl cestujícími vnímán jako atraktivní. Z důvodu přiměřené ekonomické náročnosti provozovaného systému není zpravidla reálné zajistit odpovídající spojení celodenně celotýdenně, nicméně je účelné se snažit o dosažení příslušných intervalů alespoň v období přepravních špiček pracovních dnů.

Výše uvedené principy využívá na jedné straně dálková železniční doprava vnitrostátní i mezinárodní (intervaly zpravidla 60, 120 nebo 240 minut) a na straně druhé i městská či příměstská doprava (intervaly zpravidla 30 minut a kratší) v závislosti na průměrné cestovní době mezi významnými body v obsluhovaném území.

Regionální doprava, kterou tento plán řeší především, se pohybuje mezi dvěma výše zmíněnými segmenty, čemuž odpovídají i předpokládané vhodné intervaly obsluhy jednotlivých relací. Průměrná cesta obyvatel v Ústeckém kraji trvá cca 25 minut (viz kapitola 5.3). S ohledem na předpoklady z předchozích částí této kapitoly lze za optimální pro obsluhu takové „průměrné“ cesty považovat interval 30 minut. Snaha o dosažení tohoto intervalu obsluhy na významných regionálních relacích je krom výše uvedeného velmi důležitá i pro ideální funkčnost taktových uzlů. Na několika místech v rámci Ústeckého kraje jsou taktové uzly s osou symetrie v X:00. Linky regionální dopravy, které přijíždějí do těchto uzlů například zhruba kolem X:58, jsou častým předmětem stížností cestujících, kteří tyto spoje ze zřejmých důvodů nemohou využít pro začátky směn/vyučování v X:00. Ideální čas příjezdu do uzlu pro tyto cestující bývá například kolem X:40. Na mnoha relacích obsluhovaných jednou za hodinu je toto ve stávajícím stavu řešeno posunem vybraných spojů (před nejčastějšími začátky směn/vyučování) na dřívější příjezd do uzlu (např. o 10, 15 či 20 minut) oproti pravidelné taktové poloze, které je dosahováno ve zbytku dne. Ze zřejmých důvodů tyto posunuté spoje postrádají některé atraktivní přípoje, a tím se výrazně snižuje síťová synergie, neboť jsou příslušné přípoje logicky mnohem méně využívány i v opačném směru v období, kdy jsou časové polohy již pro přestup vhodné. Totéž se týká odjezdů z uzlu po směnách končících v X:00.[8] Pokud bychom byli na významných relacích schopni zajistit interval 30 minut, znamená to nabídku příjezdů i odjezdů v okolí taktových uzlů kolem X:00 i X:30, což umožňuje

[8] Typickým příkladem je konec směny v 15:00, přičemž pěší cesta do zastávky, která je taktovým uzlem (případně je taktovému uzlu blízko), trvá například sedm minut (cca 500 metrů od zaměstnání). S ohledem na odjezdy linek z taktového uzlu například v X:02 je odjezd prvního použitelného spoje po konci takové směny 16:02, což znamená cca 50 minut odchylku od „ideální“ časové polohy poptávané cestujícími.

přiblížit časové polohy spojů reálným potřebám cestujících a zároveň zachovat optimální vazby v taktových uzlech.

Z výše uvedených důvodů je rozšiřování taktu 30 minut ve špičkách na významných regionálních relacích jednou z priorit Ústeckého kraje v následujících letech.

6.4.2 Časový rozsah provozu

Časový rozsah provozu je významným parametrem z pohledu konkurenceschopnosti vůči individuální automobilové dopravě, která je k dispozici prakticky 24 hodin denně. Ideálním stavem by tedy byl nepřetržitý provoz veřejné dopravy. S ohledem na velmi nízkou poptávku po přepravě v nočních hodinách (ve srovnání s obdobím běžného občanského dne) je taková doprava provozována jen v největších městech Ústeckého kraje a případně v jejich nejbližším okolí. Pokud je to technologicky možné, je žádoucí, aby doprava v nočních hodinách navazovala na dálkové vlaky a tím bylo umožněno její využití i pro nadregionální cesty.

Rozumným kompromisem pro většinu významných relací v kraji je rozsah dopravy zhruba od 5:00 (respektive 4:30 či 4:00 dle lokálních specifik a potřeb) do 23:00 (respektive 23:30 či 0:00 dle lokálních specifik a potřeb). Takový rozsah je přizpůsoben zejména začátkům směn kolem 6:00 a koncům směn kolem 22:00 a kromě toho umožňuje zpravidla i volnočasové využití veřejné dopravy ve večerních hodinách. Je vhodné tento rozsah dopravy vyžadovat ve všech oblastech s významným směnným provozem (se střídáním směn ve 22:00) a zároveň v okolí velkých měst, kde lze předpokládat širší nabídku večerních volnočasových aktivit (kultura, sport, restaurace atd.).

Minimální rozsah provozu, při kterém lze veřejnou dopravu ještě považovat za použitelnou pro zajištění širší škály potřeb obyvatel, je v pracovních dnech cca od 5:00 do 19:00. Tento rozsah odpovídá zhruba střídání směn kolem 6:00 a 18:00 ve dvousměnných provozech, přičemž zároveň umožňuje dopravu do/ze škol, za nákupy, úřady, volnočasovými aktivitami apod. v časových obdobích využitelných většinou obyvatel. Tento rozsah dopravy by měl být zajištěn všude, kde může veřejná doprava dosáhnout nezanedbatelného podílu na přepravní práci (viz kapitola 5.3).

V oblastech s významnými průmyslovými provozy je účelné zajišťovat spojení veřejnou dopravou i o víkendech v časech nejčastějšího střídání směn (zpravidla 6:00 a 18:00). Možnosti takové dopravy musí být prověřeny individuálně pro každou z oblastí s ohledem na její specifika.

V lokalitách, kde z různých důvodů nelze dosáhnout přiměřeně efektivního využití veřejné dopravy v souladu s výše uvedenými předpoklady a parametry, je namístě uvažovat o účelové dopravě (typicky pouze školní spoje), případně dopravní obslužnost veřejnou dopravou vůbec nezajišťovat (viz následující text).

6.4.3 Požadavky na přímá spojení

V otázce zajištění přímých spojení je třeba vyvážit požadavky cestujících (ideálně přímé spojení pro libovolnou poptávanou relaci) s přiměřenou ekonomickou efektivitou provozu. Snahou Ústeckého kraje je zajistit přímá spojení na všech relacích se silnou přepravní poptávkou, nicméně s ohledem na technologická specifika je přípustné nabízet i na vytížených

relacích spojení s jedním přestupem, a to zejména pokud je díky takovému přestupu možno nabídnout vyšší četnost spojení bez nárůstu provozních nákladů. Je třeba neustále připomínat, že veškeré přestupní vazby musí být velmi spolehlivé, aby reálně přispívaly k zajištění výše uvedené efektivity systému veřejné dopravy.

6.5 Konkrétní aplikace standardů

V následujícím textu je uveden podrobnější návrh aplikace uvedených standardů pro jednotlivé skupiny obcí Ústeckého kraje či jejich místní části a jejich vzájemné relace.

6.5.1 Skupina A

Do skupiny A je zařazeno všech pět statutárních měst Ústeckého kraje – Ústí nad Labem, Most, Teplice, Chomutov a Děčín. V těchto pěti městech žije celkem cca 37 % obyvatel kraje. S ohledem na jejich vzájemnou polohu (města leží prakticky na přímce v blízkosti úpatí Krušných hor) a počet jejich obyvatel lze předpokládat značný počet vzájemných vazeb mezi mnoha různými zdroji a cíli cest.

Proto by vzájemné spojení všech obcí z této skupiny mělo být nabízeno v pracovních dnech s intervalem 30 minut, ve večerních hodinách a o víkendových[9] dnech potom s intervalem 60 minut. Pro uvedená spojení je přípustné uvažovat s maximálně jedním přestupem, jehož využití se s ohledem na stávající technologii provozu předpokládá zejména při zajišťování taktu 30 minut mezi Děčínem a zbývajícími obcemi ze skupiny mimo Ústí nad Labem.

Při dosažení výše uvedeného standardu lze považovat vzájemná spojení obcí ze skupiny A veřejnou dopravou za konkurenceschopná vůči individuální automobilové dopravě.[10]

6.5.2 Skupina B

Do skupiny B jsou zařazena města s počtem obyvatel mezi 10 a 40 tisíci. Jde o 12 měst,[11] v nichž žije dalších cca 25 % obyvatel Ústeckého kraje. Standardem pro obce této velikosti by mělo být spojení ke všem obcím ze skupiny A[12] s intervalem 30 minut alespoň ve špičkách pracovních dnů, v ostatních provozních obdobích s intervalem 60 minut. Pro vzájemné spojení vybraných obcí ze skupiny jsou potom navrhovány intervaly dvojnásobné. Výběr obcí z této skupiny pro vzájemná spojení, stejně jako výběr obcí ze skupin A a B pro přímá spojení bez přestupů je nutné pro každou z oblastí provést v souladu s údaji z kapitoly 5.3.

Při dosažení stanovených standardů pro obce skupin A a B je možné nabídnout více než 60 % obyvatel Ústeckého kraje kvalitní veřejnou dopravu využitelnou jako alternativu k individuální automobilové dopravě na všech relacích se silnou přepravní poptávkou.

[9] Označením „víkend“ se pro potřeby veřejné dopravy zpravidla míní „soboty, neděle a svátky“, není-li výslovně uvedeno jinak.
[10] Samozřejmě při současném splnění dalších nezbytných předpokladů, jako je atraktivní jízdní doba, spolehlivost, komfort cestujících ve vozidlech, při přestupech atd.
[11] Litoměřice, Litvínov, Jirkov, Žatec, Louny, Kadaň, Bílina, Varnsdorf, Klášterec nad Ohří, Roudnice nad Labem, Krupka a Rumburk.
[12] S akceptací nutných přestupů pro některá spojení zejména vzdálenějších obcí.

6.5.3 Skupina C

Do skupiny C jsou zařazena města s počtem obyvatel mezi 4 a 10 tisíci. Jde o 12 měst,[13] v nichž žije dalších cca 9 % obyvatel Ústeckého kraje. Pro tyto obce je navrhován standard spojení k vybraným městům ze skupin A nebo B dle spádovosti s intervalem 30 minut ve špičkách pracovních dnů, v ostatních provozních obdobích s intervalem 60 minut. S ohledem na velikost obcí a s tím spojenou rozmanitost zdrojů/cílů cest je zde stále kladen důraz na přiměřenou dostupnost oblastí ležících i mimo nejčastější denní dojížďku. Proto je u obcí této skupiny požadavek, aby bylo umožněno spojení do všech obcí skupin A i B s maximálně dvojnásobnými intervaly oproti výše uvedeným.

Při dosažení uvedených standardů je možné obyvatelům obcí z této skupiny nabídnout po celý den a týden atraktivní spojení veřejnou dopravou alespoň na relacích s nejvyšší přepravní poptávkou.

6.5.4 Skupina D

Pro obce s počtem obyvatel nižším než čtyři tisíce se jeví jako účelné jejich rozdělení na jednotlivé místní části. Počet obyvatel těchto místních částí se pohybuje od jednotek až po tisíce a zároveň jsou tyto místní části v mnoha případech od sebe navzájem odděleny a vzdáleny i několik kilometrů, proto je vhodné jejich dopravní obslužnost plánovat samostatně.

Do skupiny D jsou zařazeny místní části obcí s počtem obyvatel mezi jedním a čtyřmi tisíci. Jedná se zhruba o 70 místních částí obcí, v nichž žije zhruba 11 % obyvatel Ústeckého kraje. Pro tyto místní části obcí bude požadováno spojení s vybranými obcemi ze skupin A, B nebo C dle spádovosti, a to s intervalem 60 minut ve špičkách pracovních dnů, v ostatních provozních obdobích s intervalem 120 minut.

Při dosažení uvedených standardů je možné obyvatelům místních částí z této skupiny nabídnout použitelné spojení veřejnou dopravou do nejbližších spádových obcí alespoň ve špičkách pracovních dnů a zároveň zajistit základní spojení i po zbytek týdne.

6.5.5 Skupina E

Do skupiny E jsou zařazeny místní části obcí s počtem obyvatel mezi 200 a 1 000. Jedná se zhruba o 250 místních částí, v nichž žije zhruba 12 % obyvatel Ústeckého kraje. Pro tyto místní části obcí bude požadováno spojení s vybranými obcemi ze skupin A, B nebo C dle spádovosti, a to s intervalem 60 minut ve špičkách pracovních dnů, v ostatních provozních obdobích budou provozovány pouze jednotlivé spoje dle technologických možností a lokálních specifik (např. směnné provozy).

Při dosažení uvedených standardů je možné obyvatelům místních částí z této skupiny nabídnout použitelné spojení veřejnou dopravou do nejbližších spádových obcí alespoň ve špičkách pracovních dnů.

[13] Lovosice, Štětí, Duchcov, Dubí, Podbořany, Šluknov, Česká Kamenice, Jílové, Meziboří, Osek, Postoloprty a Chlumec.

6.5.6 Skupina F

Do skupiny F jsou zařazeny místní části obcí s počtem obyvatel mezi 50 a 200. Jedná se zhruba o 350 místních částí, v nichž žije necelých 5 % obyvatel Ústeckého kraje. Tyto místní části budou obsluhovány šesti až osmi páry spojů v pracovních dnech, přičemž časové polohy těchto spojů musí umožňovat dopravu do škol a zaměstnání dle lokálních specifik (zejména směnné provozy a s tím související požadavky na dopravu v časech nejčastějších začátků a konců směn – např. 6:00, 14:00 a 18:00).

6.5.7 Skupina G

Do skupiny G jsou zařazeny místní části obcí s počtem obyvatel menším než 50. Jedná se o více než 300 místních částí, v nichž však žije méně než 1 % obyvatel Ústeckého kraje. S ohledem na předpoklady uváděné zejména v kapitolách 5. 3, 6.1 a 6.2 nelze u takto malých skupin obyvatel podchytit zdroje a cíle cest a příslušné cesty uspořádat uspokojivě do soustředěných přepravních proudů. Obsluha těchto místních částí veřejnou dopravou nemůže být přiměřeně efektivní, proto tyto místní části nebudou veřejnou dopravou vůbec obsluhovány. Jsou-li tyto 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 místní části byly bezúčelně projížděny (musí však splňovat podmínku minimální výměny počtu cestujících za den, viz níže).

6.5.8 Další specifikace standardů

Pro všechny uvedené skupiny obcí či jejich místních částí (A až G) platí navíc následující:

Obsluha jakékoli zastávky veřejné dopravy bude zajišťována pouze tehdy, pokud bude v dané zastávce průměrná výměna (tj. součet nastupujících a vystupujících ve všech spojích v obou směrech) alespoň deset, respektive dvacet cestujících za den pro obsluhu autobusovou, respektive železniční dopravou. Uvedené hodnoty odpovídají dle zkušeností z předchozích plánovacích období stavu, kdy občané alespoň základním způsobem nabízenou veřejnou dopravu využívají (obsluha dané zastávky není zcela bezúčelná a náklady spojené s dopravní obslužností nejsou vynaloženy zcela zbytečně).

V oblastech s významnými průmyslovými provozy (zejména průmyslové zóny, velké průmyslové areály) lze nad rámec výše uvedeného zajišťovat veřejnou dopravu dle potřeb zaměstnanců. Parametry této dopravy budou stanoveny individuálně pro každou příslušnou oblast.

Nad rámec výše uvedeného mohou být v odůvodněných případech zaváděny školní linky/spoje, a to ve formě:

- posilových spojů stávajících linek DÚK nebo
- spojů stávajících linek DÚK vedených odklonem od své standardní trasy nebo
- zvláštních školních linek (bez ohledu na to, zda jsou dané zastávky/obce obsluhovány jinými linkami DÚK).

Zavádění těchto školních spojů/linek musí být vždy posouzeno dle konkrétní situace (zejména možnost dojíždění do jiných škol, počty žáků/studentů denně dojíždějících na dané relaci atd.). Zpravidla se jedná o jeden školní spoj v ranní špičce a jeden až dva školní spoje v odpolední

špičce. Časové polohy těchto spojů budou vycházet z provozních možností DÚK a není možné je vždy plně přizpůsobit požadavkům škol.

Nad rámec výše uvedeného mohou být v odůvodněných případech zaváděny turistické linky či spoje. S ohledem na výrazné rozdíly v atraktivitě a charakteru jednotlivých turistických cílů nelze parametry turistických linek a spojů paušalizovat. Parametry provozu budou přizpůsobeny každé oblasti individuálně (od jednotlivých spojů až po taktový provoz s krátkými intervaly, od celoročního provozu přes víkendový až po sezonní nebo jednotlivé dny).

V případě kombinace různých vrstev obsluhy (typicky například rychlík/spěšný vlak + osobní vlak v železniční dopravě) jsou přípustné určité odchylky od přesného taktu, které jsou dané logickými technologickými omezeními. V případě stejné vrstvy obsluhy je nicméně preferován zcela přesný takt.

Je-li určitý úsek sítě obsluhován několika linkami, je jednou z priorit (v rámci technologických možností) snaha o co nejrovnoměrnější časové rozložení spojů těchto linek na daném úseku. Výsledkem uvedeného přístupu je dosažení atraktivnějších intervalů obsluhy bez nárůstu provozních nákladů. Zejména je vhodné využívat tento princip u dvou linek s intervalem 60 minut pro dosažení souhrnného intervalu 30 minut v souladu s doporučeními z úvodu této kapitoly.[14]

Spojení obcí typu A, B a C dle uvedených parametrů je funkční po celých sedm dnů v týdnu minimálně v rozsahu od 5:00 do 22:30.

U skupin C, D, E a F mohou být zkrácené intervaly v přepravních špičkách pracovních dnů zavedeny pouze jednosměrně (dle směru výrazně převažující poptávky).

U skupin D, E a F bude v pracovních dnech umožněna doprava ze zaměstnání po směnách končících v 18:00 (pokud je v dané oblasti poptávka po takové přepravě).[15]

U skupin D a E může být umožněna doprava ze zaměstnání v pracovních dnech po směnách končících ve 22:00 (pokud je v dané oblasti poptávka po takové přepravě).[16]

U skupin D a E může být umožněna doprava do/ze zaměstnání ve víkendových dnech na směny začínající/končící v 6:00/18:00 (pokud je v dané oblasti poptávka po takové přepravě).[17]

Ve vhodných případech mohou být některé zastávky některých spojů obsluhovány v režimu na zavolání / na požádání. Tento režim je vhodný zejména pro koncové úseky linek s nízkou

[14] I v případech, kdy obsluze dané místní části „postačuje“ dle uvedených standardů delší špičkový interval, je vhodné se o rovnoměrné časové proložení spojů projíždějících linek snažit. Samozřejmě je vždy třeba brát v úvahu veškerá příslušná technologická omezení (vazby jednotlivých linek, efektivní využití vozidel a řidičů atd.).

[15] V souladu s údaji z analytické části tohoto plánu je možné za odpovídající poptávku považovat stav, kdy v danou dobu na příslušné relaci dojíždí v průměru minimálně deset osob denně (v součtu za všechny druhy dopravy – tj. individuální automobilová, veřejná, případně cyklistická atd.). Aktuální údaje o dojížďce budou v případě potřeby posouzení konkrétních případů získávány od zaměstnavatelů, od zástupců samospráv či z dalších vhodných zdrojů.

[16] Viz předchozí poznámka pod čarou.

[17] Viz předchozí poznámka pod čarou.

přepravní poptávkou a dále pro brzké ranní či pozdní večerní či noční spoje s nestabilním využitím. Výhodou obsluhy na zavolání / na požádání je zvýšení efektivity obsluhy dané oblasti, nevýhodou je určitá míra nejistoty ze strany dopravce (a řidiče), objednatele (předpokládaný vs. skutečně realizovaný rozsah dopravy), a především cestujícího (například když cestující zapomene zavolat s požadovaným časovým předstihem před odjezdem spoje nebo se na dispečink z jakéhokoli důvodu nedovolá). Ve větší míře je proto tento režim využíván zejména pro výstup cestujících na koncových úsecích vybraných linek, kde je riziko uvedených negativ relativně minimální.

Navrhované standardy úrovně obsluhy jsou pro rychlý přehled orientačně shrnuty v následující tabulce:

Tab. 6 Standardy úrovně obsluhy

Skupina obcí	Definice skupiny	Směr spojení	Četnost spojení – Časové období (od-do)	Četnost spojení – Interval (minuty)	Četnost spojení – Odchylka (minuty)	Počet přestupů
A	Statutární města (počet obyvatel 40 001 – 100 000)	Vzájemné spojení všech měst ze skupiny (každé s každým)	PD 5:00–8:00	30	10	Max. 1 přestup
			PD 8:00–13:00	30	10	
			PD 13:00–19:00	30	10	
			PD 19:00–23:00	60	0	
			Víkend	60	0	
B	Města s počtem obyvatel 10 001 – 40 000	Ke všem městům ze skupiny A	PD 5:00–8:00	30	10	Minimálně do jednoho města ze skupiny A bez přestupu
			PD 8:00–13:00	60	0	
			PD 13:00–19:00	30	10	
			PD 19:00–23:00	60	0	
			Víkend	60	0	
		Vzájemné spojení vybraných měst ze skupiny	PD 5:00–8:00	60	15	Max. 1 přestup
			PD 8:00–13:00	120	15	
			PD 13:00–19:00	60	15	
			PD 19:00–23:00	120	15	
			Víkend	120	15	
C	Města s počtem obyvatel 4 001 – 10 000	K vybraným městům ze skupiny A nebo B (dle spádovosti)	PD 5:00–8:00	30	15	Minimálně do jednoho města ze skupiny A nebo B bez přestupu
			PD 8:00–13:00	60	0	
			PD 13:00–19:00	30	15	
			PD 19:00–23:00	60	0	
			Víkend	60	0	
		Ke všem ostatním městům ze skupiny A i B	PD 5:00–8:00	60	15	Bez omezení
			PD 8:00–13:00	120	15	
			PD 13:00–19:00	60	15	
			PD 19:00–23:00	120	15	
			Víkend	120	15	
D	Místní části obcí s počtem obyvatel 1 001 – 4 000	K vybraným městům ze skupiny A, B nebo C (dle spádovosti)	PD 5:00–8:00	60	15	Minimálně do jednoho města ze skupiny A, B nebo C bez přestupu
			PD 8:00–13:00	120	30	
			PD 13:00–19:00	60	15	
			PD 19:00–23:00	120	30	
			Víkend	120	30	
E	Místní části obcí s počtem obyvatel 201 – 1 000	K vybraným městům ze skupiny A, B nebo C (dle spádovosti)	PD 5:00–8:00	60	15	Minimálně do jednoho města ze skupiny A, B nebo C bez přestupu
			PD 8:00–13:00	1–2 páry spojů		
			PD 13:00–19:00	60	15	
			PD 19:00–23:00	1–2 páry spojů		
			Víkend	3–5 párů spojů		
F	Místní části obcí s počtem obyvatel 51–200	K vybraným městům ze skupiny A, B nebo C (dle spádovosti)	PD 5:00–8:00	2–3 páry spojů		Minimálně do jednoho města ze skupiny A, B nebo C bez přestupu
			PD 8:00–13:00	1 pár spojů		
			PD 13:00–19:00	3–4 páry spojů		
			PD 19:00–23:00	Bez obsluhy		
			Víkend	Bez obsluhy		
G	Místní části obcí s počtem obyvatel 0–50	Bez obsluhy				

6.6 Mikroregiony

S ohledem na obecná východiska popsaná v předchozích oddílech je třeba definovat odlišnosti přístupu k řešení dopravy v nejbližším okolí největších měst v kraji. Takové oblasti jsou pro potřeby tohoto plánu označeny jako mikroregiony.

Každý mikroregion tvoří vždy jádro mikroregionu (spádová obec skupiny A nebo B) a zázemí mikroregionu (obce či místní části obcí skupiny B, C nebo D v těsné blízkosti spádové obce se silnými přepravními vazbami na danou spádovou obec).

Vzhledem k velkému počtu zdrojů/cílů cest ve spádové obci nejvyšších kategorií a zároveň krátké cestovní době mezi obcemi daného mikroregionu (zpravidla cca kolem 10 až 20 minut) je v zájmu přiměřené atraktivity systému veřejné dopravy namístě požadovat pro tyto vybrané relace obsluhu s polovičními intervaly oproti příslušnému standardu.

Přehled zařazení obcí do jednotlivých mikroregionů včetně rekapitulace příslušných intervalů obsluhy je uveden v následující tabulce.

Tab. 7 Mikroregiony v Ústeckém kraji a zařazení obcí do skupiny standardu

Jádro mikroregionu (sk. A, B)	**Zázemí mikroregionu** (sk. B, C, D)	**Skupina** (B, C, D)	**Intervaly** (špička/sedlo/víkend)
Ústí nad Labem	Krupka	C	15/30/30
	Chlumec	C	15/30/30
	Trmice	D	30/60/60
	Chabařovice	D	30/60/60
	Libouchec	D	30/60/60
	Velké Březno	D	30/60/60
	Povrly	D	30/60/60
Most	Litvínov	B	15/30/30
	Obrnice	D	30/60/60
Teplice	Krupka	B	15/30/30
	Duchcov	C	15/30/30
	Dubí	C	15/30/30
	Proboštov	D	30/60/60
	Novosedlice	D	30/60/60
	Košťany	D	30/60/60
	Hrob	D	30/60/60
	Bystřany	D	30/60/60
Chomutov	Jirkov	B	15/30/30
	Spořice	D	30/60/60
	Údlice + Přečaply	D	30/60/60
Děčín	Jílové	C	15/30/30
	Benešov nad Ploučnicí	D	30/60/60
	Libouchec	D	30/60/60
Litoměřice	Lovosice	C	15/30/30
	Bohušovice nad Ohří	D	30/60/60
	Terezín	D	30/60/60
	Žitenice + Pohořany	D	30/60/60
	Křešice + Zahořany	D	30/60/60
Litvínov	Meziboří	C	15/30/30
	Osek	C	15/30/30
	Lom + Loučná	D	30/60/60
	Horní Jiřetín	D	30/60/60
Jirkov	[---]		
Žatec	[---]		
Louny	Lenešice	D	30/60/60
	Dobroměřice	D	30/60/60
	Černčice	D	30/60/60
	Cítoliby	D	30/60/60
Kadaň	Klášterec nad Ohří	B	30/60/60
Bílina	Hostomice	D	30/60/60
Varnsdorf	Rumburk	B	30/60/60
	Dolní Podluží	D	30/60/60
Klášterec nad Ohří	[---]		
Roudnice nad Labem	[---]		
Krupka	[---]		
Rumburk	Jiříkov	D	30/60/60
	Krásná Lípa	D	30/60/60

6.7 Standardy linek regionální drážní dopravy

S ohledem na specifika železničního provozu (zejména z pohledu příslušných fixních a variabilních nákladů) jsou níže uvedeny standardy, kterých by linky regionální drážní dopravy měly v zájmu přiměřené efektivity provozu dosahovat.

Železniční linky by v souladu s obecnými předpoklady měly být před linkami autobusovými preferovány zejména buď na úsecích sítě s vysokou poptávkou, nebo na úsecích sítě, kde je z různých důvodů železniční spojení oproti potenciální náhradě autobusem rychlejší. V kombinaci s větším významem komplexního síťového řešení (viz výše v této kapitole) je proto navrhováno, aby železniční linky splňovaly nad rámec uvedených standardů pro různé relace ještě následující podmínky:

- provoz ve špičkách pracovních dnů s intervalem max. 60 minut;[18]
- taktový provoz i ve zbytku provozních období;[19]
- v závislosti na poptávce (stávající i výhledové) co nejčetnější provoz ve všech provozních obdobích z důvodu efektivního využití nákladné infrastruktury a vozidel.

Na základě výše uvedených předpokladů lze linky regionální drážní dopravy (či jejich části) rozdělit do následujících skupin:

- páteřní železniční linky (nejčetnější a nejstabilnější provoz, největší přepravní proudy);
- doplňkové železniční linky vyššího významu (takt 60 minut po celý pracovní den);
- doplňkové železniční linky nižšího významu (takt 60 minut jen ve špičkách pracovního dne);
- železniční linky doplňující nadřazenou dopravu (doplňují linky nadřazené [R, Sp] dopravy, případně na nadřazenou dopravu [R, Sp] navazují);
- turistické železniční linky.

U skupin 1, 2 a 3 bude navrhován provoz v přesném taktu a zajištění návazností v železničních uzlech, kterými daná linka projíždí.

V případě skupiny 4 se jedná o linky typu Sp nebo Os typicky s intervaly 120 minut (ale ne nutně), které v různém režimu (některé celodenně celotýdenně, některé jen ve špičkách pracovních dnů) doplňují linky nadřazené (R, Sp) dopravy do souhrnného intervalu 60 (či 30) minut, případně na nadřazenou dopravu (R, Sp) navazují. U těchto linek je vhodné sledovat co nejpřesnější časové proklady a rozsah provozu uzpůsobit dosažení intervalů v souladu s obecnými standardy pro jednotlivé relace.

Skupina 5 je tvořena souborem linek s označením „T“. Každá z těchto linek má jiné parametry v závislosti na zvolené/dostupné technologii provozu, turistickém potenciálu obsluhovaných lokalit atd. Je velmi vhodné, aby i tyto linky měly při setkávání s jinými linkami veřejné (zejména železniční) dopravy systematické návaznosti, neboť díky tomu je možné značně rozšířit okruh jejich uživatelů.

[18] Obvykle tedy 60 nebo 30 minut.
[19] Podstatné pro zachování síťových.

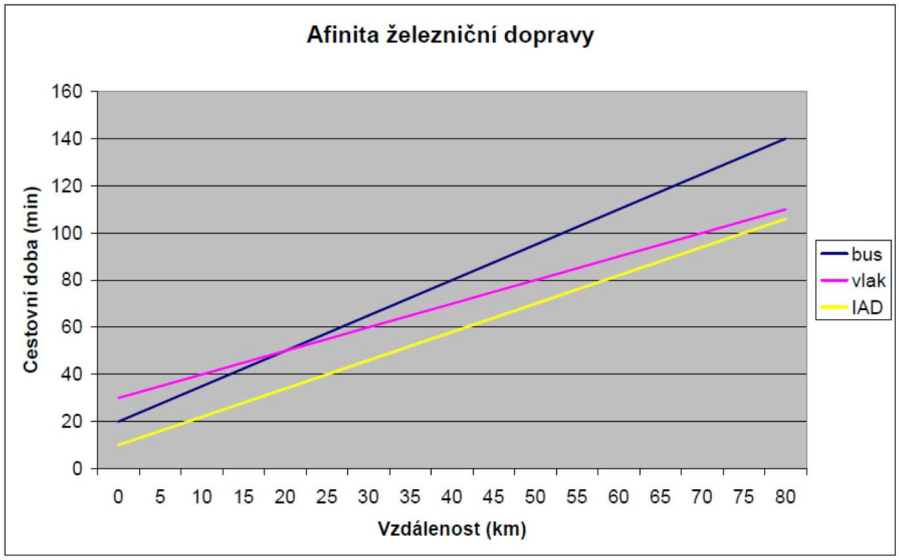
Přehledné srovnání standardů pro intervaly jednotlivých skupin linek je uvedeno v následující tabulce:

Tab. 8 Standardy linek regionální drážní dopravy

Skupina linek	Charakteristické intervaly (min)		
	Špička pracovních dnů	Sedlo pracovních dnů	Víkend
1	60	60	60
2	60	60	120
3	60	120	120
4	různé intervaly dle návazné dopravy (obvykle 120 nebo 60 minut)		
5	různé intervaly dle konkrétní oblasti a technologie provozu		

Zejména u skupin linek 1 a 2, které mají mimo vysoké systémové výkonnosti (v přepravním výkonu) i síťotvorný charakter a tvoří základní schéma taktové regionální a meziregionální dopravy v Ústeckém kraji, je nezbytné, aby byla sledována jejich vysoká cestovní rychlost.

Obecným handicapem železnice je nižší plošná obsluha (ve srovnání s jinými druhy dopravy), a tedy větší (delší) docházkové vzdálenosti (byť i na území Ústeckého kraje existuje celá řada výjimek). Systémová vlastnost vyjadřující vhodnost použití železniční dopravy v závislosti na přepravní vzdálenosti se nazývá *afinita železniční dopravy*[20] a lze ji vyjádřit například takto:[21]



[20] Definováno např. v: Smoliner M, Walter S. The optimal timetable to boost regional railway networks and how this is affected by open access operations. Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG. 2019;22.

[21] Obecné zobrazení vycházející z předpokladu dostupností v regionální dopravě: 5 min k osobnímu vozidlu v případě použití IAD, 10 min na zastávku autobusu, 15 min na zastávku vlaku; a pro zohlednění průměrných cestovních rychlostí v aglomeračních oblastech zahrnujících jízdu jak ve městě, tak mimo město: 50 km/h v případě IAD, 40 km/h v případě páteřní autobusové linky a 60 km/h v případě vlaku.

Pro síťovou funkčnost železnice a její atraktivitu je tak nezbytné, aby její cestovní rychlost byla co nejvyšší. Cílem regionální železnice v systému DÚK tak je, aby u skupin linek 1 a 2 průměrná cestovní rychlost dosahovala alespoň 60 km/h.

6.8 Standardy pro dopravu s přesahem mimo území Ústeckého kraje

Pro linky veřejné dopravy přesahující hranice Ústeckého kraje platí v principu shodné standardy jako pro linky zajišťující obslužnost pouze uvnitř kraje. Administrativní hranice může hrát roli zejména v případě cest za úřady, částečně u cest do/ze škol. V případě zaměstnání, nákupů, volnočasového využití a částečně i školní dojížďky je však pro občany hlavní vzájemná vzdálenost sídel a reálná nabídka poptávaných služeb (cílů cest) bez ohledu na to, zda leží zdroj a cíl cesty ve stejném kraji.

I pro mezikrajské či mezinárodní relace tak platí poznatky a pravidla navrhovaná pro samotný Ústecký kraj, tedy zejména:

- má-li být veřejná doprava na dané relaci skutečně atraktivní alternativou IAD, je třeba zajistit maximální špičkový interval zhruba odpovídající cestovní době, zpravidla ideálně 30 minut nebo kratší; ve zbytku provozních období je vhodný interval 60 nebo maximálně 120 minut;
- má-li být umožněna dojížďka do zaměstnání a škol pro různé skupiny cestujících (zaměstnanci různých podniků, žáci/studenti různých škol), je zpravidla nutné nabídnout špičkový interval maximálně 60 minut a ideálně též provoz linek v taktu se zajištěním systematických vazeb na další linky veřejné dopravy v oblasti; provoz ve zbytku provozních období je možné přizpůsobit reálné poptávce zdrojů/cílů cest v oblasti (podle toho, zda existuje atraktivní nabídka volnočasových aktivit, podle nákupních možností atd.);
- v ostatních případech se bude jednat převážně o účelové a turistické linky/spoje, pro jejichž provoz nelze navrhnout univerzální standardy a je třeba k nim přistupovat individuálně dle specifických potřeb řešené oblasti.

6.9 Návrh nových prvků dopravní obslužnosti kraje

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 vyjížďka do Prahy z prakticky všech obcí Ústeckého kraje 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 ve veřejné dopravě (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.

Jedním ze systémových nedostatků identifikovaných v uplynulém plánovacím období je nedořešená problematika tzv. „poslední míle“. Jedná se o spojení od skutečného zdroje/cíle cesty k nejbližším zastávkám veřejné dopravy vhodným pro uskutečnění požadované cesty. Jedná se zpravidla o vzdálenosti od cca 500 metrů (běžná docházková vzdálenost) po řádově jednotky kilometrů. Pro tyto vzdálenosti je vzhledem k obvykle velmi krátké jízdní době (řádově jednotky minut) obtížné zajistit dostatečně atraktivní spojení (dostatečně krátký interval spojení, dostatečná spolehlivost vazeb atd.) při zachování přiměřené ekonomické efektivity provozovaného systému veřejné dopravy. Řešení této problematiky je vhodné věnovat náležitou pozornost, neboť právě absence atraktivní veřejné dopravy na popsané „poslední míli“ často významně snižuje využívání některých regionálních či nadregionálních spojení, která mají sama o sobě atraktivní parametry (např. vysoká cestovní rychlost, vysoká četnost nabízených spojů atd.).

6.10 Plán ostatní dopravy

6.10.1 Ostatní doprava s přesahem mimo území Ústeckého kraje – mezikrajská

V předchozím plánovacím období byly v rámci dopravy s přesahem přes hranice Ústeckého kraje definovány 3 základní skupiny opatření v případech, kdy se jedná o směry s indikovanou významnější poptávkou:

- prověřit prodloužení linek DÚK končících v obci na hranici Ústeckého kraje do nejbližšího přirozeného centra kraje sousedního;
- prověřit prodloužení linek objednávaných sousedním objednatelem, končících v obci na hranici sousedního kraje, do nejbližšího přirozeného centra Ústeckého kraje a;
- zavádět zcela nové linky řešící přepravní potřeby, které zatím 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.

Dle gravitačního modelu (viz příloha 3) jsou jednoznačně nejsilnější přepravní vztahy většiny větších měst Ústeckého kraje s Prahou. Jde především o následující města (sestupně od nejsilnějších přepravních vztahů):

- Ústí nad Labem
- Roudnice nad Labem
- Litoměřice
- Teplice
- Lovosice
- Most
- Chomutov
- Louny
- Děčín
- Žatec
- Štětí
- Bílina
- Krupka
- Litvínov

Pro zlepšení stávajícího spojení uvedených měst s Prahou je vhodné podporovat maximální možné urychlení realizace VRT Praha – Drážďany včetně odbočky Nová Ves – Louny – Most. Do doby realizace VRT je třeba zrychlovat stávající železniční spojení v rámci možností konvenčních železničních tratí a zajišťovat spolehlivé a atraktivní přestupní vazby na přímé linky do Prahy (zejm. Litoměřice – Bohušovice nad Ohří/Lovosice, Štětí – Hněvice, Krupka – Teplice/Ústí nad Labem a Litvínov – Teplice). Pro města, pro která nelze přiměřeně atraktivní železniční spojení bez VRT zajistit (zejm. Most, Chomutov, Louny a Žatec), lze uvažovat o nových autobusových linkách, které by pomohly zajistit stabilní nabídku veřejné dopravy nezávislou na poměrně často se měnící nabídce komerčních dopravců.

Kromě spojení výše uvedených měst s Prahou jsou dle gravitačního modelu nejsilnější následující přepravní vztahy:

Štětí – Mělník

Spojení je zajištěno železničními linkami R23 a U32/S32 a autobusovou linkou č. 369. Nabízený interval spojení 60 resp. 120 minut ve špičkách pracovních dnů neodpovídá významu relace a jízdní době (cca 13 minut vlakem, cca 30 minut autobusem) a v souladu s navrhovanými standardy by bylo dobré usilovat o zkrácení intervalu na 30 resp. 60 minut[22]*23*. U linky č. 369 by bylo dále vhodné snažit se přizpůsobit časové polohy spojů směnám v průmyslovém areálu ve Štětí.

Roudnice nad Labem – Mělník

Spojení je zajištěno autobusovou linkou č. 467 (jízdní doba cca 30 minut) a též linkami č. 475 + 635 s přestupem v Horních Počaplech (jízdní doba cca 45 minut). Kombinace výše uvedených linek nabízí ve špičkách pracovních dnů spojení s intervalem cca 20

[22] Relace Štětí – Mělník odpovídá počtem obyvatel, vzdáleností obcí i hodnotami z gravitačního modelu zhruba relaci Podbořany – Žatec, která má ve špičkách pracovních dnů zajištěno spojení s intervalem 30 minut.

až 40 minut, což lze považovat za přijatelné. Pokud by bylo cílem zvýšit podíl přepravní práce na této relaci ve prospěch veřejné dopravy, bylo by vhodné zvážit zahuštění taktu linky č. 467 na 30 minut v časech nejvyšší přepravní poptávky.

Roudnice nad Labem – Kralupy nad Vltavou

Spojení je zajištěno železničními linkami R20 a U4. Jejich vzájemné časové polohy na této relaci bohužel nezajišťují přijatelné časové proložení spojů, tudíž je prakticky nabízen pouze špičkový interval 60 minut. Na této relaci je plánováno prodloužení stávající autobusové linky č. 646 (Roudnice nad Labem – Ledčice) až do Kralup nad Vltavou se špičkovým intervalem 60 minut.

Česká Kamenice – Nový Bor

Spojení je zajištěno zejména autobusovými linkami č. 440, 460 a 461. Jejich kombinace nabízí spojení ve špičkách pracovních dnů zpravidla jednou za hodinu, několikrát za den i častěji. S ohledem na vzdálenost obcí (cca 15 km) a jízdní dobu přímých spojů (cca 25 minut) lze zvážit zkrácení intervalu ve vybraných obdobích zejména lepší časovou koordinací stávajících spojů, případně i doplněním dalších spojů.

Děčín – Česká Lípa

Spojení je zajištěno kombinací železničních linek R14 a L2 celodenně v souhrnném intervalu 60 minut. Tento stav je považován za vyhovující.

Česká Kamenice – Česká Lípa

Pro toto spojení lze využít přímé autobusové mezikrajské linky č. 462 a dalších autobusových linek s přestupem v Novém Boru (viz výše). S ohledem na jízdní dobu veřejnou dopravou (cca 50 až 60 minut) lze považovat výslednou nabídku spojení jednou až dvakrát za špičkovou hodinu za odpovídající, byť pravděpodobně jen těžko konkurenceschopnou IAD (s cca poloviční jízdní dobou).

Ústí nad Labem – Kralupy nad Vltavou

Přímé spojení je zajištěno železniční linkou R20 s vyhovujícím špičkovým intervalem 60 minut.

Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary

Dle kapitoly 5.3 je v případě spojení s Karlovarským krajem zaznamenán největší relativní nárůst počtu cestujících. S ohledem na jízdní dobu Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary (cca 35 až 45 minut) je na místě požadovat spojení se špičkovým intervalem max. 60 minut (ideálně 30 až 45 minut), což v současnosti zajištěno není. V plánovacím období bude sledována možnost prodloužení vybraných spojů linky U51 do Karlových Varů pro dosažení přesného intervalu 60 minut s linkou R15 a dále vhodné časové proložení s linkou U2 (taktéž ve špičkách s intervalem 60 minut) k dosažení cílové nabídky maximálních špičkových intervalů cca 30 až 45 minut.

Ústí nad Labem – Česká Lípa

Spojení je zajištěno především železniční linkou R14 (celodenní interval 120 minut). Dále je možné využít spojení s přestupem v Děčíně (linky R20 + L2). Souhrnný nabízený interval je tím pádem cca 45 až 75 minut, což lze s ohledem na jízdní dobu (cca 60 minut) a relativně nižší význam této relace považovat za přijatelné.

Ústí nad Labem – Mělník

V ranní špičce pracovních dnů je nabízeno přímé spojení linkou U32 s taktem 60 minut. V odpolední špičce bohužel tato linka nabízí spojení s intervalem dvojnásobným, tj. 120 minut. Kombinací linek R23 a U32 lze dosáhnou intervalů cca 30 až 90 minut, nicméně přesný takt 60 minut nabízený v ranní špičce by byl samozřejmě vhodný i pro špičku odpolední. Případná úprava by napomohla i řešení relace Štětí – Mělník z úvodu tohoto seznamu.

Železniční linky, které v mezikrajské či mezinárodní dopravě ze zřejmých důvodů souvisejících s obecnými vlastnostmi železnice dominují, jsou dostatečným způsobem popsány v příloze č. 1.

Seznam autobusových linek vedených přes hranice Ústeckého kraje, jejichž provoz se předpokládá v plánovacím období 2022 až 2026, je uveden v následujících tabulkách:

Ústecký kraj + Středočeský kraj	
Číslo linky	**Trasa**
305	Praha – Lubenec
369	Praha, Ládví – Štětí, závod
389	Praha, Nádraží Veleslavín – Louny, Luna
405	Praha – Žatec
464	Mělník – Lužec nad Vltavou – Horní Beřkovice
467	Mladá Boleslav – Mělník – Roudnice nad Labem
468	Mělník – Dolní Beřkovice – Černouček
475	Mělník – Horní Počaply – Bechlín
560	Rakovník – Podbořany
585	(Louny) – Vinařice – Rakovník
592	Slaný – Klobuky – Panenský Týnec
596	Velvary – Černuc – Straškov
600	Kladno – Louny
635	Úštěk – Hoštka – Štětí – Roudnice nad Labem
646	Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem
650	Slaný – Litoměřice
713	Louny – Vinařice – Kozojedy
715	Louny – Ročov – Rakovník
741	Žatec – Kounov – Pnětluky
766	Podbořany – Kryry – Jesenice

Ústecký kraj + Liberecký kraj	
Číslo linky	**Trasa**
284	Dubá – Tuhaň – Domašice – Snědovice, Sukorady
400	Cvikov / Rumburk – Varnsdorf – Nový Bor – Česká Lípa – Mělník – Praha
423	Benešov nad Ploučnicí – Žandov – Verneřice
440	Liberec – Nový Bor – Kamenický Šenov – Česká Kamenice
500460	Nový Bor – Česká Kamenice – Děčín
461	Nový Bor – Kamenický Šenov – Prysk – Česká Kamenice
500462	Česká Lípa – Volfartice – Kamenický Šenov – Prysk – Česká Kamenice
469	Česká Lípa – Nový Bor – Česká Kamenice – Jetřichovice
482	Nový Bor – Polevsko – Kytlice
633	Úštěk – Snědovice – Štětí, Hněvice
672	Dubá – Snědovice, Sukorady – Štětí – Roudnice nad Labem – Dušníky

Ústecký kraj + Karlovarský kraj	
Číslo linky	**Trasa**
582	Vejprty – Kovářská – Boží Dar
584	Jirkov – Chomutov – Boží Dar
767	Podbořany – Valeč

Ústecký kraj + Plzeňský kraj	
---	bez spojení linkami autobusové dopravy

Ústecký kraj + Spolková republika Německo	
Číslo linky	**Trasa**
360/398	Dresden – Altenberg – Teplice
401	Chřibská – Ebersbach
435	Česká Kamenice – Schmilka
452	Verneřice – Bahratal
521	Litvínov – Olbernhau
583	Vejprty – Annaberg-Buchholz
585	Jirkov – Chomutov – Kurort Oberwiesenthal
588	Chomutov – Marienberg

Je nutno zmínit, že s výjimkou některých spojení přes hranice Středočeského kraje je naprostá většina mezikrajských či mezinárodních spojení kvůli časovému rozsahu provozu a intervalům jednotlivých linek prakticky nepoužitelná pro denní dojížďku do zaměstnání, v některých případech i do škol. Většina linek má pouze školní a/nebo turistický charakter (výjimku tvoří pouze linky č. 452 a 461).

Zejména v případě mezinárodních spojení a spojení s většími centry ležícími poblíž hranic s Ústeckým krajem je vhodné zvážit možné rozšíření provozu do parametrů umožňujících přiměřeně komfortní denní dojížďku do škol a zaměstnání (v principu odpovídá minimálně parametrům kategorie E, viz kapitola 6.5).

Případné úpravy linek s přesahem přes hranice Ústeckého kraje budou prováděny dle domluvy se sousedními objednateli dopravy v zájmu adekvátního uspokojení aktuálních přepravních potřeb obyvatel příslušných oblastí. Zároveň je žádoucí vybrat pro linku takové číslo, které bude unikátní v obou IDS. V současné době jsou například evidovány linky 460 a 462 v rámci mezikrajské smlouvy s Libereckým krajem, jejichž číselné označení je duplicitní s linkami DÚK 460 a 462. Tuto nestandardní situaci proto bude DÚK řešit v tomto plánovacím období.

6.11 Plán technologického propojování s dopravou objednávanou městy

V otázce propojování systému DÚK s dopravou objednávanou městy (městská hromadná/autobusová doprava, dále též jen MHD) je kromě tarifní integrace (viz kapitola 8.4) třeba věnovat pozornost též integraci technologické. Jedná se o zajištění různých vazeb mezi jednotlivými provozovanými subsystémy, zejména přestupní návaznosti (např. vlaky + MHD, regionální autobusy + MHD) a vhodné proložení časových poloh různých linek (zejm. regionální autobusy + MHD) na paralelně obsluhovaných úsecích sítě. Tato technologická integrace je nutným předpokladem funkčního systému veřejné dopravy, neboť je krajně neefektivní (a ve většině případů i prakticky přímo vyloučené), aby určitý subsystém veřejné dopravy (např. jen MHD, jen železniční doprava atd.) dokázal zajistit komplexně veškeré přepravní potřeby obyvatel určité oblasti bez jakékoli kooperace s ostatními v kraji provozovanými subsystémy.

V okamžiku zpracování tohoto plánu je samostatná („vlastní“) MHD provozována v 18 obcích Ústeckého kraje. Rozsáhlejší systémy MHD jsou provozovány ve všech pěti statutárních městech (Ústí nad Labem, Most, Teplice, Chomutov, Děčín) s přesahem do vybraných okolních obcí (zejména Most + Litvínov, Chomutov + Jirkov). S výjimkou Děčína je ve všech těchto systémech provozována drážní doprava (tramvajová či trolejbusová) plnící zpravidla funkci mikroregionální páteře veřejné dopravy. Ve zbývajících jedenácti obcích[24] se jedná o menší systémy obsahující 1 až 4 autobusové linky.

Mnoho dalších obcí v kraji je (částečně či zcela) obsluhováno přesahem výše uvedených systémů MHD přes hranice „jádrové“ obce. Tyto přesahy je třeba posuzovat vždy individuálně pro každý případ z hlediska efektivity zvoleného řešení pro objednatele a jeho atraktivity pro cestující.

Lze jednoznačně doporučit řešení každé oblasti s provozem MHD s důrazem na zajištění systematických vazeb s regionální dopravou. Vzhledem k teoretickým předpokladům zmíněným v předchozích kapitolách by i pro systémy MHD mělo platit zejména následující:

- všechny linky systému MHD jsou provozovány v taktu s intervaly z taktové skupiny se základem 7,5 minuty;[25]
- jsou systematicky řešeny vzájemné vazby linek MHD a vazby linek MHD s regionální a dálkovou dopravou, a to především:
    - přestupní vazby s veškerými železničními linkami a páteřními autobusovými regionálními linkami;
    - prostorové a časové prokládání/doplňování linek MHD a vhodných linek regionální dopravy;
- souhrnné intervaly na páteřních relacích v rámci příslušné obce/příslušného systému MHD odpovídají alespoň ve špičkách pracovních dnů zhruba průměrné cestovní době;[26]

[24] Litoměřice, Žatec, Louny, Kadaň, Bílina, Varnsdorf, Klášterec n/O, Roudnice n/L, Lovosice, Štětí a Duchcov.
[25] Pro městské systémy připadají v úvahu primárně intervaly 7,5, 15, 30 či 60 minut.
[26] S ohledem na průměrné cestovní doby v rámci obcí s provozem MHD se jedná obvykle o rozmezí od cca 3 až 4 minut po cca 15 minut (max. 30 minut pro příměstské oblasti). Delší intervaly lze v rámci

- na relacích obsluhovaných s intervalem zhruba 10 minut či kratším lze v principu cestovat obvykle bez nutné znalosti přesného jízdního řádu;
- v případech, kdy nelze efektivně dosáhnout výše uvedených intervalů (zejména s ohledem na nízkou přepravní poptávku v menších obcích), je vhodné nabídnout přesný taktový provoz linek se stabilním intervalem např. 30 nebo 60 minut tak, aby byl jízdní řád pro cestující snadno zapamatovatelný.

Aby byla vzájemná provázanost systémů městské a regionální veřejné dopravy z pohledu cestujících reálně použitelná, je třeba trvat na velmi vysoké spolehlivosti všech subsystémů veřejné dopravy včetně zajištění rychlých a spolehlivých přestupů. V případě, že dochází k častějším zpožděním (či dokonce vynechávání) spojů určité vrstvy obsluhy, přestávají cestující takovou vrstvu vnímat jako spolehlivou součást obsluhy dané obce a prudce se snižuje efektivita provozu veřejné dopravy v příslušné oblasti.

Při technologickém řešení každé z oblastí s obsluhou MHD je třeba rozhodnout, jakou úlohu jednotlivé subsystémy veřejné dopravy v oblasti plní. V některých případech je vhodné zajistit rychlý průjezd linek regionální dopravy[27] jádrovou obcí s menším počtem zastavení – potom je zpravidla nezbytné zajistit kvalitní přestupní návaznosti s dalšími linkami zajišťujícími plošnou obsluhu dané obce. Jinde je naopak účelné využít kombinace vhodných linek městské a regionální dopravy[28] k zajištění četnější plošné obsluhy území obce – v takových případech je žádoucí sjednotit obsluhu zastávek po trase v rámci obou (všech) vrstev obsluhy. Výsledkem by mělo být souvislé pokrytí území obce podél trasy příslušných linek v souladu s doporučeními ohledně optimálních docházkových vzdáleností (ve městech ideálně max. cca 350 až 500 metrů, což odpovídá cca 5 až 7 minutám běžné chůze).

Při paralelním vedení několika linek veřejné dopravy (ať už z různých vrstev obsluhy či v rámci jedné vrstvy) po určitém úseku sítě je často nutné volit mezi zajištěním lepších přestupních návazností a zajištěním rovnoměrnějšího časového proložení linek na daném úseku. Tuto problematiku je též třeba řešit pro každou oblast zvlášť s důkladným zvážením všech výhod a nevýhod jednotlivých variant řešení. Ve sporných případech lze obecně doporučit preferenci zajištění přestupních vazeb, neboť nevhodné časové proložení linek „pouze“ posouvá možnou časovou polohu cesty oproti optimální poloze poptávané jednotlivými cestujícími, zatímco nevhodná přestupní vazba může v mnoha případech prakticky znemožnit využití veřejné dopravy pro určité relace.[29]

Správně provedené technologické propojení několika subsystémů veřejné dopravy v určité oblasti přináší při relativně nízkých provozních nákladech výrazné benefity pro cestující (nabídka spojení na nových relacích díky rozšíření spolehlivých přestupních možností,

městské mobility jen obtížně považovat za atraktivní pro adekvátní pokrytí přepravních potřeb obyvatel.

[27] Jde zejména o linky drážní dopravy a páteřní linky regionální autobusové dopravy, případně o autobusové linky nadregionální.

[28] Jedná se zpravidla o obslužné regionální autobusové linky.

[29] Např. v případě provozu dvou linek, každé s intervalem 60 minut, na společném úseku jsou při rovnoměrném časovém rozložení jejich spojů prakticky vyloučeny přestupy mezi těmito linkami navzájem ve stejném směru (přestupní doba 30 minut je v rámci městské/příměstské mobility ze zřejmých důvodů nepřijatelná).

četnější nabídka spojení na vybraných úsecích sítě atd.). S ohledem na průběžně se měnící přepravní potřeby (vznik/zánik či rozšíření/redukce pracovních míst, školských zařízení, nákupních center, oblastí pro volnočasové využití atd.) a průběžné změny provozu nadřazené dopravy (zejm. dálková/nadregionální) je třeba vzájemné technologické propojení subsystémů veřejné dopravy řešit průběžně na celém území Ústeckého kraje. Stejně jako v případě mezikrajských linek, i v případě integrovaných MHD je třeba v průběhu tohoto plánovacího období dořešit rovněž číslování jednotlivých linek, aby v rámci IDS DÚK nedocházelo k duplicitám a záměnám.

7 Infrastruktura autobusové a železniční dopravy

7.1 Přestupní uzly

Přestupní vazby jsou jedním z klíčových prvků systémů veřejné dopravy.[30] Kvalitní přestupní návaznosti výrazně zvyšují atraktivitu provozovaného systému z pohledu cestujících (rozšíření nabídky spojení, atraktivní celkové cestovní doby) a jeho efektivitu z pohledu objednatele/provozovatele (rychlejší průjezd vozidel uzlem, menší rezervy v jízdním řádu, menší počet vozidel v síti atd.). Pro dobrou funkčnost přestupních vazeb je kromě správné technologické konstrukce systému (linkové vedení, jízdní řádu apod.) nezbytná též odpovídající infrastruktura.

Infrastruktura každého z přestupních uzlů v síti musí být řešena individuálně s ohledem na specifické podmínky dané lokality (setkávání různých druhů veřejné dopravy, převažující druh přestupů, počty přestupujících cestujících atd.). Všem přestupním uzlům by měly být nicméně společné alespoň následující vlastnosti:

- zastávky veřejné dopravy jsou umístěny co nejblíže sobě navzájem;
- přestupní pěší trasy jsou krátké, přímé, logicky vedené, bezbariérové a bezpečné;[31]
- v rámci uzlu je snadná orientace i pro občasné či náhodné cestující, jsou poskytovány kvalitní a aktuální informace v dostatečném rozsahu a dostupnosti pro všechny cestující.

Velmi zásadní je požadavek na zajištění co nejkratších přestupních tras, a to zejména s ohledem na různé rychlosti přesunu jednotlivých skupin cestujících mezi vozidly veřejné dopravy při přestupu. Ke snížení rozptylu přestupních časů mezi nejrychleji a nejpomaleji se pohybujícími cestujícími slouží efektivně právě zkrácení přestupních vzdáleností na minimum.[32]

Dalším významným aspektem vnímaným cestujícími je vybavení přestupních uzlů zastávkovým mobiliářem a různými doplňkovými službami. Je třeba věnovat náležitou pozornost ochraně cestujících před povětrnostními vlivy, zajištění bezpečného a pohodlného čekání a poskytování kvalitních a aktuálních informací. U větších uzlů je vhodné nabídnout cestujícím další služby jako např. sociální zařízení, možnost občerstvení, provoz informační kanceláře s prodejem jízdenek atd.

[30] Systém veřejné dopravy bez přestupních možností by zhruba odpovídal silniční síti bez křižovatek.
[31] Velmi nevhodné je zejména vedení pěších přestupních tras oklikou kvůli bariérám, jako je absence přechodu pro chodce či místa pro přecházení, nutnost obcházení budov, terénních nerovností, zábradlí atd.
[32] Je třeba si uvědomit, že přizpůsobení přestupních časů nejpomaleji se pohybujícím cestujícím znamená „zbytečné zdržení" pro ostatní skupiny cestujících. V případě delších přestupních tras se jedná zpravidla o několik minut, které se mohou na celkové cestovní době některých cestujících podílet i v řádu desítek procent a z pohledu objednatele/dopravce může takový stav vyžadovat nasazení dalších vozidel do systému při zajištění téhož rozsahu dopravních výkonů (tj. snížení efektivity provozu). Proto je nezbytné trvat vždy na krátkých přestupních trasách mezi nástupišti veřejné dopravy.

U každé železniční stanice/zastávky by měl být možný provoz autobusů ve všech směrech na přilehlých komunikacích se zastávkami co nejblíže od železničních nástupišť a ideálně též obratiště autobusů s odstavnou plochou pro možnost linky zde ukončit či obsloužit nádraží závlekem určité autobusové linky.[33] Jednosměrný provoz na komunikacích v blízkosti železničních stanic/zastávek stejně jako nevhodné možnosti manipulace či další obdobná omezení často výrazně negativně ovlivňují technologické možnosti veřejné dopravy, a tím snižují celkovou efektivitu jejího provozu. Technické parametry všech tras přípustných pro pohyb autobusů by měly zahrnovat přiměřené rezervy (nevyužívat při projektování, pokud možno, minimální/maximální povolené hodnoty) a měly by umožňovat všechny směry pohybů v uzlu (pro případné změny trasování linek) bez vyžadování zbytečných manipulačních jízd. Je třeba mít na paměti, že životnost budované infrastruktury dalece přesahuje plánovací období z pohledu technologie provozu, proto je nutné počítat do budoucna s možnými úpravami tras a jízdních řádů linek a tomu přizpůsobit již nyní budovanou infrastrukturu.

U všech přestupních uzlů je žádoucí zřizovat v rozsahu odpovídajícím provozu v daném uzlu a v rámci prostorových možností maximum infrastruktury pro další dopravní módy (tj. např. parkoviště typu P+R, K+R, stání pro vozy taxislužby, bezpečná možnost úschovy jízdních kol typu B+R včetně navazujících cyklotras, pěší propojení s okolím, tj. ze všech stran přímý přístup ke všem nástupištím, bez zábradlí atd.).

V mnoha případech nelze provést optimalizační technologické změny či zajistit efektivní výlukové linky/spoje, neboť infrastruktura potřebných přestupních míst není pro přestup vhodná. Proto by v případě budování nových zastávek a stanic či při rekonstrukci stávajících mělo být vždy uvažováno o jakékoli zastávce/stanici jako o možném přestupním uzlu. Je na místě požadovat vždy přímé, přehledné a krátké pěší trasy mezi jednotlivými nástupními hranami. Takový přístup zpravidla při stejných či podobných investičních nákladech na příslušnou infrastrukturu přináší podstatně širší technologické možnosti obsluhy.

Problematiku přestupních bodů a zastávek vyčerpávajícím způsobem definuje např. obsáhlý dokument „Standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje“, z něhož lze v přiměřené míře samozřejmě čerpat i pro potřeby infrastruktury v Ústeckém kraji.

V minulém plánovacím období vytipoval Ústecký kraj 8 míst, kde je potřeba realizace kvalitních přestupních uzlů (dopravních terminálů) nejaktuálnější. Doposud se podařilo zrealizovat čtyři z potřebných osmi terminálů, a to v Lovosicích, v Klášterci nad Ohří, v Hněvicích a v Litvínově. V současném plánovacím období je snahou Ústeckého kraje napomoci k realizaci vhodných terminálů zejména ve zbývající čtveřici měst (Rumburk, Žatec, Benešov nad Ploučnicí a Velký Šenov).

Výše uvedené i další přestupní body, které by bylo vhodné řešit přednostně, jsou znázorněny na schématu v příloze č. 6. Obecně však platí výše uvedená zásada, že by měly být odpovídajícím způsobem postupně upravovány všechny zastávky/stanice v kraji. Je zejména vhodné, aby byly tyto úpravy realizovány společně s průběžnými opravami komunikací či

[33] Uvedené vlastnosti infrastruktury jsou mj. podstatné i z důvodu snazšího zajišťování náhradní autobusové dopravy v průběhu výluk provozu na železnici.

opravami/rekonstrukcemi navazujícího veřejného prostoru atp. Proto by se na přípravě infrastrukturních akcí dotýkajících se veřejné dopravy měl vždy podílet Ústecký kraj společně s majiteli či správci komunikací a s příslušnými obcemi.

7.2 Infrastruktura železniční dopravy

7.2.1 Současný stav a potřeby rozvoje infrastruktury

Dlouhodobým zájmem Ústeckého kraje v dopravní obslužnosti je, aby železnice fungovala jako nosný páteřní prvek dopravního systému. Na železnici jsou tak kladeny velké nároky, neboť pouze kvalitní a rychlá železniční síť, umožňující vysokou četnost spojů, může v aglomeračních oblastech tvořit plnohodnotnou alternativu k individuální dopravě. Jak bylo uvedeno dříve, tak regionální železnice je plně konkurenceschopná tehdy, pokud se cestovní rychlosti vlaků regionální dopravy pohybují v úrovni alespoň 60 km/h. K tomuto cíli by se regionální železniční doprava v Ústeckém kraji měla postupnými kroky přibližovat.

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 (2016 – 2021) definoval priority, které měly přispět ke zlepšení funkčnosti železniční dopravy na území Ústeckého kraje.

Je nepochybně pozitivní zprávou, že po letech příprav se některé ze sledovaných priorit podařilo Správě železnic realizovat, anebo realizaci zahájit. Jedná se o následující dlouhodobě sledované akce:

- elektrizace trati Louka u Litvínova – Litvínov
- elektrizace trati Kadaň Prunéřov – Kadaň předměstí (v realizaci)
- revitalizace trati Louny – Lovosice
- zvýšení traťové rychlosti Rumburk – Mikulášovice (v realizaci)
- modernizace úseku Oldřichov – Bílina, rekonstrukce stanice Řetenice
- zvýšení traťové rychlosti Domoušice – Hřivice
- realizace kolejové spojky v žst. Ústí n. L. hl. n. (možnost vjezdu ze směru Ústí n. L. jih na kol. č. 7)

V případě dlouhodobých a dosud nerealizovaných infrastrukturních priorit bude Ústecký kraj nadále usilovat o jejich realizaci, včetně zahrnutí dalších infrastrukturních opatření, jejichž potřebnost se projevila v uplynulém plánovacím období.

7.2.2 Infrastrukturní priority pro plánovací horizont 2022 – 2026

Klíčovým prvkem motivace investic do železniční sítě zvyšování atraktivity tohoto dopravního systému, jehož zásadní výhodou je samostatná infrastruktura, je zkracování cestovních dob. Zkracování cestovních dob je tvořeno mixem opatření na straně infrastruktury, provozu a vozidel. Na jedné straně Ústecký kraj sice požaduje nové zastávky, které zkrátí docházkovou vzdálenost (a tedy celkovou cestovní dobu), zároveň je však Ústecký kraj připraven měnit provozní koncepce a opouštět málo využívané zastávky (jejichž obsluha naopak bez patřičného přepravního benefitu prodlužuje cestovní dobu ostatním cestujícím). Pro zkracování cestovních dob je důležité zejména zvyšování traťové rychlosti, které – je-li

dostatečně velké – umožňuje i systémové zkrácení jízdních dob. Pro dosažení výsledných benefitů z rekonstruované infrastruktury je následně Ústecký kraj připraven poptávat pro zajištění dopravní obslužnosti i vozidla, která nové parametry adekvátním způsobem využijí.

Uzel Ústí n. L.

- v souvislosti s přípravou VRT je plánováno nové centrální nádraží v poloze dnešní žst. Ústí n. L. západ;
- s ohledem na dlouhodobě zcela nevyhovující stav žst. Ústí n. L. západ pro potřeby osobní dopravy (úrovňové přístupy na nástupiště, úzká a nízká nástupiště) požadujeme maximální urychlení přípravy a výstavby centrálního nádraží, a to bez ohledu na stav přípravy VRT;

Opatření na železničních tratích

- revitalizace trati 087 Lovosice – Liběšice (- Česká Lípa);
- významné zvýšení traťové rychlosti a zkrácení cestovní doby na trati 126 Louny – Most (bude sledován uzel 00 v Lounech, dosažení uzlu 30 v Mostě, přičemž je nutno zohlednit sled vlaků linek U10 a U12 mezi Obrnicemi a Mostem, kdy obě linky bude nutné zapojit do taktové skupiny 30 v Mostě); potřeba dosažení systémové jízdní doby Louny – Most 30 min tak v to tomto kontextu znamená nutnost dosáhnout reálné cestovní doby Louny – Most nejvýše 22 min;
- zvýšení rychlosti a zvýšení propustnosti úseku / rozdělení prostorového oddílu Obrnice – Most (pro dosažení přípojových skupin v 00 a 30 v Mostě);
- opatření v uzlu Louny: zvýšení propustnosti úseku Louny – Louny předměstí St1, ideálně rozdělení na 3 prostorové oddíly (možnost vjezdu a odjezdu vlaků v těsném sledu do taktové skupiny); zvýšení průjezdné rychlosti přes žst. Louny předměstí a zvýšení traťové rychlosti Louny město – Hřivice (zavedení profilu Vvyj), zvýšení traťové rychlosti v úseku Louny St1 – Postoloprty; cílem je dosáhnout systémovou jízdní dobu 60 min Rakovník – Louny (tj. reálnou cestovní dobu 26 min Rakovník – Domoušice + 23 min Domoušice – Louny) a systémovou jízdní dobu 30 min Louny – Žatec (tj. reálnou cestovní dobu 25 min);
- zvýšení traťové rychlosti na trati 123 Žatec - Obrnice, obnovení výhybny Tvršice (která umožní větší variabilitu dopravního řešení při změnách v uzlu Most a poloze linky U52); cílem je dosažení systémové jízdní doby Postoloprty – Most 30 min (tj. s ohledem na sled vjezdů do uzlu Most je nezbytná reálná cestovní doba max. 21 minut);
- zabezpečení přejezdů na trati 096 (zejména v intravilánu města Roudnice nad Labem), mírné zvýšení traťové rychlosti ve směrově příznivých úsecích Roudnice nad Labem – Bříza obec, zrušení málo využívaných železničních přejezdů, dosažení systémové jízdní doby 30 min (tj. reálnou cestovní dobu 24 min při nasazení zasmluvněné jednotky řady 814);
- zvýšení traťové rychlosti a zavedení rychlostního profilu Vvyj na trati Ústí n. L. západ – Úpořiny – Bílina; cílem opatření je zvýšení stability linky a dosažení robustnějšího technologického řešení v uzlu Ústí n. L.;
- opatření v žst. Litvínov – zřízení druhé nástupištní hrany (i přes nesouhlasné stanovisko Ústeckého kraje v rámci projednávání projektové dokumentace došlo v rámci modernizace žst. Litvínov ke zřízení pouze jedné nástupištní hrany; tento stav

negativně podmiňuje technologické řešení vložených spojů v ranní špičce, kde namísto toho, aby byly spoje orientovány na vhodné přípoje a vhodný časový proklad, je pro jejich časovou polohu primárním omezujícím prvkem dopravní technologie);
- zvýšení propustnosti úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí, zkrácení prostorových oddílů v úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí, zvýšení propustnosti úseku Děčín hl. n. – Děčín východ; bez těchto úprav není možné efektivně vkládat posilové spoje na lince L2;
- revitalizace trati / zvýšení traťové rychlosti na průběžně obnovovaných úsecích trati 160 Plzeň – Žatec; cílem je zkracování cestovních dob v mezikrajském spojení mezi Plzní a Mosteckem;
- postupná modernizace dalších úseků trati 130 Ústí n. L. - Klášterec n. O.;
- obnova trati 097 - zabezpečení přejezdů s cílem zkrácení cestovních dob (= možnost zavedení intervalu 60 min - preferované schéma Lovosice 00 - Dobkovičky 30 - Úpořiny 00); zrušení málo využívaných železničních přejezdů a zabezpečení zbývajících;
- v oblasti zajištění stability provozu i při výlukové činnosti má Ústecký kraj zájem o vybudování odboček půlících dlouhé mezistaniční úseky dvojkolejných tratí s intenzivním provozem: na trati 090 Vaňov a Dobkovice, na trati 130 Ledvice.

7.2.3 Nové nebo přesunuté zastávky

Jde o dlouhodobě sledované požadavky na úpravu míst zastavování regionálních vlaků v Ústeckém kraji, které by měly zlepšit dostupnost železniční dopravy. Požadavky jsou zde seřazeny dle čísel tratí, dle KJŘ.

7.2.3.1 072

- nová zastávka Velké Žernoseky
- znovu prověřit novou zastávku Vrutice
- vysunutí nástupišť žst. Sebuzín do centra obce
- nová zastávka Brná nad Labem (situovaná v místech původní zastávky)

7.2.3.2 073

- nová zastávka Ústí n. L. – Setuza (umístěna v prostoru vlečkových kolejí v blízkosti železničního přejezdu P 2965 přes ulici Žukovova a v blízkosti zastávky MHD „ZPA“)

7.2.3.3 087

- nová zastávka Úštěk sídliště (s možností ukončování vlaků ze směru Litoměřice)

7.2.3.4 090

- nová zastávka Ústí n. L. Vaňov (situovaná v místech původní zastávky)
- přesun zastávky Malé Žernoseky blíže ke středu obce

7.2.3.5 096

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

7.2.3.6 097

- 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

7.2.3.7 123

- posun zastávky Tvršice - přesun místa zastavení do středu obce
- vysunutí nástupiště žst. Lišany do žateckého zhlaví žst. Lišany, cca 400 m před současná nástupiště, do bezprostřední blízkosti autobusové zastávky Lišany; přepravní obsluha současné žst. by byla ukončena (dopravní možnosti křižování by zůstaly zachovány)

7.2.3.8 126

- vysunutí nástupišť v žst. Obrnice na mostecké zhlaví, dopravní vlastnosti pro křižování v současné žst. ponechat
- nová zastávka Bečov zastávka u žel. přejezdu cca 1,5 km před současnou žst. + vysunutí nástupiště ze stávající žst. k přejezdu na lounském zhlaví; v případě absence uspokojivého prostorového řešení vedoucího k nemožnosti realizace nové zastávky, alespoň vysunout nástupiště ze stávající žst. k přejezdu na lounském zhlaví
- vysunutí nástupiště žst. Lenešice do mosteckého zhlaví žst. Lenešice, cca 400 m před současná nástupiště, do bezprostřední blízkosti žel. přejezdu; obsluha současné žst. by byla ukončena
- posun zastávky Solopysky - přesun místa zastavení o cca 350 m směrem k obci, současné místo zastavení v prostoru bývalé žst. bude zrušeno

7.2.3.9 130

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

7.2.3.10 131

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

7.2.3.11 133

- nová zastávka Jirkov Písečná - v oblasti obchodních zón

7.2.3.12 160

- 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

7.2.4 Infrastrukturní priority pro plánovací horizont 2026+

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 tratě (VRT) a tratě v rámci rychlých spojení (RS).

Požadavky pro tento horizont lze v souvislosti VRT formulovat následovně:

- definitivně uzavřít trasování a podobu VR tratě Praha – Dresden a podpořit přednostní realizaci úseku „VRT Podřipsko“, včetně napojení na koridorovou trať 090 (obsluha Lovosic) a napojení na trať 072 (obsluha Litoměřic)
- podpořit přednostní realizaci RS Kralupy – Most, která má klíčový význam pro spojení Mostecka a Chomutovska s Prahou
- zahájit rekonstrukci žst. Ústí n. L. západ do podoby centrálního nádraží v podobě slučitelné s plánovaným stavem VRT; v rámci rekonstrukce uzlu požadujeme prověření nového bezúvraťového napojení tratě 073 do centrálního nádraží, aby mohla být linka U7 v dlouhodobé perspektivě plnohodnotným funkčním prvkem dopravní obslužnosti Ústecké aglomerace

Požadavky pro horizont 2026+ na konvenční síti jsou formulovány následovně:

- návazně po stanovení cílové podoby uzlu Ústí n. L. západ realizovat zastávku Ústí n. L.-Předlice, a to jak pro vlaky ve směru Teplice, tak pro vlaky ve směru Úpořiny (umístěná v blízkosti železničního nadjezdu přes ulici Tyršova)
- výstavba zastávky v uzlu Most: Most-Souš (přibližně v km 49, pro lepší provázání s tramvajovou dopravou směr Litvínov)
- realizovat přeložku tratě 135 v Litvínově, mezi zastávkami Most Minerva a Louka u Litvínova vést trať přes Litvínov (nádraží); po přeložce by byly vedeny jako vlaky linky U12 Most – Osek město (- Hrob), tak i vlaky linky U3 (Děčín –) Ústí n. L. – Litvínov, u kterých lze uvažovat s prodloužením do Chomutova (rychlé železniční spojení Litvínov – Chomutov mimo Most by nahradilo stávající autobusovou linku 564)
- zahájit projektovou přípravu propojení měst Rumburk - Seifhennersdorf - 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;
- realizace TES Plzeň – Žatec

Správa železnic dále dlouhodobě připravuje modernizaci tratí 072 a 073 - přestože tato modernizace dle projednávané 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.

Elektrizace

S ohledem na dlouhodobou udržitelnost regionální dopravy je nutno řešit otázku elektrického provozu, a to zejména na přepravně nejvýznamnějších regionálních linkách. Zároveň, i kdyby nedocházelo k elektrizaci souvislých vozebních ramen, tak v případě elektrizace nových úseků střídavou soustavou 25kV 50 Hz by bylo možné na regionální linky nasazovat vozidla kombinující elektrický a bateriový provoz (BEMU). S ohledem na délku uzavíraných smluv po roce 2019 přichází otázka elektrické sjízdnosti níže uvedených tratí v horizontu roku 2028:

- Děčín - Česká Lípa (-Liberec)

- (Děčín -) Benešov - Rumburk (ideálně již v nové stopě přes Varnsdorf)
- Postoloprty - Lovosice - Česká Lípa
- Chomutov – Březno
- Most – Louny – Rakovník (- Beroun)
- ve spolupráci s DB Netz Bad Schandau - Dolní Poustevna – Rumburk - Seifhennersdorf - Varnsdorf - Zittau - Liberec

7.3 Infrastruktura autobusové dopravy

7.3.1 Pozemní komunikace a autobusové zastávky

Na rozdíl od železniční dopravy je infrastruktura pro autobusovou dopravu z převážné části sdílena i dalšími druhy osobní dopravy (individuální automobilová, cyklistická, pěší apod.). Z toho vyplývají i stručnější specifické podmínky pro infrastrukturu autobusové dopravy.

Z pohledu pozemních komunikací je třeba přizpůsobit provozu autobusů kompletní směrové a výškové řešení komunikací včetně všech křižovatek a sledovat zejména vhodné příčné uspořádání komunikací s dostatečně dimenzovanými jízdními pruhy. Zcela klíčovou oblastí je potom údržba komunikací. Z krátkodobého pohledu se jedná zejména o udržování optimální sjízdnosti komunikací po celý rok a z pohledu dlouhodobého o důkladné plánování větších oprav a jejich vzájemnou koordinaci. Systém veřejné dopravy v Ústeckém kraji se dostává často do problémů kvůli akutnímu řešení havarijního stavu některých komunikací a nutnosti narychlo řešit objízdné trasy, nebo kvůli nevhodné koordinaci několika stavebních akcí, které znemožňují provoz na pravidelné trase určitých linek, a zároveň na příslušných vhodných objízdných trasách. Zmíněné problémy mají velmi negativní vliv jak na efektivitu provozované dopravy, tak na vnímání systému DÚK cestujícími. Proto je jednou z priorit Ústeckého kraje úzká spolupráce s majiteli a správci komunikací v zájmu minimalizace výše popsaných problémů a rizik. Zejména preventivní činnosti směřující k minimalizaci havarijních oprav jsou velmi účelné z pohledu vynaložených nákladů správce komunikace i objednatele dopravy, proto by preventivním činnostem měla být věnována náležitá pozornost.

Mezi základní požadavky na autobusové zastávky patří:

- standardizovaný označník s informacemi o názvu zastávky, s číslem obsluhujících linek a s vylepeným jízdním řádem;
- bezbariérové úpravy nástupišť i bezprostředně navazujících pěších tras;
- přístup k zastávkám logickými, přímými a bezpečnými pěšími trasami;
- kvalitní a odolný povrch pozemní komunikace v místě zastávky;[34]
- odpovídající délka nástupišť a vyřazovacích a zařazovacích úseků;
- dostupnost aktuálních informací ohledně provozu;[35]

[34] Povrch pozemní komunikace je v místě autobusových zastávek extrémně namáhán a s ohledem na dosavadní zkušenosti se jeví běžná skladba konstrukčních vrstev vozovek s vrchními asfaltovými vrstvami jako nedostatečná/nevhodná. V závislosti na četnosti zastavujících vozidel v dané zastávce lze doporučit řešení pomocí betonových zastávkových panelů, vázaných oblouků ze žulových kostek či jiné úpravy skladby konstrukčních vrstev směřující ke zvýšení odolnosti vozovky v místě autobusových zastávek.

[35] Samozřejmě na většině autobusových zastávek není ekonomicky reálné umístění elektronického zastávkového informačního systému. Na všech zastávkách je však nutné cestující kvalitně a včas

- kvalitní zastávkový mobiliář (zejména přístřešky kvalitně chránící před povětrnostními vlivy a funkční odpadkové koše).

Nástupní hrany zastávek pro odjezdy linek z/do různých směrů by měly být co nejblíže sobě navzájem, a to za prvé kvůli optimalizaci docházkových vzdáleností[36] a za druhé kvůli stávajícím nebo i jen možným přestupním vazbám, které mohou být v jakékoli zastávce v budoucnosti vyžadovány. Dle významu každé ze zastávek lze navíc přiměřeně použít další pravidla pro přestupní uzly uvedená v kapitole 7.1.

7.3.2 Zastávkové označníky Ústeckého kraje

Stávající zastávky veřejné linkové dopravy jsou v Ústeckém kraji (dále též ÚK) rozmístěné na různých druzích dopravních komunikací. 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 realizovat nemalé dopravní výkony, což se negativně promítá také do cestovních dob. Proto jsou nabídky spojení do některých 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.

Zastávky na území ÚK lze rozdělit do tří základních typů:

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

V důležitých přestupních 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 (např. informační systém v Mostě, autobusové nádraží v Litoměřicích). 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

informovat o aktuálním stavu provozu – tj. o dlouhodobě platných jízdních řádech i o veškerých mimořádnostech (např. kontrola aktuálně vylepených informací na označnících, ve vhodných případech podávání informací o mimořádnostech na dotčených zastávkách pracovníky dopravce či objednatele atd.).

[36] Je třeba si uvědomit, že pokud jsou pro odjezd a příjezd v rámci určité relace využívány odlišné nástupní hrany (obvyklý stav), je skutečná docházková vzdálenost průnikem docházkových vzdáleností pro jednotlivé hrany. Aby byl tento průnik co největší, je vhodné navzájem co nejvíce přiblížit všechny nástupní hrany v dané zastávce.

v přestupních uzlech informovanost cestujících nevyhovující. Také v této oblasti je nutné se zaměřit na zlepšení stavu.

Zastávky veřejné linkové dopravy, které jsou současně také zastávkami MHD, jsou zpravidla v majetku obcí. Totéž platí ve městech i pro označníky. Největší problém u této skupiny tak představuje výlep jízdních řádů, kdy přístup některých zúčastněných dopravců znemožňuje optimální využití výlepových ploch a jízdní řády se tak často objevují na stěnách zastávek, na sklech přístřešků apod. Cestující jsou potom nuceni hledat jízdní řády na různých místech, zvlášť pro městskou dopravu, zvlášť pro regionální.

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 a
- 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, které je obsluhují (odlišeny jsou přitom čísla linek DÚK a čísla linek jiných dopravců); také tyto nové označníky jsou v majetku ÚK. Zároveň je však nutné dodat, že v řadě případů vylepená čísla linek neodpovídají skutečnosti.

Obr. 36 Ukázka nového typu označníku ÚK

Stav zastávkové infrastruktury, zejména pak označníků v majetku Ústeckého kraje, zdaleka není uspokojivý ve srovnání s ostatními IDS. Pro srovnání níže uvádíme několik zastávkových označníků ze sousedních IDS.

Obr. 37 Zastávkový označník Veřejné dopravy Královéhradeckého kraje

7.3.3 Záměr pro zastávkové označníky

Rozvoj zastávek a označníků bude pro další období směřován k lepší informovanosti cestujících. Bude odvislý od typů zastávek.

Pro zastávky v přestupních uzlech se bude informační systém zaměřovat na:

- doplnění informačních tabulí se schématy linek (např. schéma linek v Ústí nad Labem instalované na zastávkách Divadlo v ul. Revoluční a Malá Hradební) s tím související označení pořadových čísel zastávek, které lze doplnit na označník jednoduchým popisem;
- instalace informačních tabulí s jízdními řády.

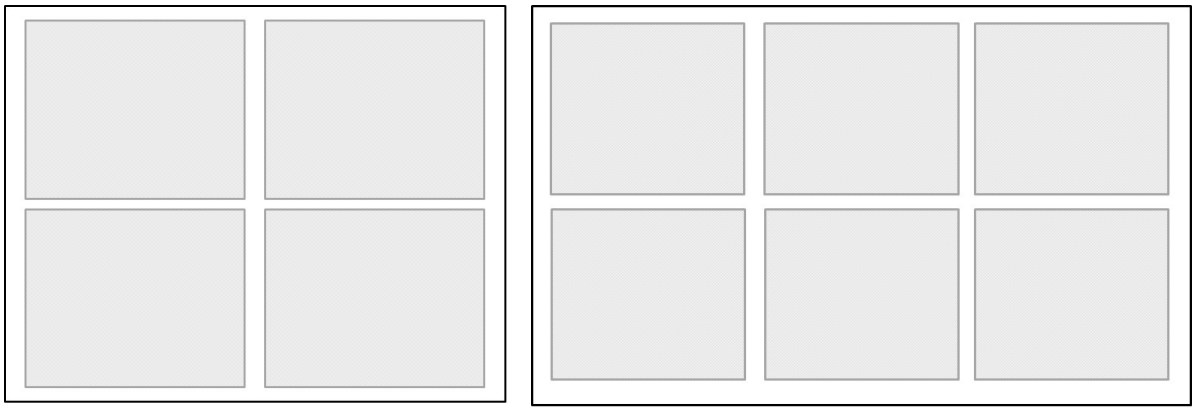
Obr. 38 Původní nevyhovující označníky DÚK aktuálně prochází obměnou a úpravami

Pro společné zastávky regionální a městské veřejné 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 označníků za nové, které umožní přehlednější pojmenování zastávek i lepší informovanost cestujících. Současně s tím je nutné provést i opravy již neaktuálních výlepů čísel linek na některých zastávkách (nejvíce okres Litoměřice).

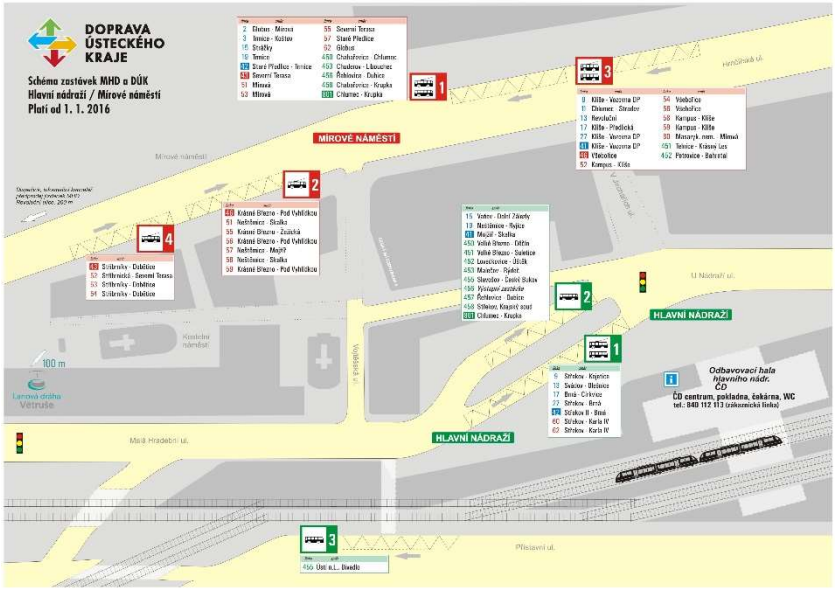
V současné době jsou nové označníky vybavovány dvěma druhy výlepových ploch – malou o rozměrech 50 x 50 cm, na níž se při ideálním stavu vejdou čtyři zastávkové jízdní řády, nebo velkou o rozměrech 70 x 50 cm, kam je možné umístit až šest zastávkových jízdních řádů. Samotný označník nesoucí dopravní značku bude obsahovat název zastávky,

číslo stanoviště a také čísla linek, které zastávku obsluhují. Rozmístění jednotlivých prvků znázorňuje obr. č. 39.



Obr. 39 Schéma rozložení jízdních řádů na malou, resp. velkou výlepovou plochu

V plánovacím období je třeba se zaměřit na nový standard označníků a výlepových ploch a na nastartování výměny výlepových ploch plechových s nalepováním jízdních řádů za kapsové krabičky, do nichž budou jednotlivé jízdní řády vkládány, např. po vzoru Pražské integrované dopravy. Navržený způsob vyvěšování jízdních řádů povede ke znatelně lepší informovanosti cestujících a tím i k jejich spokojenějšímu náhledu na fungování veřejné dopravy. Zároveň bude zvážena i samotná velikost výlepu JŘ tak, aby výlepová plocha byla maximálně využita.



Obr. 40 Schéma linek Ústí nad Labem – hlavní nádraží / Mírové náměstí

7.4 Nepravidelnosti v provozu DÚK způsobené změnami v infrastruktuře

Navzdory tomu, že změny v infrastruktuře (ať už vlivem výstavby infrastruktury nové či rekonstrukcí již existující) jsou prvkem Ústeckým krajem více než žádaným, generují tyto změny nepravidelnosti v provozu, které zásadním způsobem doléhají na DÚK coby celek. Jak již bylo uvedeno výše, DÚK je systémem s hlubokými přepravními multimodálními vazbami

a návaznosti a jakýkoli zásah do provozu tohoto systému je znatelný. Se vzniklými výlukami a nepravidelnostmi v provozu se vypořádávají technologové DÚK společně s Centrálním dispečinkem.

Obecně lze charakterizovat dva základní druhy výluk, a sice výluky železniční a výluky v autobusové dopravě, přičemž oba druhy výluk se mohou vzájemně propojovat stejně, jako se mohou propojovat jejich řešení a vydaná dopravní opatření.

7.4.1 Výluky v železniční dopravě

Na železniční infrastruktuře v územní působnosti vyššího územního samosprávného celku Ústeckého kraje je v současné době realizována výrazná výluková činnost. Tato činnost s sebou přináší různá omezení Ústeckým krajem objednávané dopravy. Výluková činnost je organizována jednak za účelem preventivní a periodické údržby železničních tratí, ale také (a to zejména) za účelem modernizace železniční dopravní infrastruktury s cílem po ukončení stavebních prací nabídnout rychlou, spolehlivou a zabezpečenou síť tratí, po kterých bude možné provozovat linky veřejné drážní osobní dopravy v optimálních dopravních koncepcích a v maximální možné míře využívající veškeré přínosy, které zrekonstruovaná infrastruktura dokáže nabídnout.

Ústecký kraj zároveň vnímá železniční síť a po ní provozované linky veřejné drážní osobní dopravy jako páteř celého systému integrované dopravy Ústeckého kraje. Pro segment veřejné drážní osobní dopravy regionálního charakteru plní roli objednatele a přitom dbá na dosažení takové míry a kvality dopravní obslužnosti, která ve spojení s omezenými finančními zdroji alokovanými na zajištění této služby přináší co možná největší systémový užitek.

Výluková činnost zpravidla vždy představuje výrazný zásah jak do pravidelné technologie železničního provozu, tak nemalé dopady má také v oblasti komfortu cestujících a vnímání veřejné dopravy cestujícími. Z tohoto důvodu je definován následující soubor cílů a pravidel, která budou při plánování a organizaci náhradní autobusové dopravy uplatňována (DESATERO NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY):

1) minimalizovat počet přestupů typu „vlak-NAD-vlak“ (na kratších linkách „vlak-NAD“/“NAD-vlak“);
2) za účelem dosažení co nejmenší reziduální hodnoty mezi řádnými jízdními dobami vlaku a dojezdovými časy NAD podporovat zajištění vícevrstvé obsluhy NAD – typicky rychlá vrstva, která obslouží obec, ve které výluka začíná a po přímé trase míří do obce, ve které výluka končí, přičemž, pokud na trase leží mezilehlá obec, tak tuto obslouží také; pro obce ležící mimo přímou spojnici počáteční a cílové obce dle předcházející věty zabezpečovat obsluhu vrstvou zastávkových NAD;
3) pokud je to účelné s ohledem na míru přepravní poptávky na konkrétní přepravní relaci, zajišťovat více zastávkových vrstev NAD s cílem zachování všech přepravních vazeb dle řádného jízdního řádu
4) v návaznosti na výše uvedené sledovat možnosti kooperace a využití synergických efektů se souběžně vedenou veřejnou linkovou dopravou, tzn. možnost převzetí části „železničních“ výkonů autobusovou dopravou, nebo opačně;

5) v maximální možné míře se vyvarovat dopadům NAD na jízdní řád zbývající části linky, která není dotčena výlukovou činností;
6) na dopravní síti na území Ústeckého kraje jednoznačně definovat zastávky NAD, které budou závazné pro všechny dopravce zúčastněné v systému IDS DÚK;
7) tato místa opatřit v případě existence označníku zastávky VLD zvláštní výlepovou plochou určenou výhradně pro zveřejňování informací o výluce; v místech, kde označník VLD chybí, takový zřídit;
8) místa zastávek situovat do těžišť zastavěných oblastí, pokud možno přímo na trase NAD s cílem eliminace nutnosti zajížděk, či otáčení autobusu v případě nemožnosti průjezdu;
9) u rozlehlejších obcí zajistit více míst zastavení; pokud NAD převezme plně či částečně roli VLD, zajišťovat zastavení na všech zastávkách nahrazené linky VLD;
10) na základě know-how organizace VLD stanovit jednotné jízdní doby NAD mezi zastávkami.

7.4.2 Výluky v autobusové dopravě

V případě autobusové dopravy vznikají nepravidelnosti zejména díky rekonstrukci stávající dopravní a technické infrastruktury. Provoz je rovněž ovlivněn výstavbou a rekonstrukcí železniční infrastruktury, která jak bylo naznačeno výše, probíhá v Ústeckém kraji ve zvýšené míře. Výluky v autobusové dopravě jsou, oproti výlukám v dopravě železniční, vyřizovány přímo pracovníky DÚK, kteří vyvstalé nepravidelnosti řeší operativními nařízeními, výlukovými jízdními řády, pokyny pro dopravce apod.

Nepravidelnosti v autobusové dopravě jsou zpravidla řešeny na dvou úrovních. První úroveň lze charakterizovat jako operativní. Jde o takové nepravidelnosti, které jsou neočekávané, vznikají v průběhu běžného provozu, a je zapotřebí je operativně vypořádat (dopravní nehody, porucha vozidla dopravce, mimořádné stavební práce apod.). Nepravidelnosti první úrovně proto řeší Centrální dispečink DÚK, který se maximálním způsobem snaží udržet běžný provoz všech linek dotčených nepravidelností.

Druhá úroveň výluk je řízena technology autobusové dopravy DÚK. Jde především o ohlášené výluky z důvodu rekonstrukce infrastruktury (opravy pozemních komunikacích, opravy železničních přejezdů, opravy vodovodních řadů a plynových potrubí a další). Technologové při vypořádávání těchto výluk zpravidla komunikují s Dopravním úřadem Krajského úřadu Ústeckého kraje, a za jeho spolupráce připravují taková výluková opatření, která budou mít minimální dopad na cestující.

Mezi základní zásady pro tvorbu výlukových opatření pak patří zejména:

- zachování přestupních vazeb a návazností v rámci dotčené oblasti;
- zmenšení dopadu nepravidelnosti na klíčové časy (tj. ranní špička, přeprava dětí do škol a pracujících do zaměstnání a vice versa);
- rozdělení linek na menší části a za využití většího množství vozidel pokrýt zasaženou oblast, aby bylo zachováno výše uvedené (např. obce A a B obslouží vůz 1, obce C a D vůz číslo 2, oba vozy se pak potkají v místě E);

- důraz na ekonomiku provozu a maximální využití vozového parku dopravce (s přihlédnutím k jeho personálním možnostem).

V plánovacím období zpracují pracovníci DÚK závazný manuál pro tvorbu výluk, který bude zohledňovat i nové technologické postupy a procesy v rámci DÚK (převzetí řízení provozu od dopravce Centrálním dispečinkem, zavádění výlukových JŘ na železnici do softwaru jízdních řádů atd.)

8 Tarif a odbavování

8.1 Současný rozvoj integrace – zapojení měst

V období 2017-2021 byl záměr integrovat městskou hromadnou dopravu v Děčíně, Bílině, Chomutově a Jirkově, Varnsdorfu, Litoměřicích a dalších městech s vlastní městskou hromadnou dopravou (Žatec, Louny, Štětí, Klášterec, Kadaň, Duchcov, Lovosice). Tento záměr vyšel pouze z části – **integrovat se povedlo následující města s MHD:**

- Děčín;
- Bílina;
- Chomutov a Jirkov;
- Varnsdorf;
- Most a Litvínov;
- Roudnice nad Labem.

Na druhou stranu je potřeba konstatovat, že se v období 2017-2021 povedlo zapojit klíčové Dopravní podniky vybraných měst (Dopravní podnik města Chomutova a Jirkova, Dopravní podnik města Mostu a Litvínova, Dopravní podnik města Děčína).
Za úspěch lze považovat dále to, že u dopravců České dráhy a Dopravní podnik města Ústí nad Labem lze od prosince 2019 využívat nejen elektronickou peněženku nahranou na BČK DÚK, ale zejména elektronické jízdní doklady DÚK nahrané na BČK DÚK – to je další podpora integrace a rozvoje systému DÚK.

8.1.1 Plány nových tarifních nabídek

Ústecký kraj si dlouhodobě klade za cíl podporovat zejména stálé uživatele veřejné dopravy – toho bylo dosaženo i v letech 2017-2021 a to zejména díky zaintegrování dalších městských dopravních podniků – díky integraci měst s MHD získali pravidelní uživatelé MHD možnost využít své jízdní doklady i v rámci příměstské autobusové a železniční dopravy.

Do cenotvorby pak v srpnu 2018 zasáhl stát, který nařídil poskytování slevy v regionální dopravě ve výši 75% z ceny obyčejného jízdného pro následující kategorie jízdného: děti (6-18let), žáci a studenti (18-28) a senioři (65+), kdy tuto cenu stát prostřednictvím Ministerstva dopravy kompenzoval. Slevy z jízdného jsou definovány cenovým výměrem Ministerstva financí.

Vlivem zavedení těchto slev (zčásti kompenzovanými i Ústeckým krajem, který zafinancoval zavedení slev na linkách městské hromadné dopravy) došlo ke zlevnění jednotlivého i časového jízdného pro uvedené skupiny cestujících – nové ceny byly natolik atraktivní, že nebylo nutné uvažovat o vytvoření nových tarifních produktů.

8.1.2 Přesahy IDS a jejich vzájemná propojení

V období 2017-2021 došlo v souladu s plány k větší spolupráci se společností ROPID a IDSK, které společně organizují systém Pražské integrované dopravy.

Výsledkem této spolupráce je propojení systému DÚK a PID v oblasti Mělnicka a Roudnicka, kde je možné od ledna 2017 na vybraných linkách objednávaných Ústeckým krajem a linkách objednávaných Prahou a Středočeským krajem ve vybraných úsecích využít jak vybrané jízdní doklady PID, tak i jízdní doklady DÚK.

8.1.3 Plán rozvoje nových prvků a technicky odbavování

Ústecký kraj si pro období 2017-2021 kladl za cíl sledovat aktuální vývojové tendry v oblasti elektronického odbavování cestujících. V této oblasti se Ústeckému kraji mimořádně dařilo – nejenže v uvedeném období začali bezkontaktní čipovou kartu DÚK akceptovat dva noví klíčoví dopravci – České dráhy a Dopravní podnik města Ústí nad Labem, ale došlo i rozšíření vozidel, ve kterých lze jízdné uhradit pomocí bezkontaktní platební karty VISA a Mastercard.

Za klíčový úspěch je pak možné považovat zavedení mobilní aplikace DÚKapka (platforma Android a iOS), která kromě jiného umožňuje nákup a správu jízdních dokladů DÚK.

8.2 Vyšší vybavení pro některé významné zastávky

Cílem Ústeckého kraje v této oblasti bylo zlepšit informovanost cestujících o nabídce veřejné dopravy a zvýšit počet prodejních míst jízdních dokladů DÚK. Těchto cílů chtěl Ústecký kraj dosáhnout instalací velkoplošných informačních panelů a instalací samoobslužných jízdenkových automatů – tyto projekty měly být realizovány ve spolupráci s ostatními objednateli veřejné dopravy.

Od plánů pořizovat jízdenkové automaty nakonec Ústecký kraj upustil (vysoká cena automatů, složité umisťování automatů – dohled, elektrická přípojka, složitá správa automatů – výběr tržeb, doplňování papíru a mincí pro vracení, aj.) a nahradil je aktivitami v oblasti mobilní aplikace. Díky mobilní aplikaci DÚKapka je každý mobilní telefon s touto aplikací prodejním místem jízdních dokladů DÚK.

Vzhledem k tomu, že mobilní aplikace DÚKapka disponuje i funkcionalitou „virtuální tabule“ na které je zobrazen plánovaný odjezd (dle JŘ) a případné zpoždění, snižuje se potřeba instalovat v Ústeckém kraji zastávkové informační panely. I přesto ve spolupráci s obcemi a městy jsou tyto panely v Ústeckém kraji na klíčových místech instalovány.

8.3 Zavedení Centrálního dispečinku DÚK

V souladu s Dopravním plánem pro období 2017-2021 se povedlo v Ústeckém kraji zřídit Centrální dispečink DÚK, který je obsluhován dispečery DÚK, kteří sledují a vyhodnocují provoz, řídí návaznosti a řeší provozní mimořádnosti.

8.4 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 (např. pásmový tarif využívaný v MHD Mostu a Litvínova). Tarify MAD jsou různé a výše jízdného je zpravidla závislá na vůli jejich objednatelů – měst.

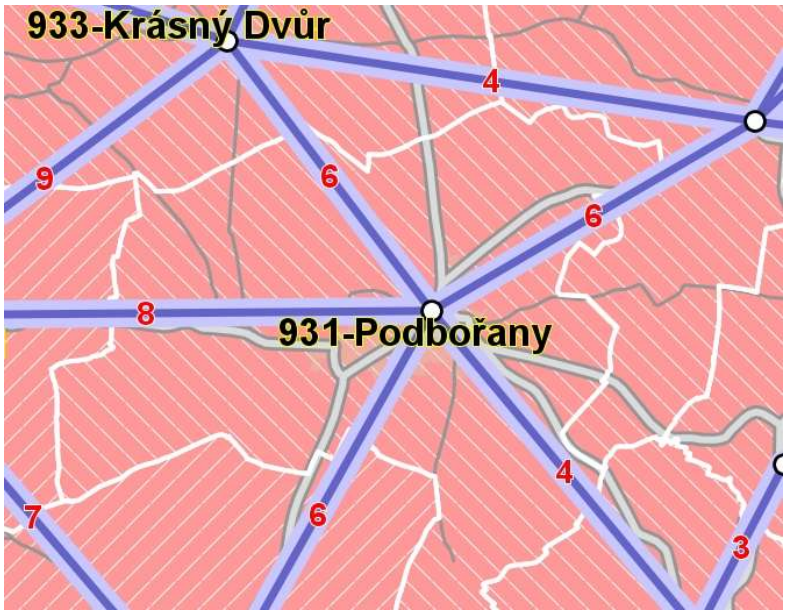
8.4.1 Tarif DÚK

Jak již bylo uvedeno, tarif DÚK je zónově-relační a je definován na území celého Ústeckého kraje s mírnými přesahy do sousedních krajů – např. Karlovarského (zóny Boží Dar, Valeč), Středočeského (Mělník, Kralupy nad Vltavou, Jesenice, Kounov) a Libereckého kraje (Dubá, Žandov, Kamenický Šenov).

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.

Obr. 41 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.



Obr. 42 Příklad zóny s tarifními hranami v tarifním grafu DÚK

Při stanovení přepravní vzdálenosti mezi nesousedními zónami je spočítána nejkratší cesta, tj. nejmenší relační vzdálenost těchto nesousedních 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 definovaná 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 405 tarifních zón, které jsou zahrnuty v 81 tarifních nadzónách (stav k 30. 4. 2021).

Matice povolených cest stanovuje pro každou cestu v rámci DÚK, 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 nosiče elektronického jízdního dokladu (bezkontaktní čipové karty BČK DÚK s jízdním dokladem, nebo mobilní jízdenky uložené v aplikaci DÚKapka) k odbavovacímu zařízení dojde automaticky ke kontrole územní platnosti jízdného dokladu (tj. toho, zda se cestující pohybuje v prostoru platnosti svého jízdního dokladu).

Matice povolených cest v IDS Ústeckého kraje je konstruována a průběžně na základě připomínek cestujících a dopravců upravována tak, aby umožňovala cestujícímu jízdu 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:**

- obyčejné (plné) jízdné- cena za přepravu cestujícího, který neprokáže nárok na použití zlevněného nebo zvláštního jízdného podle podmínek stanovených Tarifem DÚK a SPP DÚK;
- zlevněné jízdné – cena za přepravu cestujícího, který má nárok na slevu dle podmínek stanovených Tarifem DÚK a SPP DÚK. **Zlevněné jízdné existuje v následujících variantách:**
    - dítě 6-18;
    - student 18-26;
    - osoba 65+.
    - ZTP, ZTP/P
    - zaměstnanecké – jízdné pro zaměstnance Dopravců a společností stanovených Tarifem a SPP DÚK a rodinné příslušníky vybraných Dopravců dle podmínek uvedených v Tarifu DÚK
    - bezplatná přeprava – nárok na bezplatnou přepravu v souladu s Tarifem a SPP DÚK mají:
    - děti do 6 let věku (bez omezení počtu dětí);
    - jeden průvodce držitele průkazu ZTP/P;
    - vodicí, asistenční a služební psi.

Na území jednotlivých zón s MHD (např. 101 Ústí nad Labem, 401 Teplice, 301 Děčín, aj.) jsou pak vyhlašovány další kategorie cestujících, které mají právo na využít zlevněné jízdné. Jde např. o následující kategorie: Senior 70+, důchodce, invalidní důchodce, člen spolku Konfederace politických vězňů České republiky, držitel Zlaté plakety Prof. MUDr. Jana Janského, doprovod dítěte mladšího 3let, aj.

Z pohledu časové platnosti jsou druhy jízdních dokladů DÚK následující:

- jízdenka pro jednotlivou jízdu (časová platnost se odvíjí od počtu tarifních jednic);
- jednodenní síťová jízdenka DÚK;
- 7denní jízdenka;
- 30denní jízdenka;
- 90denní jízdenka;
- 365denní jízdenka;
- integrovaná jednodenní síťová jízdenka Labe- Elbe;
- integrovaná jednodenní síťová jízdenka Euro-Nisa-Ticket;
- integrovaná jízdenka pro spoluzavazadlo;
- časové kupony pro zóny s MAD vydávané dle tarifu měst (např. 180 denní, roční a 365denní časové kupony pro různé kategorie seniorů, aj.).

Jednotlivé kategorie jízdních dokladů včetně výčtu dopravců a linek, kde lze tyto doklady použít, a včetně nosičů jízdních dokladů, které lze pro jednotlivé jízdenky využít, 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

V systému DÚK lze využít různé nosiče jízdních dokladů – od SMS jízdenky přes papírovou jízdenku až po bezkontaktní platební kartu, kterou lze svázat s časovým kuponem. Pouze 3 nosiče jízdních dokladů jsou však zajišťovány a garantovány Ústeckým krajem, jak správcem celého systému DÚK. **Jde o tyto nosiče jízdních dokladů DÚK:**

- termocitlivý papír s ochrannými prvky;
- bezkontaktní čipovou kartu DÚK (technologie Mifare DESFire EV1, výhledově DESFire EV3) vydávanou vybranými dopravci DÚK;
- mobilní aplikaci DÚKapka zajišťovanou Ústeckým krajem ve spolupráci s DSÚK – od 26. 3. 2021.

Dopravní společnost ústeckého kraje p.o.
Velká Hradební 3118/48, 400 01 Ústí nad Labem
IČ:06231292 DIČ:CZ06231292

Pokladna č.: 3783 ČL: 58174
Řidič: 549
SOBOTA 28.08.2021 14:05
Linka:512434 Spoj:408

Jízdní doklad DÚK

Cena vč. 10% DPH: 38,70CZK

Cena bez DPH: 35,18 Kč DPH: 3,52 Kč

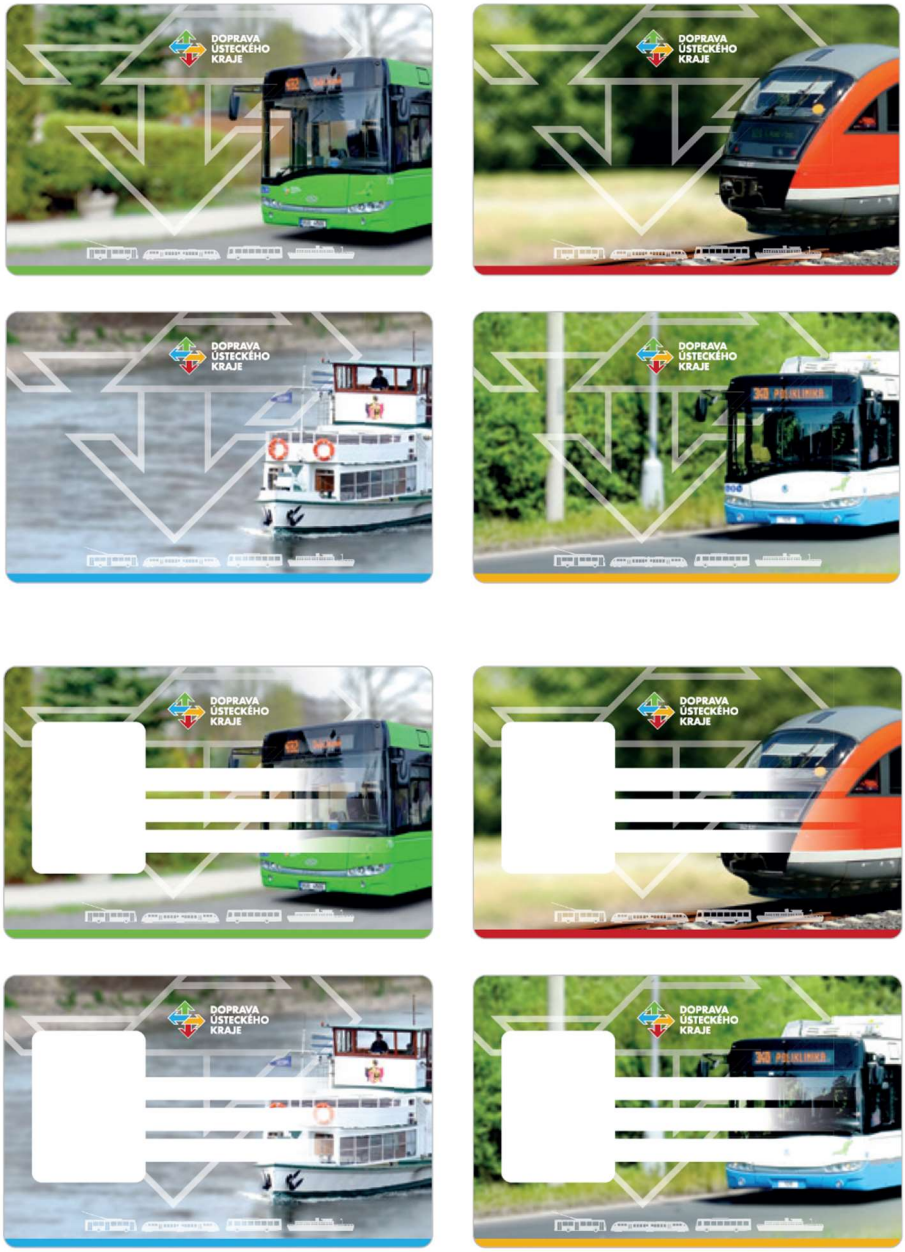
Jednotlivé obyčejné

Z: 386 Krásná Lípa
Do: 322 Mezná
30,32,33,34,35,36,37,38,39

Platí do: 28.08.2021 16:06

Starý zůstatek EP: 213,41 CZK
Nový zůstatek EP: 174,71 CZK
Číslo karty: 920312151660002083 (048947D2245180)

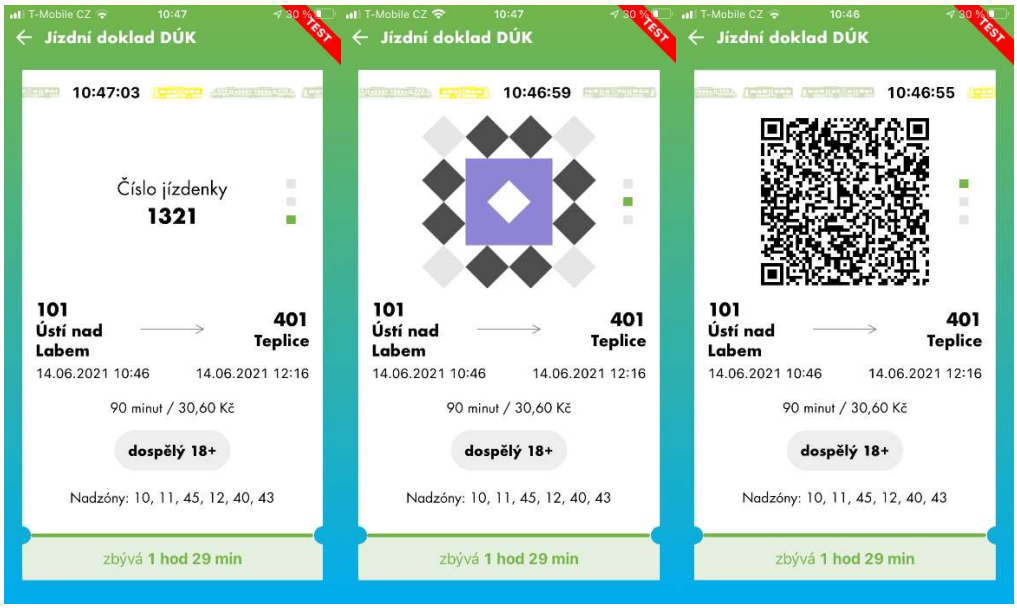
Obr. 43 Příklad papírové jízdenky DÚK (1 : 1)



Obr. 44 Příklad vzhledu anonymních a osobních čipových karet DÚK

Zatímco papírový jízdní doklad vydávaný na schváleném vzoru papíru a mobilní jízdenka uložená v mobilní aplikaci DÚKapka jsou akceptovány u všech do systému DÚK zapojených dopravců, elektronické jízdní doklady ve formě zápisu na BČK DÚK není možné aktuálně využívat v rámci vozidel Dopravního podniku města Mostu a Litvínova. Informace o existujících podobách jednotlivých druhů jízdních dokladů jsou uvedeny v Tarifu DÚK.

Jak již bylo uvedeno, vedle Ústeckým krajem zajišťovaných a garantovaných nosičů jízdních dokladů, existují i další nosiče jízdních dokladů, které jsou používány v rámci některých měst



Obr. 45 Příklad mobilní jízdenky uložené v aplikaci DÚKapka

MHD. Tyto nosiče jízdních dokladů jsou buď neintegrované, případně pouze částečně integrované a neumožňují tedy využití služeb všech dopravců zapojených do DÚK. Konkrétně jde o tyto nosiče jízdních dokladů:

- BUS karta – bezkontaktní čipová karta vydávaná dopravcem DPCHJ před zapojením do DÚK. Kartu lze použít pouze na linkách dopravce DPCHJ.
- Původní karta vydávaná DPMD před zapojením dopravce do DÚK již není využívána a dále odbavována v dopravních prostředcích DPMD. DPMD využívá časové kupony nahrané na bankovní kartu, které je možné použít výhradně na linkách DPMD.
- Bezkontaktní platební karta, kterou lze použít jako jedinečný identifikátor, ke kterému je navázaná časový jízdenka:
    - Bezkontaktní bankovní karta s kuponem pro zónu Děčín – kupon lze zakoupit pouze u dopravce DPMD. Kupon v této podobě lze použít pouze na linkách MAD Děčín.
    - Bezkontaktní bankovní karta s kuponem pro zónu Ústí nad Labem – kupon lze zakoupit pouze u dopravce DPmÚL. Kupon v této podobě lze použít pouze na linkách MHD Ústí nad Labem v zóně Ústí nad Labem.
- SMS jízdenka pro jednotlivou jízdu pro zónu 101 – částečně integrovaná jízdenka, kterou lze použít na linkách DPmÚL a ve vozech PAD.
- Mobilní aplikace SEJF
    - Úložiště částečně integrovaných jízdenek pro jednotlivou jízdu a částečně integrovaných časových kuponů – jízdenky jsou platné v zóně 101 na linkách DPmÚL a ve vozech PAD.
- Mobilní aplikace DPmÚL
    - Úložiště částečně integrovaných jízdenek pro jednotlivou jízdu a částečně integrovaných časových kuponů – jízdenky jsou platné v zóně 101 na linkách DPmÚL a ve vozech PAD.

8.4.2 Obecné principy 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 zaintegrování 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.

Z výše uvedených principů, kterými se integrace měst do systému DÚK řídí, je patrné, že integrace přináší cestujícímu výhody – pro svou cestu získává jeden jízdní doklad, který je použitelný ve všech druzích dopravy, a který se řídí jedním tarifem (tj. cena jízdního dokladu je stejná bez ohledu na dopravce, u kterého je zakoupena/použita) a jedněmi smluvními přepravními podmínkami.

Integrace je však výhodná i z pohledu Ústeckého kraje, který integrací měst vytváří z pohledu cestujícího jeden systém, a to nejen z pohledu tarifní problematiky, ale i z pohledu dopravního řešení, kdy je linkové vedení a jízdní řády tvořeny tak, aby na sebe spoje regionální dopravy (objednávané Ústeckým kraje) a městské hromadné dopravy (objednávané městem) navazovaly a aby se nabídka vhodně doplňovala – díky tomu se vytváří pro cestující atraktivní systém.

Integrace je rovněž výhodná i z pohledu měst v roli objednatelů dopravy. Nejenže Ústecký kraj městům garantuje definovanou výši tržeb (tj. riziko tržeb tedy nese Ústecký kraj), ale na svůj účet zajišťuje i nosiče a vybrané prodejní kanály integrovaných jízdních dokladů. V době vzniku tohoto dokumentu (červen 2021) je Ústecký kraj garantem bezkontaktní čipové karty Ústeckého kraje (BČK DÚK) a spolu s DSÚK i garantem a provozovatelem mobilní aplikace DÚKapka. Provozovatelé a objednatelé MHD tak nemusí investovat své vlastní prostředky na vytváření svých vlastních nosičů jízdních dokladů a systémů elektronického odbavování cestujících, které z různých technických důvodů není možné implementovat do systému DÚK, a je tak možné využít pouze na linkách dané městské hromadné dopravy, což znesnadňuje orientaci cestujících a vytváří zbytečnou bariéru ve využívání veřejné dopravy.

Pravidla pro 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.**

8.4.3 Dosavadní postup integrace dopravců a měst s MHD do DÚK

Zapojování dopravců a měst do krajského integrovaného dopravního systému Ústeckého kraj proběhlo v několika etapách. Přehled těchto etap je uvedený v Tabulce č. 9.

Tab. 9 Přehled etap zapojování dopravců do systému DÚK

Termín zapojení	Zapojení dopravci	Segment/město
1. 1. 2015	ARRIVA Teplice	PAD + MHD Teplice/Teplice
	ČSAD Slaný	PAD
	BUSLine	PAD
	Autobusy Karlovy Vary	PAD
	Bítešská dopravní společnost	PAD
1. 1. 2016	ČD (papírové jízdenky)	Železniční doprava
	DPmÚL (papírové jízdenky)	MHD/Ústí nad Labem
25. 3. 2016	KŽC Doprava	Turistické linky – železnice
	Railway Capital	Turistické linky – železnice
	MBM Rail	Turistické linky – železnice
	Labská plavební	Turistické linky – lodní doprava
1. 7. 2016	DPMD	**MHD/Děčín**
	ARRIVA	**MHD/Bílina**
11. 12. 2016	DPCHJ	**MHD/Chomutov a Jirkov**
	Autobusy Karlovy Vary	**MHD/Varnsdorf**
	GW Train Regio	**Železniční doprava**
1. 9. 2018	DPmML	**MHD/Most a Litvínov**
1. 1. 2019	Arriva City	**MHD/Roudnice nad Labem**
15. 12. 2019	ARRIVA Vlaky	**Železniční doprava**
	AŽD Praha	**Železniční doprava**
	Regiojet	**Železniční doprava**
	Die Länderbahn	**Železniční doprava**
	GW Train Regio	**Železniční doprava**
	ČD (BČK DÚK)	**Železniční doprava**
	DPmÚL (BČK DÚK)	**MHD/Ústí nad Labem**

K termínu vzniku tohoto dokumentu (srpen 2021) byla do systému DÚK integrována následující města s městskou hromadnou dopravou (zajišťovanou buď vlastním dopravním podnikem, nebo smluvním dopravcem):

- Teplice;
- Ústí nad Labem;
- Děčín;
- Bílina;
- Chomutov a Jirkov;
- Varnsdorf;
- Most a Litvínov;
- Roudnice nad Labem.

Obr. 46 Přehled stavu integrace měst s městskou hromadnou dopravou do systému DÚK

8.4.4 Tarif mezinárodní dopravy a mezinárodní sítové jízdenky

Součástí Tarifu DÚK jsou v oblasti mezinárodních jízdních dokladů pouze mezinárodní síťové jízdenky Labe-Elbe, Euro-Nisa-Ticket a jízdní doklady vydávané dle Tarifu DÚK + VVO.

Integrovaná jednodenní papírová síťová jízdenka Labe-Elbe pak platí na celém území DÚK a na území německého dopravního svazu VVO. Jízdenka platí jeden a do 4:00 hod následujícího dne. **Jízdní doklad je vydáván v následujících variantách:**

- 1 dospělý a 2 děti;
- 2 dospělí a 4 děti;
- skupina max. 5 osob;
- jízdní kolo/pes.

Integrovaná jednodenní síťová jízdenka Euro-Nisa-Ticket je papírový jízdní doklad, který opravňuje cestujícího k jízdám veřejnou osobní dopravou nebo k přepravě jízdního kola na vybraných linkách DÚK (viz seznam linek uvedený v aktuální verzi dokumentu Tarifu DÚK). Jízdenky platí jeden den do 4:00 hod následujícího dne. **Jízdní doklady aktuálně existují v 6 variantách:**

- 1 osoba;
- 2 osoby;

- 3 osoby;
- 4 osoby;
- 5 osob;
- jízdní kolo/pes.

Tarif DÚK + VVO je tarif, který je v prodeji pouze na vybraných linkách (viz příloha SPP DÚK) a nabízí se jen z vybraných zón DÚK do vybraných zón VVO, nebo naopak. Jízdní doklad vydaný v souladu s tímto tarifem se řídí Tarifem a SPP DÚK na území Ústeckého kraje a tarifem VVO na území VVO. **Na území DÚK se nabízí tyto jízdní doklady:**

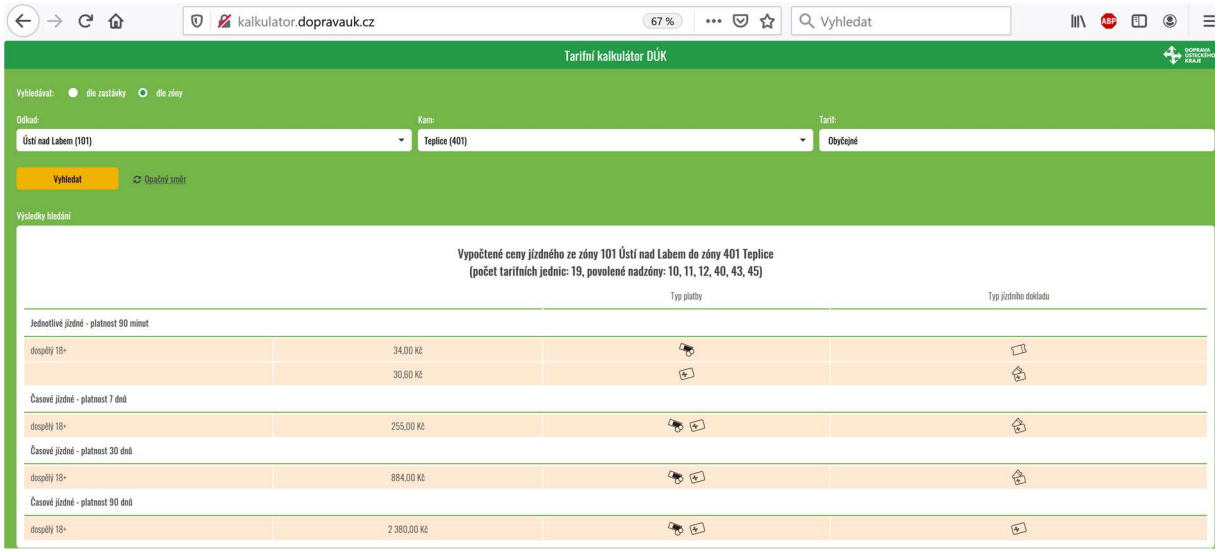
- jednotlivá jízdenka;
- sedmidenní jízdenka;
- měsíční jízdenka.

Všechny jízdní doklady existují pouze v papírové jízdní podobě.

8.5 Tarifní kalkulátor DÚK

Od roku 2019 mají cestující možnost využívat nový Tarifní kalkulátor DÚK, který je možné nalézt na odkazu kalkulator.dopravauk.cz.

Pro zadanou kombinaci nástupní a výstupní zastávky, případně nástupní a výstupní zóny a zvolenou tarifní kategorii cestujícího (obyčejné, zlevněné jízdné apod.) zobrazí kompletní nabídku jízdních dokladů, a to včetně informací o ceně, nosiči jízdních dokladů a povolených nadzónách, které může cestující s daným jízdním dokladem v rámci svého cestování využít.



Obr. 47 Tarifní kalkulátor DÚK

8.6 Nové prvky a technologie v systému elektronického odbavování cestujících v DÚK

8.6.1 Akceptace bezkontaktních platebních karet

Možnost použít bezkontaktní platební kartu VISA a Mastercard pro úhradu papírových jízdních dokladů DÚK ve vozidlech je cestujícím nabízena již od prosince 2016 na linkách MHD zajišťovaných Dopravním podnikem města Chomutova a Jirkova.

Ústecký kraj od počátku podporuje bezhotovostní platby u dopravců, a proto požadavek na akceptaci bezkontaktních platebních karet pro úhradu jízdného ve vozidlech zapracoval do požadavků na nové dopravce. Díky tomu je od prosince 2019 možné bezkontaktní platební kartu při platbě jízdného ve vozidlech použít u dopravců RegioJet ÚK, GW Train Regio, Arriva Vlaky a Die Länderbahn. V březnu 2020 byla akceptace bezkontaktní platební karty dále spuštěna v nových autobusech Scania pořízených společností DSÚK.

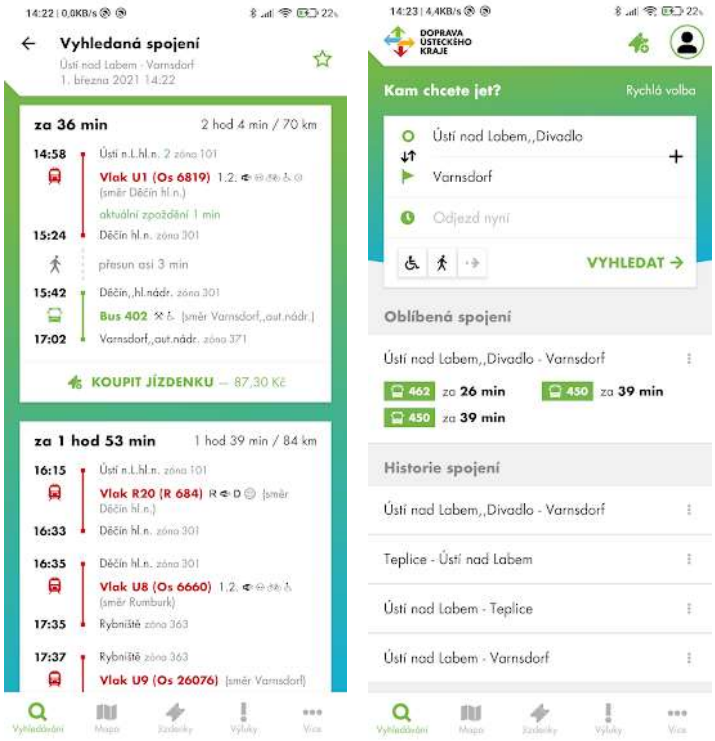
Aktuálně lze papírové jízdní doklady DÚK ve vozidlech pomocí bezkontaktní platební karty VISA a Mastercard uhradit u těchto dopravců: Dopravní podnik města Chomutova a Jirkova, Dopravní podnik města Děčína, Dopravní podnik města Ústí nad Labem, RegioJet ÚK, GW Train Regio, Arriva Vlaky, Die Länderbahn, Dopravní společnost Ústeckého kraje (71 vozidel Scania).

8.6.2 Mobilní aplikace DÚKapka

V březnu 2021 spustil Ústecký kraj ve spolupráci s DSÚK do ostrého provozu mobilní aplikaci DÚKapka, což je mobilní aplikace na platformě Android i iOS, která je cestující veřejnosti k dispozici zdarma.

Mobilní aplikace disponuje následujícími funkcionalitami:

- vyhledání spojení;
- zobrazení ceny jízdního dokladu;
- zobrazení aktuální situace na zastávkovém informačním prvku;
- zobrazení aktuální dopravní situace na mapě;
- práci s dopravními mapami;
- zobrazení provozních mimořádností;
- zobrazení Tarifu a SPP DÚK;
- získání informací o předprodejních a informačních kancelářích;
- nákup jízdních dokladů (bez registrace je cestující oprávněn nakupovat pouze jízdní doklady pro jednotlivou jízdu a jednodenní turistické jízdenky, se základním stupněm registrace je oprávněn nakupovat i časové jízdenky pro kategorii základní, s nejvyšším stupněm registrace je pak cestujícímu umožněno vybírat z celého sortimentu jízdních dokladů DÚK);
- přeposílání neaktivovaných jízdenek mezi držiteli (je možné pouze mezi dvěma registrovanými uživateli).

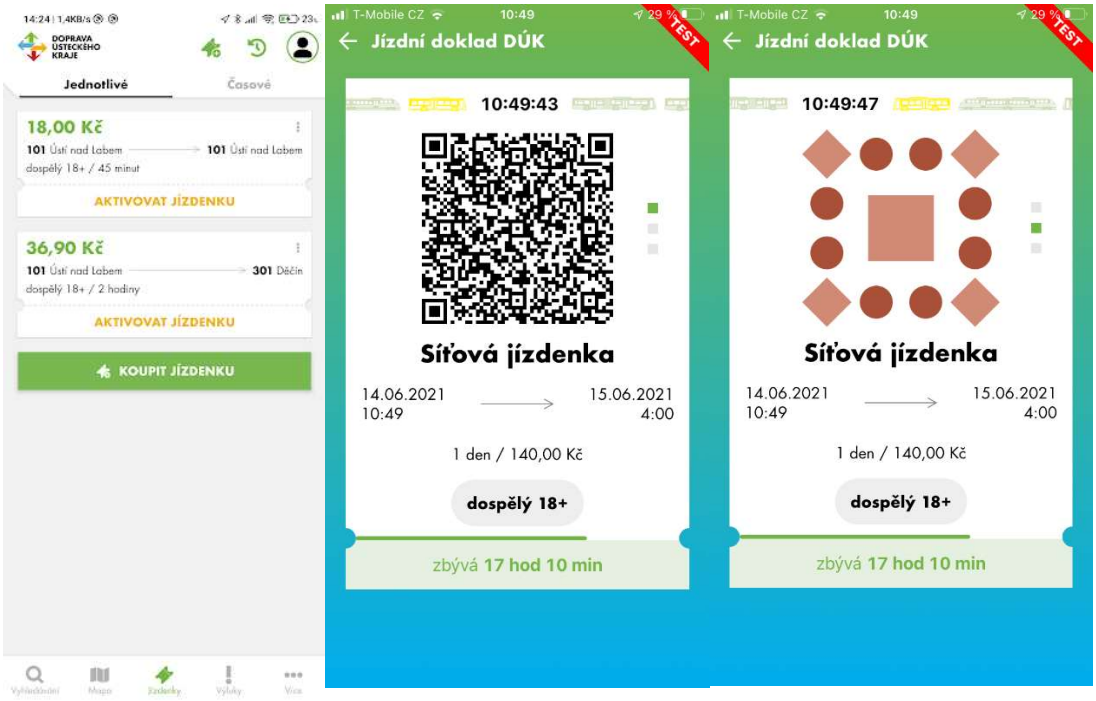


Obr. 48 DÚKapka: vyhledání spojení, virtuální odjezdová tabule

Aplikaci je možné využívat ve třech režimech:

- Neregistrovaný uživatel
  - jde o uživatele, který nemá vytvořený účet. Neregistrovanému uživateli je umožněn nákup vybraných jízdních dokladů pro jednotlivou jízdu a maximálně jednodenních jízdních dokladů;
- registrovaný uživatel s neověřeným profilem
  - při registraci musí uživatel poskytnout jedinečnou emailovou adresu (uživatelské jméno), heslo (pro zabezpečení uživatelského účtu) a jméno a příjmení uživatele;
  - registraci může provést nejen osoba starší 15let, ale i osoba mladší 15let – tu musí registrovat zákonný zástupce;
  - registrovanému uživateli s neověřeným profilem je umožněno nakupovat i časové obyčejné jízdenky (tj. beze slevy) s platností 7dnů a výše;
- registrovaný uživatel s ověřeným profilem
  - registrovaný uživatel s ověřeným profilem musí nad rámec údajů požadovaných v režimu „registrovaný uživatel s neověřeným profilem“ (tj. email, jméno a příjmení) poskytnout ještě datum narození uživatele a fotografii uživatele. Následně musí (do 5 dnů od zadání těchto údajů) dojít na určené kontaktní místo, kde dojde obsluhou kontaktního místa k ověření těchto údajů;
  - registrovaný uživatel s ověřeným profilem má možnost nakupovat vedle jednotlivých, jednodenních a obyčejných časových kuponů s platností 7 dnů a výše i časové zlevněné jízdenky. Uživateli je dovoleno nakupovat pouze takové zlevněné jízdenky, na které prokáže při ověření (případně dodatečně)

na předprodejním místě nárok (nárok je zaznamenán v backoffice systému mobilní aplikace).



Obr. 49 DÚKapka – nákup jízdního dokladu, možnosti zobrazení aktivní mobilní jízdenky

Aktuálně (srpen 2021) je uživatelům mobilní aplikace umožněn pouze nákup jednotlivých a jednodenních jízdních dokladů – důvodem je fakt, že dopravci nemají svá odbavovací zařízení upravena tak (po HW a SW stránce), aby umožňovala strojovou kontrolu platnosti jízdního dokladu pomocí načtení 2D kódu, který je zobrazen na jízdence. Aktuálně dopravci jízdní doklady kontrolují vizuálně – kontrola je usnadněna celou řadou dynamických prvků, které prakticky znemožňují zneužití jízdního dokladu. Jakmile bude větší část dopravců mobilní jízdenky kontrolovat pomocí odbavovacího zařízení, dojde ke zvětšení sortimentu jízdního dokladu – paralelně s tím bude umožněna i registrace s ověřením (aktuálně tedy dopravci neověřují zadané osobní údaje a tento stupeň registrace se nevyužívá).

Co se týče platby vybraných jízdních dokladů v mobilní aplikaci – jízdní doklady je možné uhradit pomocí platební karty, případně pomocí platebních metod ApplePay a GooglePay.

8.7 Plán tarifního řešení – rozvoje tarifu DÚK

8.7.1 Rozvoj integrace – zapojování dalších měst s vlastní MHD

V období 2022-2026 chce Ústecký kraj pokračovat v integraci měst s vlastní hromadnou dopravou, které nejsou zaintegrována. **Jde o následující města:**

- Žatec
- Louny
- Štětí
- Klášterec
- Kadaň
- Duchcov
- Lovosice
- Litoměřice

Integrace měst bude postavena na již dříve využívaném principu, kdy je tarif městské hromadné dopravy daného města implementován v celém rozsahu do Tarifu DÚK, a to včetně bezplatné přepravy pro definované skupiny cestujících a kategorií zlevněného jízdného využívaných v původním tarifu MHD. Po zaintegrování města do systému DÚK se pak původní tarif MHD stane 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).

Vedle integrace doposud nezaintegrovaných měst s MHD do systému DÚK bude Ústecký kraj podporovat dokončení plnohodnotné integrace Dopravního podniku města Mostu a Litvínova, který je v současné chvíli integrován pouze částečně (ve vozidlech DPmML jsou akceptovány aktuálně pouze papírové jízdní doklady a jednotlivé a jednodenní mobilní jízdní doklady uložené v mobilní aplikaci DÚKapka.

8.7.2 Plán nových tarifních nabídek

I v období 2022-2026 se bude tarifní politika Ústeckého kraje zaměřovat zejména na podporu stálých uživatelů veřejné dopravy. Pozornost bude věnována i tarifní nabídce pro turisty, kdy vedle 1denní celosíťové jízdenky bude Ústecký kraj zvažovat možnost vytvoření dalších zajímavých tarifních produktů, které by podpořily domácí cestovní ruch (např. vícedenní turistické jízdenky).

Další oblastí, které se chce Ústecký kraj v oblasti tarifní nabídky věnovat, jsou jízdní doklady do německých zón patřících do integrovaného dopravního systému VVO, popř. i VMS a ZVON, které jsou obsluhovány linkami objednávanými/spolufinancovanými Ústeckým krajem. Aktuálně je možné do vybraných zón VVO (např. Dresden, Freital, Pirna, Altenberg) koupit pouze papírové jízdní doklady ze zóny Teplice (401), Dubí (421) a Dubí/Cínovec (423), a to pouze na linkách č. 398 a 360. V cílovém stavu by mělo být možné si z jakékoliv zóny DÚK ležící na území Ústeckého kraje zakoupit jízdní doklad do vybraných míst v Sasku, přičemž nákup takových jízdních dokladů by měl být umožněn i prostřednictvím mobilní aplikace DÚKapka.

Nedostatkem současného systému je tedy možnost nákupu jen neintegrovaných jednotlivých jízdenek dle kilometrového tarifu mimo kontrolu DÚK do míst mimo území ČR na linkách objednávaných Ústeckým krajem, ale jinak zařazených do DÚK (např. Litvínov – Olbernhau).

Tarif Dopravy Ústeckého kraje vychází a bude nadále vycházet z platného ceníku, který je průběžně (každé 2 roky) valorizován. Ceník je přílohou č. 9.

8.7.3 Přesahy IDS a jejich vzájemná propojení

V letech 2022-2026 bude Ústecký kraj ve spolupráci se sousedními kraji a organizátory jednotlivých IDS pracovat na integraci mezikrajských linek do daných systémů integrované dopravy.

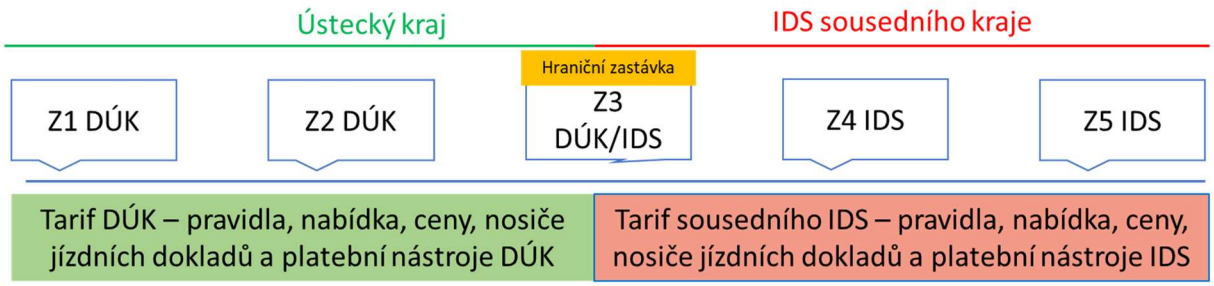
Ve výsledku by tak celá linka měla být vždy integrovaná v celé své délce, což je z pohledu cestujících klíčové. Podstatnou otázkou samozřejmě bude řešení elektronického odbavování cestujících na dané lince.

Vedle řešení spočívajícího v překryvu tarifní sítě (použité např. v oblasti Mělnicka a Roudnicka, kde došlo k překryvu tarifní sítě a na stejném území lze pak použít jízdní doklady PID i DÚK (vždy pouze omezený sortiment!)), bude se sousedními kraji nově diskutováno řešení v podobě lomeného tarifu, které cestujícím umožní využívat na dané lince v daném IDS nejen kompletní tarifní nabídku daného IDS, ale i všechny nosiče jízdních dokladů a existující platební nástroje.

Základní principy lomeného tarifu:

- každá zastávka bude patřit vždy do jednoho IDS, na lince však bude existovat vždy právě jedna hraniční zastávka – tj. zastávka, která patří do obou systémů IDS (tj. systému DÚK a IDS sousedního kraje);
- v rámci linky bude definována právě jedna hraniční zastávka – ta bude shodná napříč všemi spoji dané linky;
- na území jednotlivých IDS se bude prodávat jízdné v souladu s tarifem daného IDS;
- pro odbavení na mezikrajských relacích bude po dodavatelích požadován lomený tarif. Hranice mezi jednotlivými tarify je umístěna v hraniční zastávce;
- s provozovateli daných mezikrajských linek a dodavateli odbavovacích zařízení bude dále jednáno o tom, aby jejich odbavovací zařízení umožnila následující:
    - zájemce o jednotlivé jízdné na mezikrajskou relaci budou odbaveni hned od začátku lomeným jízdným. Po dodavatelích bude požadováno automatizované odbavení, které umožní odbavení cestujícího až do koncové stanice řidičem v jednom kroku;
    - držitelům časových kuponů pro obě IDS musí být umožněno odbavení obou časových předplatných kuponů již při nástupu (vícekrokové odbavení);
- lomený tarif bude odbaven vždy v podobě dvou samostatných jízdenek (network ID konkrétního IDS). Tj. nebude vytvářen žádný nový tarif pro mezikrajské relace s vlastním network ID;

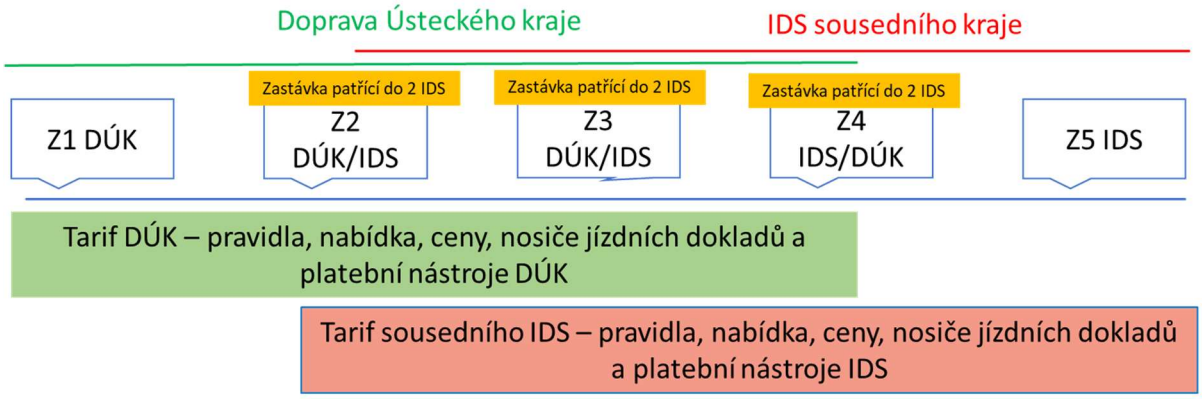
- koncový lístek vytištěný dopravcem při uzavření odpočtu bude obsahovat rozpad jízdenek prodaných pro samostatná IDS (tj. pro konkrétní síť definovanou jedinečným Network ID).



Obr. 50 Schéma lomeného tarifu

Základní principy překryvu tarifů IDS

- existují zastávky, které patří do obou systému IDS (tj. systému DÚK a IDS sousedního kraje). Na konkrétní lince může existovat více zastávek, které patří do obou systémů;
- na území jednotlivých IDS platí vždy všechny jízdní doklady v souladu s tarifem daného IDS;
- hranice krajů ≠ hranice IDS;
- hranice IDS je v obou směrech poslední zastávka náležící do obou IDS současně;
- pro přesahy platí následující pravidlo – pro cesty přes hranice kraje mezi zastávkami patřících do obou systémů je cestující odbavován primárně tarifem IDS, ze kterého vyjíždí. Pokud tedy jede z DÚK -> IDS2, je odbavován primárně tarifem DÚK. Cestujícímu je však umožněno na vyžádání i odbavení tarifem IDS2 (pouze mezi zastávkami, které patří zároveň i do IDS2);
- od dodavatelů bude požadováno, aby byl cestující odbaven při nástupu a to na celou požadovanou trasu.



Obr. 51 Schéma přesahu tarifů

8.7.4 Plán rozvoje nových prvků a techniky odbavování

V oblasti rozvoje nových prvků a techniky odbavování bude Ústecký kraj v období 2022-2026 pracovat zejména na rozšíření využívání mobilní aplikace DÚKapka.

Jak již bylo v analytické části uvedeno, aktuálně je mobilní aplikaci DÚKapka možné využívat pouze v režimu „bez registrace“ a „registrovaný uživatel s neověřeným profilem“, kdy si v obou dvou případech uživatel může v mobilní aplikaci zakoupit pouze jednotlivé a jednodenní jízdenky DÚK. Důvodem je to, že dopravci aktuálně nemají upravena svá odbavovací zařízení tak, aby bylo možné provádět kontrolu jízdního dokladu pomocí odbavovacího zařízení (načtení 2D kódu zobrazeného na jízdence optickou čtečkou, načtení mobilní jízdenky přes NFC rozhraní mobilního telefonu) a že kontrola probíhá pouze vizuálně zrakem řidiče.

Cílem Ústeckého kraje v této oblasti je nejpozději do roku 2022 zajistit strojovou kontrolu mobilních jízdenek DÚK u všech dopravců zapojených v DÚK.

V okamžiku, kdy bude u klíčových dopravců (České dráhy, DSÚK) možné provádět strojovou kontrolu, bude uživatelům umožněno v režimu „registrovaný uživatel s neověřeným profilem“ nakupovat vybraný sortiment obyčejných časových kuponů. Paralelně bude pro uživatele spuštěn režim „registrovaný uživatel s ověřeným profilem“, kdy zadané osobní údaje držitele bude možné u vybraných dopravců DÚK autorizovat. Takovým uživatelům pak bude umožněn nákup vybraných zlevněných časových kuponů.

Vedle mobilní aplikace DÚKapka bude Ústecký kraj nadále podporovat využívání BČK DÚK u všech dopravců.

9 Smluvní a finanční zajištění dopravy

9.1 Smluvní zajištění autobusové dopravy

Ústecký kraj v letech 2014 – 2015 vysoutěžil 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“ (dále jen smlouva). 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“).

Tab. 10 Přehled smluv a dopravních výkonů na zajištění autobusové dopravy v kraji pro rok 2021

pořadí	oblast	dopravce	uzavřena dne	platná do	CDV/km v Kč	Plánovaný DV v km v roce 2021
1	Děčínsko	DSÚK p.o.	27. 02. 2019	30. 06. 2029	46,92	1 400 951,10
2	Dolní Poohří	DSÚK p.o.	27. 02. 2019	30. 06. 2029	46,92	2 343 961,30
3	Chomutovsko	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	29. 08. 2013	30. 06. 2022	28,28	1 009 758,60
4	Kadaň - Žatec	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	09. 06. 2014	30. 06. 2022	24,98	1 538 717,50
5	Litoměřicko	DSÚK p.o.	27. 02. 2019	30. 06. 2029	46,92	1 430 334,40
6	Litvínov - Bílina	DSÚK p.o.	27. 02. 2019	30. 06. 2029	46,92	1 569 954,40
7	Lounsko - západ	ARRIVA CITY s.r.o.	01. 02. 2019	31. 01. 2021	45,59	66 982,60
8	Lounsko - západ	DSÚK p.o.	27. 02. 2019	30. 06. 2029	46,92	747 143,10
9	Lovosice - Louny	DSÚK p.o.	27. 02. 2019	30. 06. 2029	46,92	1 829 282,10
10	Mostecká pánev	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	23. 12. 2013	30. 06. 2022	27,18	993 327,30
11	PD Teplice	DSÚK p.o.	29. 08. 2019	30. 06. 2029	46,92	1 449 763,50
12	PD Teplice	ČSAD Slaný	26. 11. 2020	30. 11. 2031	40,97	134 558,00
13	Šluknovsko	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	29. 08. 2013	30. 06. 2022	28,28	1 942 074,70
14	Šluknovsko	DSÚK p.o.	27. 02. 2019	30. 06. 2029	46,92	23 460,00
15	Podbořansko	Autobusová doprava s.r.o. Podbořany	28. 01. 2019	31. 01. 2021	42,90	78 465,80
16	Podbořansko	DSÚK p.o.	27. 02. 2019	30. 06. 2029	46,92	903 316,30
17	Teplicko	DSÚK p.o.	29. 08. 2019	30. 06. 2029	46,92	1 157 329,80
18	Teplicko	ČSAD Slaný	26. 11. 2020	30. 11. 2031	39,71	111 555,30
19	Ústecko	DSÚK p.o.	27. 02. 2019	30. 06. 2029	46,92	2 388 213,80
20	Vejprtsko	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	28. 01. 2019	31. 01. 2023	44,80	1 264 167,30
CELKEM						22 383 316,90

* Grafické znázornění smluv je přílohou č. 7.

V průběhu let 2018 – 2020 došlo ze strany dopravců k postupnému ukončování 10 letých smluv z finančních důvodů, které byly způsobeny zejména změnou legislativy ČR. Významným milníkem bylo ukončení smluvního vztahu ze strany společnosti BusLine a. s., která zajišťovala dopravní obslužnost v sedmi oblastech Ústeckého kraje, tj. oblasti Děčínsko, Litoměřicko, Lounsko-západ, Lovosice-Louny, Podbořansko, Ústecko a Vejprtsko. Ústecký kraj byl proto nucen zajistit dopravní obslužnost kraje autobusovou dopravou, která by byla mnohem stabilnější a nezávislejší na vnějších vlivech, a proto se Ústecký kraj rozhodl o zřízení vlastní dopravní společnosti, příspěvkové organizace kraje. Společnost byla pojmenována na Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace (dále jen DSÚK). Tato dopravní společnost přebírala od stávajících dopravců autobusovou dopravu ve většině oblastí kraje. V oblastech, kde nebylo možno dopravu okamžitě převzít, zejména s ohledem na nedostatek dopravních prostředků a řidičů, byla dopravní obslužnost zabezpečena na základě krátkodobých smluv s jednotlivými stávajícími dopravci, uzavíraných v režimu JŘBU. K 30. 6. 2022 budou ukončeny poslední 10 leté smlouvy v oblasti Chomutovsko, Kadaň – Žatec, Mostecká pánev a Šluknovsko, které zabezpečuje dopravce Autobusy Karlovy Vary, a.s.

V průběhu roku 2018 začala běžet příprava zadávací dokumentace a notifikace výběrového řízení v EU na zabezpečení dopravní obslužnosti kraje autobusovou dopravou pro dalších 10 let. První zadávací řízení bylo podle § 56 zákona zahájeno dne 8. 6. 2020 odesláním oznámení o zahájení zadávacího řízení ke zveřejnění ve Věstníku veřejných zakázek (VVZ) a Úředním věstníku Evropské unie (TED) pro dvě oblasti Ústeckého kraje, oblast Příměstská doprava Teplice a Teplicko. Tuto soutěž vyhrál dopravce ČSAD Slaný a.s., který začne dopravu provozovat od 1. 12. 2021. Další zadávací řízení již bylo také ukončeno a uzavřena smlouva na oblast Vejprtsko, kterou vyhrál stávající dopravce Autobusy Karlovy Vary, a.s. Provoz v této oblasti nastane od 1. 5. 2022. V současnosti probíhají přípravy na další zadávací řízení, která by měla být ukončena v prosinci roku 2021. Zadávací řízení je v běhu na oblasti Chomutovsko, Mostecká pánev, Kadaň – Žatec a Šluknovsko. Předpokládané zahájení provozu nových dopravců je předpokládáno koncem roku 2022.

Ústecký kraj má také uzavřeny 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.

Tab. 11 Přehled smluv na zajištění autobusové dopravy v kraji prostřednictvím měst

pořadí	oblast	dopravce	uzavřena dne	platná do	CDV/km v Kč	Plánovaný DV v km v roce 2021
1	PD Litvínov - autobusy	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	14. 10. 2014	31. 12. 2024	44,75	382 527,00
1	PD Litvínov - tramvaje	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	14. 10. 2014	31. 12. 2024	71,67	66 337,00
2	PD Most - autobusy	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	03. 10. 2014	31. 12. 2024	44,75	127 358,40
2	PD Most - tramvaje	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	03. 10. 2014	31. 12. 2024	71,67	101 838,98
3	PD Ústí nad Labem	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	11. 09. 2014	31. 12. 2024	58,05	240 730,30
CELKEM						918 791,68

Ústecký kraj má uzavřeny také dvě smlouvy týkající se autobusové dopravy, a to smlouvu o finanční spolupráci ve veřejné linkové osobní dopravě s Libereckým a Středočeským krajem. Tyto Smlouvy jsou uzavírány každoročně na dobu určitou. Předmětem těchto smluv je vzájemná spolupráce a koordinace mezi Ústeckým a Libereckým krajem resp. Středočeským krajem při zajišťování základní dopravní obslužnosti Ústeckého kraje z důvodu oboustranného zájmu na dopravní integraci předmětných linek a spojů, s ohledem na veřejný zájem v oblasti veřejné osobní dopravy vyplývající z rozhodnutí zastupitelstev Ústeckého kraje, Libereckého kraje a Středočeského kraje a s ohledem na to, že kraje odpovídají za zajištění vzájemného propojení jednotlivých linek a spojů, je účelné, aby doprava na předmětných linkách a spojích byla zajištěna jediným dopravcem, kterého v souladu s příslušnými právními předpisy vybere Liberecký a Středočeský kraj za finančního přispění Ústeckého kraje, a to vždy pro stanovené období.

Přeshraniční spolupráce v autobusové dopravě je také součástí dopravní obslužnosti Ústeckého kraje. Ústecký kraj uzavřel s dopravcem Regionalverkehr Dresden GmbH, Ammonstraße 25, D-01067 Dresden „Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti na lince 398 Teplice – Cínovec státní hranice (- Altenberg)“ na území Ústeckého kraje. V roce 2020 převzal uvedenou smlouvu dopravce Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH, Bahnhofstraße 14 a, D-01796 Pirna. Smlouva je platná do 31. 12. 2021, ale již nyní se počítá s jejím prodloužením na další období.

Dále bylo dne 20. 4. 2020 rozhodnuto Zastupitelstvem Ústeckého kraje o uzavření dohody o spolupráci při financování přeshraničních služeb na autobusové lince 588 Chomutov - Marienberg mezi Ústeckým krajem a účelovým sdružením Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen, Am Rathaus 2, 09111 Chemnitz (dále jen „VMS“), který zodpovídá za zajištění veřejné dopravy v oblasti Středního Saska (dále jen „smlouva o mezinárodní spolupráci“), ve které se Ústecký kraj a VMS dohodli na společném postupu při zajišťování přímé přeshraniční autobusové linky mezi městy Chomutov a Marienberg, které leží na území Spolkové republiky Německo, bez nutnosti přestupu cestujících (dále jen „Přeshraniční linka“), a to konkrétně o prodloužení stávající vnitrostátní linky Chomutov – Hora Svatého Šebestiána do Marienbergu (stávající linka se tedy prodlužuje o úsek Hora Svatého Šebestiána – Marienberg). Dopravce Autobusy Karlovy Vary, a.s. na základě Smlouvy zajišťuje veřejné

služby ve veřejné linkové dopravě v oblasti Chomutovsko, a to na úseku silnice I/7 spojující Chomutov s česko-německou hranicí, po kterém bude vedena Přeshraniční linka. Ústecký kraj má s ohledem na výše uvedené zájem, aby Dopravce provozoval Přeshraniční linku bez nutnosti přestupu cestujících a Dopravce má zájem Přeshraniční linku provozovat.

Tab. 12 Přehled smluv na zajištění autobusové dopravy v kraji prostřednictvím separátních smluv, přeshraniční spolupráce a mezikrajských linek[37]

	oblast	dopravce	uzavřena dne	platná do	CDV/km v Kč	Plánovaný DV v km v roce 2021
1	Teplice - Cínovec	Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH	24. 02. 2017	31. 12. 2021	65,46	76 650,00
2	výluka Braňany - Most - Bělušice od 15. 3. – 30. 6. 2021	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	10. 03. 2021	30. 06. 2021	35,00	21 600,00
3		mezikrajská smlouva - Liberecký kraj	21. 12. 2017	na dobu neurčitou		57 212,00
4		mezikrajská smlouva - Středočeský kraj	31. 07. 2019	na dobu neurčitou		246 747,38
CELKEM						**402 209,38**

Dopravcům je hrazena dle smlouvy tzv. kompenzace. Celková kompenzace autobusovým dopravcům v oblastech Ústeckého kraje v roce 2021 je cena dopravního výkonu snížená o příslušné tržby z jízdného. Kompenzace za plánovaný dopravní výkon 23 704 317,96 km je vyčíslena částkou 862 304 474,29 Kč.

9.2 Smluvní a finanční zajištění integrace měst

Ústecký kraj postupně od roku 2014 zapojil do IDS DÚK (Integrovaný dopravní systém Doprava Ústeckého kraje) těchto 10 měst: statutární město Teplice, statutární město Ústí nad Labem, statutární město Děčín, město Bílina, město Varnsdorf, statutární město Chomutov a město Jirkov, statutární město Most a město Litvínov a město Roudnice nad Labem uzavřením smlouvy o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou. Některá města jsou integrovaná plně, některá zatím jen částečně. Ústecký kraj garantuje městům, že za každý odjetý km dopravního výkonu uhradí částku stanovenou výší referenční tržby za 1 km. V rámci měsíčního vyúčtování dochází k porovnání referenčních tržeb za příslušný měsíc se skutečně vybranými tržbami (tzv. normalizované skutečné tržby), jejichž výši získá Ústecký kraj od zúčtovacího centra. Jsou-li normalizované skutečné tržby dopravce MHD vyšší než referenční tržby, hradí tento rozdíl město Ústeckému kraji, je-li tomu naopak a normalizované skutečné tržby dopravce MHD jsou nižší než referenční tržby, potom hradí tento rozdíl Ústecký kraj příslušnému městu.

[37] Linky nezařazené do oblastí, mezinárodní přeprava (Teplice - Drážďany), mezikrajské linky.

Tab. 13 Přehled smluv na zajištění přistoupení městské dopravy do IDS DÚK s vypočtenou kompenzací

poř.	oblast	smluvní strana/dopravce	uzavřena dne	platná do	RT/km v Kč (rok 2021)	Plánovaný DV v km v roce 2021	Výše RT v Kč (rok 2021)
1	MHD Bílina	Město Bílina/ARRIVA CITY	03. 06. 2016	31. 10. 2025	12,07	127 958,16	1 544 454,99
2	MHD Roudnice n. Labem	Město Roudnice n. Labem/ARRIVA CITY	05. 12. 2018	neurčito	10,73	48 594,00	521 413,62
3	MHD Teplice	Statutární město Teplice/ARRIVA CITY	29. 12. 2014	31. 12. 2024	20,54	2 089 272,60	42 913 659,20
4	MHD Děčín	Statutární město Děčín/Dopravní podnik města Děčína	27. 05. 2016	31. 12. 2024	20,31	2 123 501,54	43 128 316,28
5	MHD Ústí nad Labem	Statutární město Ústí nad Labem/Dopravní podnik města ÚL	14. 12. 2015	31. 12. 2024	30,77	6 061 296,66	186 506 098,23
6	MHD Chomutov a Jirkov	Statutární město Chomutov a město Jirkov/Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova	25. 11. 2016	31. 12. 2024	25,73	1 782 142,51	45 854 526,78
7	MHD Most a Litvínov	Statutární město Most a město Litvínov/Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova	14.08.2018	neurčito	24,38	3 691 066,56	89 988 202,73
8	MHD Varnsdorf	Město Varnsdorf/Autobusy Karlovy Vary	21. 11. 2016	31. 12. 2024		1 958,00	
CELKEM						**15 925 790,03**	410 456 671,84

9.3 Smluvní zajištění železniční dopravy

Veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje byly do prosince roku 2019 z drtivé většiny zajišťovány smlouvou uzavřenou v roce 2009 mezi Ústeckým kraje a společností České dráhy, a. s. Dne 28. listopadu 2017 byla uzavřena smlouva s dopravcem GW Train Regio s. r. o. na zajištění veřejných služeb na lince R25. Tento dopravce linku R25 částečně provozoval již od roku 2016 a to na základě smlouvy uzavřené s Ministerstvem dopravy ČR. Aby nedošlo k roztříštění přepravních služeb v oblasti zajišťované linkou R25, rozhodl se Ústecký kraj v kooperaci s Plzeňským krajem o přímém zadání dopravních výkonů této linky zajišťovaných v rámci krajských objednávek s totožným dopravcem.

K prosinci 2019 vypršela platnost původní „velké" smlouvy s dopravcem České dráhy, a. s. s výjimkou dopravních výkonů, na které byla v průběhu platnosti smlouvy pořízena nová dieselová a elektrická vozidla, kdy v důsledku této investice došlo k prodloužení smlouvy na těchto jmenovaných výkonech o 5 let. Na zbývající části dopravní sítě v Ústeckém kraji byl zahájen proces výběru dopravců v nových provozních souborech, které byly rozděleny podle typu trakce uvažovaného vozidla a požadavků na jeho kapacitu. Výběr dopravců probíhal přímým zadáním na základě ustanovení Nařízení Evropské komise a Rady č. 1370/2007 č. 5 odst. 6.

Jelikož se při výběru dopravců v roce 2019 ukázalo, že na českém železničním trhu není dostatečný počet osobních dopravců, kteří zároveň disponují odpovídajícím počtem železničních kolejových vozidel potřebných k pokrytí požadavků všech objednatelů, rozhodl se Ústecký kraj svůj původní záměr uzavřít ve všech nových provozních souborech desetileté smlouvy přehodnotit a to tak, že v provozních souborech, u kterých během výběrového procesu zůstal jediný dopravce, zadat s platností pouze na 4 roky. Smluvní zajištění těchto provozních souborů tak vyprší právě v období platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti a Ústecký kraj se nyní aktivně zabývá přípravou nových smluvních období. Harmonogram přípravy jednotlivých smluv je vidět v tabulce níže.

Jistým specifikem při zadávání nových provozních souborů byl soubor OstSachsenNetz II (OSN II), který zahrnuje zejména linky na území dopravního svazu ZVON a VVO. Na území České republiky tento provozní soubor zasahuje do Libereckého kraje linkami L7 a RE2, Ústeckého kraje se soubor týká velmi okrajově, kdy jeho součástí je linka L7 trasovaná přes město Varnsdorf. Proces výběru dopravce probíhal výběrovým řízením vedeném podle právního pořádku Spolkové republiky Německo a to ve společné součinnosti všech participujících objednatelů.

Plnohodnotnou součástí veřejné drážní osobní dopravy v Ústeckém kraji jsou od roku 2016 také tzv. turistické linky. Turistické linky jsou zpravidla provozovány na tratích, které dlouhodobě nevykazovaly dostatečný přepravní potenciál k celotýdennímu provozu. Linky turistické dopravy jsou zajišťovány obecně v období od dubna do října a to vždy o víkendech a státem uznaných svátcích. Několik turistických linek má s ohledem na svá specifika zajištěnou tzv. rozšířenou turistickou sezónu.

Tab. 14 Přehled smluv na zajištění železniční dopravy

pořadí	provozní soubor	dopravce	uzavřena dne	platná do	CDV/km v Kč	Plánovaný DV v km v roce 2021
1	Ústecký kraj	České dráhy, a.s.	01. 12. 2009	07. 12. 2024	147,98 Kč	1 890 850,70
2	EMU240	České dráhy, a.s.	09. 12. 2019	09. 12. 2023	191,14 Kč	1 174 377,80
3a	DMU120 (U11, T8)	České dráhy, a.s.	10. 12. 2019	08. 12. 2029	171,69 Kč	846 548,80
3b	DMU120 (L2)	České dráhy, a.s.	10. 12. 2019	08. 12. 2029	179,75 Kč	152 016,30
4	Podřipsko (U21, U22)	České dráhy, a.s.	09. 12. 2019	08. 12. 2029	110,93 Kč	209 426,90
5	Šluknovsko (U8, U9, U27, U28, RE20)	České dráhy, a.s.	09. 12. 2019	09. 12. 2023	192,93 Kč	944 238,20
6	U6	České dráhy, a.s.	09. 12. 2019	08. 12. 2029	173,52 Kč	218 995,20
7	Švestková dráha	AŽD Praha s.r.o.	12. 12. 2018	08. 12. 2029	115,66 Kč	529 559,80
8	Lounsko (U12, U14, U15), (výkon v ÚK)	Die Länderbahn CZ	11. 04. 2019	08. 12. 2029	137,36 Kč	1 005 442,00
9	OSN II (L7)	Die Länderbahn GmbH	24. 05. 2019	13. 12. 2031	129,12 Kč	49 219,87
10	EMU120 (U5, U7, U13)	RegioJet ÚK, a.s.	19. 12. 2018	08. 12. 2029	165,55 Kč	988 380,00
11	R25	GW train regio s. r. o.	28. 11. 2017	08. 12. 2029	110,55 Kč	221 969,60
12	Mezikrajská smlouva - Středočeský kraj		11. 02. 2020	08. 12. 2029	175,91 Kč	810 090,10
13	Mezikrajská smlouva - Liberecký kraj		23. 10. 2020	08. 12. 2029	-	-
14a	T1 (víkendový provoz)	KŽC Doprava, s.r.o.	15. 03. 2017	31. 12. 2021	248,92	2 871,00
14b	T1 (provoz v pracovní dny)	KŽC Doprava, s.r.o.	15. 03. 2017	31. 12. 2021	212,81	3 915,00
15	T5	KŽC Doprava, s.r.o.	15. 03. 2017	31. 12. 2021	162,54	9 955,20
16	T10	KŽC Doprava, s.r.o.	31. 03. 2021	31. 10. 2021	184,00	4 396,00
17	T11	KŽC Doprava, s.r.o.	-	-	-	-
18	T3	MBM Rail s.r.o.	15. 03. 2017	31. 12. 2021	320,87	7 814,40
19	T4	AŽD Praha s.r.o.	31. 03. 2021	31. 10. 2021	24,80	8 853,60
20	T6	Railway Capital a.s.	23. 03. 2017	31. 12. 2021	119,91	18 849,60
21	T9	Die Länderbahn CZ	31. 03. 2021	31. 10. 2021	129,46	6 841,60
Celkem						9 104 611,67

* Grafické znázornění smluv je přílohou č. 8.

9.4 Financování DÚK

Financování DÚK bylo v roce 2021 silně ovlivněno dopady epidemie COVID-19. Snížení počtu cestujících ve veřejné dopravě mělo výrazný vliv na výši tržeb, jak bylo již uvedeno opakovaně v předcházejících kapitolám. Ve druhé polovině roku 2021 již DÚK zaznamenalo v případě tržeb rostoucí trend a očekává tedy, že dojde ke stabilizaci financování veřejné dopravy.

Tab. 15 Výhled financování dopravní obslužnosti v nadcházejícím období

	období				
	2022*	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
autobusová doprava	706 380 401,81 Kč	734 635 617,88 Kč	764 021 042,60 Kč	794 581 884,30 Kč	826 365 159,68 Kč
železniční doprava	1 510 478 075,17 Kč	1 570 897 198,18 Kč	1 633 733 086,11 Kč	1 699 082 409,55 Kč	1 767 045 705,93 Kč
celkem	2 216 858 476,99 Kč	2 305 532 816,06 Kč	2 397 754 128,71 Kč	2 493 664 293,86 Kč	2 593 410 865,61 Kč

* Částky uvedené pro rok 2022 vyplývají z výpočtu odhadu plateb kompenzací dopravcům pro rok 2022 tak, jak jej odbor DS nárokoval pro jednání o rozpočtu kraje na rok 2022; stav ke dni 3. 9. 2021.

Výše uvedený orientační odhad předpokládaného vývoje celkových nákladů kraje na dopravní obslužnost bere v potaz aktuální odhady tržeb a výsledky hospodaření v roce 2021 a započítává zároveň konstantní hodnotu valorizace na úrovni 4 %.

Výsledné požadavky na zajištění dopravní obslužnosti kraje na rozpočet budou při nezměněném rozsahu odpovídat těmto parametrům, jejichž samotný odhad je nejistý a dlouhodobě těžko predikovatelný, proto je výše uvedená tabulka pouze orientačním výhledem:

a) cenové úrovni smluv dle soutěží a přímých zadání
b) odhadu a realitě tržeb DÚK
c) skutečným hodnotám valorizace

V případě, že by ovšem došlo ke kritickému nedostatku ve financování na straně kraje, nebo dlouhodobému poklesu zájmu cestujících o veřejnou dopravu, mohla by být situace úspor řešena úpravou standardů obsluhy takovým způsobem, aby nebylo ohroženo financování a stabilita a síťové vazby v DÚK jako celku. V takovém případě by byly upraveny hranice počtu obyvatel pro jednotlivé standardy dopravy, přičemž počty

spojů/intervaly by v jednotlivých skupinách zůstaly zachovány. (Tj. např. posun hranic pro obce velikosti 50, 200, 1000 obyvatel na vyšší hodnoty počtu obyvatel.)

Závěr – shrnutí zásadních cílů pro období let 2022 – 2026

1) Přestože kvalita zastávek a přestupních bodů je jednou ze 7 základních oblastí vnímaní kvality a atraktivity systému, nedosahuje v Ústeckém kraji dobré úrovně. V tomto plánovacím období bude proto na zkvalitnění přestupních bodů a uzlů kladen větší důraz. DÚK pak tento úkol splní:
    - dokončením obnovy starých, nevyhovujících označníků (nebo označníků poškozených) za nové, standardizované označníky;
    - sjednocením vizuální podoby označníků v celém Ústeckém kraji;
    - doplněním a průběžnou aktualizací označení názvem zastávky a číslem linky;
    - zvýšením informovanosti cestujících ve přestupních uzlech.
2) V průběhu platnosti tohoto plánu Ústecký kraj zanalyzuje současnou situaci a možné způsoby prohloubení integrace systémů MHD do DÚK, respektive možností závazné implementace standardů kvality DÚK i na systémy MHD.
3) V rámci platnosti tohoto dopravního plánu bude nastartován systematický proces hodnocení dosahované kvality ze strany cestujících i objednatele, které se stane jedním z klíčových podkladů pro aktualizaci předepisovaných kvalitativních parametrů.
4) Z hlediska marketingové komunikace si DÚK v období platnosti tohoto plánu klade za cíl:
    - obnovit důvěru cestujících ve veřejnou dopravu po epidemii Covid-19 a návrat počtů cestujících na počty před jejím vypuknutím;
    - zvýšit počtu cestujících ve spojích DÚK se speciálním zaměřením na páteřní trasy (v autobusové i železniční dopravě).
5) Po dopravně-technologické stránce DÚK v tomto plánovacím období hodlá:
    - optimalizovat veřejnou dopravu na podkladě standardů úrovně obsluhy prezentované tímto dopravním plánem. Ačkoli na dogmatickém dodržování standardů obsluhy DÚK striktně netrvá, hodlá se jim ve vhodné míře přizpůsobit;
    - předložit manuál pro tvorbu a administraci výluk;
    - sjednotit číslování linek v IDS DÚK tak, aby nedocházelo k duplicitním číslům v rámci integrovaných linek, a tedy, aby každá integrovaná měla v DÚK číslo jedinečné (ideálně, aby totéž platilo i v partnerském IDS/MHD.

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2022 – 2026

PŘÍLOHY

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2022 – 2026

PŘÍLOHA Č. 1

Karty železničních tratí a linek

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U1
název linky DÚK	Děčín – Ústí nad Labem – Most – Kadaň-Prunéřov

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	241	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	256	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ano
počet míst pro jízdní kola:	10	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka patří mezi přepravně nejvýznačnější linky veřejné drážní osobní dopravy regionálního charakteru v Ústeckém kraji. Zajišťuje obslužnost Podkrušnohorské aglomerace a přímé napojení center Děčín, Ústí nad Labem, Teplice, Bílina, Most a Chomutov.

Linka je zajišťována spoji v základním 60 minutovém intervalu. V období přepravních špiček je na úseku Ústí nad Labem hl.n. – Jeníkov-Oldřichov interval doplněn na 30 minut s pomocí prokladu s linkou U3.

Spoje této linky mají v uzlových stanicích vytvořeny přípoje na návazné spoje IDS DÚK. Z železničních návazností lze jmenovat v žst. Děčín vazby na linky U8, U28 a L2, v uzlu Ústí nad Labem návaznosti na linky U4 a U32, v žst. Most vazbu na linku U12 a R25 a v žst. Chomutov, příp. Kadaň-Prunéřov vazbu na linky U2 a U16. Základní model linky je: Děčín (:30) – Ústí nad Labem (:00) – Most (:00) – Chomutov (:30) – Kadaň-Prunéřov (:20/:40)

Počet spojů na lince

úsek	Děčín – Ústí nad Labem	Ústí nad Labem - Teplice	Teplice - Most	Most - Chomutov	Chomutov – Kadaň-Prun.
⚒	36	39	42	38	35
⑥†	34	37	37	36	18

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností do 12/2024. Po vypršení účinností smlouvy se předpokládá začlenění této linky do souboru elektrických linek společně s linkami U2, U3, U32, U51 a U54. Platnost následné smlouvy se předpokládá na 10 let. Vítězný dopravce by měl vzejít z otevřeného nabídkového řízení.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Během plánovacího období realizovat prodloužení linky na zastávku Kadaň předměstí. Podmínkou je dokončení investiční akce na straně železniční infrastruktury elektrifikace úseku Kadaň – Kadaň předměstí a dokončení dualizace (doplnění výzbroje pro schopnost jízdy jednotky pod stejnosměrnou i střídavou trakční soustavou) všech 7 turnusových jednotek. Předpoklad prosinec 2022. Z hlediska provozní koncepce je účelné zkracování cestovních dob na lince – současný stav je ovlivněn rozsáhlými pracemi na infrastruktuře, nicméně jakmile bude možné plně využívat modernizované úseky, předpokládá se opuštění polohy X:30 v Chomutově, přípustné je i rozšíření uzlu Most (tj. potkávání spojů linky mimo uzel Most, při zachování přestupních vazeb).

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Provozní koncepce linky je dlouhodobě stabilní, nepředpokládá se provedení změn.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U2
název linky DÚK	Chomutov – Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	129	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	120	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ano
počet míst pro jízdní kola:	5	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka zajišťuje dopravní obslužnost spojením měst Chomutov, Klášterec nad Ohří, Ostrov nad Ohří a Karlovy Vary. Kromě typizovaného vozidla řady 844 zajišťují spoje této linky dále motorové jednotky řady 814 RegioNova, případně okrajově motorový vůz řady 810. Linka je v celé trase zajišťována zpravidla ve 120 minutovém intervalu, který je v časech přepravní špičky, nebo přepravního sedla upraven na 60 minut, nebo 240 minut. Nad rámec tohoto základního modelu jsou na území Ústeckého kraje v úseku Klášterec nad Ohří – Kadaň-Prunéřov (-Chomutov) vedeny spoje tvořící doplňující vrstvu k základnímu modelu. Interval těchto spojů je 60 minut, a pokud nejsou vedeny přímo z/do stanice Chomutov, mají tyto spoje vytvořeny návazné přestupní vazby na linku U1, příp. U51 v žst. Kadaň-Prunéřov.

V úseku Chomutov – Kadaň-Prunéřov dochází k prolínání s linkou U1. V pracovní dny, kdy je linka U1 vedena až do stanice Kadaň-Prunéřov v základním intervalu 60 minut, jsou spoje linky U2 z této stanice výchozí. V případě víkendů a státem uznaných svátků, kdy linka U1 zajíždí do Kadaně-Prunéřova v intervalu 120 minut jsou spoje linky U2 přímé až do stanice Chomutov.

Počet spojů na lince

úsek	Chomutov – Kadaň-Prunéřov	Kadaň-Prunéřov – Klášterec nad Ohří	Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary
⚒	14	48	22
⑥†	23	23	16

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností do 12/2024. Po vypršení účinností smlouvy se předpokládá začlenění této linky do souboru elektrických linek společně s linkami U1, U3, U32, U51 a U54. Platnost následné smlouvy se předpokládá na 10 let. Vítězný dopravce by měl vzejít z otevřeného nabídkového řízení.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

S ohledem na změnu provozní koncepce linky U1, která bude v průběhu plánovacího období vedena do stanice Kadaň v celodenním a celotýdenním taktu 60 minut bude obsluha úseku Chomutov – Kadaň-Prunéřov touto linkou opuštěna a linka bude výchozí ze stanice Kadaň-Prunéřov se zajištěním přestupních vazeb s linkou U1. V prostoru Kadaň-Prunéřov – Karlovy Vary bude snahou vést v pracovní dny větší část spojů v rámci Sp vlaků linky U51.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Četnost spojů v úseku Kadaň-Prunéřov – Karlovy Vary je dlouhodobě stabilní, nepředpokládají se zásadní změny v rozsahu dopravní obslužnosti.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U3
název linky DÚK	(Děčín -) Ústí nad Labem - Litvínov

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

do 12/2024

od 12/2024

počet míst k sezení:	244	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano*	klimatizace:	ano*
počet míst k stání:	?	bezbariérově přístupné WC:	ano*	WiFi:	ne*
počet míst pro jízdní kola:	7	informační systém:	ano*	zásuvky/USB:	ano*

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka je páteřní linkou veřejné drážní osobní dopravy zajišťující přímé spojení měst Ústí nad Labem, Teplic a Litvínova. Spoje linky jsou zajišťovány v pracovních dnech v 60 minutovém intervalu. O víkendech a státem uznaných svátcích je linka provozována v intervalu 120 minut a jen v úseku Litvínov – Teplice v Čechách, kde existují návaznosti na linku dálkové dopravy R15. V pracovních dnech pokračují vybrané spoje této linky zejm. v přepravních špičkách až do stanice Děčín hl.n. V úseku Ústí nad Labem – Jeníkov-Oldřichov tato linka společně s linkou U1 zajišťují 30 minutový interval.

Počet spojů na lince

úsek	Děčín – Ústí nad Labem	Ústí nad Labem – Teplice	Teplice - Litvínov
⚒	10	32	43
⑥†	1	0	22

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností do 12/2023. Po vypršení účinností smlouvy se předpokládá začlenění této linky do souboru elektrických linek společně s linkami U1, U2, U32, U51 a U54. Platnost následné smlouvy se předpokládá na 10 let. Vítězný dopravce by měl vzejít z otevřeného nabídkového řízení

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období je předpokládáno vedení a ukončení výběrového řízení na nového dopravce této linky (společně s linkami U1, U2, U32, U51 a U54). V novém smluvním období se předpokládá obměna vozového parku zajišťujícího tuto linku dnes v podobě elektrického hnacího vozidla a vozidel řady Bdmtee a řídícího vozu Sysel za elektrickou vícesystémovou jednotku typově podobnou s vozidlem ČD 650 (dvouvozový RegioPanter).

Karty železničních tratí a linek

V případě růstu poptávky se předpokládá rozšiřování nabídky spojení v úseku Litvínov – Teplice na cca 30 min takt v přepravních špičkách pracovních dnů s dosažením vazeb na R/Sp vlaky v Teplicích, přičemž doplňkové spoje by měly nižší četnost zastavování. Existence pouze jedné nástupištní hrany v Litvínově představuje při zvyšování nabídky spojů silnou okrajovou podmínku pro koncepční řešení, Ústecký kraj bude požadovat dobudování druhé nástupištní hrany.

*pouze řídící vůz Bfhpvee295 (Sysel)

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+
Po zprůjezdnění žst. Litvínov v ose Most – Louka u Litvínova je reálnou dopravně-plánovací variantou prodloužení linky U3 do Chomutova (mimo Most), kde by železnice tvořila rychlé páteřní spojení v ose Litvínov – Chomutov. Dojde-li k obsluze Litvínova dálkovou dopravou (např. v souvislosti se zprovozněním VRT Podřipsko), pak by byla linka U3 upravena tak, aby zůstal zachován cca 30-min proklad dálkové a regionální dopravy v úseku Litvínov – Teplice.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U4
název linky DÚK	Ústí nad Labem – Roudnice nad Labem - Praha

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	310	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	333	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	12	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka U4 je jednou z páteřních linek veřejné drážní osobní dopravy v systému DÚK. Linka zajišťuje obslužnost sídel podél levého břehu Labe v úseku od krajské hranice se Středočeským krajem po krajské město Ústí nad Labem. Linka je v úseku Ústí nad Labem – Roudnice nad Labem provozována v 60 minutovém intervalu, za Roudnicí nad Labem mimo období přepravních špiček v intervalu 120 minut. Na linku navazuje v žst. Roudnice nad Labem linka U21, v žst. Lovosice linky U10 a U11 a v žst. Ústí nad Labem linka U1.

Počet spojů na lince

úsek	Ústí nad Labem - Lovosice	Lovosice – Roudnice nad Labem	Roudnice nad Labem - Hněvice	Hněvice – hranice VUSC
⚒	37	35	27	26
⑥†	32	33	19	19

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností do 12/2029 uzavřenou mezi dopravcem a Středočeským krajem a to včetně úseku na území Ústeckého kraje.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V průběhu plánovacího období se na lince předpokládá zachování SQ s napojením na uzel 00 v Ústí n.L. hl.n. a uzel 30 v Lovosicích.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Provozní koncepce linky je dlouhodobě stabilní, nepředpokládá se provedení změn.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U5
název linky DÚK	Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina (- Most)

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	154	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	154	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	6	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka zajišťuje spojení Ústí nad Labem a Bíliny trasou přes Úpořiny a slouží tak k zabezpečení dopravní obslužnosti sídel ležících podél řeky Bíliny. Přepravní proudy na lince převažují spíše lokální z centra do některého sídla v trase linky. Pro přímé spojení Bíliny a Ústí nad Labem není linka příliš využívána a tato přepravní relace má na lince marginální význam. V pracovních dnech jsou vybrané spoje linky prodloužené do stanice Most, o víkendech a státem uznaných svátcích do stanice Most zajíždění veškeré spoje linky.

Linka je provozována v pracovních dnech v intervalu 60 minut a má tak vytvořeny předpoklady a má tak vytvořeny předpoklady stát je jednou z aglomeračních linek. O víkendech a státních svátcích je interval na lince 120 minut.

Přestupní vazby na lince existují v žst. Bílina od linky R15, důležitý význam má uzel v Úpořinách a možnost přestupu na linku U6. Dále pak existují volnější přepravní vazby v žst. Most na linku U13.

Počet spojů na lince

úsek	Ústí nad Labem - Bílina	Bílina – Most
⚒	30	5
⑥†	19	19

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2029.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V průběhu plánovacího období dojde na lince k obměně vozového parku, kdy současné motorové jednotky řady 628 budou nahrazeny vícesystémovými elektrickými jednotkami PESA Elf.eu. Výměna jednotek bude probíhat od poloviny roku 2022. V případě růstu poptávky se předpokládá rozšiřování nabídky přímého spojení do Mostu v přepravních špičkách pracovních dnů. Koncepčním cílem je realizovat co nejužší přípojovou skupinu 00 v Úpořinách.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Provozní koncepce linky je dlouhodobě stabilní, nepředpokládá se provedení změn.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U6
název linky DÚK	Teplice v Čechách - Lovosice

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

(do 12/2022)

(od 12/2022)

počet míst k sezení:	93	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	105	bezbariérově přístupné WC:	ano/ne	WiFi:	ne/ano
počet míst pro jízdní kola:	8	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ne/ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

I během tohoto plánovacího období jsou technologie provozu a jízdní řád této linky ovlivněny dlouhodobě neprovozuschopnou částí železniční sítě mezi stanicemi Chotiměř a Úpořiny (sesuv půdy u Radejčína v roce 2013). Na části linky v úseku Lovosice – Radejčín je tak zavedena náhradní autobusová doprava, která se negativně projevuje v obsazenosti spojů linky cestujícími. Linka je provozována v základním 120 minutovém intervalu, který je během ranní přepravní špičky doplněn na 60 minut. V žst. Řetenice existují systémové obousměrné přestupní vazby na linku U1. Obousměrné systémové přestupní vazby taktéž existují v žst. Úpořiny na linku U5 a v žst. Lovosice na linku dálkové dopravy R20.

Počet spojů na lince		
úsek	**Teplice v Čechách - Radejčín**	**Radejčín - Lovosice**
⚒	18	16
⑥†	12	12

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2022. Pro následné smluvní období počínaje 12/2022 se předpokládá uzavření smlouvy v režimu přímého zadání s 10ti letou účinností.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Během plánovacího období by mělo dojít k plnému obnovení provozu na celém úseku linky. Dne 11. února 2020 byl schválen záměr projektu „Zajištění provozních parametrů trati Řetenice – Lovosice“ a dle informací od Správy železnic v současné době probíhá veřejná zakázka na zhotovitele dokumentace pro společné povolení. Předpoklad realizace stavby je 08/2023 – 12/2024.

Součástí této investice není modernizace zabezpečovacího zařízení ani úprava konfigurace kolejiště ve vybraných bývalých dopravnách, které by umožnily na lince zavést hustější četnost spojů – cílově až 1 hodina během pracovních dní s využitím výhybny Dobkovičky. Tento cíl bude sledován v rámci návazných staveb a k jeho naplnění, tak pravděpodobně v tomto plánovacím období nedojde.

Koncepčním cílem je realizovat co nejužší přípojovou skupinu 00 v Úpořinách.

Karty železničních tratí a linek

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+
Dlouhodobým cílem je stabilní provoz sloužící pro pravidelnou dojížďku do Teplic a Lovosic.

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U7
název linky DÚK	Děčín – Velké Březno – Ústí nad Labem

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	154	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	154	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	6	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka tvoří alternativní spojení po pravém břehu Labe k tradiční trase přes Povrly. Výrazně negativně se na přepravních výsledcích této linky podepisuje skutečnost, že linka není zaústěna přímo do centra Ústí nad Labem – většina spojů je ukončena v žst. Ústí nad Labem-Střekov, který však pro většinu cestujících není cílovou destinací. Některé spoje jsou prodloužené do stanice Ústí nad Labem západ., která je situována blíže k centru města.

Spoje linky jsou vedené v základním 120 minutovém taktu. Na linku jsou vytvořeny přípoje v žst. Děčín východ z linky dálkové dopravy R14B a v žst. Ústí nad Labem-Střekov z linky R23.

Počet spojů na lince

úsek	Děčín hl.n. – Ústí nad Labem-Střekov	Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ
⚒	16	5
⑥†	15	15

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2029.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Nemožnost vedení vlaků do centrální oblasti Ústí n.L. představuje výrazný handicap této potenciálně atraktivní linky, který nebude v rámci následujícího plánovacího období odstraněn. Bude-li linka v současném provozním režimu zachována, pak bude snahou prodloužit co nejvíce spojů do stanice Ústí nad Labem západ. I přes skutečnost, že z dlouhodobé perspektivy je zájmem Ústeckého kraje tuto linku objednávat (jako linku radiální, vedenou bezúvraťově na budoucí centrální nádraží), lze připustit, že do doby realizace investiční akce, která toto vedení umožní, nebude linka – s ohledem na své současné přepravní výsledky – dočasně objednávána.

V průběhu plánovacího období dojde na lince k obměně vozového parky, kdy současné motorové jednotky řady 628 budou nahrazeny vícesystémovými elektrickými jednotkami PESA Elf.eu. Výměna jednotek bude probíhat od poloviny roku 2022.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+
Dlouhodobým cílem je vytvoření stabilního provozu radiální linky v ústecké aglomerační oblasti vedené do centrální oblasti Ústí n.L.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U8
název linky DÚK	Děčín – Česká Kamenice - Rumburk

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	129	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	120	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ano
počet míst pro jízdní kola:	5	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka veřejné drážní osobní dopravy je provozována na trati č. 081 v celém jejím úseku. Linka je zajišťována spoji v základním 120 minutovém rastru, který je v obdobích přepravních špiček doplněn na 60 minut.

Na lince je znatelná výrazná atraktivita města Děčína, které je přirozeným spádovým centrem pro sídla, které jsou touto linkou obsluhovány.

Základní model linky je postaven na přípojích linek U1, U28 a R20 v Děčíně. Tím jsou určené systémové časy linky v nácestných stanicích: Děčín (:30) – Markvartice (:00) – Rumburk (:00).

Počet spojů na lince

úsek	Děčín – Česká Kamenice	Česká Kamenice - Jedlová	Jedlová - Rumburk
⚒	28	22	20
⑥†	19	17	17

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2023. Pro následné smluvní období počínaje 12/2023 se předpokládá uzavření smlouvy v režimu přímého zadání s 10ti letou účinností.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období PDOÚK 2022 – 2026 bude sledováno prodloužení spojů, které jsou nyní ukončovány v nácestných stanicích, do žst. Rumburk, příp. Varnsdorf.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

V případě růstu poptávky po přepravě mezi Šluknovskem a Děčínem, resp. Ústím n.L. by bylo možné převést páteřní přepravní funkci v ose Varnsdorf / Rumburk – Děčín na železnici. Základním předpokladem takového kroku je atraktivní časová dostupnost po železnici.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U9
název linky DÚK	(Rumburk -) Rybniště - Varnsdorf

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	55	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	40	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	8	informační systém:	ne	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka byla zavedena v roce 2019, kdy byl úsek Varnsdorf – Rybniště vyjmut ze smluvního zajištění v rámci smlouvy o ZVS pokrývající Východosaskou síť. Jedná se o obslužnou linku zajišťující spojení obcí mezi Rybništěm a Varnsdorfem s těmito městy, případně s využitím přestupu s Libercem, Děčínem a Českou Lípou. Jízdní řád této linky je určen systémovými časy linky L7 v žst. Varnsdorf a linky U8, popř. L4 v žst. Rybniště. Vzhledem k časovému posunu spojů linky L7 v pracovních dnech a o víkendech jsou i spoje linky U9 provozovány v odlišných časových polohách a v případě pracovních dní je v žst. Rybniště tvořena návaznost na spoje linky U8 směr Děčín, o víkendech a státem uznaných svátcích je vazba naopak na linku L4 směr Česká Lípa.

Počet spojů na lince

úsek	Rybniště – Varnsdorf
⚒	24
⑥†	16

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2023. V následném období se předpokládá její zahrnutí do provozního souboru „Šluknovsko“ společně s linkami U8, U28 a s dobou platnosti od 2023 do 2033.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období je předpokládá dokončení modernizace železniční infrastruktury, což s sebou přinese zkrácení jízdních dob a tím umožní na lince více stabilizovat přestupní vazby, které v nemálo případech jsou stanoveny na hodnotu 1 minuta. V souvislosti s úpravami jízdního řádu linky U8 je možné uvažovat o vedení vybraných spojů této linky přímo z/do Děčína.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

V případě růstu poptávky po přepravě mezi Šluknovskem a Děčínem, resp. Ústím n.L. by bylo možné převést páteřní přepravní funkci v ose Varnsdorf / Rumburk – Děčín na železnici. Základním předpokladem takového kroku je atraktivní časová dostupnost po železnici.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U10
název linky DÚK	Litoměřice – Lovosice - Most

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	100	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	65	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ano
počet míst pro jízdní kola:	5	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Provoz linky byl zahájen po provedené investici do železniční infrastruktury, která nabídla možnost zavedení rychlého přímého spojení okresních měst Most a Litoměřice trasou přes Lovosice s možností přestupních vazeb v této železniční stanici na ostatní spoje IDS DÚK směr Ústí nad Labem a Roudnice nad Labem. Na lince je zajištěn v celém úseku základní 120 minutový interval během celého týdne. Tyto spoje jsou v pracovních dnech doplněny v úseku Třebívlice – Litoměřice horní nádraží na interval 60 minut. Výjimkou z tohoto pravidla je ranní přepravní špička, kde je interval 60 minut zajištěn v celé délce linky. V žst. Most a Lovosice jsou vytvořeny přípojné vazby na ostatní spoje veřejné drážní osobní dopravy.

V úseku Lovosice – Litoměřice horní nádraží tvoří linka U10 proklad s linkou U11 a společně tak na tomto úseku zajišťují přepravu cestujících s intervalem 30 minut během převážné části dne. S ohledem na zachování stability jízdního řádu linky a také s ohledem na zachování přestupních vazeb linky v uzlových stanicích není možné se spoji zastavovat na některých zastávkách, které vzhledem ke svému situování k nejbližšímu osídlení, nebo disponibilitě takového osídlení nevykazují dostatečný přepravní potenciál.

Počet spojů na lince

úsek	Litoměřice h.n. – Lovosice	Lovosice – Třebívlice	Třebívlice – Most
⚒	40	36	22
⑥†	40	20	20

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2029.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Na lince se v plánovacím období nepředpokládají změny proti SQ. S ohledem na rozšiřování přípojů v uzlu 30 v Mostě je nezbytné zkapacitnění úseku Obrnice – Most. Koncepčním cílem je realizovat co nejužší přípojovou skupinu 30 v Lovosicích.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Střednědobým cílem je převedení kompletního rozsahu veřejné dopravy mezi Lovosicemi a Mostem na železnici. Pro zavedení hodinového taktu, který by umožnil zásadnější redukci autobusového spojení je zřízení výhybny mezi stanicemi Třebívlice a Libčeves.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U11
název linky DÚK	Postoloprty – Louny – Lovosice – Litoměřice – Česká Lípa

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

(do 12/2022)

(od 12/2022)

počet míst k sezení:	93	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	105	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	8	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka U11 je linkou, která obsluhuje sídla napříč Ústeckým krajem v oblasti Českého středohoří. Na trase linky se projevují výrazné rozdíly ve frekvenci cestujících. Nejsilnějším úsekem je úsek Litoměřice – Lovosice, který těží z blízkosti a velikosti těchto měst. Přepravní poptávka v této relaci je také umocněna dobrými přestupními vazbami v žst. Lovosice, zejm. na linku R20 směr Praha a Děčín. Jako přepravně silné úseky lze definovat Litoměřice – Úštěk a Lovosice – Libochovice. Zde je poptávka po přepravě determinována spádovostí do sídel ležících na trase linky. Přepravně slabšími jsou zbylé úseky směr Úštěk a dále směrem do Libereckého kraje a úsek Libochovice – Louny.

Linka je zajišťována v základním 120 minutovém intervalu, který je ve špičkách doplňován na 60 minut. V přepravně silných úsecích je zajištěn 60 minutových interval prakticky po celou část občanského dne, příp. interval ještě kratší a to s využitím prokladů s jinými linkami (např. U10 v úseku Litoměřice – Lovosice).

Základní model linky je sestaven na přípojích ve skupině :00 v Lovosicích následovně: Česká Lípa (:30) – Blíževedly (:00) – Úštěk (:30) – Litoměřice (:15/:45) – Lovosice (:00) – Louny (:00).

V úseku Lovosice – Litoměřice horní nádraží tvoří linka U11 proklad s linkou U10 a společně tak na tomto úseku zajišťují přepravu cestujících s intervalem 30 minut během převážné části dne.

Počet spojů na lince

úsek	Postoloprty – Louny m.	Louny m. - Louny	Louny - Libochovice	Libochovice - Lovosice	Lovosice – Litoměřice h.n.	Litoměřice h.n. - Úštěk	Úštěk – Č.Lípa
⚒	4	26	30	32	36	26	18
⑥†	2	18	18	18	20	20	16

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2022. Pro následné smluvní období počínaje 12/2022 se předpokládá uzavření smlouvy v režimu přímého zadání s 10ti letou účinností.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Do dopravního modelu této linky v průběhu plánovacího období zasáhnou průběžně prováděné investiční akce na dopravní infrastruktuře. Cílový stav linky je definován se systémovými jízdními dobami v úseku Liběšice – Lovosice 30 minut, Lovosice – Louny 60 minut. Nutnost dosažení křižovacích míst Litoměřice h.n. a Liběšice velmi pravděpodobně povede k nutnosti opuštění od zastavování v zastávkách Ploskovice a Horní Řepčice vybranými vlaky v přepravních špičkách. V okamžiku účinnosti nové závazkové smlouvy se předpokládá upuštění od stávajícího modelu v oblasti Loun (roztržení na linky U11 a U15) a zavedení průjezdného modelu uzlem Louny až do stanice Postoloprty.
V novém smluvním období také dojde k výměně turnusových vozidel, kdy v současné době využívané motorové jednotky ř. 814 RegioNova budou nahrazeny motorovými jednotkami řady 840. V přepravně nejsilnějším úseku Lovosice – Litoměřice se předpokládá zdvojování jednotek.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Provozní koncepce bude po modernizaci úseku Liběšice – Lovosice stabilní v úseku Úštěk – Louny. Ve směru do Libereckého kraje má Ústecký kraj zájem na dosažení co nejkratší cestovní doby, se změnou křižovacího bodu a dosahováním širšího uzlu Česká Lípa – v tomto ohledu však dosud nebyl nalezen soulad s Libereckým krajem.
V souvislosti s možnými úpravami provozní koncepce na Žatecku kdy lze uvažovat i s prodloužením linky U11 do Žatce, resp. Chomutova.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U12
název linky DÚK	Osek – Most – Louny - Rakovník

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	74	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	100	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	3	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka slouží k zajištění spojení mezi městy Osek, Most, Louny a Rakovník. Na lince je dlouhodobě vykazován značný nepoměr frekvence cestujících v jednotlivých jejích úsecích. Přepravní poptávka je nejsilnější a v rámci systému DÚK vykazuje nadprůměrných výsledků v úseku mezi Mostem a Louny, kde se vyskytují i problémy s nedostatečnou přepravní kapacitou spojů. V úseku Louny – Domoušice jsou přepravní výsledky linky slabší, avšak relativně průměrné. Podprůměrná frekvence je naopak vykazována v úseku Most – Osek a Domoušice – Rakovník. Základní interval linky je 120 minut v celém úseku a během celého týdne. Tento interval je doplňován v přepravních špičkách na 60 minut a v úseku Most – Louny je linka zajišťuje spojení v intervalu 60 minut celodenně a celotýdenně.

Počet spojů na lince

úsek	Osek m. - Most	Most – Louny	Louny – Louny m.	Louny m. - Hřivice	Hřivice - Domoušice	Domoušice – Rakovník
⚒	23	38	42	32	28	24
⑥†	0	38	38	18	18	18

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2029 a to včetně úseku na území Středočeského kraje.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V souvislosti s dokončením rekonstrukčních prací na úseku Rakovník – Domoušice bude možné na tomto úseku dosáhnout kratších jízdních dob, ideálně 60 min Rakovník – Louny. Pro dosažení systémové jízdní doby 60 min Rakovník – Louny jsou nutná investiční opatření v uzlu Louny (zvýšení rychlosti Louny – Louny předměstí včetně, rozdělení úseku Louny – Louny předměstí na 3 úseky)

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Dosažení systémové jízdní doby Rakovník – Louny 60 min, zapojení linky do uzlu 30 v Mostě. V případě rostoucí poptávky po přepravě v úseku Louny – Most lze uvažovat o zavedení dvoustupňové obsluhy v prokladu cca 30 min v úseku (Hřivice -) Louny – Most. S ohledem na definované cíle propojenosti sousedních regionů by bylo žádoucí prodloužení linky až do Berouna, což by bylo nutné vzájemně koordinovat se

Středočeským krajem. Po zprůjezdnění žst. Litvínov v ose Most – Louka u Litvínova je reálnou dopravně-plánovací variantou rozšíření počtu spojů v úseku Most – Litvínov / Osek město a opětovné prodloužení linky do Hrobu, bylo-li by toto prodloužení realizovatelné bez nárůstu vozidel.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U13
název linky DÚK	Most - Žatec

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	154	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	154	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	6	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka zajišťuje dopravní obslužnost mezi městy Most a Žatec trasou přes Postoloprty. V pracovních dnech je linka provozována v 60 minutovém intervalu, který je v přepravních sedlech prodloužen na 120 minut. O víkendech a státem uznaných svátcích platí na lince základní 120 minutový interval. Na lince převažují přepravní relace typu centrum – obec. Pro přímé cestování v relaci Most – Žatec není linka příliš využívána. Důvodem je existence rychlého silničního spojení po silnici I/27 a dále také excentrické umístění železničních stanic v Žatci vzhledem k centru města.
Linka má přestupní vazby v žst. Most na linku R15 a U10, dále v žst. Postoloprty na linku U15, v žst. Žatec existují vazby s linkou U14.

Počet spojů na lince

úsek	Most – Žatec západ
⚒	32
⑥†	18

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2029.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V průběhu plánovacího období dojde na lince k obměně vozového parky, kdy současné motorové jednotky řady 628 budou nahrazeny vícesystémovými elektrickými jednotkami PESA Elf.eu. Výměna jednotek bude probíhat od poloviny roku 2022.
V plánovacím období jsou dále předpokládány úpravy jízdního řádu této linky, a to ve vazbě na sloučení linek U11 a U15, které se předpokládá společně s nástupem nového smluvního období těchto linek v 12/2023. Linka U13 bude více vázána k minutě :00 v žst. Most, čímž v této stanici vzniknou nové možnosti přestupů zejm. na páteřní linku U1. Minutové schéma linky v novém modelu je: Most (:05) – Postoloprty (:30) – Žatec (:50), v opačném směru pak Žatec (:05) – Postoloprty (:20) – Most (:45). Kromě výše uvedených přestupních vazeb v Mostě bude vytvořena nová vazba v žst. Žatec na vlaky linky R25. Současná vazba v Postoloprtech na linku U15 (nově U11) bude volnější s přestupní dobou cca 15 minut.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

V souvislosti s možnými úpravami provozní koncepce na Žatecku lze uvažovat i se zkrácením linky na úsek Most – Postoloprty.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U14
název linky DÚK	Jirkov – Chomutov – Žatec – Lužná u Rakovníka

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	74	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	100	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	3	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka představuje spojení Jirkova, Chomutova, Žatce a Lužné u Rakovníka, kde je možné využít přestupních vazeb na Rakovník či Prahu. V úseku Jirkov – Žatec je linka provozována ve 120 minutovém intervalu, do Středočeského kraje pak zajíždějí vybrané spoje. S platností od jízdního řádu 2020/2021 došlo k opětovnému zastavování vlaků této linky na zastávkách Žiželice a Holedeček. Zastávka Sádek u Žatce byla naopak opuštěna.

Počet spojů na lince

úsek	Jirkov - Chomutov	Chomutov - Žatec	Žatec - Deštnice	Deštnice – Lužná
⚒	19	16	11	8
⑥†	18	18	8	8

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2029 a to včetně úseku na území Středočeského kraje.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období bude sledována možnost vedení spojů ve 120 minutovém intervalu do stanice Lužná u Rakovníka, čímž dojde k vytvoření systémové vazby sídel ležících na trase této linky s městy Rakovník a Praha. Zajištění takových spojů však bude záviset na finančních možnostech Středočeského kraje, neboť ze strany Ústeckého kraje jsou spoje již nyní vedené do zastávky Deštnice (poslední tarifní bod z Ústeckém kraji). Jelikož však tyto spoje bez přirozeného pokračování do Lužné nejsou dlouhodobě samostatně udržitelné, může také naopak, při nedosažitelnosti takového cíle v blízké budoucnosti, dojít k jejich ukončení v žst. Žatec.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Dlouhodobý výhled se odvíjí od dohody se Středočeským krajem na perspektivě linky, resp. od shody na dlouhodobě udržitelné koncepci spojení Žatecka s Prahou a Rakovníkem jakož i spojení Chomutova s Kladnem a příslušném modálním řešení.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U15
název linky DÚK	Louny - Postoloprty

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

(do 12/2022)

(od 12/2022)

počet míst k sezení:	93	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	105	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	8	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Jedná se o linku, která vznikla vydělením z linky U11. Spoje této linky zajišťují spojení Loun a Postoloprt s možností přestupu v Postoloprtech na linku U13 směr Most nebo Žatec. V žst. Louny existují přípoje na linku U12 směr Most a Rakovník.
Linka vykazuje základní rastr 60 minut. S ohledem na přípojné vazby v obou koncových stanicích linky je nastaveno schéma Louny (:30) – Postoloprty (:10/:50).

Počet spojů na lince

úsek	Louny - Postoloprty
⚒	29
⑥†	18

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2022. Pro následné smluvní období počínaje 12/2022 se předpokládá uzavření smlouvy v režimu přímého zadání s 10ti letou účinností.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

S účinností nového smluvního období (od 12/2022) se předpokládá zrušení této linky. Dosavadní spoje se stanou součástí linky U11, která bude skrz Louny průjezdná. Dojde tak k otočení schématu linky, které bude nově Louny (:00) – Postoloprty (:20/:40). Zároveň ke stejnému okamžiku dojde k výměně vozidel, kdy současné motorové jednotky řady 814 RegioNova nahradí vozidla řady 840.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Provozní koncepce ve vzdálenějším období je popsána v rámci linky U11.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U16
název linky DÚK	(Chomutov -) Kadaň-Prunéřov - Kadaň

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	154 93	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	154 105	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	6 8	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka zajišťuje spojení Kadaně na spoje vedené po podkrušnohorské trati č. 130 s městy Chomutov, Most, Ústí nad Labem a Karlovy Vary. V současné době spoje této linky zajišťují dva dopravci.

Počet spojů na lince

úsek	Kadaň-Prunéřov – Kadaň
⚒	74
⑥†	40

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je v případě spojů ČD zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2023. V případě spojů RJUK je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2029.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Po dokončení prací na železniční infrastruktuře v podobě elektrifikace úseku Kadaň – Kadaň předměstí a po ukončení procesu „dualizace“ (instalace elektrické výzbroje pro jízdu jednotky na stejnosměrné i střídavé proudové soustavě) všech 7 elektrických jednotek RegioPanter přejdou spoje dopravce ČD pod linku U1, která v tomto období bude zajišťovat přímé regionální spojení Děčína, Ústí nad Labem, Teplic, Bíliny, Mostu, Chomutova a Kadaně. Spoje budou zajišťovány v pravidelném 1 hodinovém taktu. Předmětem prověření bude zrušení linky, ve kterém by již nadále nebyly vedeny přípojné spoje na vlaky dálkové a meziregionální dopravy ve stanici Kadaň-Prunéřov (na linky R15 a U51). Tyto přípojné spoje by byly v takovém případě nahrazeny linkou veřejné linkové dopravy, která by zároveň zajistila plošnější obsluhu intravilánu města Kadaně. Nezbytně je však nutné posoudit dopady změny dopravního módu na počet cestujících, spolehlivost daného řešení a dopady na celkovou cestovní dobu.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Provozní koncepce ve vzdálenějším období je popsána v rámci linky U1, v případě „krátkých“ spojů linky záleží na dlouhodobě udržitelném napojení Kadaně na přípojné

Karty železničních tratí a linek

vazby ve stanici Kadaň-Prunéřov.

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U21
název linky DÚK	Roudnice nad Labem – Bříza obec

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	55 93	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	40 105	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	8 8	informační systém:	ne	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Na lince je zajišťováno základní spojení v přibližně 2-hod intervalu s vloženými spoji, doplňujícími spojení na do přibližně hodinové nabídky. Jedná se o linku s dobrými přepravními výsledky. Zásadním nedostatkem je stav, kdy jízdní doby neumožňují dosáhnout zavedení přesného 60-min taktu v přepravních špičkách pracovních dnů. Zároveň, na lince je extrémně silná ranní a odpolední špička, kdy pro vozbu ranního školního spoje kapacitně nepostačuje 1 vůz řady 810 (resp. 809).

Počet spojů na lince

úsek	**Roudnice n.L. – Roudnice n.L. město**	**Roudnice n.L. město – Straškov**	**Straškov – Bříza obec**
⚒	26	28	29
⑥†	10	10	10

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2029.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období se předpokládá vyřešení uvedených nedostatků. Na straně infrastruktury je plánováno zabezpečení vybraných přejezdů spojené se zvýšením traťové rychlosti, což umožní zavedení 60-min taktu se zlepšením přestupních vazeb v Roudnici n.L. V oblasti přepravní kapacity bude v pracovních dnech nasazována jednotka řady 814.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Dojde-li na lince ke zkrácení cestovních dob a zavedení 60-min taktu, pak lze provozní koncepci považovat za dlouhodobě stabilní.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U22
název linky DÚK	Vraňany - Straškov

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	55	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	40	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	8	informační systém:	ne	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Spoje linky jsou v žst. Vraňany navázány na přípoje linky U4 ve směrech Praha a Roudnice nad Labem, potažmo Ústí nad Labem. Od těchto přípojných vazeb jsou spoje vedené zpravidla pouze do zastávky Horní Beřkovice. Do sídel v úseku Horní Beřkovice až Straškov jsou vedené vybrané spoje zpravidla v intervalu 240 minut. O víkendech a státem uznaných svátcích spoje pokračují až do zastávky Bříza obec.

Počet spojů na lince

úsek	Vraňany – Horní Beřkovice	Horní Beřkovice - Straškov	Straškov – Bříza obec
⚒	32	12	0
⑥†	6	6	6

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2029.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Linka dlouhodobě dosahuje velmi podprůměrných přepravních výsledků, což může být způsobeno obecně nízkou mírou disponibility a atraktivity sídel ležících podél železniční tratě. Dalším faktorem přispívajícím k dlouhodobému vykazování nízké frekvence cestujících je skutečnost, že oblast je již nyní částečně obsluhována také veřejnou linkovou dopravou, která je směrována zejm. do Roudnice nad Labem a podchycuje tak nejvýznamnější přepravní proud cestujících, který nelze s ohledem na trasování železniční tratě v dostatečné kvalitě zajistit veřejnou drážní osobní dopravou. Pro významné přepravní vztahy oblasti Podřipska s Prahou není linka s ohledem na dosažitelné cestovní doby a konkurenční spojení po dálnici D8 vůbec konkurenceschopná.
V průběhu plánovacího období bude sledována varianta ukončení objednávky dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejné drážní osobní dopravy a ve spolupráci se sousedním objednatelem a dotčenými obcemi na trase hledána varianta náhrady v podobě zajištění dopravní obslužnosti oblasti prostřednictvím veřejné linkové dopravy, s pomocí které lze množství přepravované frekvence cestujících podchytit efektivněji a to nejen z hlediska ekonomického, technologického, ale také z pohledu dosažení vyšší úrovně atraktivity každodenní dojížďky do spádových center.
V takovém případě bude prověřeno zajištění veřejné drážní osobní dopravy v režimu turistických linek.
Pokud by došlo k výraznému zkrácení cestovních dob Vraňan s Prahou, pak lze prověřit

zachování návazné železniční dopravy v úseku Horní Beřkovice – Vraňany.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+
Linka nemá dlouhodobou perspektivu pro pravidelnou dopravu zajišťující přepravní potřeby v denní dojížďce.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U28
název linky DÚK	Děčín – Bad Schandau - Rumburk

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	110	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	110	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	4	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka zajišťuje rychlé spojení severních a západních oblastí Šluknovského výběžku s okresním městem Děčínem a s pomocí přestupů v žst. Děčín i s Ústím nad Labem, příp. Prahou. Velmi důležitou funkci tato linka plní také v oblasti dopravy realizované za účelem turistiky a rekreace v přírodě, neboť její trasa prochází na českém území Národním parkem České Švýcarsko, na německém území obdobně protíná oblast Národního parku Saské Švýcarsko. Význačná část potenciálu této linky spočívá také v dopravě do Drážďan (přestupem na linku S1 v Bad Schandau).

Linka je zajišťována v základní 120 minutovém intervalu, který je v období přepravní špiček doplněn na 60 minut. Pokrytí období přepravní špičky je na obou koncích linky zajišťována odlišným způsobem. V úseku Rumburk – Dolní Poustevna se využívá synergií s veřejnou linkovou dopravou a v přepravních špičkách jsou tak vedené pouze spoje, zajišťující účelově přepravu z/do škol. V úseku Šluknov – Rumburk je zajištěn proklad s linkou R22. V úseku Děčín – Dolní Žleb, který je obtížně přístupný vozidlem větších rozměrů je přepravní špička zajištěna spoji relace Děčín – Schöna, které tímto využívají cca 100 minutový obratový pobyt v žst. Děčín hl.n.

Problémem linky je nemožnost zavedení špičkového intervalu 60 min v celé trase linky (při zachování žádoucích přestupních vazeb) z důvodu chybějící výhybny v úseku Bad Schandau – Sebnitz a dále neadekvátně dlouhé pobyty spojů v Bad Schandau z důvodu zajištění obousměrných přestupních vazeb.

Počet spojů na lince

úsek	Děčín – Dolní Žleb	Dolní Žleb – Dolní Žleb st.hr.	D.Poustevna st.hr. – D. Poustevna	D. Poustevna – Rumburk
⚒	30	28	19	24
⑥†	20	18	18	20

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2023. Pro následné smluvní období počínaje 12/2023 se předpokládá uzavření smlouvy v režimu přímého zadání s 10ti letou účinností.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Linka je stabilní. Plánovacím období 2022 – 2026 je však třeba brát v potaz stále se zvyšující poptávku po přepravě za účelem pobytů v přírodě a jiných pohybových aktivit

v této turisticky atraktivní oblasti a hledat možnosti posílení linky v důrazem na zajištění kapacitnější přepravy ve dnech a časech, ve kterých lze předpokládat zvýšený zájem po této přepravě.
V souvislosti s výhledovými záměry popsanými u linky R22 bude na této lince sledována možnost zavedení rychlých obratových vlaků Rumburk – Velký Šenov – Mikulášovice pro které bude využit nynější cca hodinový prostoj vlakové soupravy v žst. Rumburk. Podmínkou realizovatelnosti tohoto záměru je dokončení rekonstrukce železniční trati Rumburk – Mikulášovice s cílem zvýšení traťové rychlosti, odstranění propadů rychlostí na železničních přejezdech a modernizace traťových a stanicích zabezpečovacích zařízení. Tyto nové vložené vlaky nahradí na úseku Rumburk – Šluknov spoje linky R22. Celý tento záměr je silně závislý na časových polohách vlaků R22 v Rumburku, které lze ovlivňovat postupným překládáním systémového křižování ze stanice Nový Bor až do stanice Jedlová a to v závislosti na postupu modernizačních akcí na dopravní infrastruktuře, které budou mít vliv na systémové časy R22 v uzlech nacházejících se mimo Ústecký kraj. V první fázi bude sledováno zavedení vložených vlaků alespoň v úseku Rumburk – Velký Šenov. Možnost prodloužení do žst. Mikulášovice je reálná v případě, kdy linka R22 bude v Rumburku dosahovat systémových časů (:30).
Dalším cílem v tomto plánovacím období je také zajištění větší stability jízdního řádu zejm. na „horním“ úseku linky Dolní Poustevna – Rumburk. Jízdní řád na této části linky je velmi silně ovlivňován četnými výlukami, jak na české straně v úseku Děčín – Dolní Žleb st.hr., tak na německé straně v úseku Bad Schandau – Sebnitz, kdy vlivem zavedení NAD dochází k prodlužování jízdních dob. Aby byla, i ve výlukovém stavu, zachována možnost spojení do Děčína dochází tak na tomto úseku k vyhlašování výlukových jízdních řádů s odlišnými časy spojů, kdy mj. zpravidla dochází k opuštění návazností v žst. Mikulášovice na linku T2 a v žst. Rumburk na linku L4.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Dlouhodobým cílem je zatraktivnění linky pro cestování mezi Šluknovskem a Děčínem / Ústím n.L.. Cílem je zkrácení cestovních dob na lince odstraněním pobytů v Bad Schandau, eventuelně i změnou zastavovací politiky a zavedením hodinového taktu, alespoň v přepravních špičkách pracovních dnů. Naplnění těchto koncepčních cílů, které by zlepšilo dostupnost v rámci Ústeckého kraje, bohužel není zcela slučitelné se záměry objednatele VVO na saské straně, neboť na saském území výrazně dominuje pouze turistický charakter této linky.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U32
název linky DÚK	Ústí nad Labem – Litoměřice – Mělník – Lysá nad Labem

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

do 12/2024

od 12/2024

počet míst k sezení:	244	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano*	klimatizace:	ano*
počet míst k stání:	?	bezbariérově přístupné WC:	ano*	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	7	informační systém:	ano*	zásuvky/USB:	ano*

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka slouží k zajištění dopravní obslužnosti sídel na pravém břehu řeky Labe mezi městy Lysá nad Labem, Stará Boleslav, Všetaty a Mělník na území Středočeského kraje a dále Štětí, Litoměřice a Ústí nad Labem na území Ústeckého kraje. Spoje vedené v celé trase linky jsou zajišťovány v intervalu 120 minut (vyjma ranní přepravní špičky). Nad rámec tohoto intervalu je na území Ústeckého kraje doplňován na 60 minut posilovými spoji relací Ústí nad Labem – Štětí, příp. Ústí nad Labem – Litoměřice město.

Počet spojů na lince

úsek	Ústí nad Labem západ – Litoměřice m.	Litoměřice m. - Štětí	Štětí – hr. VUSC
⚒	39	28	22
⑥†	20	20	18

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností do 12/2023. Po vypršení účinností smlouvy se předpokládá začlenění této linky do souboru elektrických linek společně s linkami U1, U2, U3, U51 a U54. Platnost následné smlouvy se předpokládá na 10 let. Vítězný dopravce by měl vzejít z otevřeného nabídkového řízení.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období je předpokládáno vedení a ukončení výběrového řízení na nového dopravce této linky (společně s linkami U1, U2, U3, U51 a U54). V novém smluvním období se předpokládá obměna vozového parku zajišťujícího tuto linku dnes v podobě elektrického hnacího vozidla a vozidel řady Bdmtee a řídícího vozu řady Bfhpvee295 („Sysel“) za elektrickou vícesystémovou jednotku typově podobnou s vozidlem ČD 650

(dvouvozový RegioPanter). Rozsah spojení v mezikrajském úseku bude pro období platnosti nové smlouvy sjednán se Středočeským krajem. V zájmu Ústeckého kraje je prodloužení vybraných spojů až do žst. Nymburk, pro zajištění přestupní vazby na dálkové vlaky R10 a zlepšení spojení Ústeckého kraje s Hradcem Králové.

*pouze řídící vůz Bfhpvee295 („Sysel“)

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+
V úseku Ústí n.L. – Štětí / Mělník lze považovat rozsah provozu za dlouhodobě stabilní. V případě růstu poptávky po přepravě bude v přepravních špičkách navyšován rozsah spojů v úseku Ústí n.L. – Litoměřice město.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U40
název linky DÚK	Louny - Slaný

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	55	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	40	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	8	informační systém:	ne	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Jedná se o linku, která dlouhodobě vykazuje velmi podprůměrné přepravní výsledky. Přirozenou spádovost obcí na trati lze vysledovat do okresního města Louny, tak také do blízkého Slaného, ležícího na území Středočeského kraje. Důvodem pro nízkou obsazenost spojů vlakové dopravy je především skutečnost, že železniční trať, po které je trasa linky U40 vedena vykazuje velmi vysokou míru deviality. Obě spádová města jsou časově mnohem výhodněji dosažitelná po silniční síti, což se negativně projevuje v míře obsazenosti spojů této linky.

Spoje linky jsou zajišťovány ve 120 minutovém intervalu s výjimkou dopoledního a poledního přepravního sedla. V tomto období linka vykazuje 180 či 240 minutový interval. Součástí linky je také vedení přímého spoje Louny – Praha Masarykovo nádraží v ranních hodinách směrem do Prahy a v odpoledních hodinách v opačném směru.

V žst. Louny existují na spoje této linky přípoje směrem do Postoloprt, které je možné využít k přiblížení se centru města Louny, případně lze využít přípoje linky U12 směr Most a Rakovník. Jiné přestupní vazby na území Ústeckého kraje linka nemá.

Počet spojů na lince

úsek	Louny – Peruc	Peruc – Slaný
⚒	16	18
⑥†	12	16

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna na základě smlouvy o závazku veřejných služeb o přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou uzavřenou mezi Středočeským krajem a dopravcem pro období let 2019 – 2029 a to včetně úseku na území Ústeckého kraje.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období bude sledována varianta ukončení objednávky dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejné drážní osobní dopravy a ve spolupráci se sousedním objednatelem a dotčenými obcemi na trase hledána varianta náhrady v podobě zajištění dopravní obslužnosti oblasti prostřednictvím veřejné linkové dopravy, s pomocí které lze množství přepravované frekvence cestujících podchytit efektivněji a to nejen z hlediska ekonomického, technologického, ale také z pohledu dosažení vyšší úrovně atraktivity každodenní dojížďky do spádových center.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Linka nemá dlouhodobou perspektivu pro pravidelnou dopravu zajišťující přepravní

potřeby v denní dojížďce.

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U51
název linky DÚK	Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Klášterec nad Ohří (-Karlovy Vary)

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	278	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	?	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	16	informační systém:	ne	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Spoje této linky tvoří vzájemný doplněk k lince regionální dopravy U1 a lince dálkové dopravy R15 provozované po shodném úseku. Spoje linky U51 jsou vedeny v prokladu se spoji R15 a společně tak s nimi zpravidla (v přepravně exponovaných časech) vytváření společný interval 60 minut.

Linka je vhodná zejm. z hlediska možnosti zajištění rychlé aglomerační dopravy (linka spojuje největší města v Podkrušnohoří – Ústí nad Labem, Teplice, Bílina, Most, Chomutov, Kadaň (s nutností přestupu na linku U16) a Klášterec nad Ohří.

Počet spojů na lince

úsek	Ústí nad Labem hl.n. - Chomutov	Chomutov – Kadaň-Prunéřov	Kadaň-Prunéřov – Klášterec n.O.	Klášterec n. O. – hr. VUSC
⚒	12	5	4	0
⑥†	2	0	0	0

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností do 12/2023. Po vypršení účinností smlouvy se předpokládá začlenění této linky do souboru elektrických linek společně s linkami U1, U2, U3, U32 a U54. Platnost následné smlouvy se předpokládá na 10 let. Vítězný dopravce by měl vzejít z otevřeného nabídkového řízení.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období je předpokládáno vedení a ukončení výběrového řízení na nového dopravce této linky (společně s linkami U1, U2, U3, U32 a U54). V novém smluvním období se předpokládá obměna vozového parku zajišťujícího tuto linku dnes v podobě elektrického hnacího vozidla a vozidel řady Bdmtee a řídícího vozu Sysel za elektrickou vícesystémovou jednotku typově podobnou s vozidlem ČD 650 (dvouvozový RegioPanter). Koncepčním cílem je rozšiřování spojů na lince a jejich prodloužení až do Karlových Varů, přičemž v úseku Kadaň-Prunéřov – Karlovy Vary by tyto spoje nahrazovaly spoje linky U2. Tuto koncepci je nutno podrobně sjednat s Karlovarským krajem.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+
Časový a funkční proklad linek R15 a U51 představuje dlouhodobě sledované řešení. Pouze v případě, kdy by došlo k rozšíření objednávky dálkové dopravy na lince R15, byly by spoje linky U51 adekvátním způsobem redukovány.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U52
název linky DÚK	Žatec – Louny – Lovosice – Ústí nad Labem

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	154	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	154	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ano
počet míst pro jízdní kola:	6	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka není t.č. v provozu.

Počet spojů na lince

úsek	Žatec – Ústí nad Labem
⚒	0
⑥†	0

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka bude zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2022 do 12/2032.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Cílem této linky bude zajištění přímého rychlého spojení v pracovní dny měst Žatce a Loun s krajským městem Ústí nad Labem s důrazem na směrování vlaků v ranní špičce do Ústí nad Labem a v odpolední špičce naopak. Ve směru Žatec – Ústí nad Labem budou vlaky odjíždět ze žst. Žatec v cca 5:00, 6:00, 14:00 a 16:00. Ve směru Ústí nad Labem – Žatec budou vlaky odjíždět ze žst. Ústí nad Labem hl.n. v cca 12:10, 14:10, 16:10 a 18:10. V žst. Žatec bude sledována přestupní vazba na spoje linky R25. Vlaky budou mít charakter spěšných vlaků a se zastavením je uvažováno v Žatci, Postoloprtech, Lounech městě, středu a Lounech, Libochovicích městě a Libochovicích, Čížkovicích, Sulejovicích, Lovosicích a v Ústí nad Labem hl.n.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Jedná se o nově zaváděnou službu, dlouhodobý výhled provozu se bude odvíjet od dosahovaných přepravních výsledků. V případě růstu poptávky po přepravě lze dále navyšovat rozsah spojů.

Po dokončení modernizace trati Ústí n.L. – Most lze uvažovat o zavedení nové Sp linky Žatec – Postoloprty – Bílina – Teplice – Ústí n.L. s kratší cestovní dobou, než bude mít linka U52. Linka U52 by v takovém případě byla zkrácena na úsek Louny – Ústí n.L.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U54
název linky DÚK	(Děčín -) Ústí nad Labem – Roudnice nad Labem (-Hněvice)

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	278	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	?	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	16	informační systém:	ne	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Jedná se o „doplňkovou" linku k lince U4, která obsahuje posilové a vložené spoje nad rámec základního taktového provozu linky U4, které nebylo možné zajistit v rámci pravidelné plánované vozby spojů linky U4. Z linky U4 byly dále vyčleněny spoje, které svoji časovou polohou v důležitých dopravních uzlech vybočovaly ze základního taktu linky anebo, které neobsluhovaly některé zastávky po své trase. Ve vybraných časech přepravních špiček zároveň spoje linky U54 doplňují spoje linky R20 (byť s četnějším zastavováním). Z tohoto důvodu není možné u linky definovat žádné systémové znaky.

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností do 12/2023. Po vypršení účinností smlouvy se předpokládá začlenění této linky do souboru elektrických linek společně s linkami U1, U2, U3, U32 a U51. Platnost následné smlouvy se předpokládá na 10 let. Vítězný dopravce by měl vzejít z otevřeného nabídkového řízení.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období je předpokládáno vedení a ukončení výběrového řízení na nového dopravce této linky (společně s linkami U1, U2, U3, U32 a U51). V novém smluvním období se předpokládá obměna vozového parku zajišťujícího tuto linku dnes v podobě elektrického hnacího vozidla a vozidel řady Bdmtee a řídícího vozu Sysel za elektrickou vícesystémovou jednotku typově podobnou s vozidlem ČD 650 (dvouvozový RegioPanter).

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Potřeba posil a vložených spojů je v dopravní obslužnosti v ose linky U54 předpokládána i v delším časovém horizontu, výkony na lince lze tak považovat za stabilní.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U57
název linky DÚK	Rakovník – Blatno u Jesenice - Žlutice

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	55	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	40	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	8	informační systém:	ne	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka je zajišťována v základních intervalu cca 120 minut během celého dne. Základní rastr je na úseku Rakovník – Blatno u Jesenice doplněn v přepravních špičkách na interval cca 60 minut.

Počet spojů na lince

úsek	hr.VUSC – Blatno u J.	Blatno u J. - Lubenec	Lubenec – hr.VUSC
⚒	29	18	16
⑥†	20	14	14

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností do 12/2029 uzavřenou mezi dopravcem a Středočeským krajem a to včetně úseku na území Ústeckého kraje.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období bude sledována varianta ukončení objednávky dopravní obslužnosti v úseku Blatno u Jesenice – hr. VUSC ÚK/KK prostřednictvím veřejné drážní osobní dopravy a ve spolupráci se sousedním objednatelem a dotčenými obcemi na trase hledána varianta náhrady v podobě zajištění dopravní obslužnosti oblasti prostřednictvím veřejné linkové dopravy, s pomocí které lze množství přepravované frekvence cestujících podchytit efektivněji a to nejen z hlediska ekonomického, technologického, ale také z pohledu dosažení vyšší úrovně atraktivity každodenní dojížďky do spádových center.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Na území Ústeckého kraje nemá linka dlouhodobou perspektivu pro pravidelnou dopravu zajišťující přepravní potřeby v denní dojížďce.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	L2
název linky DÚK	Děčín – Česká Lípa - Liberec

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	129	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	120	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ano
počet míst pro jízdní kola:	5	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Jedná se o linku regionální veřejné drážní osobní dopravy zajišťující meziregionální spojení Ústeckého kraje a Libereckého kraje v oblasti okresů Děčín a Česká Lípa. Přepravní výsledky této linky jsou na území Ústeckého kraje velmi dobré. Toto lze vysvětlit zejména relativní blízkostí center Děčín a Česká Lípa a uplatněním vlivu jejich atraktivity a disponibility.

Linka je zajišťována v základním 120 minutovém intervalu, který je v období přepravních špiček posílen na 60 minut, resp. 45 minut kvůli možnostem infrastruktury, kdy zejm. ranní přepravní špičku je nutné o několik minut vychylovat z taktu. Toto vychýlení však nemá negativní dopad do přestupních vazeb v uzlových stanicích a lze ho hodnotit jako pozitivní.

V žst. Děčín hl.n. má linka zajištěnu návaznost na linku dálkové dopravy R20 a linky regionální dopravy U1 a U28. Velmi omezené návaznosti jsou také v žst. Benešov nad Ploučnicí na linku U8. Přestupní vazby v této stanici však není možné zajišťovat systémově. Preferencí vazeb L2-U8 v žst. Benešov nad Ploučnicí nutně dojde k rozpadu některé z vazeb v jiné z přestupních stanic.

Základní model linky je: Děčín (:15/:45) – Benešov n.Pl (:00) – Česká Lípa (:30) – Brniště (:00) – Liberec (:00).

Počet spojů na lince

úsek	Děčín – Česká Lípa
⚒	24
⑥†	22

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2022. Pro následné smluvní období počínaje 12/2022 se předpokládá uzavření smlouvy v režimu přímého zadání s 10ti letou účinností.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Linka je stabilní a v plánovacím období 2022 – 2026 nejsou definovány priority optimalizace této linky.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Na území Ústeckého kraje má linka dlouhodobou perspektivu a v souladu s vývojem přepravní poptávky je možné v přepravních špičkách dále navyšovat rozsah dopravy

mezi Děčínem a Českou Lípou, v závislosti na možnostech infrastruktury.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	L4
název linky DÚK	Rumburk – Česká Lípa

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

(do 12/2021)

(od 12/2021)

počet míst k sezení:	110*	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano*	klimatizace:	ano*
počet míst k stání:	110*	bezbariérově přístupné WC:	ano*	WiFi:	ano*
počet míst pro jízdní kola:	4*	informační systém:	ano*	zásuvky/USB:	ano*

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka zajišťuje místní dopravní obslužnost a lokální denní dojížďku se spojením měst Rumburk, Krásná Lípa a Rybniště se sídly v Libereckém kraji jako Nový Bor a Česká Lípa. Spoje linky jsou vedeny v pravidelném 2 hodinovém taktu v ose Česká Lípa (:30) – Jedlová (:00) – Rumburk (:30). K systémovému křižování vlaků dochází v žst. Jedlová.

Počet spojů na lince

úsek	Rumburk – hr.VUSC
⚒	18
⑥†	18

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

V době přípravy tohoto dopravního plánu je dopravcem na lince společnost České dráhy, a to na základě smlouvy uzavřené mezi Libereckým krajem a touto společností s účinností do 12/2021.
Pro následné smluvní období od 12/2021 byla uzavřena nová smlouva o závazku veřejných služeb v přepravě cestujících mezi Libereckým krajem a společností Die Länderbahn CZ. Platnost této nové smlouvy je 10 let.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období se předpokládá zachování SQ.

*údaje k vozidlu od 12/2021

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Na území Ústeckého kraje má linka dlouhodobou perspektivu, nicméně je nezbytné pracovat dále na zkracování cestovní doby Rumburk – Česká Lípa, která v současnosti není zcela konkurenceschopná vůči individuální dopravě. Pokud by ve vzdálenějším horizontu došlo k vyšší míře systematizace linky dálkové dopravy R22, která by převzala funkci pravidelného páteřního meziregionálního spojení, lze uvažovat o převedení části výkonů linky L4 na posílení takového rychlého spojení.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	L7
název linky DÚK	Seifhennersdorf – Varnsdorf – Zittau - Liberec

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	110	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	110	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ano
počet míst pro jízdní kola:	4	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Linka zasahuje na území Ústeckého kraje velmi okrajově. Její význam je však důležitý pro zajištění rychlého přímého spojení Varnsdorfu (Šluknovského výběžku) s Libercem přes území Spolkové republiky Německo a Polské republiky. Spoje linky jsou v pracovní dny vedené v intervalu cca 60 minut, který však není vždy přesně dodržován a z taktu existují odchylky, které vznikají na německém území. O víkendech a státem uznaných svátcích je linka provozována v intervalu 120 minut. Spoje o víkendech a svátcích jsou zároveň oproti jízdnímu řádu v pracovní dny o cca 30 minut posunuté.
Z důvodu stále nedořešeného zajištění zabezpečení železniční trati do Seifhennersdorfu je mezi zastávkou pivovar Kocour a Seifhennersdorfem dlouhodobě zavedena náhradní autobusová doprava.

Počet spojů na lince

úsek	hr.VUSC - Varnsdorf	Varnsdorf – Varnsdorf-piv.Kocour	Varnsdorf piv. Kocour – hr.VUSC
⚒	30	30	22
⑥†	22	22	20

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna společnou smlouvou na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících uzavřenou mezi objednateli ZVON, VVO, Libereckého kraje a Ústeckého kraje s dobou účinnosti od 12/2019 do 12/2031.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Jakmile bude umožněno provozovat drážní dopravu do Seifhennersdorfu, předpokládá se prodloužení spojů, které dosud končí na zastávce Varnsdorf-pivovar Kocour.
Jízdní řád, který je v období 2020/2021 na lince zajišťován, je považován za přechodný.
Součástí smluvní dokumentace je cílový dopravní model, který však počítá s provedenými investicemi do infrastruktury na území Polské republiky. Cílový model sjednocuje dnes rozdílné koncepty v pracovní dny a víkendy, kdy v cílovém stavu bude ve Varnsdorfu dosahována celotýdenně minuta cca (:30).

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Z pohledu Ústeckého kraje má linka dlouhodobou perspektivu jako rychlé spojení Varnsdorfu s Libercem. Cílový koncept by měl nabízet atraktivní cestovní doby a pravidelný interval.

Karty železničních tratí a linek

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	RE20
název linky DÚK	Litoměřice – Ústí nad Labem – Děčín - Dresden

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	800 110	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne ano	klimatizace:	ne ano
počet míst k stání:	? 110	bezbariérově přístupné WC:	ne ano	WiFi:	ne
počet míst pro jízdní kola:	0 4	informační systém:	ne ano	zásuvky/USB:	ne

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Jedná se o linku provozovanou sezonně ve spolupráci Ústeckého kraje a Dopravního svazu Horní Labe (Verkehrsverbund Oberelbe) za účelem přepravy českých cestujících za turistickými cíli Svobodného státu Sasku a recipročně za účelem přepravy německých cestujících za cíli na české straně. V rámci této linky výrazně dominuje spoj „Vánoční kometa“, která zajišťuje v období adventních víkendů přepravu českých občanů na vánoční trhy v Drážďanech. Linka je pojata jako rychlíková/expresní a zároveň je v jejích spojích uznáván tarif DÚK a VVO. Touto kombinací tak tvoří velmi vyhledávaný doplněk k systémově nabízeným linkách regionální dopravy, které jsou však zatíženy delší jízdní dobou vlivem zastavování na všech zastávkách a k linkám dálkové dopravy, ve kterých není tarif DÚK uznáván

Počet spojů na lince

úsek	Litoměřice město – Ústí nad Labem hl.n.	Ústí nad Labem hl.n. – Dolní Žleb st.hr.
⚒	2 (pouze vybrané dny – svátky v SRN)	4 (pouze v sezonně) + 2 Vánoční kometa
⑥†	2 (pouze v sezonně)	4 (pouze v sezonně) + 2 Vánoční kometa

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2023. Pro následné smluvní období počínaje 12/2023 se předpokládá uzavření smlouvy v režimu přímého zadání s 10ti letou účinností.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

Ideálním řešením pro přepravní vztahy, které linka zajišťuje, by bylo uznávání regionálních tarifů DÚK a VVO ve vlacích dálkové dopravy v prostoru Ústí n.L. – Drážďany. Dokud se takovéto řešení nepodaří sjednat, lze provoz linky považovat za stabilní a v plánovacím období 2022 – 2026 nejsou definovány priority optimalizace této linky.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Cílovým stavem je tuto linku v současném pojetí neprovozovat a sjednat uznávání regionálních tarifů DÚK a VVO ve vlacích dálkové dopravy v prostoru Ústí n.L. – Drážďany.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	R22
název linky DÚK	Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk - Šluknov

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	154	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	154	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ano
počet míst pro jízdní kola:	8	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Svým charakterem se jedná o linku celostátní dálkové dopravy. Za účelem zajištění dopravní dostupnosti a vazeb Šluknovského výběžku s českým vnitrozemím s možností přestupních vazeb na linky dálkové dopravy směr Slovensko a Rakouskou je ve spolupráci s Libereckých krajem zajišťována objednávka vybraných spojů této linky v úseku, který není krytý objednávkou Ministerstva dopravy ČR, tj. úseku Nový Bor – Rumburk – Šluknov. Spoje vedené v krajské objednávce v ranních hodinách směřují ze Šluknovského výběžku na Kolín. V odpoledních a večerních hodinách je směrování spojů převážně opačné.

Počet spojů na lince

úsek	hr. VUSC - Rumburk	Rumburk - Šluknov
⚒	12	6
⑥†	10	6

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V plánovacím období tohoto dopravního plánu bude sledována možnost přeložení systémového křižování vlaků linky R22 ze současné stanice Nový Bor do stanice Svor. Ve dlouhodobějším výhledu lze sledovat cíl přeložení křižování až do stanice Jedlová. Tento výhledový stav, který je charakteristický systémovými časy Česká Lípa (:30) – Jedlová (:00) – Rumburk (:30), umožní vytvoření přestupní vazby mezi linkou R22 na posilové spoje linky U28 v trase Rumburk – Mikulášovice. V prvotní fázi (přeložení křižování do žst. Svor) není možné dosáhnout těsného uzlu Rumburk v (:30) a spoje R22 budou stále mírně odchýlené. Při definování podmínky přípojů R22 a U28 lze v tomto stavu sledovat na návazné lince U28 vedení posilových spojů Rumburk – Velký Šenov.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Dlouhodobý výhled je určen smluvním zajištěním MD ČR, přičemž doobjednávka části výkonů (prodloužení linky do regionálního centra) ze strany kraje nad rámec základní provozní koncepce linky představuje udržitelné řešení.

Karty železničních tratí a linek

1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	R25
název linky DÚK	Most – Žatec – Plzeň

2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO

počet míst k sezení:	154	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ano	klimatizace:	ano
počet míst k stání:	154	bezbariérově přístupné WC:	ano	WiFi:	ano
počet míst pro jízdní kola:	6	informační systém:	ano	zásuvky/USB:	ano

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Svým charakterem se jedná o linku celostátní dálkové dopravy. Ústecký kraj společně s Plzeňským krajem na této lince doplňují objednávku Ministerstva dopravy ČR tak, aby linka byla zajišťována stabilně alespoň ve 120 minutovém intervalu. Jízdní řád linky, tedy i spojů v krajské objednávce, je řízen koncepcí Ministerstva dopravy ČR.

Počet spojů na lince*

úsek	Most – Blatno u J.	Blatno u J. – hr.VUSC
⚒	16 (8)	14 (6)
⑥†	16 (6)	16 (6)

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY

Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2017 do 12/2026.

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ

V průběhu plánovacího období se na lince předpokládá zachování SQ. V novém smluvním období (od 12/2026) lze uvažovat se zavedením „trhacího" konceptu linky, kdy v úseku Plzeň – Žatec spoje linky jezdí zdvojené. V žst. Žatec dochází k odpojení jednotek, které následně pokračují do Mostu trasou přes Chomutov a Postoloprty.

*počet udává celkový počet spojů na lince. Číslo v závorce udává počet spojů v krajské objednávce.

6 VÝHLED PRO OBDOBÍ 2026+

Dlouhodobý výhled je určen smluvním zajištěním MD ČR, přičemž doobjednávka části výkonů ze strany kraje nad rámec základní provozní koncepce linky představuje udržitelné řešení. S ohledem na skutečnost, že linka spojuje (na rozdíl od tangenciální linky R22) dvě aglomerační oblasti celostátního významu, lze však za koncepčně vhodnější stav považovat, aby měly všechny spoje linky shodného objednatele na úrovni MD ČR.

Z pohledu meziregionálního spojení je pro Ústecký kraj klíčové, aby se dařilo zkracovat cestovní doby na lince, zejména s ohledem na její dlouhodobou udržitelnost a konkurenceschopnost.

Karty železničních tratí a linek

TURISTICKÉ LINKY V ÚSTECKÉM KRAJI

Součástí dopravní obslužnosti Ústeckého kraje jsou od roku 2015 také tzv. turistické linky označované jako „T". Jelikož je jejich provoz v mnoha aspektech specifický, budou jednotlivé linky pouze slovně popsány v následujícím textu.

Obecně platí pro všechny linky jednotné provozní období, které ze zkušeností z provozu v minulých letech je stanovováno na víkendy a státem uznané svátky v období od dubna do října (připuštěna je však variace zejm. v ohledem na pohyblivost Velikonočních svátků, příp. rozložení volných dní v období těsně před a těsně po základním provozním období. Vybrané turistické linky mají s ohledem na svá specifika stanovené rozšířené provozní období.

Dopravní obslužnost území turistickými linkami (definice dopravní obslužnosti dle § 2 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících zní: „*Dopravní obslužností se rozumí* ***zabezpečení dopravy*** *po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a* ***k uspokojení*** *kulturních,* ***rekreačních*** *a společenských* ***potřeb****, včetně dopravy zpět,* ***přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.")*** je zpravidla zajišťována po tratích, které dlouhodobě nevykazují dostatečnou přepravní poptávku natolik silnou, že její velikost nelze hospodárněji podchytit veřejnou linkovou dopravou a zároveň tratě, na kterých jsou turistické linky vedeny, jsou z pohledu rekreačních potřeb velmi cenné a přestavují tak potenciál pro využívání právě tímto typem dopravy. Turistické linky jsou dále v nemálo případech zajišťovány historickými kolejovými vozidly, což také k jejich atraktivitě přispívá.

Linka T1 Česká Kamenice – Kamenický Šenov

Jedná se o linku vedenou po trase původní železniční tratě Česká Kamenice – Česká Lípa. Linka je provozována v základním provozním období s rozšířením o pracovní dny v době hlavních školních prázdnin. Spoje linky jsou vedené tak, aby ve stanici Česká Kamenice byla vytvořena návaznost na spoje linky U8 z/do Děčína.

Linka T2 Děčín – Mikulášovice/Rumburk

Linka je vedena zejména po tratích ve Šluknovském výběžku v okolí Panského. Spoje linky nabízejí možnost cestování veřejnou dopravou do cílů v severní části národního parku České Švýcarsko. Jízdní řád linky je uzpůsoben tak, aby ve stanici Mikulášovice dolní nádraží umožňoval přestup z/na linku U28 zajišťujícím spojení přes národní park Saské Švýcarsko s městem Děčín. Spoje linky jsou převážně (kde to technologie trati řízené dle předpisu D3, příp. technologie provozu v okolních stanicích umožňuje) vedené do Krásné Lípy, jakožto centra a přirozeného výchozího místa oblasti.

Součástí této linky je také přímý spoj z Děčína, vedený trasou přes Českou Kamenici, který umožňuje přepravu jízdních kol.

Linka T3 Ústí nad Labem – Zubrnice

Linka T3 je linkou, která je částečně vedena po zrušené železniční trati Velké Březno – Úštěk/Verneřice. Tato tratě je mj. známá také jako místo natáčení filmu Páni kluci, byť samotný Levín, kde natáčení převážně probíhalo, neleží na dnes provozovaném úseku.

Z turistických linek se jedná o jednu z linek, na které jsou dlouhodobě vykazovány velmi dobré přepravní výsledky, což může být způsobeno jednak vedením linky z krajského města,

tak také atraktivitou cílů v okolí linky. V současné době jsou veřejné známé informace o činnosti spolku Zubrnická muzeální železnice, který postupně realizuje prodloužení trati ze Zubrnic do Lovečkovic.

Linka T4 Litoměřice – Lovosice – Chotiměř

Linka byla zavedena v roce 2020 a k jejímu zavedení velmi výrazným způsobem přispěla možnost využití technologické přestávky vozidla linky U10 ve stanici Lovosice, kdy toto vozidlo za čas, který by jinak v Lovosicích prostálo, vykoná zájezd do žst. Chotiměř. Vzhledem k využití shodných náležitostí je linka v době svého provozu vedena již ze stanice Litoměřice horní nádraží (mimo období provozu linky T4 je úsek Lovosice – Litoměřice zařazen pod linkou U10).

Vzhledem k silné atraktivitě okolí, kterým linka prochází (Opárenské údolí) bude linka zajišťována i v tomto plánovacím období. K ukončení linky však dojde v okamžiku obnovení provozuschopnosti tratě mezi Chotiměří a Radejčínem, kdy bude v celém úseku obnovena linka U6 Lovosice – Teplice v Čechách. Přepravní potřeby, které nyní linka T4 zajišťuje tak plně přejdou pod linku U6.

Linka T5 Roudnice nad Labem – Libochovice

Linka je zajišťována 3 páry osobních vlaků během základní provozní sezony. Linka prochází oblastí Podřipska a na její trase se nachází několik atraktivních cílů, jako města Budyně nad Ohří, Mšené Lázně, případně koncová Roudnice nad Labem.

Linka T6 Kadaň-Prunéřov – Podbořany/Kadaňský Rohozec

Linka prochází oblastí Doupovský hor. Výrazným lákadlem linky je také samotné město Kadaň, příp. zámek v Krásném Dvoře. Linka je vedena v celém úseku trati č. 164 Kadaň-Prunéřov – Podbořany, včetně její odbočné větve z Vilémova u Kadaně do Kadaňského Rohozce.

Linka T7 Chomutov – Vejprty

Linka zajišťuje spojení do výše položených partií zejm. oblasti západních Krušných hor. Jako jediná z turistických linek v Ústeckém kraji má kratší provozní období, než základní rozsah. Linka je provozována o víkendech a státem uznaných svátcích v období od května do října. Od provozní sezony 2020 je linka zajišťována 3 páry osobních vlaků.

Linka T8 (Děčín-) Ústí nad Labem/Most – Moldava v Krušných horách

Linka vykazuje dlouhodobě velmi dobrých přepravních výsledků, což je zapříčiněnou velmi výraznou atraktivností Krušných hor jak pro volnočasové aktivity v oblasti pěší turistiky, tak také cykloturistiky. V minulých obdobích byl provoz na lince postupně posilován do dnešní podoby, kdy je linka zajišťována jednak 4 páry spojů relace Most – Moldava v Krušných horách v základní provozní sezoně, která je rozšířena o pracovní dny v měsících červen a září a o termíny školních prázdnin. Linku zajišťují také 2 páry přímých spojů z Ústí nad Labem (jeden z nich z Děčína).

V současné době probíhají jednání mezi zástupci dotčených institucí na české i na německé straně s cílem obnovení provozu až do stanice Holzhau s možnosti přestupu na návazné spoje do německého vnitrozemí. Provedení takové investice může pro trať znamenat výrazný impuls, který se může projevit ve zvýšeném zájmu o přepravu a lze tak v takovém případě uvažovat o dalším rozšíření provozu.

Karty železničních tratí a linek

Linka T9 Liberec – Zittau – Varnsdorf – Mikulášovice

Jedná se o novinku provozní sezony 2021, kdy tato linka představuje možnost přímého spojení Jizerských hor s Lužickými horami a oblastí národního parku České Švýcarsko a díky provázání s linkou U28 ve stanici Mikulášovice dolní nádraží také s národním parkem Saské Švýcarsko.

Linku zajišťuje jeden pár spojů, které v ranních hodinách vyjíždějí z Liberce trasou přes Hrádek nad Nisou, německou Žitavu, Varnsdorf, Rybniště a Krásnou Lípu a v odpoledních hodinách vyráží v opačném směru zpět.

Linka T10 Praha – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Mikulášovice

Jedná se o novinku provozní sezony 2021 zajišťující přímou dostupnost nejsevernějších oblastí České republiky z Prahy, popř. Mladé Boleslavi a České Lípy. Spoje linky umožňují vykonání krátké jednodenní návštěvy oblastí Lužických hor a Českého Švýcarska.

Linka T11 Děčín – Telnice (-Jeníkov-Oldřichov)

Linka bude pravděpodobně zavedena v turistické sezoně 2022, a to 4 páry spojů v relaci Děčín – Telnice. Jízdní řád linky bude sledovat možnost využití přestupů v Děčíně od vlaků linky U1, U8, U28 a L2 a v Telnici možnost přestupu na linku veřejné linkové dopravy 451 do Petrovic, čímž nabídne další možnost cestování veřejnou dopravou do turisticky velmi atraktivní oblasti Krušných hor.

Cílový stav linky však uvažuje s vedením spojů až do stanice Jeníkov-Oldřichov (dříve Oldřichov u Duchcova). V tomto směru budou v plánovacím období vedena patřičná jednání směřující k uplatnění tohoto cíle.

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2022 – 2026

PŘÍLOHA Č. 2

Seznam autobusových linek

Příloha č. 2 – Seznam autobusových linek DÚK

Číslo	Název TAM	Oblast	Dopravce		počet párů		zaměření linky
			2021	2022 –	PD	SN	
398	Altenberg-Zinnwald-Teplice	TP-Dresden	RVSOE	RVSOE	7	7	mezinárodní
401	Ebersbach-Jiříkov-Rumburk-Krásná Lípa-Rybniště-Chřibská	Šluknovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	19	6	mezinárodní
402	Varnsdorf-Chřibská-Česká Kamenice-Děčín	Šluknovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	19	7	VLD
403	Varnsdorf-Dolní Podluží-Chřibská,Krásné Pole	Šluknovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	8	0	VLD
405	Rumburk-Staré Křečany-Krásná Lípa-Doubice	Šluknovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	8	0	VLD
406	Lobendava-Dolní Poustevna	Šluknovsko II	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	8	0	VLD
407	Staré Křečany,Brtníky-Krásná Lípa-Varnsdorf-Großschönau	Šluknovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	12	6	VLD
408	Mikulášovice-Velký Šenov-Šluknov,Rožany	Šluknovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	10	0	VLD
409	Varnsdorf-Seifhennersdorf-Rumburk-V.Šenov/D.Poustevna	Šluknovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	17	6	mezinárodní
410	Varnsdorf-Rumburk-Jiříkov-Šluknov-Velký Šenov-Lobendava,Severní	Šluknovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	21	8	VLD
421	Česká Kamenice-Srbská Kamenice	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	0	VLD
422	Benešov n. Pl.-Markvartice-Kerhartice-Č. Kamenice-Kunratice	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	9	0	VLD
423	Benešov n.Pl.-Žandov-Verneřice	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	4	0	VLD
424	Benešov n. Pl.-Heřmanov,Blankartice-Heřmanov,Fojtovice	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	5	0	VLD
431	Děčín-Malšovice,Javory-Malšovice,Borek	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	9	0	VLD
432	Libouchec-Děčín-Labská Stráň-Janov	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	33	18	VLD

433	Děčín-Jílové,Sněžník	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	2	4	turistická
434	Děčín-Hřensko,Mezná-Jetřichovice-Chřibská-Krásná Lípa	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	13	turistická
435	Česká Kamenice-Labská Stráň-Hřensko-Schmilka	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	4	4	turistická
436	Děčín-Dobrná-Huntířov-Srbská Kamenice-Jetřichovice,Vysoká Lípa	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	5	VLD
437	Děčín-Benešov n. Pl.-Verneřice-Rychnov	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	18	4	VLD
438	Děčín-Hřensko,Mezná	Děčínsko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	11	turistická
450	Chlumec-Ústí n.L.-Velké Březno-Děčín	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	14	9	VLD
451	Petrovice,Krásný Les-Ústí n.L.-Velké Březno-Homole u P.,Suletice	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	15	8	VLD
452	Verneřice-Ústí n.L.-Bahratal	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	20	10	VLD
453	Libouchec-Velké Chvojno-Ústí n.L.-Malečov,Rýdeč	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	14	6	VLD
454	Chuderov,Žežice-Ústí n.L.-Teplice,Sobědruhy	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	12	7	VLD
455	Ústí n.L.-Povrly,Český Bukov	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	0	VLD
456	Ústí n.L.-Hostovice-Stebno,Chvalov	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	13	9	VLD
457	Ústí n.L.-Řehlovice-Řehlovice,Dubice	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	10	4	VLD
458	Ústí n.L.-Krupka-Teplice,Sobědruhy	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	18	10	VLD
459	Petrovice,Krásný Les-Petrovice	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	1	0	VLD
460	Libouchec-Libouchec,Čermná	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	2	0	VLD
462	Ústí n.L.-Libouchec-Jílové	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	9	0	VLD
480	Teplice-Krupka-Chlumec	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	15	9	VLD

481	Krupka,Bohosudov-Proboštov-Teplice-Žim	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	14	2	VLD
482	Proboštov,Přítkov-Teplice-Kostomlaty p. Milešovkou	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	17	15	VLD
483	Krupka,Vrchoslav-Teplice-Zabrušany-Duchcov	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	16	9	VLD
484	Teplice-Krupka,Fojtovice	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	9	9	VLD
485	Osek-Košťany-Teplice-Krupka,Soběchleby/Chlumec	PD Teplice	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	23	13	VLD
486	Osek-Duchcov-Teplice-Krupka,Soběchleby	PD Teplice	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	27	19	VLD
487	Dubí-Teplice-Krupka,Vrchoslav	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	17	7	VLD
488	Duchcov-Teplice-Ústí nad Labem	PD Teplice	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	15	10	VLD
489	Dubí-Teplice-Modlany	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	13	3	VLD
490	Dubí-Teplice-Modlany,Kvítkov-Modlany	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	15	9	VLD
491	Dubí-Teplice-Duchcov	PD Teplice	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	23	12	VLD
492	Dubí-Teplice-Košťany-Hrob	PD Teplice	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	27	18	VLD
493	Teplice-Moldava,Dolní Moldava	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	6	4	VLD
494	Teplice-Proboštov-Dubí	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	9	3	VLD
495	Teplice-Duchcov-Osek	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	3	0	VLD
501	Bílina-Osek-Litvínov,Záluží	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	14	10	VLD
502	Teplice-Světec-Rtyně n.Bílinou,Velvěty	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	3	0	VLD
503	Bílina-Ohníč-Teplice	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	15	2	VLD
504	Teplice-Bílina-Louny	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	16	9	VLD

506	Měrunice-Bílina-Lovosice	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	12	7	VLD
508	Bílina-Lukov	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	0	VLD
521	Litvínov-Brandov-Olbernhau	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	8	VLD
523	Litvínov-Český Jiřetín	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	5	VLD
524	Litvínov,Záluží-Dubí-Chlumec	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	13	0	VLD
525	Litvínov-Mariánské Radčice-Braňany	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	15	7	VLD
526	Litvínov-Osek,Dlouhá Louka	Litvínov-Bílina	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	0	3	VLD
529	Litvínov-Velemyšleves,Triangle-západ	Mostecká pánev	AKV, a.s.	AKV, a.s.	4	2	VLD
544	Lužice-Most-Strupčice	Mostecká pánev	AKV, a.s.	AKV, a.s.	10	5	VLD
545	Braňany - Most - Bělušice,Odolice	Mostecká pánev	AKV, a.s.	AKV, a.s.	15	5	VLD
560	Chomutov-Blatno-Kalek,Načetín	Chomutovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	6	3	VLD
561	Chomutov-Jirkov-Boleboř-Hora Svaté Kateřiny	Chomutovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	5	4	VLD
564	Chomutov-Jirkov-Litvínov,Janov	Chomutovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	11	3	VLD
565	Chomutov-Jirkov-Most	Chomutovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	23	4	VLD
568	Chomutov-Strupčice-Jirkov	Chomutovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	10	5	VLD
569	Chomutov-Údlice-Velemyšleves	Chomutovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	10	3	VLD
570	Chomutov-Velemyšleves,Triangle-západ	Chomutovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	4	2	VLD
571	Chomutov-Březno-Radonice	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	11	0	VLD
572	Jirkov-Chomutov-Březno-Kadaň	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	3	2	VLD

578	Chomutov-Kadaň-Podbořany	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	18	8	VLD
580	Chomutov-Klášterec nad Ohří	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	8	1	VLD
582	Vejprty-Kovářská-Boží Dar	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	3	5	VLD
583	Vejprty-Annaberg-Buchholz	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	5	5	mezinárodní
584	Jirkov-Chomutov-Boží Dar	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	0	2	turistická
585	Jirkov-Chomutov-Kurort Oberwiesenthal	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	0	1	mezinárodní
586	Chomutov-Výsluní-Vejprty	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	6	0	VLD
587	Chomutov-Místo-Vejprty	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	11	7	VLD
588	Chomutov-Hora Sv. Šebestiána-Marienberg	Chomutovsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	9	6	mezinárodní
600	Kadaň-Klášterec nad Ohří-Vejprty	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	17	12	VLD
601	Kadaň,Tušimice-Klášterec nad Ohří-Okounov	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	24	10	VLD
602	Klášterec nad Ohří-Domašín,Petlery	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	4	0	VLD
603	Kadaň-Klášterec nad Ohří	Vejprtsko	AKV, a.s.	AKV, a.s.	4	0	VLD
606	Kadaň-Podbořany	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	10	0	VLD
608	Kadaň-Radonice-Veliká Ves-Podbořany	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	7	0	VLD
620	Litoměřice-Hlinná,Tlučeň	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	0	VLD
621	Velké Žernoseky-Malíč-Litoměřice-Žitenice,Skalice	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	6	VLD
622	Litoměřice-Malečov,Rýdeč	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	3	0	VLD
623	Bohušovice n.O.-Litoměřice-Třebušín-Lovečkovice-Verneřice	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	14	6	VLD

624	Litoměřice-Býčkovice-Liběšice	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	8	0	VLD
625	Litoměřice-Polepy-Hoštka-Štětí,Hněvice	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	0	VLD
626	Litoměřice-Polepy,Hrušovany-Štětí,Radouň	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	8	0	VLD
627	Litoměřice-Liběšice,Dolní Nezly	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	0	VLD
628	Litoměřice-Žalhostice-Píšťany-Velké Žernoseky-Libochovany	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	3	VLD
629	Litoměřice-Kamýk	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	8	0	VLD
630	Úštěk-Úštěk,Lukov	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	4	0	VLD
631	Liběšice-Lovečkovice,Touchořiny	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	2	0	VLD
632	Lovečkovice - Úštěk,Konojedy	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	13	7	VLD
633	Úštěk-Snědovice-Štětí,Hněvice	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	3	VLD
634	Štětí,Hněvice-Štětí,Újezd	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	2	VLD
635	Úštěk-Hoštka-Štětí-Roudnice n. L.	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	1	VLD
636	Úštěk-Liběšice-Polepy-Roudnice n. L.	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	4	VLD
637	Litoměřice-Brozany n.Ohří-Libochovice	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	0	VLD
638	Litoměřice-Mšené-lázně-Martiněves,Radešín	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	16	8	VLD
639	Štětí,Hněvice-Štětí	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	43	0	VLD
646	Roudnice n.Labem-Ledčice	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	13	3	VLD
651	Litoměřice-Lovosice-Malé Žernoseky	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	12	0	VLD
655	Lovosice-Chotěšov-Libochovice	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	0	VLD

660	Lovosice-Třebenice-Třebívlice-Libčeves-Most	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	7	VLD
661	Litoměřice-Lovosice-Třebenice-Třebívlice-Libčeves	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	9	2	VLD
662	Lovosice-Třebenice,Kocourov	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	5	0	VLD
663	Lovosice-Velemín,Milešov-Velemín,Dobkovičky-Žalany	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	12	0	VLD
664	Lovosice-Klapý-Třebívlice,Skalice	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	0	VLD
665	Lovosice-Klapý-Libochovice-Peruc	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	0	VLD
666	Lovosice-Čížkovice,,cementárna	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	2	0	VLD
672	Dušníky-Roudnice n.L.-Štětí-Snědovice,Sukorady-Dubá	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	8	0	VLD
679	Lovosice-Libochovice-Mšené-lázně-Roudnice n.Labem	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	8	0	VLD
680	Roudnice n. L.- Račiněves-Horní Beřkovice	Litoměřicko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	0	VLD
681	Brozany n.Ohří-Roudnice n.Labem-Černěves	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	12	1	VLD
683	Litoměřice-Libotenice-Roudnice n.Labem-Horní Beřkovice	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	12	4	VLD
684	Roudnice n.Labem-Chodouny-Litoměřice	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	17	7	VLD
685	Štětí-Hoštka-Roudnice n.Labem-Libochovice	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	19	8	VLD
687	Roudnice n.Labem-Mšené-lázně-Louny	Dolní Poohří	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	5	VLD
701	Žerotín-Louny-Postoloprty-Chomutov	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	3	VLD
702	Chlumčany,Vlčí-Louny-Libčeves	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	10	3	VLD
703	Třebívlice-Děčany-Louny-Bitozeves,,Triangle-východ	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	5	VLD
704	Louny-Koštice-Třebívlice-Libčeves,Řisuty	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	0	VLD

705	Louny-Slavětín-Peruc,Telce	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	12	3	VLD
706	Třebívlice-Děčany,Semeč	Lovosice-Louny	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	2	0	VLD
713	Louny-Vinařice-Kozojedy	Lounsko-západ	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	8	0	VLD
715	Louny-Ročov-Rakovník	Lounsko-západ	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	3	VLD
716	Louny-Hřivice-Pnětluky	Lounsko-západ	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	0	VLD
717	Lipno,Lipenec-Tuchořice,Třeskonice	Lounsko-západ	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	2	0	VLD
718	Louny-Zálužice-Žatec	Lounsko-západ	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	0	VLD
721	Louny-Lenešice-Postoloprty-Havraň-Most	Mostecká pánev	AKV, a.s.	AKV, a.s.	8	4	VLD
723	Bitozeves,Nehasice-Postoloprty-Výškov,Počerady	Mostecká pánev	AKV, a.s.	AKV, a.s.	6	0	VLD
725	Louny-Lenešice-Výškov,Počerady	Mostecká pánev	AKV, a.s.	AKV, a.s.	15	4	VLD
726	Postoloprty-Lišany-Postoloprty	Lounsko-západ	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	4	0	VLD
731	Žatec-Velemyšleves,Triangle-západ	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	5	2	VLD
732	Žatec-Chomutov	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	14	4	VLD
733	Žatec-Most	Mostecká pánev	AKV, a.s.	AKV, a.s.	13	1	VLD
734	Žatec-Postoloprty-Louny	Lounsko-západ	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	12	4	VLD
735	Žatec-Bitozeves-Blažim-Výškov,Počerady	Mostecká pánev	AKV, a.s.	AKV, a.s.	3	0	VLD
738	Žatec-Lišany-Postoloprty	Lounsko-západ	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	3	0	VLD
739	Žatec-Lipno-Louny	Lounsko-západ	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	13	3	VLD
741	Žatec-Kounov-Pnětluky	Lounsko-západ	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	0	VLD

742	Žatec-Deštnice-Měcholupy,Velká Černoc	Podbořansko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	10	0	VLD
743	Žatec-Libořice-Podbořany	Podbořansko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	7	3	VLD
744	Žatec-Podbořany-Blatno	Podbořansko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	13	3	VLD
745	Žatec-Podbořany-Lubenec,Ležky	Podbořansko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	17	4	VLD
750	Podbořany-Krásný Dvůr-Čeradice-Žatec	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	5	0	VLD
751	Žatec-Čeradice-Radonice,Kadaňský Rohozec	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	7	4	VLD
752	Žatec-Nové Sedlo,Břežany	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	3	0	VLD
753	Žatec-Chbany-Kadaň,Prunéřov	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	13	6	VLD
755	Žatec-Žiželice,Stroupeč	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	4	0	VLD
762	Podbořany-Krásný Dvůr-Podbořany,Kněžice	Kadaň-Žatec	AKV, a.s.	AKV, a.s.	2	0	VLD
763	Podbořany-Kryry-Kolešov	Podbořansko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	5	0	VLD
764	Podbořany-Velká Černoc	Podbořansko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	6	0	VLD
766	Podbořany - Kryry - Jesenice	Podbořansko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	4	4	VLD
767	Podbořany-Valeč	Podbořansko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	3	0	VLD
768	Podbořany-Nepomyšl-Podbořanský Rohozec	Podbořansko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.	11	3	VLD
801	Ústí n.L.-Chabařovice-Chlumec-Krupka	Ústecko	DSÚK, p.o.	DSÚK, p.o.			VLD
802	Teplice-Dubí	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	2	3	VLD
803	Teplice-Osek	Teplicko	DSÚK, p.o.	ČSAD Slaný, s.r.o.	2	3	VLD

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2022 – 2026

PŘÍLOHA Č. 3

Teoretické proporce přepravního vztahu

Příloha č. 3 - teoretická proporce přepravního vztahu (Vij) a příslušná dělba přepravní práce veřejné dopravy (váž. MS)

		Ústí n.L.	Most	Děčín	Teplice	Chomutov	Litvínov	Litoměřice	Jirkov	Žatec	Louny	Kadaň	Varnsdorf	Bílina	Klášterec	Krupka	Roudnice	Rumburk	Štětí	Duchcov	Lovosice	Dubí	Podbořany	Šluknov	Česk. Kam.	Jílové	Meziboří	Postoloprty	Osek
Ústí nad Labem	Vij		39,73	84,12	153,53	17,75	21,88	56,19	10,18	9,97	13,79	6,70	5,59	43,44	5,66	78,81	23,35	5,29	9,35	24,77	58,50	36,99	3,67	2,60	10,56	31,25	7,35	5,44	12,78
	váž. MS		12,25	31,13	39,15	5,87	6,16	21,12	3,37	2,62	2,77	2,33	1,50	9,87	2,09	10,70	8,26	1,55	4,02	7,64	17,08	3,68	0,72	0,63	2,38	2,14	1,45	1,44	3,60
Most	Vij			9,25	65,76	74,70	101,91	13,54	46,34	31,99	43,28	15,24	1,50	116,48	12,00	12,70	8,61	1,37	4,08	22,22	15,28	14,61	8,00	0,73	1,76	4,00	25,58	14,96	24,83
	váž. MS			3,17	20,59	22,50	23,85	3,08	14,51	6,74	9,54	5,43	0,43	23,25	4,75	4,20	1,81	0,43	0,93	6,85	3,29	2,81	1,74	0,21	0,49	0,70	3,23	4,43	4,64
Děčín	Vij				18,83	5,40	6,00	9,54	2,93	2,95	4,42	2,25	5,10	8,28	2,00	13,05	5,53	4,87	4,34	4,85	8,40	6,62	1,25	2,44	13,27	72,85	2,10	1,57	2,97
	váž. MS				7,51	2,03	2,03	3,53	1,16	0,97	1,40	0,89	1,61	2,69	0,80	3,87	2,36	1,57	1,69	1,64	3,53	1,30	0,35	0,68	3,73	7,55	0,54	0,51	0,81
Teplice	Vij					18,36	42,28	26,17	10,74	8,50	17,61	5,46	1,86	91,00	4,89	111,15	13,83	1,70	5,95	72,89	32,29	224,92	3,26	1,06	2,86	9,78	12,01	5,31	31,60
	váž. MS					5,66	10,87	5,04	3,55	2,24	2,82	1,96	0,55	14,56	1,81	23,23	2,59	0,55	1,58	16,19	3,78	6,30	0,64	0,28	0,76	1,21	1,86	1,34	8,06
Chomutov	Vij						30,08	6,77	167,92	38,67	30,36	49,73	1,02	18,65	43,20	6,29	4,09	0,93	2,25	8,60	6,13	7,10	9,68	0,53	1,03	1,97	9,46	22,62	8,17
	váž. MS						7,27	1,62	29,99	12,02	6,34	14,31	0,31	6,30	14,28	1,84	1,01	0,29	0,57	2,31	1,53	1,37	2,53	0,15	0,30	0,43	1,54	4,55	1,46
Litvínov	Vij							5,70	19,26	8,92	13,17	6,52	0,86	28,03	5,92	11,82	3,57	0,81	1,90	29,44	5,47	19,03	2,83		1,00	1,94	248,08	4,48	44,58
	váž. MS							1,15	5,30	1,66	2,44	1,55	0,21	4,25	1,57	3,09	0,85	0,21	0,54	3,71	1,08	2,52	0,53		0,20	0,33	6,20	0,84	6,00
Litoměřice	Vij								3,43	3,89	7,89	2,56	1,73	8,40	1,95	7,94	27,27	1,47	16,75	4,89	66,40	6,09	1,48	0,73	2,06	3,63	2,04	2,69	2,65
	váž. MS								0,86	0,69	1,60	0,65	0,42	1,35	0,56	2,25	6,59	0,41	6,11	1,14	13,25	0,79	0,26	0,19	0,56	0,53	0,30	0,39	0,53
Jirkov	Vij									11,01	8,60	12,85	0,50	10,69	11,89	3,04	1,94		1,06	4,38	3,20	3,45	3,21		0,47	0,96	5,26	5,65	4,20
	váž. MS									3,84	1,93	4,31	0,14	3,81	3,35	0,97	0,52		0,29	1,24	0,84	0,72	0,93		0,14	0,22	0,97	1,00	0,79
Žatec	Vij										27,57	17,07	0,59	9,01	8,35	2,71	2,74		1,43	3,12	3,65	2,67	22,49		0,54	1,08	2,98	23,01	2,43
	váž. MS										4,41	3,03	0,14	1,83	2,31	0,66	0,44		0,33	0,68	0,62	0,43	4,33		0,13	0,18	0,39	4,66	0,44
Louny	Vij											8,13	0,73	18,57	5,55	3,90	4,19		2,29	5,22	8,65	4,08	5,89		0,78	1,60	4,04	53,85	3,37
	váž. MS											1,15	0,22	3,42	0,97	1,03	1,14		0,71	1,33	1,77	0,73	1,09		0,23	0,25	0,47	5,54	0,74
Kadaň	Vij												0,44	4,37	70,05	1,82	1,56		0,95	2,15	2,19	1,83	11,23			0,70	2,22	4,97	1,85
	váž. MS												0,13	1,63	9,74	0,61	0,36		0,25	0,69	0,58	0,45	2,47			0,17	0,39	0,59	0,46
Varnsdorf	Vij													0,93	0,39	0,91	1,27	58,65	1,07	0,54	0,92	0,59	0,25	11,15	4,63	1,08		0,27	0,34
	váž. MS													0,24	0,14	0,28	0,34	5,04	0,24	0,17	0,30	0,16	0,07	1,23	1,11	0,29		0,08	0,10
Bílina	Vij														4,11	18,22	5,46	0,90	2,69	50,78	11,10	25,53	2,53	0,48	1,24	3,51	7,61	6,04	14,50
	váž. MS														1,56	4,26	0,79	0,25	0,64	9,28	1,16	1,98	0,49	0,12	0,29	0,39	0,74	1,30	1,86
Klášterec	Vij															1,67	1,39		0,83	1,92	1,74	1,69	5,60			0,59	2,09	4,04	1,73
	váž. MS															0,56	0,40		0,22	0,62	0,51	0,45	0,52			0,16	0,41	0,56	0,43
Krupka	Vij																5,11	0,90	2,43	12,03	9,69	72,84	0,99		1,16	7,00	3,47	1,42	11,73
	váž. MS																1,22	0,26	0,73	3,71	1,96	4,89	0,23		0,34	0,60	0,59	0,22	1,92
Roudnice	Vij																		34,12	3,20	19,95	3,92	0,95		1,45	2,28	1,29	1,63	1,80
	váž. MS																		9,82	0,55	6,49	0,42	0,21		0,41	0,39	0,23	0,34	0,40
Rumburk	Vij																		0,94					48,63	5,00	0,90			
	váž. MS																		0,24					4,57	1,20	0,28			
Štětí	Vij																			1,42	6,37	1,66			1,18	1,03	0,65	0,78	0,85
	váž. MS																			0,40	2,72	0,31			0,29	0,25	0,15	0,19	0,24
Duchcov	Vij																				5,64	19,72	1,05		0,61	1,98	7,79	1,85	38,23
	váž. MS																				0,92	0,91	0,22		0,18	0,17	0,67	0,22	3,55
Lovosice	Vij																					7,44	1,31		1,24	3,87	2,06	2,89	2,85
	váž. MS																					0,53	0,22		0,45	0,50	0,26	0,38	0,52
Dubí	Vij																						0,90		0,71	3,00	4,99	1,39	26,66
	váž. MS																						0,14		0,16	0,15	0,48	0,19	1,60
Podbořany	Vij																											3,22	0,75
	váž. MS																											0,67	0,14
Šluknov	Vij																								1,91	0,47			
	váž. MS																								0,26	0,12			
Česká Kamenice	Vij																									2,08	0,41		0,37
	váž. MS																									0,49	0,08		0,11
Jílové	Vij																										0,75	0,55	1,22
	váž. MS																										0,05	0,08	0,15
Meziboří	Vij																											1,41	13,89
	váž. MS																											0,23	0,51
Postoloprty	Vij																												1,13
	váž. MS																												0,23
Osek	Vij																												
	váž. MS																												
Praha	Vij	67,05	30,32	22,81	39,55	26,24	14,90	43,34	11,95	20,85	23,86	11,98	5,89	19,06	10,21	16,77	47,30	5,25	20,70	11,16	32,90	12,51	12,10	2,72	4,88	8,24	6,53	10,20	6,87
	váž. MS	21,32	7,91	8,90	17,14	6,59	3,71	11,05	3,07	4,46	9,38	3,10	1,75	4,75	2,52	4,05	12,91	1,61	8,77	2,52	8,59	3,83	1,48	0,80	1,57	2,01	1,36	2,81	1,62
Plzeň	Vij	5,35	4,30	2,63	3,87	4,23	2,33	2,84	1,95	4,12	3,46	3,26	0,87	2,45	2,95	1,60	2,82	0,74	1,71	1,18	1,99	1,21	3,60	0,43	0,66	0,88	0,95	1,44	0,84
	váž. MS	1,28	1,44	0,80	1,26	1,54	0,69	0,90	0,73	1,40	0,93	1,11	0,22	0,66	0,81	0,40	0,75	0,20	0,56	0,34	0,56	0,28	1,21	0,11	0,17	0,19	0,24	0,43	0,24
Liberec	Vij	6,99	2,86	8,54	3,50	2,25	1,26	2,74	1,16	1,50	1,68	1,21	8,47	1,80	1,01	1,81	2,91	6,49	2,28	1,07	2,02	1,19	0,76	2,99	4,64	1,78	0,49	0,57	0,52
	váž. MS	2,10	0,91	2,32	1,09	0,68	0,38	0,75	0,37	0,38	0,48	0,36	2,91	0,55	0,32	0,49	0,61	1,45	0,57	0,30	0,59	0,29	0,17	0,60	0,82	0,44	0,12	0,14	0,14
Kladno	Vij	10,13	8,62	4,03	7,45	8,76	3,52	6,41	3,80	6,77	10,14	3,81	1,12	5,16	3,13		9,23				5,67							4,10	
	váž. MS	2,37	1,55	0,90	1,37	0,98	0,67	0,84	0,55	0,77	1,94	0,44	0,21	0,49	0,38		1,23				0,97							0,55	
Karlovy Vary	Vij	3,57	5,26	1,52	2,96	8,93	3,12	1,58	3,74	4,01	3,00	8,03	0,44	2,20	11,39	1,23	1,17	0,40	0,75	1,23	1,22	1,14	3,94	0,22	0,37	0,52	1,27	1,63	1,01
	váž. MS	1,37	2,25	0,64	1,19	3,59	1,05	0,52	1,50	1,26	0,98	2,36	0,13	0,93	3,73	0,45	0,36	0,14	0,22	0,34	0,42	0,30	0,28	0,08	0,11	0,16	0,33	0,26	0,26
Mladá Boleslav	Vij	6,87	3,49	4,82	4,37	2,65	1,61	3,95	1,38	1,76	2,17	1,34	2,96	2,24	1,15														
	váž. MS	2,19	0,88	1,75	1,05	0,64	0,49	1,55	0,36	0,29	0,48	0,33	0,67	0,52	0,30														
Česká Lípa	Vij	11,06	3,19	13,37	4,33	2,21		7,36					9,27	2,12			5,32	7,45	4,74		3,19			3,00	11,88	2,05			
	váž. MS	4,19	1,09	5,38	1,53	0,76		1,99					1,36	0,72			0,92	1,79	0,64		0,94			0,76	1,02	0,70			
Mělník	Vij	10,82	4,47	3,08	6,74	3,15	1,83	7,59	1,45	2,16	3,23		1,21	3,06			16,46		23,59		6,44								
	váž. MS	3,60	0,90	1,01	1,38	0,57	0,51	3,24	0,31	0,26	0,52		0,20	0,58			3,60		6,06		1,41								
Kralupy	Vij	11,60	4,60	3,13	6,85	3,84	1,76	7,89	1,67	2,66	4,65			3,20			14,16		4,92		6,81								
	váž. MS	3,19	0,86	1,17	1,25	0,63	0,48	1,81	0,29	0,34	0,85			0,47			3,53		2,32		1,83								
Rakovník	Vij	3,48	5,14	1,39	2,84	5,26	1,89	2,17	2,29	8,38	4,62	3,19		2,36	2,06								5,01					1,83	
	váž. MS	0,56	1,02	0,30	0,52	0,69	0,43	0,30	0,36	0,56	1,05	0,27		0,43	0,27								0,54					0,23	
Slaný	Vij	8,18	6,55	2,50	5,37	6,31	2,53	5,80	2,65	4,64	9,52	2,74		3,88	2,15		8,41		3,27		4,81							3,88	
	váž. MS	0,89	1,44	0,66	0,75	0,83	0,52	0,73	0,37	0,58	1,85	0,39		0,58	0,35		0,95		0,81		0,65							0,40	
Nový Bor	Vij	5,61	1,33	10,43	2,32	1,00		2,63					9,67	1,10				7,46	1,94					2,52	13,39	1,58			
	váž. MS	1,39	0,44	2,04	0,64	0,31		0,55					0,59	0,30				1,48	0,23					0,59	1,86	0,29			
Letiště Ruzyně	Vij	6,24	5,67	2,34	4,20	5,38	2,36	3,94	2,37	3,72	6,73	2,42		3,17	1,99		5,09		3,08									2,64	
	váž. MS	1,41	0,95	0,65	1,06	0,67	0,45	0,69	0,36	0,56	0,86	0,37		0,32	0,29		0,85		0,60										0,29	
		Ústí n.L.	Most	Děčín	Teplice	Chomutov	Litvínov	Litoměřice	Jirkov	Žatec	Louny	Kadaň	Varnsdorf	Bílina	Klášterec	Krupka	Roudnice	Rumburk	Štětí	Duchcov	Lovosice	Dubí	Podbořany	Šluknov	Česk. Kam.	Jílové	Meziboří	Postoloprty	Osek

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2022 – 2026

PŘÍLOHA Č. 4

Podkladové mapy ke standardům obsluhy

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

MAPA
VEŘEJNÉ DOPRAVY V ÚSTECKÉM KRAJI
2021

Platnost
13. 12. 2020 – 11. 12. 2021

Vysvětlivky
Legende

Autobusová- i tramvajová linková doprava · Bus- / Straßenbahnverkehr

- DÚK regionální autobusová linka se zastávkou — DÜK-Regionalbuslinie mit Haltestelle
- DÚK noční autobusová linka se zastávkou — DÜK-Nachtbuslinie mit Haltestelle
- linky městské hromadné dopravy se zastávkou (autobusová linka / tramvajová linka / MHD-noční autobusová-/noční tramvajová linka) — Stadtverkehrslinien mit Haltestelle (Stadtbuslinie / Straßenbahnlinie / MHD-Nachtbus-/Nachtstraßenbahnlinie)
- ostatní nadregionální / přeshraniční autobusová linka se zastávkou — sonstige überregionale / grenzüberschreitende Buslinie mit Haltestelle
- vedení linek v obousměrném provozu — zeitweise Linienführung
- počáteční / konečná zastávka — Anfangs- / Endhaltestelle
- občasné počáteční / konečné zastávka — zeitweise Anfangs- / Endhaltestelle

Železniční doprava · Eisenbahnverkehr

- regionální železniční linky se železniční stanicí — Nahverkehrszüge mit Bahnhof
- rychlík / dálkové dopravy (EuroCity, Express) se železniční stanicí — Schnellzug / Fernverkehrszug (EuroCity, Express) mit Bahnhof
- sezónní a turistický zaměřené vlaky se železniční stanicí — saisonale und touristische Eisenbahnlinien mit Haltepunkt
- počáteční / konečná stanice linky — Start / Endhalt der Linie
- úsek železniční trati v ústředním jízdním řádu — Kursbuchstrecknennummer

Ostatní doprava · Sonstiges

- turistická loď s přístavištěm — touristische Schiffahrtslinie mit Anlegestelle
- lanová dráha — Seilbahn
- přívoz — Fähre
- vozidlová rozšiřující přeprava jízdních kol — Zumal e kapacitní možnosti pro přepravu jízdních kol jsou uvedeny v jízdním řádu. Přeprava jízdních kol je během soutěží možná i na linkách a přívozech DÚK.
- sezónně provozovaná Fahrradmitnahme — Zusätzliche Mitnahmemöglichkeiten neben Mitnahmekapazitäten sind dem Fahrplan zu entnehmen. Die Fahrradmitnahme ist während der Saison auch auf DÜK-Linien und Fähren möglich.

odkaz na výřez lokality ve větším rozlišení — Stumalunie autobusových linek neumožňuje zobrazit všechny linky v tomto měřítku, to se nevztahuje na železniční schéma
Hinweis auf den Ortsausschnitt in vergrößertem Maßstab
(Die Vielzahl der Buslinien ermöglicht keine Darstellung aller Linien in diesem Maßstab, das Eisenbahnnetz ist davon ausgenommen.)

Klášterec nad Ohří

Bílina

Žatec

Litoměřice

Duchcov

Rumburk

Varnsdorf

Kadaň

Louny

Podbořany

Lovosice

Roudnice nad Labem

Štětí

Dopravní svaz Horní Lužice
Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)

Dopravní svaz Horní Poohří
Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

Dopravní svaz Střední Sasko
Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS)

Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)

Doprava Ústeckého kraje (DÚK)

Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK)

Pražská integrovaná doprava (PID)

Středočeský kraj

Plzeňský kraj

ANNABERG-BUCHHOLZ
MARIENBERG
OLBERNHAU
ALTENBERG
KIRNITZSCHTAL
OBERVIESENTHAL
DEUTSCHNEUDORF
KLINGENTHAL
ZINNWALD-GEORGENFELD
ZINNWALD
ZÁZVOR
HORNÍ JIŘETÍN
LITVÍNOV
MOST
JIRKOV
CHOMUTOV
KLÁŠTEREC NAD OHŘÍ
KADAŇ
ŽATEC
LOUNY
PODBOŘANY
JESENICE
KRUPKA
ÚSTÍ NAD LABEM
ČESKÉ MIDLERICE
DĚČÍN
RUMBURK
SEIFHENNERSDORF
VARNSDORF
KRÁSNÁ LÍPA
JILOVÉ
NIKLASOVICE
ŠLUKNOV
JÍROVY
ROUDNICE NAD LABEM
MĚLNÍK
LOVOSICE
TERNOV
KRALUPY NAD VLTAVOU
VELTRUSY
ŠTĚTÍ

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

MAPA
VEŘEJNÉ DOPRAVY V ÚSTECKÉM KRAJI
2021

Platnost
13. 12. 2020 – 11. 12. 2021

Vysvětlivky
Legende

Autobusová- i tramvajová linková doprava · Bus- / Straßenbahnverkehr

- DÚK regionální autobusová linka se zastávkou / DÜK-Regionalbuslinie mit Haltestelle
- DÚK noční autobusová linka se zastávkou / DÜK-Nachtbuslinie mit Haltestelle
- linky městské hromadné dopravy se zastávkou (autobusová linka / tramvajová linka / MHD-noční autobusová-/noční tramvajová linka) / Stadtverkehrslinien mit Haltestelle (Stadtbuslinie / Straßenbahnlinie / MHD-Nachtbus-/Nachtstraßenbahnlinie)
- ostatní nadregionální / přeshraniční autobusová linka se zastávkou / sonstige überregionale / grenzüberschreitende Buslinie mit Haltestelle
- vedení linek v obousměrném provozu / zweiseitige Linienführung
- počáteční / konečná zastávka / Anfangs- / Endhaltestelle
- občasné počáteční / konečné zastávka / zeitweise Anfangs- / Endhaltestelle

Železniční doprava · Eisenbahnverkehr

- regionální železniční linky se železniční stanicí / Nahverkehrszüge mit Bahnhof
- rychlík / dálkové dopravy (EuroCity, Express) se železniční stanicí / Schnellzug / Fernverkehrszug (EuroCity, Express) mit Bahnhof
- sezónní a turistický zaměřené vlaky se železniční stanicí / saisonale und touristische Eisenbahnlinien mit Haltepunkt
- počáteční / konečná stanice linky / Start / Endhalt der Linie
- úsek železniční trati v kmitném jízdním řádu / Kursbuchstreckennummer

Ostatní doprava · Sonstiges

- turistická loď s přístavištěm / touristische Schiffahrtslinie mit Anlegestelle
- lanová dráha / Seilbahn
- přívoz / Fähre
- vozidlem rozšířená přeprava jízdních kol / Zumal a kapacitně omezená přeprava jízdních kol jsou uvedeny v jízdním řádu. Přeprava jízdních kol je během soutěží možná i na linkách a přívozech DÚK.
- sezónně provozovaná Fahrradmitnahme / Zeitliche Mitnahmemöglichkeiten sowie Mitnahmekapazitäten sind dem Fahrplan zu entnehmen. Die Fahrradmitnahme ist während der Saison auch auf DÜK-Linien und Fähren möglich.

odkaz na výřez lokality ve větším rozlišení / Stumalsen autobusových linek neumožňuje zobrazit všechny linky v tomto měřítku, to se nevztahuje na železniční schéma / Hinweis auf den Ortsausschnitt in vergrößertem Maßstab (Die Vielzahl der Buslinien ermöglicht keine Darstellung aller Linien in diesem Maßstab, das Eisenbahnnetz ist davon ausgenommen.)

Klášterec nad Ohří

Bílina

Duchcov

Žatec

Litoměřice

Rumburk

Varnsdorf

Štětí

Roudnice nad Labem

Lovosice

Podbořany

Kadaň

Louny

Dopravní svaz Horní Lužice
Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)

Dopravní svaz Horní Polabí
Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

Dopravní svaz Střední Sasko
Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS)

Doprava Ústeckého kraje (DÚK)

Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)

Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK)

Pražská integrovaná doprava (PID)

Středočeský kraj

Plzeňský kraj

RUMBURK
VARNSDORF
SEIFHENNERSDORF
DĚČÍN
ÚSTÍ NAD LABEM
TEPLICE
KRUPKA
LITVÍNOV
BÍLINA
MOST
CHOMUTOV
JIRKOV
KLÁŠTEREC NAD OHŘÍ
ŽATEC
LOUNY
JESENICE
PODBOŘANY
LOVOSICE
ROUDNICE NAD LABEM
KRALUPY NAD VLTAVOU
MĚLNÍK
ŠTĚTÍ
ANNABERG-BUCHHOLZ
MARIENBERG
OLBERNHAU
KIRCHBERG
OBERWIESENTHAL
ALTENBERG

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

MAPA
VEŘEJNÉ DOPRAVY V ÚSTECKÉM KRAJI
2021

Platnost
13. 12. 2020 – 11. 12. 2021

Vysvětlivky
Legende

Autobusová- i tramvajová linková doprava · Bus- / Straßenbahnverkehr

- 434 — **DÚK regionální autobusová linka se zastávkou** / DÜK-Regionalbuslinie mit Haltestelle
- 865 — **DÚK noční autobusová linka se zastávkou** / DÜK-Nachtbuslinie mit Haltestelle
- 1 / 3 / 33 MHD — **linky městské hromadné dopravy se zastávkou (autobusová linka / tramvajová linka / MHD-noční autobusová-/noční tramvajová linka)** / Stadtverkehrslinien mit Haltestelle (Stadtbuslinie / Straßenbahnlinie / MHD-Nachtbus-/Nachtstraßenbahnlinie)
- 400, (426) — **ostatní nadregionální / přeshraniční autobusová linka se zastávkou** sonstige überregionale / grenzüberschreitende Buslinie mit Haltestelle
- (1) (424) (460) — **vedení linek s obšasným provozem** zeitweise Linienführung
- 1 3 33 / 424 460 865 — **počáteční / konečná zastávka** Anfangs- / Endhaltestelle
- (1) (424) / (424) (460) — **občasné počáteční / konečné zastávka** zeitweise Anfangs- / Endhaltestelle

Železniční doprava · Eisenbahnverkehr

- Oběh 91, 6; 92, 5 — **regionální železniční linky se železniční stanicí** Nahverkehrszüge mit Bahnhof
- Oběh 70, 4; 81 EC, EN — **rychlík / dálkové dopravy (EuroCity, Express) se železniční stanicí** Schnellzug / Fernverkehrszug (EuroCity, Express) mit Bahnhof
- Most 78 — **sezónní a turistický zaměřené vlaky se železniční stanicí** saisonale und touristische Eisenbahnlinien mit Haltepunkt
- 81 / 82 — **počáteční / konečná stanice linky** Start / Endhalt der Linie
- 880 — **číslo železniční tratě v kolíčkém jízdním řádu** Kursbuchstreckennummer

Ostatní doprava · Sonstiges

- 700 — **turistická loď s přístavištěm** touristische Schiffahrtslinie mit Anlegestelle
- **lanová dráha** Seilbahn
- **přívoz** Fähre
- **uvedené rozšířená přeprava jízdních kol** (Černá a kapacitně omezená místa jsou přesně jízdních kol jsou uvedena v jízdním řádu. Přeprava jízdních kol je během soutěží možná i na lodích a přívozech DÚK.) sezonně omezená Fahrradmitnahme (Zeitliche Mitnahmemöglichkeiten sowie Mitnahmekapazitäten sind dem Fahrplan zu entnehmen. Die Fahrradmitnahme ist während der Saison auch auf DÜK-Schiffen und Fähren möglich.)
- **odkaz na výřez lokality ve větším rozlišení** Darmalinien autobusových linek neumožňuje zobrazit všechny linky v tomto měřítku, to se nevztahuje na železniční schéma) Hinweis auf den Ortsausschnitt in vergrößertem Maßstab (Die Vielzahl der Buslinien ermöglicht keine Darstellung aller Linien in diesem Maßstab, das Eisenbahnnetz ist davon ausgenommen.)

Klášterec nad Ohří

Bílina

Žatec

Litoměřice

Duchcov

Rumburk

Štětí

Varnsdorf

Kadaň

Louny

Podbořany

Lovosice

Roudnice nad Labem

Dopravní svaz Horní Lužice
Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)

Dopravní svaz Horní Polabí
Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

Dopravní svaz Střední Sasko
Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS)

Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)

Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK)

Doprava Ústeckého kraje (DÚK)

Pražská integrovaná doprava (PID)

Ústecký kraj

Středočeský kraj

Plzeňský kraj

ANNABERG-BUCHHOLZ · MARIENBERG · OLBERNHAU · ALTENBERG · KIRNITZSCHTAL · OBERVIESENTHAL · KLÁŠTEREC NAD OHŘÍ · KADAŇ · JIRKOV · CHOMUTOV · MOST · LITVÍNOV · MEZIBOŘÍ · HORNÍ JIRETÍN · KOSTANY · TEPLICE · BÍLINA · KRUPKA · ÚSTÍ NAD LABEM · DĚČÍN · JILOVÉ · RUMBURK · SEIFHENNERSDORF · VARNSDORF · KRÁSNÁ LÍPA · ČESKÁ KAMENICE · JÁNSKÉ · ŽATEC · LOUNY · PODBOŘANY · JESENICE · LIBOCHOVICE · ROUDNICE NAD LABEM · MĚLNÍK · ŠLAPANICE · TERNOVÁ · TRMICE · VELTRUSY · KRALUPY NAD VLTAVOU · VELVARY · HRÍDKY · ŠTĚTÍ · HŘENSKO · HRÍDKY

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

MAPA
VEŘEJNÉ DOPRAVY V ÚSTECKÉM KRAJI
2021

Platnost
13. 12. 2020 – 11. 12. 2021

Vysvětlivky
Legende

Autobusová- i tramvajová linková doprava · Bus- / Straßenbahnverkehr

- DÚK regionální autobusová linka se zastávkou — DÜK-Regionalbuslinie mit Haltestelle
- DÚK noční autobusová linka se zastávkou — DÜK-Nachtbuslinie mit Haltestelle
- linky městské hromadné dopravy se zastávkou (autobusová linka / tramvajová linka / MHD-noční autobusová-/noční tramvajová linka) — Stadtverkehrslinien mit Haltestelle (Stadtbuslinie / Straßenbahnlinie / MHD-Nachtbus-/Nachtstraßenbahnlinie)
- ostatní nadregionální / přeshraniční autobusová linka se zastávkou — sonstige überregionale / grenzüberschreitende Buslinie mit Haltestelle
- vedení linek v obtěžovaném provozem — getrennte Linienführung
- počáteční / konečná zastávka — Anfangs- / Endhaltestelle
- obchodní počáteční / konečné zastávka — getrennte Anfangs- / Endhaltestelle

Železniční doprava · Eisenbahnverkehr

- regionální železniční linky se železniční stanicí — Nahverkehrszüge mit Bahnhof
- rychlík / dálková doprava (EuroCity, Express) se železniční stanicí — Schnellzug / Fernverkehrszug (EuroCity, Express) mit Bahnhof
- sezónní a turistický zaměřená vlaky se železniční stanicí — saisonale und touristische Eisenbahnlinien mit Haltepunkt
- počáteční / konečná stanice linky — Start / Endhalt der Linie
- úsek železniční trati v kružném jízdním řádu — Kursbuchstrecknennummer

Ostatní doprava · Sonstiges

- turistická loď s přístavištěm — touristische Schiffahrtslinie mit Anlegestelle
- lanová dráha — Seilbahn
- přívoz — Fähre
- uvedené rozšiřující přepravní jízdních kol — Zusätzliche Mitnahmemöglichkeiten eines Mitnahmeausweises sind dem Fahrplan zu entnehmen. Die Fahrradmitnahme ist während der Saison auch auf DÜK-Schiffen und Fähren möglich.

odkaz na výřez lokality ve větším rozlišení
Stumalsen autobusových linek neumožňuje zobrazit všechny linky v tomto měřítku, to se nevztahuje na železniční schéma
Hinweis auf den Ortsausschnitt in vergrößertem Maßstab
(Die Vielzahl der Buslinien ermöglicht keine Darstellung aller Linien in diesem Maßstab, das Eisenbahnnetz ist davon ausgenommen.)

Dopravní svaz Horní Lužice
Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)

Dopravní svaz Horní Poláb
Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

Dopravní svaz Střední Sasko
Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS)

Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK)

Doprava Ústeckého kraje (DÚK)

Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)

Pražská integrovaná doprava (PID)

Klášterec nad Ohří

Bílina

Žatec

Litoměřice

Duchcov

Rumburk

Štětí

Varnsdorf

Kadaň

Lovosice

Roudnice nad Labem

Louny

Podbořany

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

MAPA
VEŘEJNÉ DOPRAVY V ÚSTECKÉM KRAJI
2021

Platnost
13. 12. 2020 – 11. 12. 2021

Vysvětlivky
Legende

Autobusová- i tramvajová linková doprava · Bus- / Straßenbahnverkehr

- DÚK regionální autobusová linka se zastávkou / DÜK-Regionalbuslinie mit Haltestelle
- DÚK noční autobusová linka se zastávkou / DÜK-Nachtbuslinie mit Haltestelle
- linky městské hromadné dopravy se zastávkou (autobusová linka / tramvajová linka / MHD-noční autobusová-/noční tramvajová linka) / Stadtverkehrslinien mit Haltestelle (Stadtbuslinie / Straßenbahnlinie / MHD-Nachtbus-/Nachtstraßenbahnlinie)
- ostatní nadregionální / přeshraniční autobusová linka se zastávkou nenáročné überregionale / grenzüberschreitende Buslinie mit Haltestelle
- vedení linek s občasným provozem / zeitweise Linienführung
- počáteční / konečná zastávka / Anfangs- / Endhaltestelle
- občasné počáteční / konečné zastávka / zeitweise Anfangs- / Endhaltestelle

Železniční doprava · Eisenbahnverkehr

- regionální železniční linky se železniční stanicí / Nahverkehrszüge mit Bahnhof
- rychlík / dálková doprava (EuroCity, Express) se železniční stanicí / Schnellzug / Fernverkehrszug (EuroCity, Express) mit Bahnhof
- sezónní a turistický zaměřená vlaky se železniční stanicí / saisonale und touristische Eisenbahnlinien mit Haltepunkt
- počáteční / konečná stanice linky / Start / Endhalt der Linie
- úsek železniční trati v kmitání jízdním řádu / Kursbuchstreckennummer

Ostatní doprava · Sonstiges

- turistická loď s přístavištěm / touristische Schiffahrtslinie mit Anlegestelle
- lanová dráha / Seilbahn
- přívoz / Fähre
- vozidlová rozšířená přeprava jízdních kol / Zumal a kapacitně omezená pro přepravu jízdních kol jsou uvedeny v jízdním řádu. Přeprava jízdních kol je během soutěží možná i na linkách a přívozech DÚK.) sezónně provozované Fahrradmitnahme / Zeitliche Mitnahmemöglichkeiten sowie Mitnahmekapazitäten sind dem Fahrplan zu entnehmen. Die Fahrradmitnahme ist während der Saison auch auf DÜK-Linien und Fähren möglich.)
- odkaz na výřez lokality ve větším rozlišení / Stumalsen autobusových linek neumožňuje zobrazit všechny linky v tomto měřítku, to se nevztahuje na železniční schéma) Hinweis auf den Ortsausschnitt in vergrößertem Maßstab (Die Vielzahl der Buslinien ermöglicht keine Darstellung aller Linien in diesem Maßstab, das Eisenbahnnetz ist davon ausgenommen.)

Klášterec nad Ohří

Bílina

Žatec

Litoměřice

Duchcov

Dopravní svaz Horní Lužice
Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)

Dopravní svaz Horní Poláb
Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

Dopravní svaz Střední Sasko
Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS)

Doprava Ústeckého kraje (DÚK)

Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)

Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK)

Pražská integrovaná doprava (PID)

Rumburk

Štětí

Varnsdorf

Kadaň

Lovosice

Roudnice nad Labem

Louny

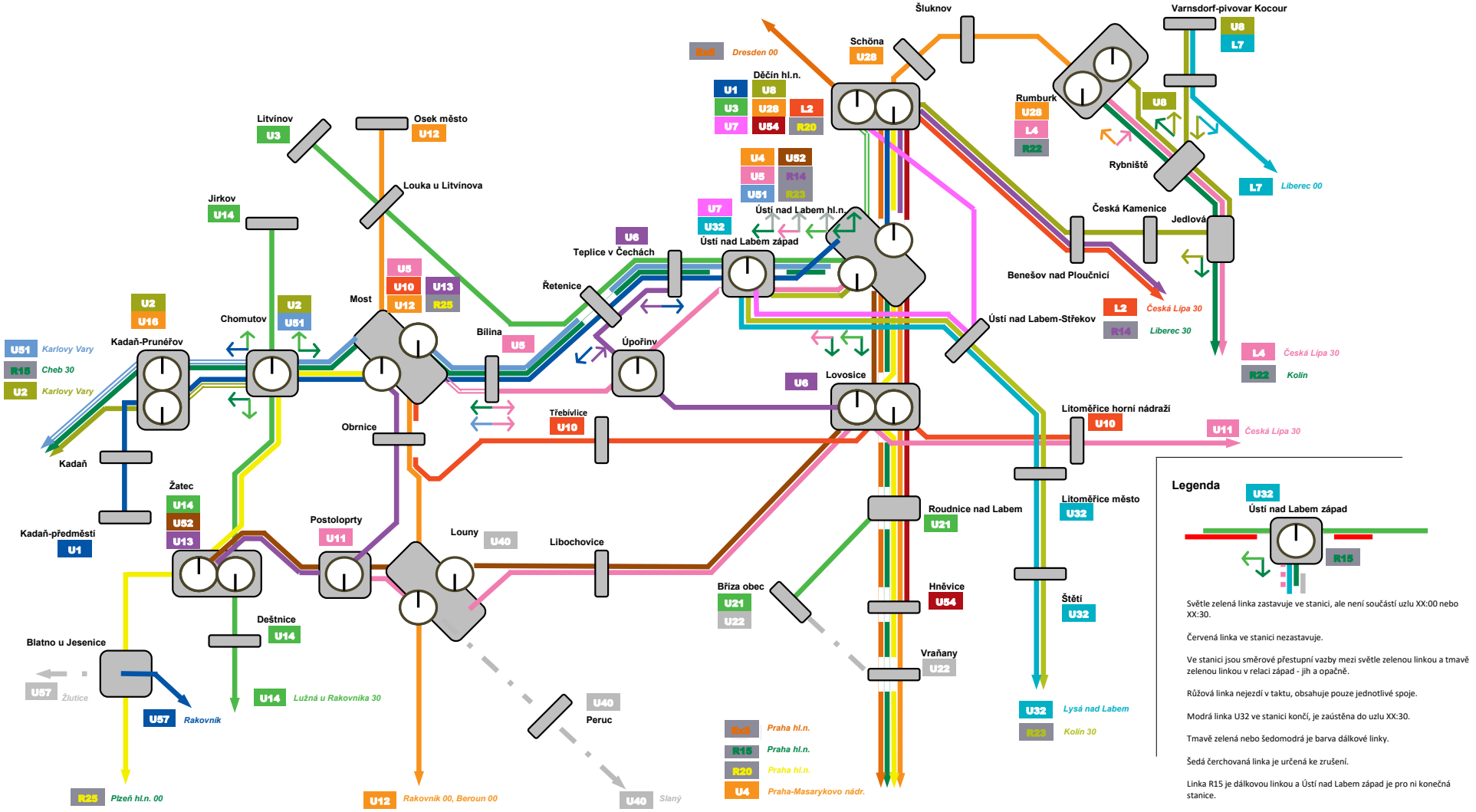
Podbořany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2022 – 2026

PŘÍLOHA Č. 5

Schéma taktových uzlů DÚK

Cílové schéma taktových uzlů v Ústeckém kraji v plánovacím období 2022 - 2026



PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2022 – 2026

PŘÍLOHA Č. 6

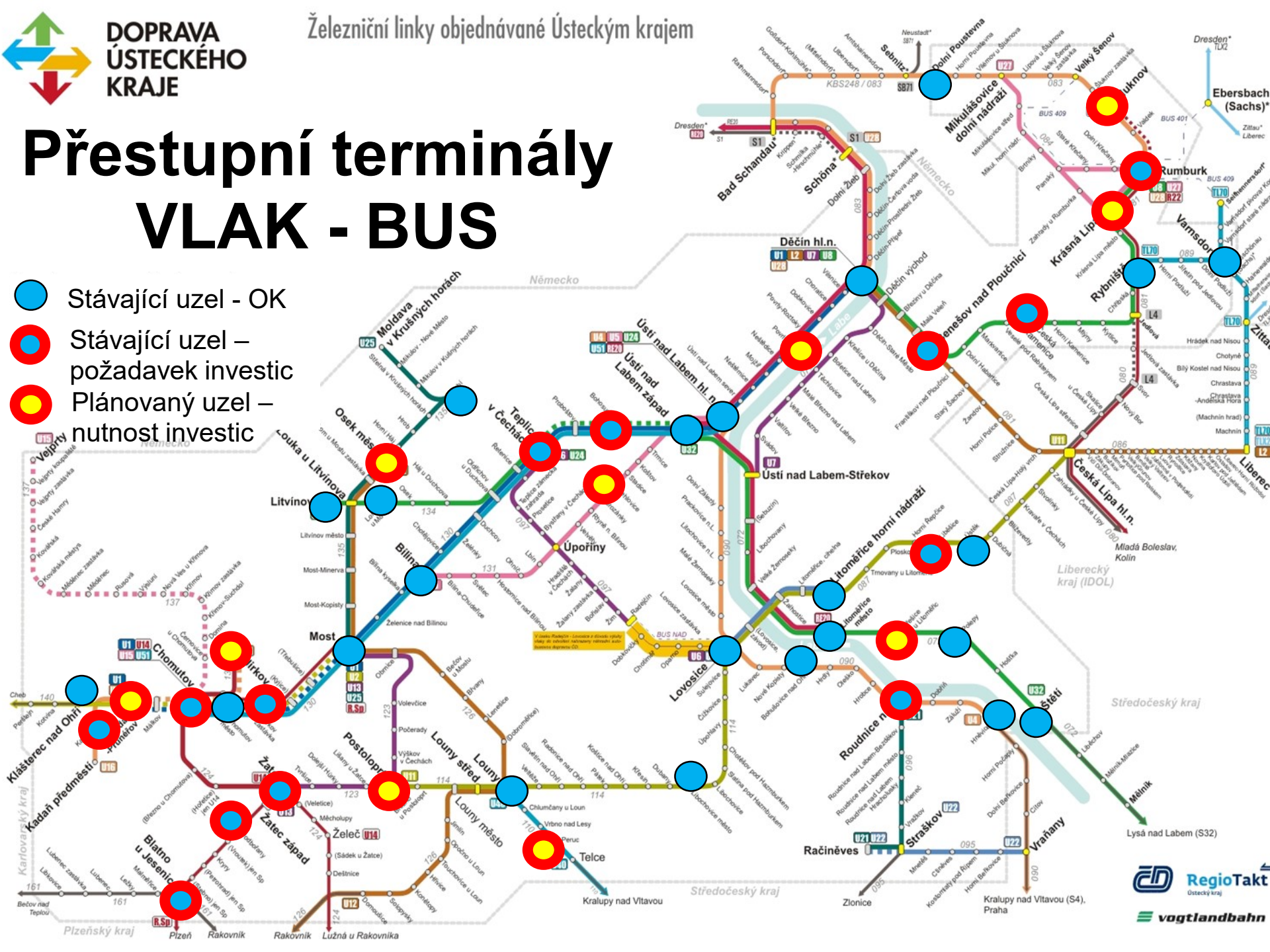
Přestupní terminály

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Železniční linky objednávané Ústeckým krajem

Přestupní terminály VLAK - BUS

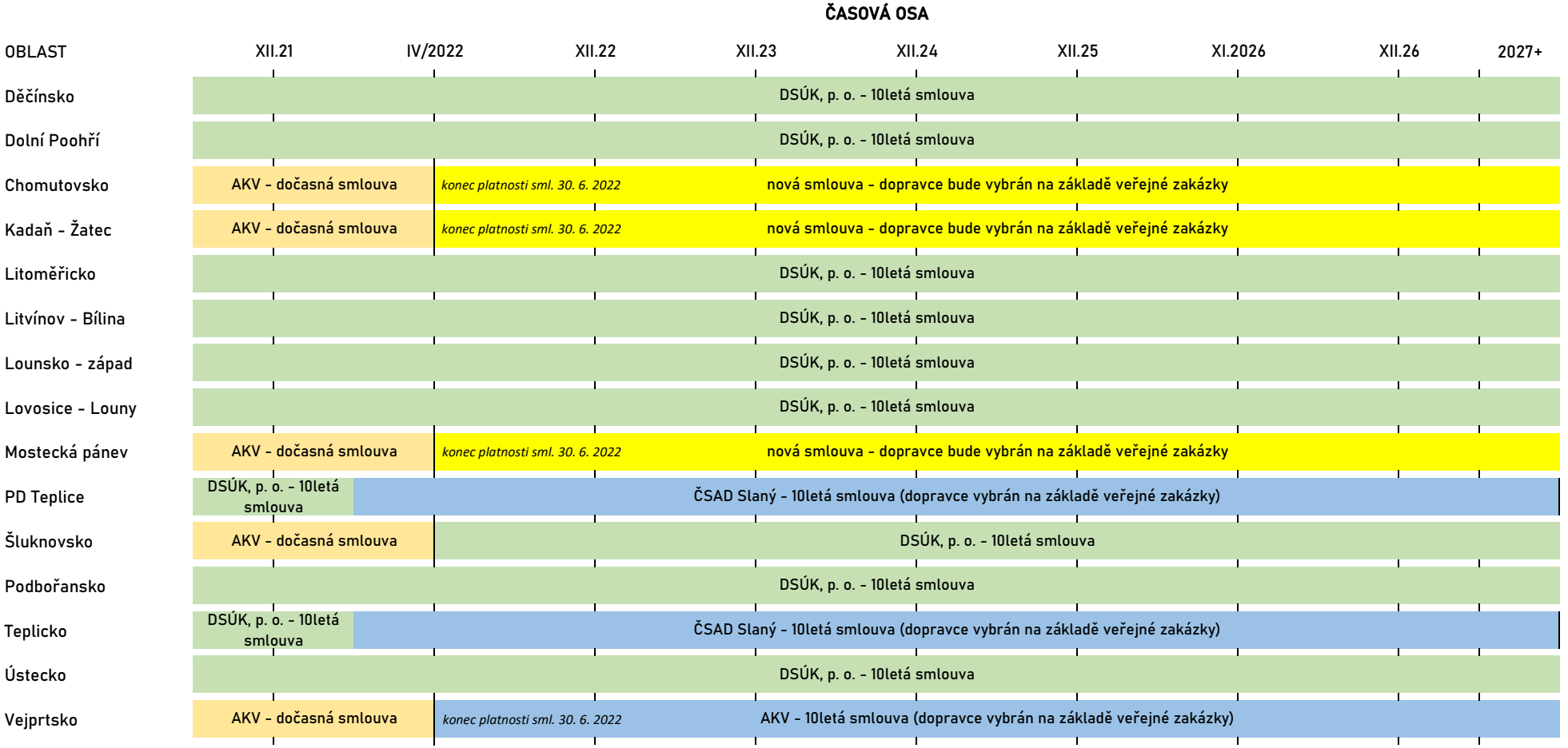
- Stávající uzel - OK
- Stávající uzel – požadavek investic
- Plánovaný uzel – nutnost investic



PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2022 – 2026

PŘÍLOHA Č. 7

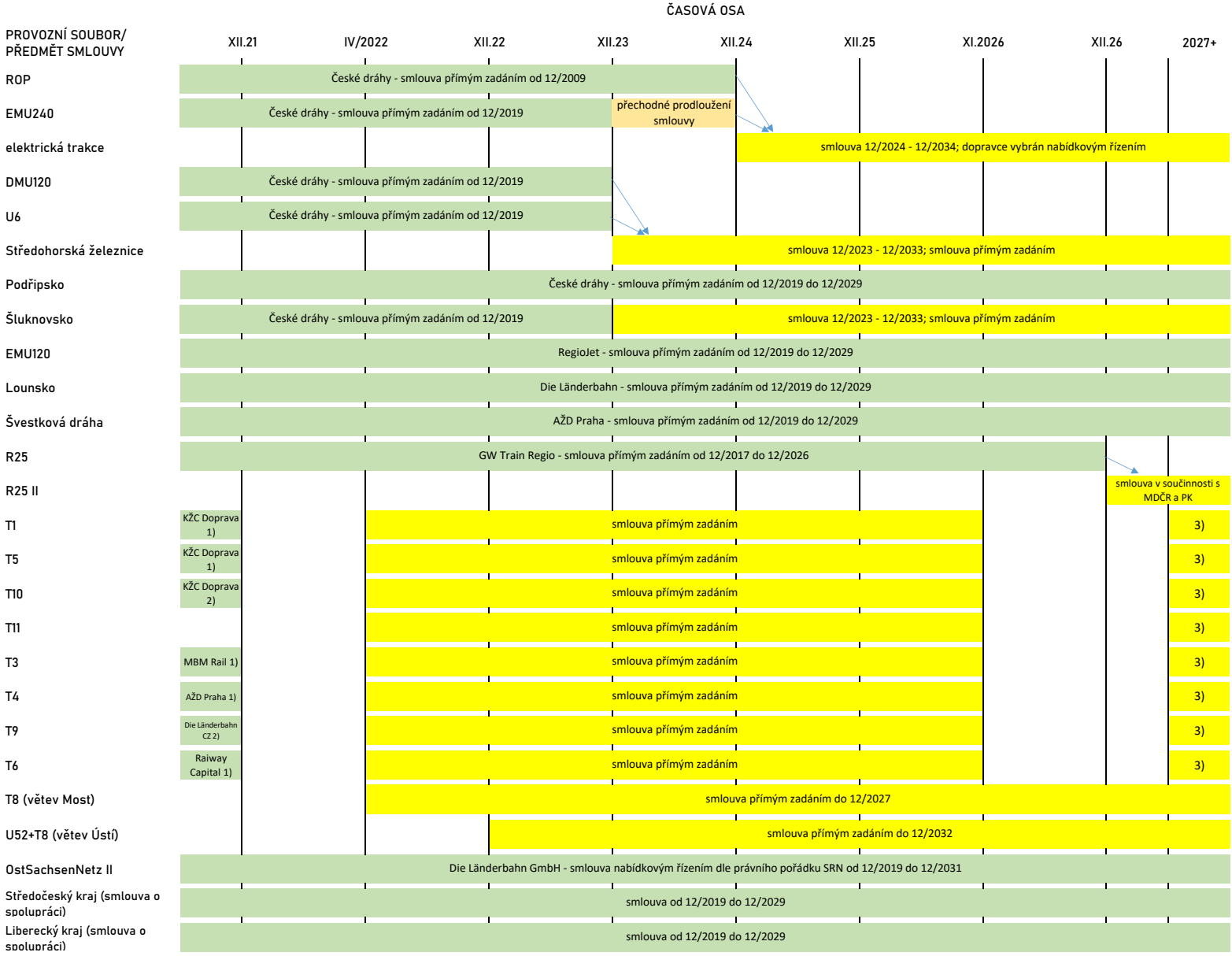
Přehled smluv autobusové dopravy


ČASOVÁ OSA
OBLAST
XII.21
IV/2022
XII.22
XII.23
XII.24
XII.25
XI.2026
XII.26
2027+
Děčínsko
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
Dolní Poohří
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
Chomutovsko
AKV - dočasná smlouva
konec platnosti sml. 30. 6. 2022
nová smlouva - dopravce bude vybrán na základě veřejné zakázky
Kadaň - Žatec
AKV - dočasná smlouva
konec platnosti sml. 30. 6. 2022
nová smlouva - dopravce bude vybrán na základě veřejné zakázky
Litoměřicko
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
Litvínov - Bílina
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
Lounsko - západ
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
Lovosice - Louny
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
Mostecká pánev
AKV - dočasná smlouva
konec platnosti sml. 30. 6. 2022
nová smlouva - dopravce bude vybrán na základě veřejné zakázky
PD Teplice
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
ČSAD Slaný - 10letá smlouva (dopravce vybrán na základě veřejné zakázky)
Šluknovsko
AKV - dočasná smlouva
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
Podbořansko
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
Teplicko
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
ČSAD Slaný - 10letá smlouva (dopravce vybrán na základě veřejné zakázky)
Ústecko
DSÚK, p. o. - 10letá smlouva
Vejprtsko
AKV - dočasná smlouva
konec platnosti sml. 30. 6. 2022
AKV - 10letá smlouva (dopravce vybrán na základě veřejné zakázky)

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2022 – 2026

PŘÍLOHA Č. 8

Přehled smluv železniční dopravy



1) smlouva přímým zadáním od 2016
2) smlouva přímým zadáním od 2021
3) předpoklad smlouvy nabídkovým řízením od IV/2027 - XI/2031

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE 2022 – 2026

PŘÍLOHA Č. 9

Aktuální ceník DÚK

Ceník DÚK (příloha č. 1 Tarifu DÚK) Platnost od: 1. 7. 2021

Jednotlivé jízdné (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky)

Tarifní jednice	Obyčejné		Zlevněné, ZTP a ZTP/P ①		Časová platnost
	Hotovostní platba	Elektronická platba	Hotovostní platba	Elektronická platba	
0-2	14 Kč	12,60 Kč	3 Kč	2,90 Kč	45 min
3-4	16 Kč	14,40 Kč	4 Kč	3,60 Kč	
5-6	18 Kč	16,20 Kč	4 Kč	3,90 Kč	
7-8	21 Kč	18,90 Kč	5 Kč	4,70 Kč	60 min
9-10	23 Kč	20,70 Kč	5 Kč	4,90 Kč	
11-12	25 Kč	22,50 Kč	6 Kč	5,60 Kč	90 min
13-14	27 Kč	24,30 Kč	6 Kč	5,90 Kč	
15-16	30 Kč	27,00 Kč	7 Kč	6,70 Kč	
17-18	32 Kč	28,80 Kč	8 Kč	7,20 Kč	
19-20	34 Kč	30,60 Kč	8 Kč	7,60 Kč	
21-22	37 Kč	33,30 Kč	9 Kč	8,30 Kč	120 min
23-24	39 Kč	35,10 Kč	9 Kč	8,70 Kč	
25-26	41 Kč	36,90 Kč	10 Kč	9,20 Kč	
27-28	43 Kč	38,70 Kč	10 Kč	9,60 Kč	
29-30	46 Kč	41,40 Kč	11 Kč	10,30 Kč	
31-32	48 Kč	43,20 Kč	12 Kč	10,80 Kč	180 min
33-34	50 Kč	45,00 Kč	12 Kč	11,20 Kč	
35-36	53 Kč	47,70 Kč	13 Kč	11,90 Kč	
37-38	55 Kč	49,50 Kč	13 Kč	12,30 Kč	
39-40	57 Kč	51,30 Kč	14 Kč	12,80 Kč	
41-42	59 Kč	53,10 Kč	14 Kč	13,20 Kč	
43-44	62 Kč	55,80 Kč	15 Kč	13,90 Kč	
45-46	64 Kč	57,60 Kč	16 Kč	14,40 Kč	
47-48	66 Kč	59,40 Kč	16 Kč	14,80 Kč	
49-50	69 Kč	62,10 Kč	17 Kč	15,50 Kč	
51-55	74 Kč	66,60 Kč	18 Kč	16,60 Kč	
56-60	80 Kč	72,00 Kč	20 Kč	18,00 Kč	240 min
61-65	86 Kč	77,40 Kč	21 Kč	19,30 Kč	
66-70	91 Kč	81,90 Kč	22 Kč	20,40 Kč	
71-75	97 Kč	87,30 Kč	24 Kč	21,80 Kč	
76-80	103 Kč	92,70 Kč	25 Kč	23,10 Kč	
nad 80	Cestující využijí jednodenní síťové jízdné				

Jednodenní síťové jízdné (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky (Labe-Elbe pouze v papírové podobě)) ②

Hotovostní i elektronická platba		Cena
Obyčejné		140 Kč
Zlevněné a ZTP, ZTP/P ①		35 Kč
1+2	(1 osoba bez omezení věku a maximálně 2 děti do 15 let)	170 Kč
2+4	(2 osoby bez omezení věku a maximálně 4 děti do 15 let)	240 Kč
Max. 5	(maximálně 5 osob bez omezení věku)	360 Kč
Labe-Elbe 1+2	(1 osoba bez omezení věku a maximálně 2 děti do 15 let, území DÚK+VVO)	300 Kč
Labe-Elbe 2+4	(2 osoby bez omezení věku a maximálně 4 děti do 15 let, území DÚK+VVO)	420 Kč
Labe-Elbe Max. 5	(maximálně 5 osob bez omezení věku, území DÚK+VVO)	630 Kč

② platí jeden den a do 04:00 hodin následujícího dne, čas zakoupení/aktivace musí předcházet času kontroly

Přepravné (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky (jízdní kolo a Labe-Elbe pouze v papírové podobě))

Hotovostní i elektronická platba		Cena
Spoluzavazadlo/pes	- 60 min	10 Kč
Spoluzavazadlo/pes	- platí jeden den a do 04:00 hodin následujícího dne	20 Kč
Jízdní kolo - nepřestupní	- platí pro 1 spoj	20 Kč
Labe-Elbe jízdní kolo/pes	- platí jeden den a do 04:00 hodin následujícího dne, území DÚK a VVO	90 Kč

Jednodenní síťové jízdné Euro-Nisa-Ticket (jízdní doklady pouze v papírové podobě) ②

Hotovostní i elektronická platba	Cena

Ceník byl rozšířen a přesunut na 4. stranu

① **Zlevněné a ZPT, ZTP/P:**

Děti a mládež 6-18 let:	od 15 let prokazování úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem nebo žákovským průkazem nebo studentským průkazem (ISIC)
Žáci a studenti 18-26:	prokázání platným žákovským nebo studentským průkazem denního nebo prezenčního studia (ISIC)
Senioři nad 65 let:	prokazování úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem, který obsahuje fotografii nebo digitální zpracování podoby, jméno a příjmení a datum narození
ZTP, ZTP/P:	prokazování průkazem ZTP nebo ZTP/P

Elektronická platba - úhrada DÚKapkou, BBK nebo elektronickou peněženkou

DÚKapka - mobilní aplikace pro nákup a používání jízdních dokladů, nabídka jízdních dokladů bude rozšiřována postupně

BBK - bezkontaktní bankovní karta (platební karta), podporují pouze někteří dopravci, platby bez zadání PIN pouze do 500 Kč

Elektronická peněženka - funkcionalita na bezkontaktní čipové kartě DÚK (**BČK DÚK**)

Ceník DÚK Platnost od: 1. 7. 2021

Jednotlivé a jednodenní jízdné jednozónové v zóně 101 Ústí nad Labem

Zóna	Hotovostní platba (jízdní doklady pouze v papírové podobě)				Elektronická platba ❿ (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky nebo Mobilní aplikace DPmÚL ⓫)				Časová platnost
	Obyčejné	Zlevněné ①	Zvýhodněné	Zavazadlo pes	Obyčejné	Zlevněné ①	Zvýhodněné	Zavazadlo pes	
101 Ústí nad Labem	20 Kč	5 Kč	12 Kč	-	18,00 Kč	4,50 Kč	10,80 Kč	-	45 min
101 Ústí nad Labem	22 Kč	⑤ 5 Kč	14 Kč	⑤ 10 Kč	19,80 Kč	4,50 Kč	12,60 Kč	⑤ 10 Kč	60 min
101 Ústí nad Labem	89 Kč	22 Kč	42 Kč	-	80,10 Kč	19,80 Kč	37,80 Kč	-	1 den ②

Jednotlivé a jednodenní jízdné jednozónové v zóně 101 Ústí nad Labem

Zóna	Mobilní jízdní doklady DPmÚL (SMS jízdenka, mobilní aplikace SEJF) ⓫				Hotovostní platba u řidiče MHD (cena jízdného s přirážkou dle SPP DPmÚL) ❼				Časová platnost
	Obyčejné	Zlevněné ①	Zvýhodněné		Obyčejné	Zlevněné ① ZTP-ZTP/P ⑥	Zvýhodněné	Zavazadlo pes	
101 Ústí nad Labem	22 Kč	-	-	-	⑤ 25 Kč	⑤ 10 Kč	Φ 25 Kč	⑤ 10 Kč	60 min/ Φ 90 min
101 Ústí nad Labem	89 Kč	22 Kč	42 Kč	-	-	-	-	-	1 den ②

② platí od data a času zakoupení/aktivace/označení/doručení do 04:00 hodin následujícího dne
⑤ jízdenku lze využít pro přepravu do zón 121, 122 a 171, s výjimkou jízdenky zakoupené v Mobilní aplikaci DPmÚL
⑥ jízdenku lze využít pouze pro přepravu do zón 121, 122, 171
❼ prodej jízdenek ukončen k 31. 12. 2021
❿ při prodeji v jízdenkových automatech DPmÚL a na předprodejních místech DPmÚL jsou účtovány ceny jízdného jako při platbě hotovostí
⓫ Mobilní jízdní doklady DPmÚL jsou uznávány pouze na linkách MHD a PAD

Jednotlivé jízdné jednozónové v zóně 201 Most, 211 Komořany-Záluží, 221 Litvínov

Zóna	Hotovostní platba (jízdní doklady pouze v papírové podobě)				Elektronická platba (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky)				Časová platnost
	Obyčejné	Zlevněné ①			Obyčejné	Zlevněné ①			
201 Most	17 Kč	4 Kč	-	-	13,00 Kč	3,00 Kč	-	-	45 min
211 Komořany-Záluží	17 Kč	4 Kč	-	-	13,00 Kč	3,00 Kč	-	-	45 min
221 Litvínov	17 Kč	4 Kč	-	-	13,00 Kč	3,00 Kč	-	-	45 min
221 Litvínov - 201 Most	24 Kč	6 Kč	-	-	20,00 Kč	5,00 Kč	-	-	90 min
221 Litvínov - 211 Komořany-Záluží, 201 Most - 211 Komořany-Záluží	21 Kč	5 Kč	-	-	17,00 Kč	4,00 Kč	-	-	60 min

Jednotlivé a 24hodinové jízdné jednozónové v zóně 301 Děčín

Zóna	Hotovostní platba (jízdní doklady pouze v papírové podobě)				Elektronická platba (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky)				Časová platnost
	Obyčejné	Zlevněné ①			Obyčejné	Zlevněné ①			
301 Děčín	22 Kč	5 Kč	-	-	18,00 Kč	4,50 Kč	-	-	45 min
301 Děčín	66 Kč	16 Kč	-	-	66,00 Kč	16,00 Kč	-	-	24 hod

Jednotlivé jízdné jednozónové v zóně 371 Varnsdorf

Zóna	Hotovostní platba (jízdní doklady pouze v papírové podobě)				Elektronická platba (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky)				Časová platnost
	Obyčejné	Zlevněné ①			Obyčejné	Zlevněné ①			
371 Varnsdorf	12 Kč	3 Kč	-	-	10,80 Kč	2,70 Kč	-	-	15 min
371 Varnsdorf	15 Kč	3 Kč	-	-	13,50 Kč	2,70 Kč	-	-	60 min

Jednotlivé a jednodenní jízdné jednozónové v zónách 401 Teplice a 461 Bílina

Zóna	Hotovostní platba (jízdní doklady pouze v papírové podobě)				Elektronická platba (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky)				Časová platnost
	Obyčejné	Zlevněné ①			Obyčejné	Zlevněné ①			
401 Teplice	20 Kč	5 Kč	-	-	18,00 Kč	4,50 Kč	-	-	45 min
401 Teplice	55 Kč	13 Kč	-	-	49,50 Kč	12,30 Kč	-	-	1 den ②
461 Bílina	10 Kč	2 Kč	-	-	9,00 Kč	1,80 Kč	-	-	45 min

② platí od zakoupení do 04:00 hodin následujícího dne

Jednotlivé jízdné jednozónové a relační v zónách 501 Chomutov a 511 Jirkov

Zóna	Hotovostní platba (jízdní doklady pouze v papírové podobě)				Elektronická platba (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky)				Časová platnost
	Obyčejné	Zlevněné ①			Obyčejné	Zlevněné ①			
501 Chomutov	19 Kč	4 Kč	-	-	16,00 Kč	3,60 Kč	-	-	45 min
511 Jirkov	19 Kč	4 Kč	-	-	16,00 Kč	3,60 Kč	-	-	45 min
501-511 Chomutov-Jirkov	19 Kč	4 Kč	-	-	16,00 Kč	3,60 Kč	-	-	45 min
501-511 Chomutov-Jirkov	22 Kč	5 Kč	-	-	19,00 Kč	4,50 Kč	-	-	60 min

Jednotlivé jízdné jednozónové v zóně 661 Roudnice nad Labem

Zóna	Hotovostní platba (jízdní doklady pouze v papírové podobě)				Elektronická platba (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky)				Časová platnost
	Obyčejné	Zlevněné ①			Obyčejné	Zlevněné ①			
661 Roudnice nad Labem	10 Kč	2 Kč	-	-	9,00 Kč	1,80 Kč	-	-	45 min

① **Zlevněné a ZPT, ZTP/P:**

Děti a mládež 6-18 let:	od 15 let prokazování úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem nebo žákovským průkazem nebo studentským průkazem (ISIC)
Žáci a studenti 18-26:	prokázání platným žákovským nebo studentským průkazem denního nebo prezenčního studia (ISIC)
Senioři nad 65 let:	prokazování úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem, který obsahuje fotografii nebo digitální zpracování podoby, jméno a příjmení a datum narození
ZTP, ZTP/P:	prokazování průkazem ZTP nebo ZTP/P

Elektronická platba - úhrada DÚKapkou, BBK nebo elektronickou peněženkou
DÚKapka - mobilní aplikace pro nákup a používání jízdních dokladů, nabídka jízdních dokladů bude rozšiřována postupně
BBK - bezkontaktní bankovní karta (platební karta), podporují pouze někteří dopravci, platby bez zadání PIN pouze do 500 Kč
Elektronická peněženka - funkcionalita na bezkontaktní čipové kartě DÚK (**BČK DÚK**)
Mobilní jízdní doklady DPmÚL - SMS jízdenka, mobilní aplikace SEJF a Mobilní aplikace DPmÚL, informace podává pouze DPmÚL a.s.
MHD - městská hromadná doprava, **PAD** - příměstská autobusová doprava

Ceník DÚK Platnost od: 1. 7. 2021

Časové jízdné

Tarifní jednice	7 denní		30 denní		90 denní		365 denní
	Hotovostní i elektronická platba (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi BČK DÚK a DÚKapky)		**Hotovostní i elektronická platba** (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi BČK DÚK a DÚKapky)		**Hotovostní i elektronická platba** (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi BČK DÚK a DÚKapky)		
	Obyčejné	**Zlevněné** ①	**Obyčejné**	**Zlevněné** ①	**Obyčejné**	**Zlevněné** ①	**Zaměstnanecké**
0-2	**105 Kč**	**26 Kč**	**364 Kč**	**91 Kč**	**980 Kč**	**245 Kč**	**-**
3-4	**120 Kč**	**30 Kč**	**416 Kč**	**104 Kč**	**1 120 Kč**	**280 Kč**	**-**
5-6	**135 Kč**	**33 Kč**	**468 Kč**	**117 Kč**	**1 260 Kč**	**315 Kč**	**-**
7-8	**158 Kč**	**39 Kč**	**546 Kč**	**136 Kč**	**1 470 Kč**	**367 Kč**	**-**
9-10	**173 Kč**	**43 Kč**	**598 Kč**	**149 Kč**	**1 610 Kč**	**402 Kč**	**-**
11-12	**188 Kč**	**47 Kč**	**650 Kč**	**162 Kč**	**1 750 Kč**	**437 Kč**	**-**
13-14	**203 Kč**	**50 Kč**	**702 Kč**	**175 Kč**	**1 890 Kč**	**472 Kč**	**-**
15-16	**225 Kč**	**56 Kč**	**780 Kč**	**195 Kč**	**2 100 Kč**	**525 Kč**	**-**
17-18	**240 Kč**	**60 Kč**	**832 Kč**	**208 Kč**	**2 240 Kč**	**560 Kč**	**-**
19-20	**255 Kč**	**63 Kč**	**884 Kč**	**221 Kč**	**2 380 Kč**	**595 Kč**	**-**
21-22	**278 Kč**	**69 Kč**	**962 Kč**	**240 Kč**	**2 590 Kč**	**647 Kč**	**-**
23-24	**293 Kč**	**73 Kč**	**1 014 Kč**	**253 Kč**	**2 730 Kč**	**682 Kč**	**-**
25-26	**308 Kč**	**77 Kč**	**1 066 Kč**	**266 Kč**	**2 870 Kč**	**717 Kč**	**-**
27-28	**323 Kč**	**80 Kč**	**1 118 Kč**	**279 Kč**	**3 010 Kč**	**752 Kč**	**-**
29-30	**345 Kč**	**86 Kč**	**1 196 Kč**	**299 Kč**	**3 220 Kč**	**805 Kč**	**-**
31-32	**360 Kč**	**90 Kč**	**1 248 Kč**	**312 Kč**	**3 360 Kč**	**840 Kč**	**-**
33-34	**375 Kč**	**93 Kč**	**1 300 Kč**	**325 Kč**	**3 500 Kč**	**875 Kč**	**-**
35-36	**398 Kč**	**99 Kč**	**1 378 Kč**	**344 Kč**	**3 710 Kč**	**927 Kč**	**-**
37-38	**413 Kč**	**103 Kč**	**1 430 Kč**	**357 Kč**	**3 850 Kč**	**962 Kč**	**-**
39-40	**428 Kč**	**107 Kč**	**1 482 Kč**	**370 Kč**	**3 990 Kč**	**997 Kč**	**-**
41-42	**443 Kč**	**110 Kč**	**1 534 Kč**	**383 Kč**	**4 130 Kč**	**1 032 Kč**	**-**
43-44	**465 Kč**	**116 Kč**	**1 612 Kč**	**403 Kč**	**4 340 Kč**	**1 085 Kč**	**-**
45-46	**480 Kč**	**120 Kč**	**1 664 Kč**	**416 Kč**	**4 480 Kč**	**1 120 Kč**	**-**
47-48	**495 Kč**	**123 Kč**	**1 716 Kč**	**429 Kč**	**4 620 Kč**	**1 155 Kč**	**-**
49-50	**518 Kč**	**129 Kč**	**1 794 Kč**	**448 Kč**	**4 830 Kč**	**1 207 Kč**	**-**
nad 50 (síťové)	**555 Kč**	**138 Kč**	**1 924 Kč**	**481 Kč**	**5 180 Kč**	**1 295 Kč**	**450 Kč**

Časové jízdné jednozónové a relační v zónách 101 Ústí nad Labem, 201 Most, 211 Komořany-Záluží, 221 Litvínov, 301 Děčín, 371 Varnsdorf, 401 Teplice, 461 Bílina, 501 Chomutov, 511 Jirkov, 661 Roudnice nad Labem

Zóna	7 denní		30 denní		90 denní		365 denní
	Hotovostní i elektronická platba (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi BČK DÚK a DÚKapky)		**Hotovostní i elektronická platba** (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi BČK DÚK a DÚKapky)		**Hotovostní i elektronická platba** (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi BČK DÚK a DÚKapky)		
	Obyčejné	**Zlevněné** ①	**Obyčejné**	**Zlevněné** ①	**Obyčejné**	**Zlevněné** ①	**Zaměstnanecké**
101 Ústí n. L. ④	**160 Kč**	**40 Kč**	**565 Kč**	**141 Kč**	**1 500 Kč**	**375 Kč**	**285 Kč**
201 Most	**120 Kč**	**30 Kč**	**400 Kč**	**100 Kč**	**1 080 Kč**	**270 Kč**	***200 Kč***
211 Komořany-Záluží	**120 Kč**	**30 Kč**	**400 Kč**	**100 Kč**	**1 080 Kč**	**270 Kč**	***200 Kč***
221 Litvínov	**120 Kč**	**30 Kč**	**400 Kč**	**100 Kč**	**1 080 Kč**	**270 Kč**	***200 Kč***
201 Most - 221 Litvínov	**170 Kč**	**40 Kč**	**600 Kč**	**150 Kč**	**1 600 Kč**	**400 Kč**	***200 Kč***
211 Komořany-Záluží - 221 Litvínov	**150 Kč**	**35 Kč**	**520 Kč**	**130 Kč**	**1 400 Kč**	**350 Kč**	***200 Kč***
201 Most - 211 Komořany-Záluží	**150 Kč**	**35 Kč**	**520 Kč**	**130 Kč**	**1 400 Kč**	**350 Kč**	***200 Kč***
301 Děčín ④	**149 Kč**	**37 Kč**	**541 Kč**	**135 Kč**	**1 423 Kč**	**355 Kč**	**276 Kč**
371 Varnsdorf	**75 Kč**	**18 Kč**	**260 Kč**	**65 Kč**	**700 Kč**	**175 Kč**	**140 Kč**
401 Teplice	**150 Kč**	**37 Kč**	**530 Kč**	**132 Kč**	**1 260 Kč**	**315 Kč**	**266 Kč**
461 Bílina	**75 Kč**	**18 Kč**	**260 Kč**	**65 Kč**	**700 Kč**	**175 Kč**	**140 Kč**
501 Chomutov	**165 Kč**	**38 Kč**	**572 Kč**	**132 Kč**	**1 540 Kč**	**377 Kč**	**293 Kč**
511 Jirkov	**158 Kč**	**38 Kč**	**546 Kč**	**132 Kč**	**1 470 Kč**	**367 Kč**	**293 Kč**
501 Chomutov - 511 Jirkov	**165 Kč**	**38 Kč**	**572 Kč**	**132 Kč**	**1 540 Kč**	**377 Kč**	**293 Kč**
661 Roudnice nad Labem	**75 Kč**	**18 Kč**	**260 Kč**	**65 Kč**	**700 Kč**	**175 Kč**	**140 Kč**

④ pro zónu **101 Ústí n. L.** lze zakoupit i na bázi **BBK** (uznáváno pouze na linkách MHD) a v **mobilní aplikaci SEJF** nebo od data vyhlášení na .....www.dpmul.cz v **Mobilní aplikaci DPmÚL** (uznáváno pouze na linkách MHD a PAD). Informace podává pouze DPmÚL a.s.
.....pro zónu **301 Děčín** lze ukládat též na **BBK** a **Děčínskou kartu** (uznáváno pouze na linkách MAD). Informace podává pouze DPMD, a.s.

① **Zlevněné:**

Děti a mládež 6-18 let:	od 15 let prokazování úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem nebo žákovským průkazem ……..nebo studentským průkazem (ISIC)
Žáci a studenti 18-26:	.prokázání platným žákovským nebo studentským průkazem denního nebo prezenčního studia (ISIC)
Senioři nad 65 let:	..prokazování úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem, který obsahuje fotografii nebo ……..digitální zpracování podoby, jméno a příjmení a datum narození

Elektronická platba - úhrada DÚKapkou, BBK nebo elektronickou peněženkou
DÚKapka - mobilní aplikace pro nákup a používání jízdních dokladů, nabídka jízdních dokladů bude rozšiřována postupně
BBK - bezkontaktní bankovní karta (platební karta), podporují pouze někteří dopravci, platby bez zadání PIN pouze do 500 Kč
Elektronická peněženka - funkcionalita na bezkontaktní čipové kartě DÚK (**BČK DÚK**)
MHD - městská hromadná doprava, **MAD** - městská autobusová doprava, **PAD** - příměstská autobusová doprava

Ceník DÚK Platnost od: 1. 7. 2021

Ostatní časové jízdné jednozónové v zóně 101 Ústí nad Labem

7 denní zvýhodněné - D (pro důchodce -65) ⑫	**105 Kč**	Vydává pouze DPmÚL a.s. - Jízdenky na bázi **BBK** (uznáváno pouze na linkách MHD), nebo v mobilní aplikaci **SEJF** a v **Mobilní aplikaci DPmÚL** (uznáváno pouze na linkách MHD a PAD) - Informace podává pouze DPmÚL a.s.
7 denní zvýhodněné - J (pro osobu přepravující dítě do věku 3 let) ⑫	**135 Kč**	
30 denní zvýhodněné - D (pro důchodce -65) ⑫	**310 Kč**	
30 denní zvýhodněné - J (pro osobu přepravující dítě do věku 3 let) ⑫	**370 Kč**	
30 denní zvýhodněné - N (pro osoby omezené na svéprávnosti) ⑬	**110 Kč**	
90 denní zvýhodněné - D (pro důchodce -65) ⑫	**805 Kč**	
90 denní zvýhodněné - J (pro osobu přepravující dítě do věku 3 let) ⑫	**970 Kč**	
180 denní obyčejné nad 18 let ⑫	**2 800 Kč**	
365 denní obyčejné nad 18 let ⑫	**3 990 Kč**	
365 denní pro bezplatnou přepravu ⑭	**0 Kč**	
1825 denní pro bezplatnou přepravu ⑭	**0 Kč**	

⑫ lze zakoupit na bázi **BBK**, **BČK DÚK**, v **mobilní aplikaci SEJF** a od data vyhlášení na www.dpmul.cz v **Mobilní aplikaci DPmÚL**
⑬ lze zakoupit pouze na bázi **BBK**
⑭ lze zakoupit pouze na bázi **BBK** nebo **BČK DÚK**

Ostatní časové jízdné jednozónové v zóně 201 Most

365 denní obyčejné nad 18 let	**4 000 Kč**	**Hotovostní i elektronická platba** (jízdní doklady pouze na bázi BČK DÚK)
365 denní zlevněné	**1 000 Kč**	

Ostatní časové jízdné jednozónové v zóně 221 Litvínov

365 denní obyčejné nad 18 let	**4 000 Kč**	**Hotovostní i elektronická platba** (jízdní doklady pouze na bázi BČK DÚK)
365 denní zlevněné	**1 000 Kč**	

Ostatní časové jízdné relační v zónách 201 Most - 211 Komořany-Záluží,
201 Most - 221 Litvínov, 201 Most - 211 Komořany-Záluží

365 denní obyčejná (relace 201-221)	**6 000 Kč**	**Hotovostní i elektronická platba** (jízdní doklady pouze na bázi BČK DÚK)
365 denní zlevněná (relace 201-221)	**1 500 Kč**	
365 denní obyčejná (relace 211-221)	**5 000 Kč**	
365 denní zlevněná (relace 211-201)	**1 250 Kč**	
365 denní obyčejná (relace 201-211)	**5 000 Kč**	
365 denní zlevněná (relace 201-211)	**1 250 Kč**	

Ostatní časové jízdné jednozónové v zóně 401 Teplice

7 denní seniorská 60-65	**130 Kč**	**Hotovostní i elektronická platba** (jízdní doklady pouze na bázi BČK DÚK)
30 denní seniorská 60-65	**440 Kč**	
90 denní seniorská 60-65	**1 020 Kč**	
90 denní pro Městskou policii Teplice, Policie ČR OŘ Teplice	**1 100 Kč**	
90 denní pro přepravu psa	**760 Kč**	
365 denní seniorská 70+	**1 100 Kč**	
365 denní zlevněná pro členy Svazu bojovníku za svobodu, Konfederace politických vězňů a Svazu PTP	**500 Kč**	
365 denní přenosné pro Městskou policii Teplice	**830 Kč**	

Ostatní časové jízdné relační v zónách 501 Chomutov - 511 Jirkov ④

7 denní seniorská SD	**30 Kč**	**Hotovostní i elektronická platba** (jízdní doklady pouze na bázi BČK DÚK)
30 denní seniorská SD	**100 Kč**	
90 denní seniorská SD	**285 Kč**	
365 denní seniorská SD	**1 000 Kč**	

④ lze ukládat též na původní kartu BUS KARTA. Bližší informace podává pouze DPCHJ, a. s.

Jednodenní síťové jízdné Euro-Nisa-Ticket (jízdní doklady pouze v papírové podobě) ②

Hotovostní i elektronická platba		**Cena**
Pro 1 osobu	(1 osoba bez omezení věku a maximálně 2 děti do 15 let)	**260 Kč**
Pro 2 osoby	(2 osoby bez omezení věku a maximálně 2 děti do 15 let)	**390 Kč**
Pro 3 osoby	(3 osoby bez omezení věku a maximálně 2 děti do 15 let)	**430 Kč**
Pro 4 osoby	(4 osoby bez omezení věku a maximálně 2 děti do 15 let)	**470 Kč**
Pro 5 osob	(5 osob bez omezení věku a maximálně 2 děti do 15 let)	**510 Kč**
Jízdní kolo/pes		**90 Kč**

② platí jeden den a do 04:00 hodin následujícího dne, čas zakoupení musí předcházet času kontroly

Elektronická platba - úhrada BBK nebo elektronickou peněženkou (pro úhradu jízdních dokladů na této straně nelze použít DÚKapku)
BBK - bezkontaktní bankovní karta (platební karta), podporují pouze někteří dopravci, platby bez zadání PIN pouze do 500 Kč
Elektronická peněženka - funkcionalita na bezkontaktní čipové kartě DÚK (**BČK DÚK**)
MHD - městská hromadná doprava, **PAD** - příměstská autobusová doprava

Ceník DUK + VVO ⑧ Platnost od: 1. 7. 2021 do: 31. 7. 2021

Jednotlivé jízdné

Z tarifu DÚK	Do tarifu VVO	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Teplice (401)	Altenberg (63)	46 Kč	35 Kč
	Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	107 Kč	88 Kč
	Freital (61) Pirna (70)	120 Kč	100 Kč
	Dresden (10) Verbundraum	142 Kč	110 Kč
Dubí (421)	Altenberg (63)	34 Kč	30 Kč
	Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	97 Kč	87 Kč
	Freital (61) Pirna (70)	110 Kč	98 Kč
	Dresden (10) Verbundraum	132 Kč	107 Kč
Dubí/Cínovec (423)	Altenberg (63)	27 Kč	26 Kč
	Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	88 Kč	78 Kč
	Freital (61) Pirna (70)	101 Kč	90 Kč
	Dresden (10) Verbundraum	125 Kč	101 Kč

Jednotlivé jízdné

Z tarifu VVO	Do tarifu DÚK	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Altenberg (63)	Teplice (401)	4,60 €	3,20 €
	Dubí (421)	3,90 €	2,80 €
	Dubí/Cínovec (423)	3,40 €	2,30 €
Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	Teplice (401)	6,70 €	4,60 €
	Dubí (421)	6,00 €	4,20 €
	Dubí/Cínovec (423)	5,50 €	3,70 €
Freital (61) Pirna (70)	Teplice (401)	9,00 €	6,10 €
	Dubí (421)	8,30 €	5,70 €
	Dubí/Cínovec (423)	7,80 €	5,20 €
Dresden (10) Verbundraum	Teplice (401)	11,20 €	7,50 €
	Dubí (421)	10,50 €	7,10 €
	Dubí/Cínovec (423)	10,00 €	6,60 €

⑧ prodej pouze na lince 398 a 360, jízdní doklady pouze v papírové podobě, směr VVO prodej pouze v Kč, směr DÚK prodej v EUR

Ceník DUK + VVO ⑧ Platnost od: 1. 8. 2021

Jednotlivé jízdné		Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Z tarifu DÚK	**Do tarifu VVO**		
Teplice (401)	Altenberg (63)	47 Kč	35 Kč
	Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	107 Kč	88 Kč
	Freital (61) Pirna (70)	120 Kč	100 Kč
	Dresden (10) Verbundraum	142 Kč	110 Kč
Dubí (421)	Altenberg (63)	34 Kč	30 Kč
	Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	97 Kč	87 Kč
	Freital (61) Pirna (70)	110 Kč	98 Kč
	Dresden (10) Verbundraum	132 Kč	107 Kč
Dubí/Cínovec (423)	Altenberg (63)	28 Kč	26 Kč
	Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	88 Kč	78 Kč
	Freital (61) Pirna (70)	101 Kč	90 Kč
	Dresden (10) Verbundraum	125 Kč	101 Kč

Jednotlivé jízdné		Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Z tarifu VVO	**Do tarifu DÚK**		
Altenberg (63)	Teplice (401)	4,70 €	3,20 €
	Dubí (421)	3,90 €	2,80 €
	Dubí/Cínovec (423)	3,50 €	2,30 €
Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	Teplice (401)	6,70 €	4,60 €
	Dubí (421)	6,00 €	4,20 €
	Dubí/Cínovec (423)	5,50 €	3,70 €
Freital (61) Pirna (70)	Teplice (401)	9,00 €	6,10 €
	Dubí (421)	8,30 €	5,70 €
	Dubí/Cínovec (423)	7,80 €	5,20 €
Dresden (10) Verbundraum	Teplice (401)	11,20 €	7,50 €
	Dubí (421)	10,50 €	7,10 €
	Dubí/Cínovec (423)	10,00 €	6,60 €

⑧ prodej pouze na lince 398 a 360, jízdní doklady pouze v papírové podobě, směr VVO prodej pouze v Kč, směr DÚK prodej v EUR

Ceník DUK + VVO ⑧

Platnost od: 1. 7. 2021 do: 31. 7. 2021

Týdenní jízdné

Z tarifu DÚK	Do tarifu VVO	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Teplice (401)	Altenberg (63)	708 Kč	423 Kč
	Dippoldiswalde (60)	1 103 Kč	718 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	1 537 Kč	1 044 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	1 956 Kč	1 355 Kč
	Verbundraum		
Dubí (421)	Altenberg (63)	633 Kč	404 Kč
	Dippoldiswalde (60)	1 028 Kč	699 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	1 462 Kč	1 025 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	1 881 Kč	1 336 Kč
	Verbundraum		
Dubí/Cínovec (423)	Altenberg (63)	581 Kč	391 Kč
	Dippoldiswalde (60)	976 Kč	686 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	1 410 Kč	1 012 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	1 829 Kč	1 323 Kč
	Verbundraum		

Týdenní jízdné

Z tarifu VVO	Do tarifu DÚK	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Altenberg (63)	Teplice (401)	26,20 €	15,70 €
	Dubí (421)	23,50 €	15,00 €
	Dubí/Cínovec (423)	21,50 €	14,50 €
Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	Teplice (401)	40,80 €	26,60 €
	Dubí (421)	38,10 €	25,90 €
	Dubí/Cínovec (423)	36,10 €	25,40 €
Freital (61) Pirna (70)	Teplice (401)	56,90 €	38,70 €
	Dubí (421)	54,20 €	38,00 €
	Dubí/Cínovec (423)	52,20 €	37,50 €
Dresden (10) Verbundraum	Teplice (401)	72,40 €	50,20 €
	Dubí (421)	69,70 €	49,50 €
	Dubí/Cínovec (423)	67,70 €	49,00 €

Měsíční jízdné

Z tarifu DÚK	Do tarifu VVO	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Teplice (401)	Altenberg (63)	2 157 Kč	1 232 Kč
	Dippoldiswalde (60)	3 291 Kč	2 080 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	4 530 Kč	3 006 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	5 740 Kč	3 916 Kč
	Verbundraum		
Dubí (421)	Altenberg (63)	1 897 Kč	1 167 Kč
	Dippoldiswalde (60)	3 031 Kč	2 015 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	4 270 Kč	2 941 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	5 480 Kč	3 851 Kč
	Verbundraum		
Dubí/Cínovec (423)	Altenberg (63)	1 715 Kč	1 121 Kč
	Dippoldiswalde (60)	2 849 Kč	1 969 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	4 088 Kč	2 895 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	5 298 Kč	3 805 Kč
	Verbundraum		

Měsíční jízdné

Z tarifu VVO	Do tarifu DÚK	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Altenberg (63)	Teplice (401)	79,90 €	45,60 €
	Dubí (421)	70,30 €	43,20 €
	Dubí/Cínovec (423)	63,50 €	41,50 €
Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	Teplice (401)	121,90 €	77,00 €
	Dubí (421)	112,30 €	74,60 €
	Dubí/Cínovec (423)	105,50 €	72,90 €
Freital (61) Pirna (70)	Teplice (401)	167,80 €	111,30 €
	Dubí (421)	158,20 €	108,90 €
	Dubí/Cínovec (423)	151,40 €	107,20 €
Dresden (10) Verbundraum	Teplice (401)	212,60 €	145,00 €
	Dubí (421)	203,00 €	142,60 €
	Dubí/Cínovec (423)	196,20 €	140,90 €

⑧ prodej pouze na lince 398 a 360, jízdní doklady pouze v papírové podobě, směr VVO prodej pouze v Kč, směr DÚK prodej v EUR

Ceník DUK + VVO ⑧

Platnost od: 1. 8. 2021

Týdenní jízdné

Z tarifu DÚK	Do tarifu VVO	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Teplice (401)	Altenberg (63)	723 Kč	427 Kč
	Dippoldiswalde (60)	1 118 Kč	722 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	1 552 Kč	1 048 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	1 971 Kč	1 359 Kč
	Verbundraum		
Dubí (421)	Altenberg (63)	641 Kč	406 Kč
	Dippoldiswalde (60)	1 036 Kč	701 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	1 470 Kč	1 027 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	1 889 Kč	1 338 Kč
	Verbundraum		
Dubí/Cínovec (423)	Altenberg (63)	588 Kč	393 Kč
	Dippoldiswalde (60)	983 Kč	688 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	1 417 Kč	1 014 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	1 836 Kč	1 325 Kč
	Verbundraum		

Týdenní jízdné

Z tarifu VVO	Do tarifu DÚK	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Altenberg (63)	Teplice (401)	26,80 €	15,80 €
	Dubí (421)	23,80 €	15,00 €
	Dubí/Cínovec (423)	21,80 €	14,60 €
Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	Teplice (401)	41,40 €	26,70 €
	Dubí (421)	38,40 €	25,90 €
	Dubí/Cínovec (423)	36,40 €	25,50 €
Freital (61) Pirna (70)	Teplice (401)	57,50 €	38,80 €
	Dubí (421)	54,50 €	38,00 €
	Dubí/Cínovec (423)	52,50 €	37,60 €
Dresden (10) Verbundraum	Teplice (401)	73,00 €	50,30 €
	Dubí (421)	70,00 €	49,50 €
	Dubí/Cínovec (423)	68,00 €	49,10 €

Měsíční jízdné

Z tarifu DÚK	Do tarifu VVO	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Teplice (401)	Altenberg (63)	2 209 Kč	1 245 Kč
	Dippoldiswalde (60)	3 343 Kč	2 093 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	4 582 Kč	3 019 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	5 792 Kč	3 929 Kč
	Verbundraum		
Dubí (421)	Altenberg (63)	1 923 Kč	1 173 Kč
	Dippoldiswalde (60)	3 057 Kč	2 021 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	4 296 Kč	2 947 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	5 506 Kč	3 857 Kč
	Verbundraum		
Dubí/Cínovec (423)	Altenberg (63)	1 741 Kč	1 128 Kč
	Dippoldiswalde (60)	2 875 Kč	1 976 Kč
	Bad Gottleuba (71)		
	Freital (61)	4 114 Kč	2 902 Kč
	Pirna (70)		
	Dresden (10)	5 324 Kč	3 812 Kč
	Verbundraum		

Měsíční jízdné

Z tarifu VVO	Do tarifu DÚK	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Altenberg (63)	Teplice (401)	81,80 €	46,10 €
	Dubí (421)	71,20 €	43,40 €
	Dubí/Cínovec (423)	64,50 €	41,80 €
Dippoldiswalde (60) Bad Gottleuba (71)	Teplice (401)	123,80 €	77,50 €
	Dubí (421)	113,20 €	74,80 €
	Dubí/Cínovec (423)	106,50 €	73,20 €
Freital (61) Pirna (70)	Teplice (401)	169,70 €	111,80 €
	Dubí (421)	159,10 €	109,10 €
	Dubí/Cínovec (423)	152,40 €	107,50 €
Dresden (10) Verbundraum	Teplice (401)	214,50 €	145,50 €
	Dubí (421)	203,90 €	142,80 €
	Dubí/Cínovec (423)	197,20 €	141,20 €

⑧ prodej pouze na lince 398 a 360, jízdní doklady pouze v papírové podobě, směr VVO prodej pouze v Kč, směr DÚK prodej v EUR

Ceník DUK + VMS ⑧ Platnost od: 1. 7. 2021

Jednotlivé jízdné

Z tarifu DÚK	Do tarifu VMS	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Chomutov (501)	Reitzenhain (33)	40 Kč	20 Kč
	Marienberg (26, 64)	50 Kč	25 Kč
Křimov (521)	Reitzenhain (33)	32 Kč	16 Kč
	Marienberg (26, 64)	40 Kč	20 Kč
Hora Sv. Šebestiána (524)	Reitzenhain (33)	24 Kč	12 Kč
	Marienberg (26, 64)	30 Kč	15 Kč

Jednotlivé jízdné

Z tarifu VMS	Do tarifu DÚK	Obyčejné nad 15 let	Dítě 6-15 let
Marienberg (26, 64)	Hora Sv. Šebestiána (524)	4,00 €	2,70 €
	Křimov (521)	4,00 €	2,70 €
	Chomutov (501)	5,70 €	3,80 €
Reitzenhain (33)	Hora Sv. Šebestiána (524)	4,00 €	2,70 €
	Křimov (521)	4,00 €	2,70 €
	Chomutov (501)	5,70 €	3,80 €

Další uznávané jízdní doklady DÚK+VMS na lince 588

Síťové jízdné DÚK (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi BČK DÚK)
Síťové jízdné VMS

⑧ prodej pouze na lince 588, jízdní doklady pouze v papírové podobě, směr VMS prodej pouze v Kč, směr DÚK prodej v EUR