

B2 – SUMF – strategický rámec udržitelné městské mobility

PŘÍPRAVNÁ A ANALYTICKÁ ČÁST

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

Statutární město Ústí nad Labem
Velká Hradební 2336/8
401 00 Ústí nad Labem

B2 – SUMF – strategický rámec udržitelné městské mobility PŘÍPRAVNÁ A ANALYTICKÁ ČÁST

Červenec 2018

1. aktualizace leden 2019
2. aktualizace květen 2019

Závěrečná zpráva

OBSAH PŘÍPRAVNÉ A ANALYTICKÉ ČÁSTI

1	ÚVODNÍ KAPITOLA	4
1.1	DŮVODY PRO POŘÍZENÍ STUDIE	4
1.2	PŘEDMĚT A OBSAH STUDIE	5
1.3	VÝSTUPY A POUŽITÍ DOKUMENTU	6
2	PŘÍPRAVNÁ FÁZE SUMF	7
2.1	ROZSAH ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	7
2.2	SEZNAM ZAPOJENÝCH PARTNERŮ	8
2.3	PROBĚHLÁ JEDNÁNÍ A PRACOVNÍ SCHŮZKY	9
2.4	ČASOVÝ HARMONOGRAM	10
2.5	POUŽITÉ PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ	11
3	DOPRAVNÍ OBSLUHA ÚZEMÍ	13
3.1	HISTORIE MĚSTA	13
3.2	HISTORIE MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY	13
3.3	AKTUÁLNÍ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A OBČANSKÉ VYBAVENOSTI	15
4	KOMPLEXNÍ ANALÝZA POSOUZENÍ SOUČASNÉHO STAVU	17
4.1	ANALÝZA POŽADAVKŮ VYPLÝVAJÍCÍCH Z NADŘAZENÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA, KRAJE A STÁTU	17
4.2	ANALÝZA POTŘEBNÝCH NÁVAZNOSTÍ S OSTATNÍMI SEKTOROVÝMI DOKUMENTY MĚSTA (SE VZTAHEM K DOPRAVĚ) A VÝCHODISEK ZE SOUČASNÝCH PLÁNŮ	28
4.3	SCÉNÁŘE ROZVOJE MĚSTA	29
4.4	CELKOVÉ ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ MHD	31
4.5	ANALÝZA FUNKČNOSTI SYSTÉMU MHD VČ. ÚZKÝCH MÍST V SOUČASNOSTI	35
4.6	ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO PROCESU TVORBY, NÁVRHŮ A ZMĚN V MHD	39
4.7	ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ VLD A VDOD	40
4.8	ANALÝZA FUNGOVÁNÍ INSTITUCIONÁLNÍHO RÁMCE DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA	41
4.9	STAV INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	43
4.10	ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK MHD	44
4.11	ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK VLD	59
4.12	ANALYTICKÝ ROZBOR VDOD	62
4.13	ANALÝZA STAVU VOZIDLOVÉHO PARKU	64
4.14	DOSTUPNOST FINANČNÍCH ZDROJŮ PRO FINANCOVÁNÍ PROVOZU MHD, PROVOZU A ÚDRŽBY SOUVISEJÍCÍ INFRASTRUKTURY	67
4.15	ANALÝZA FUNKČNOSTI SYSTÉMU MHD VČ. ÚZKÝCH MÍST VE VÝHLEDU	71
5	SWOT ANALÝZA	72
5.1	SILNÉ STRÁNKY	72
5.2	SLABÉ STRÁNKY	72
5.3	PŘÍLEŽITOSTI	72
5.4	HROZBY	72
6	SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH	73
6.1	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	73
6.2	SEZNAM OBRÁZKŮ	75
6.3	SEZNAM TABULEK	75
6.4	SEZNAM PŘÍLOH	75

1 ÚVODNÍ KAPITOLA

1.1 DŮVODY PRO POŘÍZENÍ STUDIE

Dokument SUMF – Sustainable Urban Mobility Framework, česky strategický rámec udržitelné městské mobility, je podmiňujícím dokumentem pro čerpání finančních prostředků z evropských fondů ESIF pro města nad 50 tisíc obyvatel a je vyžadován Evropskou komisí.

V dlouhodobém horizontu jsou dopravní systémy v českých městech ovlivňovány rostoucí mobilitou obyvatelstva i příjíždějících návštěvníků, trvale probíhají změny v rozložení základních funkčních částí města a mění se dopravní aktivity. Nejen díky tomu významně narostl za poslední roky počet vnitroměstských i vnějších cest. Ty jsou pak v podstatné míře uskutečňovány zejména pomocí individuální automobilové dopravy. S tím související rozvoj automobilismu zapříčiňuje postupný pokles zájmu veřejnosti o městskou hromadnou dopravu, veřejnou hromadnou dopravu a celkově o další udržitelné formy dopravy. Tento pokles se vyznačuje především klesajícím trendem, v lepším případě stagnací počtu přepravených cestujících systémy hromadné dopravy. S rostoucím automobilovým provozem poté souvisí další problematické okruhy, jako je postupné vyčerpávání kapacity klíčových i vedlejších městských křižovatek i komunikací a tvorba kongescí na nich. Díky tomu je i významně ovlivňována plynulost prostředků hromadné dopravy v síti. Tyto faktory se promítají do ztrátových časů vozidel HD, které jsou nuceny často popojíždět v kolonách společně s individuální automobilovou dopravou.

Cílem dokumentu SUMF je nastavení principů udržitelné mobility všech obyvatel města Ústí nad Labem, ale i jejich návštěvníků. Trvale udržitelný rozvoj dopravního systému města musí být založen zejména na optimální dopravní obsluze území všemi existujícími dopravními subsystémy, vč. jejich kooperace, v závislosti na poloze území a jeho funkčním využití. Cílem předkládaných návrhů v dokumentu SUMF je především pomoci zvýšit atraktivitu, dostupnost a využívanost městské i veřejné hromadné dopravy, nastítnit možnosti jejich vzájemného propojení s cyklistickou a pěší dopravou do jednoho fungujícího a kooperujícího celku tak, aby byla doprava provázána ve všech částech zájmového území. Výčet konkrétních podpůrných nebo optimalizačních opatření i výčet připravovaných a výhledových záměrů dalšího rozvoje dopravní infrastruktury a dopravního systému samotného pak může pomoci k rozvoji udržitelné městské mobility a s tím spojenému návratu cestujících do městských i regionálních autobusů, trolejbusů a vlaků. Může také hrát zásadní roli při potřebném zklidňování dopravní situace na celém zájmovém území a v přilehlém okolí.

1.2 PŘEDMĚT A OBSAH STUDIE

Předmětem je vytvoření dokumentu SUMF – strategického rámce pro rozvoj veřejné dopravy pro město Ústí nad Labem. Ve své podstatě je SUMF plánem dopravní obslužnosti daného území, obsahující výhledové záměry a koncepci dalšího rozvoje systému, a to včetně plánu rozvoje infrastruktury a systému veřejné hromadné dopravy.

Zpracování dokumentu SUMF vychází z uvedených doporučení a metodiky, která byla publikována v příloze č. 4 dokumentu s názvem „Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky“, vydaného společností CDV, v.v.i. v prosinci 2015.

Samotný dokument SUMF se sestává z několika dílčích částí:

- Přípravná fáze A SUMF
- Analytická fáze B SUMF
- Návrhová fáze C SUMF
- Akční plán – fáze D SUMF
- Monitorování a evaluace – fáze E SUMF

Přípravná fáze se věnuje samotnému definování rozsahu území, sestavení partnerů, podílejících se na tvorbě tohoto dokumentu a stanovení časového harmonogramu včetně časových výhledů, ke kterým se budou vztahovat jednotlivé části předkládané dokumentace.

Analytická část se zaměřuje na popis stávající obsluhy území, vč. detailního popisu všech stávajících linek MHD a VLD, analýzu jednotlivých systémů dopravy – trolejbusová, autobusová, veřejná linková a železniční doprava. Provedeno bylo velké množství místních šetření a terénních popisných průzkumů, které se zaměřovaly jak na fungování celého systému MHD, VLD a železnice, tak na fungování jednotlivých linek, chování cestujících na zastávkách, v přestupních uzlech a ve vozidlech při odbavování, na aktuální stavební a technický stav existující dopravní infrastruktury, na existenci dopravních a urbanistických vazeb, na rozložení hlavních generátorů (zdrojů a cílů) cest a na vzájemné fungování a spolupráci všech dopravních módů (MHD, VLD, železniční, pěší, cyklistická doprava, IAD).

Na analytickou část projektu navazuje návrhová část, která přehledným způsobem navrhuje možné scénáře pro rozvoj systému MHD, integraci, rozvoj dopravní infrastruktury zaměřující se zejména na drážní infrastrukturu, zastávky a vozidla. Součástí projektu je i vytvořený dopravní model. Výstupem této části projektu je souhrn aktivit, které jsou následně rozděleny do několika variant. V souhrnu aktivit jsou prezentovány příklady aktivit, kterými bude možné ve výhledových horizontech plnit stanovaná opatření a cíle. Minimalistická varianta obsahuje pouze ty aktivity, na které je možné získat finanční prostředky z dotačních zdrojů či dotačních titulů. Maximalistická varianta obsahuje maximální možný počet aktivit, které se podařilo sestavit, avšak bez ohledu na způsoby financování. Kromě možného financování z dotačních zdrojů by tak bylo nutné na určité aktivity najít finanční prostředky ve vlastních či jiných zdrojích.

Dokument ve fázi D – akční plán stanoví časové harmonogramy jednotlivých milníků v přípravě a realizaci navržených projektů a opatření. Nutné je v této fázi institucionálně zajistit včasnou přípravu navržených projektů a opatření. Fáze D bude probíhat až po schválení analytické a návrhové části dokumentu SUMF v radě města a zastupitelstvu města Ústí nad Labem.

Ve fázi E – monitorování a evaluace jsou následně nastaveny indikátory plnění projektů a opatření a dopadů k zamýšleným akcím vč. popisu jejich následného zpětného hodnocení. Fáze E také nebude podléhat schvalování v zastupitelstvu města.

1.3 VÝSTUPY A POUŽITÍ DOKUMENTU

Dokument je zpracován ve třech částech – Přípravná a analytická část (fáze A a B); Návrhová část (fáze C); Akční plán, monitorování a evaluace (fáze D a E). Všechny části byly zpracovávány ve vzájemných souvislostech a jejich tvorba se vzájemně časově prolínala.

Výstupem analytické části je SWOT analýza, shrnující klady, zápory, příležitosti a hrozby v rámci dopravní obslužnosti řešeného území.

Výstupem návrhové části je výčet aktivit, návrhů a opatření, doporučených k realizaci ve výhledových obdobích. Aktivity, návrhy a opatření se dotýkají všech problematických okruhů v městské i příměstské dopravě.

Tento dokument bude sloužit zejména zástupcům městské samosprávy při budoucím koncepčním rozhodování o projekční či investiční přípravě a následné realizaci navržených opatření. Dokument bude sloužit zároveň také jako jeden z hlavních podkladů při žádostech o čerpání finančních prostředků z dotačních titulů a zdrojů.

2 PŘÍPRAVNÁ FÁZE SUMF

2.1 ROZSAH ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Řešené území pro dokument SUMF je definováno sítí městské hromadné dopravy, kterou provozuje Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.

Studie se tedy zabývá dopravou v těchto obcích:

- Ústí nad Labem
- Trmice
- Chlumec
- Přestanov
- Ryjice

Linka MHD je vedena i do samostatné obce Dolní Zálezly, avšak pouze v rozsahu dvou párů spojů v pracovní dny, nelze tak mluvit o plnohodnotné obsluze této obce pomocí MHD. Z tohoto důvodu se SUMF dopravou do této obce nezabývá.

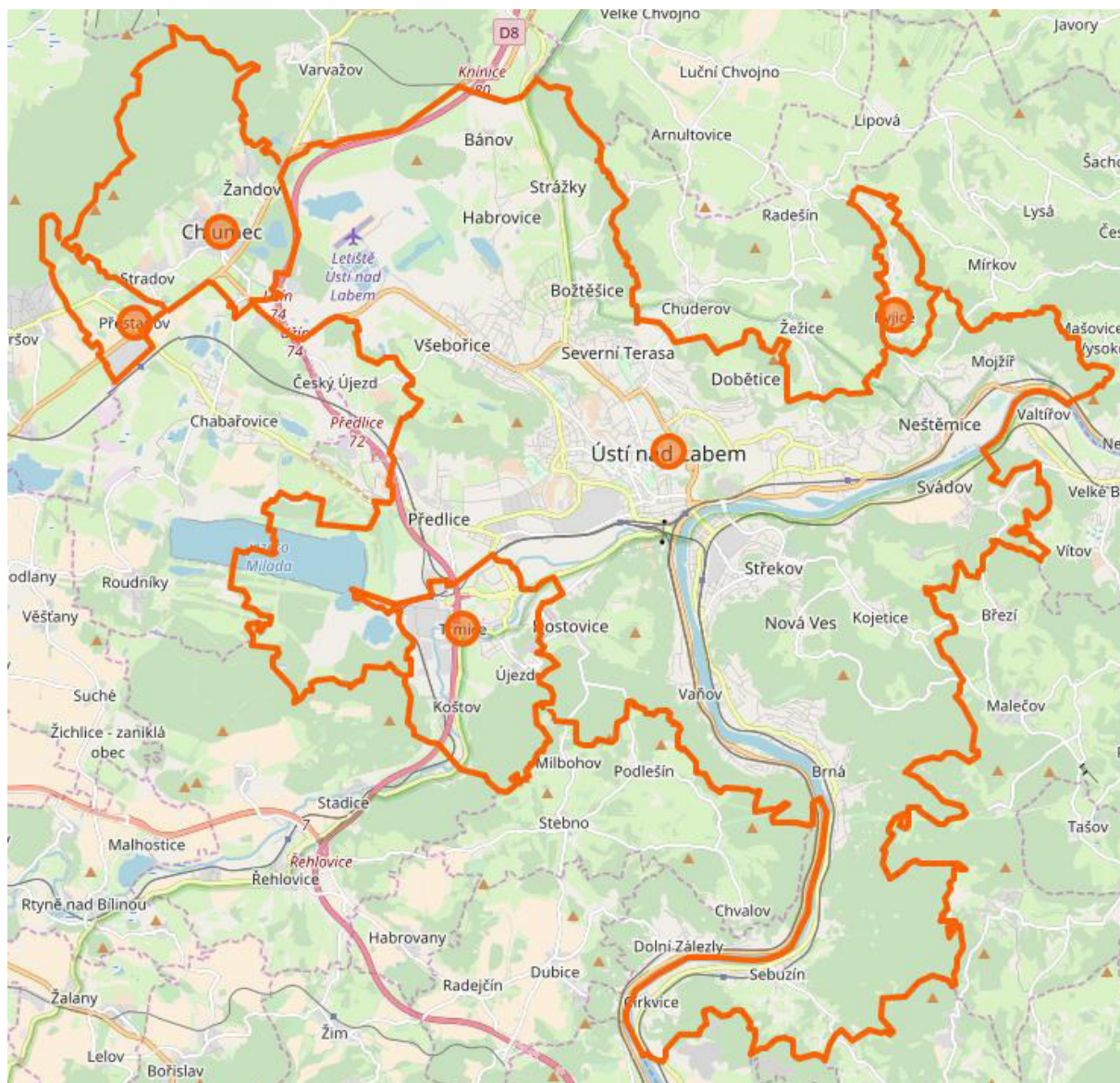
V rámci města Ústí nad Labem naopak není MHD obsluhována městská část Hostovice, kde dopravní obslužnost zajišťují spoje VLD.

Statutární město Ústí nad Labem se nachází v severozápadní části České republiky, přibližně 80 km od hlavního města Prahy a 20 km od státní hranice s Německem. Má velmi výhodnou strategickou polohu, nachází se na významných mezinárodních silničních, železničních i vodních trasách. Ústí nad Labem je největším městem v Ústeckém kraji a zároveň je jeho metropolí. Ve městě je soustředěno vysoké množství průmyslových, obchodních a ekonomických aktivit a nalezneme zde velkou koncentraci služeb, kulturních a sportovních zařízení či správních institucí. Ústí nad Labem je i významným univerzitním městem (Univerzita Jana Evangelisty Purkyně) a sídlí zde velké množství středních škol a učilišť.

Statutární město Ústí nad Labem se rozděluje do čtyř samosprávných obvodů Ústí nad Labem-město, Ústí nad Labem-Neštětice, Ústí nad Labem-Severní Terasa a Ústí nad Labem-Střekov.

V celém řešeném území žije přibližně 101 tisíc obyvatel (dle ČSÚ, k lednu 2018). Z toho v:

- Ústí nad Labem 93 040 obyvatel
- Trmicích 3339 obyvatel
- Chlumci 4434 obyvatel
- Přestanově 396 obyvatel
- Ryjicích 193 obyvatel



Obrázek 1 Rozsah řešeného území (Zdroj: openstreetmap)

2.2 SEZNAM ZAPOJENÝCH PARTNERŮ

Na přípravě a tvorbě projektu SUMF se podíleli:

- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (zpracovatel)
- HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. (zpracovatel)
- Magistrát města Ústí nad Labem (zadavatel)
- Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.
- Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace
- Krajský úřad Ústeckého kraje

2.3 PROBĚHLÁ JEDNÁNÍ A PRACOVNÍ SCHŮZKY

✓ Vstupní jednání se zadavatelem

- 13. 2. 2018

✓ Pracovní schůzky se zapojenými partnery

- 1. jednání řídicí skupiny
 - 10. 4. 2018
- jednání řídicí skupiny, pracovní jednání a schůzky
 - duben, červen, červenec, srpen, říjen, listopad, prosinec 2018
 - leden, březen, duben, květen 2019

✓ Komunikační strategie

- duben 2018 až květen 2019

✓ Představení analytické a návrhové části veřejnosti

- leden 2019

2.3.1 *Participace s veřejností*

✓ Sociodopravní průzkum

V rámci tvorby dokumentů SUMF a SUMP pro Ústí nad Labem byly v květnu a červnu 2018 prováděny rozsáhlé sociodopravní průzkumy. Byla získána data od 1071 domácností s 2502 osobami. V rámci tohoto průzkumu měli respondenti mimo jiné možnost v otevřených otázkách vyjádřit své názory, náměty či připomínky týkající se jednotlivých dopravních módů – veřejné hromadné dopravy, cyklistické dopravy, pěší dopravy, automobilové dopravy a parkování. Celkem se sešlo 1652 odpovědí, z toho 454 odpovědí se týkalo problematiky veřejné hromadné dopravy.

✓ Představení analytické a návrhové části SUMF veřejnosti

V lednu 2019 proběhlo v rámci participačních aktivit setkání s veřejností za účelem představení analytické a návrhové části SUMF. Účastníci měli po prezentaci možnost komentovat prezentovaný dokument a vznášet dotazy či připomínky. V rámci setkání proběhl následně workshop, na kterém měli zapojení účastníci z řad veřejnosti za úkol vytvořit a sepsat klady a zápory současného stavu mobility města, diskutovat nad nimi a vzájemně si je ohodnotit.

✓ Webové stránky projektu

V rámci participačních aktivit a komunikační strategie byly vytvořeny webové stránky projektu <https://www.usti-nad-labem.cz/dopravni-portal/pumm/>, kde jsou průběžně zveřejňovány aktuality z procesu tvorby SUMF a SUMP. Jsou zde také uvedeny

kontakty, na které mohou v případě zájmu obyvatelé zasílat své náměty či připomínky.

Se všemi shromážděnými podněty od veřejnosti, získanými výše zmíněnými kanály, zpracovatel dále pracoval, všechny podněty byly zpracovány a relevantní z nich po projednání v rámci pracovních skupin zařazeny do analytické i návrhové části projektu.

2.4 ČASOVÝ HARMONOGRAM

V rámci dokumentace SUMF je návrhovým obdobím krátkodobý až střednědobý horizont + 2 roky (do roku 2020), + 5 let (do roku 2023) a ve výhledu i dlouhodobý horizont + 10 let (do roku 2028). Výhledový horizont + 5 let odpovídá možnostem využití finančních prostředků z fondů ESIF pro roky 2014 – 2020.

Pro tato období budou zpracovány prognózy vývoje. Konkrétní časové zařazení jednotlivých aktivit, návrhů a opatření do časového horizontu je součástí Závěrečné zprávy návrhové části dokumentu. Pro některé aktivity je navrženo v tomto období provést studie proveditelnosti, příp. projekční práce tak, aby samotná realizace mohla být provedena v dalším období.

2.5 POUŽITÉ PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ

2.5.1 Rešerše nadřazených podkladů

Dokument SUMF je primárně založen na stávajících dokumentech a podkladech města, kraje, dopravního podniku a dalších subjektů. Zároveň respektuje nadřazené strategie a plány na úrovni Evropské unie, České republiky a Ústeckého kraje.

- **Úroveň EU**
 - Bílá kniha
 - Doprava 2050

- **Úroveň ČR**
 - Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
 - Národní akční plán čisté mobility
 - Dopravní sektorová strategie II
 - Strategie regionálního rozvoje 2014-2020
 - Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)
 - Program zlepšování kvality ovzduší „Zóna Severozápad – CZ04“

- **Úroveň Ústeckého kraje**
 - Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017 – 2021 (2016)
 - Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027
 - Program rozvoje Ústeckého kraje 2014 – 2020
 - Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006 – 2020
 - Integrovaná strategie Ústecko – chomutovské aglomerace (2018)
 - Strategie cestovního ruchu v Ústeckém kraji 2015 – 2020
 - ELLA regio – přeshraniční regionální doprava Ústecký kraj
 - Územně analytické podklady (2017)

- **Úroveň obcí**
 - Strategie rozvoje města Ústí nad Labem na období 2015 – 2020
 - Územní plán Ústí nad Labem (2011)
 - Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (CIVITAS, 2013)
 - Integrovaný plán rozvoje města Ústí nad Labem – Mobilita (2010)

2.5.2 *Další podklady a použité zdroje informací*

V rámci tvorby projektu SUMF byly během zpracování závěrečných zpráv použity následující další podklady a zdroje informací:

- Internetové stránky Statutárního města Ústí nad Labem, www.usti-nad-labem.cz
- Internetové stránky Dopravního podniku města Ústí nad Labem, www.dpmul.cz
- Internetové stránky Ústeckého kraje, www.kr-ustecky.cz
- Pracovní jednání a konzultace se zúčastněnými stranami, 2018
- Metodika Zavádění preference veřejné hromadné dopravy (CDV 2015)
- Výroční zprávy Dopravního podniku města Ústí nad Labem
- Výroční zprávy Sdružení dopravních podniků ČR (2007 až 2016)

3 DOPRAVNÍ OBSLUHA ÚZEMÍ

3.1 HISTORIE MĚSTA

První písemná zmínka o Ústí nad Labem pochází přibližně z roku 1057, avšak již po staletí předtím byla oblast osídlena lidmi a to zejména kvůli své vhodné poloze v údolí řek Bíliny a Labe. Osídlení se postupem času rozrůstalo a během 12. a 13. století se Ústí nad Labem stalo nejvýznamnějším centrem oblasti. Kolem roku 1249 se pak stává Ústí nad Labem městem královským. Vlivem různých válek v historii město střídavě upadá a postupem času znovu roztvíjí.

Významného rozvoje se poté město dočkává až v 19. století vlivem ekonomického růstu, tou dobou zde fungovalo velké množství průmyslových odvětví – zemědělství, soukenictví, jirchářství, pivovarnictví či papírenství a v okolí města začalo fungovat na šest desítek hnědouhelných dolů. Významnou roli v rozvoji představoval rozmach lodní přepravy, lodního stavitelství a železniční dopravy. Koncem 19. století byl zdejší přístav na Labi největším v Rakousku-Uhersku.

V průběhu 2. světové války znovu město zaznamenává úpadek. Dle Mnichovské dohody je město připojeno k Německu a díky tomu se později stává terčem náletů. Při náletech byla velká část centra města vč. přilehlých částí srovnána se zemí. Odsunem českého a židovského obyvatelstva před válkou a odsunem německého obyvatelstva po válce ztratilo město veškeré historické i kulturní souvislosti. Po druhé světové válce se město postupně vzpamatovává ze škod, rozvíjí se průmysl a plánuje komplexní přestavba města vč. zbourání přeživší historické zástavby v centru. Ve 2. polovině 20. století tak jsou prováděny rozsáhlé demolice a asanace částí města, přestavby historických budov, budovány jsou masivní objekty, rozlehlá sídliště a velkolepé dopravní stavby. Město má v té době velmi špatnou pověst, vysokou nezaměstnanost a potýká se se sociálními problémy. Až s novým tisíciletím přichází zlepšení životních podmínek a postupná modernizace a dostavba uličních prostorů.

3.2 HISTORIE MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Vlivem významného rozvoje města ve 2. polovině 19. století začínají jeho představitelé uvažovat o způsobu přemísťování obyvatel města. V roce 1895 je tak rozhodnuto o zřízení tramvajového provozu. Provoz na prvních tramvajových linkách byl zahájen již v červenci 1899, a to na úsecích z Předlic přes centrum města do Krásného Března a z centra města ke Klíšskému potoku. Po čtyřech letech dochází k prodloužení druhé trati od Klíšského potoka do Bukova (o 1,5 km). V roce 1909 přebírá společnost provozující tramvajovou dopravu město a dochází k zásadnímu rozvoji tramvajové sítě. V roce 1912 je prodloužena trať z Bukova přes Vavřžov do Telnice, čímž se poprvé tramvaj ocitá významně za hranicemi města. V roce 1915 je prodloužena trať z Předlic do Trmic a trať z Krásného Března

do Neštěmic. Na přelomu 10. a 20. let dochází ke zdojkolejňování tratí, výstavbě mnoha vleček a přizpůsobování tramvajové sítě nákladní dopravě. Ve 20. letech dochází k dalšímu rozvoji sítě a k přivedení tramvajové dopravy do dalších okolních obcí – do Vaňova a Chabařovic. Ve 30. letech byl zprovozněn okružní úsek na Klíši a úsek do čtvrti Střekov na opačném břehu Labe. Poslední díl rozvoje ústeckých tramvají představoval krátký úsek ve Vaňově. Síť tramvají dosahovala na svém vrcholu v roce 1937 celkem 47 kilometrů a byla třetí největší v našich zemích (po Praze a Brně). Ústecké tramvaje 2. světovou války přečkaly s menšími či většími škodami a postupně se dařilo obnovovat provoz na všech tratích. Nové úseky tratí se začaly znovu stavět až v 50. letech, šlo však již pouze o drobné přeložky v centru města, krátká prodloužení na okrajích (do centra Neštěmice a ke střekovskému nádraží), či výstavby smyček na konečných a zároveň byla vybudována nová vozovna v Předlicích. I přes to, že se s tramvajemi stále počítalo jako s důležitým dopravním systémem ve městě, přiblížila se éra rušení tramvajových tratí. První takovou tratí byla trať do Telnice ke konci roku 1954, která vedla oblastí s plánovaným hnědouhelným dolem. Druhou zrušenou tratí byl úsek do Vaňova v roce 1958. V 60. letech pak bylo rozhodnuto postupně tramvajový provoz utlumovat, zrušit jej a nahradit autobusy. To se také stalo, jednotlivé tratě byly postupně rušeny a v červnu 1970 vyjely tramvaje naposledy i na poslední přeživší (a shodou okolností jako první zprovozněné) trati z Předlic do Krásného Března. Různé prameny uvádí skutečnost zrušení ústeckého provozu tramvají jako největší dopravní omyl v naší historii.

O zavedení trolejbusové dopravy se v Ústí nad Labem uvažovalo v minulosti několikrát. Poprvé začátkem 20. století s potřebou komplikovaného propojení Vaňova s městem Ústí nad Labem, následně po 2. světové válce v souvislosti potřeby tangenciálního propojení Bukova a Předlic. Další úvahy se objevily kolem roku 1955 v souvislosti se stavbou nové vozovny, či v 60. letech v souvislosti s rozhodnutím o zrušení tramvajového provozu a jeho nahrazení trolejbusovou dopravou. Ani v jednom případě se však výstavba žádného úseku trolejbusové tratě neuskutečnila. Úspěšným pokusem zavedení trolejbusů byl až ten poslední v roce 1981, kdy započaly projekční a přípravné práce k zavedení nosného a kapacitního trolejbusového systému. První trolejbusy se rozjely v červenci 1988 v úseku ze Stříbrníků přes Mírové náměstí na Holoměř. Výraznější rozšíření ekologické trolejbusové dopravy přichází v roce 1989, kdy byly postupně otevírány úseky na Severní Terasě, přes sídliště Hornická či do Všebořic. V roce 1991 byla trolejbusová doprava prodloužena ze Stříbrníků na nové sídliště v Doběticích. Od roku 1991 zároveň probíhala výstavba trolejbusových tratí v okolí Krásného Března, a tak se v dubnu 1992 rozjely trolejbusy do sídliště Pod Vyhlídkou a na obratiště Žežická. V roce 1993 došlo k otevření tratě přes Klíši, v roce 1994 do Starých Předlic, v roce 1995 trať do Neštěmic a na Mojžíř. K dalšímu prodloužení trolejbusů došlo až v roce 2004 na nové trati k hypermarketu Globus a v roce 2005 trať kolem Masarykovy nemocnice. Poslední vystavěnou tratí byla trať na pravý břeh Labe do Střekova, zprovozněná ke konci roku 2007.

První autobusy vyjely v Ústí nad Labem v roce 1926 na lince z centra města do Střekova. Postupně se přidávaly další linky, zejména do směrů, kam nevedla tramvajová doprava. Vždy se ale jednalo pouze o doplňkové směry. Větší rozvoj autobusové dopravy přišel až po 2. světové válce. V 60. letech pak měly autobusy hrát primární roli v dopravní obsluze města v souvislosti s postupným rušením tramvají. To se také stalo a tak celá 70. a 80. léta byly všechny přepravní požadavky dle schválené dopravní koncepce realizovány autobusy. V této době tak autobusová síť dosahovala největšího rozmachu. Kromě linek zajišťujících dopravu po zrušených tramvajových linkách musely autobusy nově obsluhovat i budovaná velká sídliště po okrajích města. Zavedení trolejbusů na konci 80. let 20. století přineslo nahrazení určitých autobusových výkonů trolejbusovými. Ušetřené autobusy pak začaly zajišťovat nová spojení do dosud neobsluhovaných částí města.

3.3 AKTUÁLNÍ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A OBČANSKÉ VYBAVENOSTI

Silniční síť v Ústí nad Labem je tvořena dálnicí D8 a silnicemi I., II., a III. třídy. Dálnice D8 vede po západním okraji Ústí nad Labem a představuje velmi významnou spojnici nadregionálního významu. Dálnice D8 propojuje Prahu s Drážďanami a na obou svých koncích se napojuje na dálniční síť jak České republiky, tak Spolkové republiky Německo. Dálnice byla v celé své délce zprovozněna na konci roku 2016 (poslední úsek Lovosice – Řehlovice). Dálnice je na ostatní komunikační síť napojena pomocí 4 mimoúrovňových křižovatek (MÚK Trmice, MÚK Předlice, MÚK Úžín, MÚK Knínice).

Síť komunikací I. třídy tvoří silnice I/13 (Karlovy Vary – Teplice – Ústí nad Labem – Děčín – Liberec – státní hranice) procházející severním okrajem Ústí nad Labem, silnice I/30 (Lososice – Ústí nad Labem – Chlumec), která do Ústí nad Labem vstupuje jako levobřežní komunikace podél Labe a v ose jih – severozápad je vedena napříč celým městem k silnici I/13, do které se u Chlumce napojuje, a silnice I/62 (Ústí nad Labem – Děčín – Hřensko státní hranice) začínající v centrální části Ústí nad Labem (na křížení se silnicemi I/30 a II/613) a pokračující jako levobřežní komunikace podél Labe východním směrem ven z města. Všechny vyjmenované silnice I. třídy jsou nejvýznamnějšími komunikacemi základního komunikačního skeletu města.

Síť komunikací II. třídy tvoří silnice II/528 (Ústí nad Labem, Bukov – silnice I/13), která je severní výpadovkou z města směrem k dálnici a dále do regionu, silnice II/261 (Liběchov – Litoměřice – Ústí nad Labem – Děčín) tvořící tzv. pravobřežní komunikaci podél řeky Labe, silnice II/258 (Duchcov – Řehlovice – Trmice), která se v Trmicích mimoúrovňově napojuje na silnici II/613 a zároveň plynule přechází v silnici II/253 (Trmice – Chabařovice – Dubí). Poslední komunikací II. třídy je silnice II/613 spojující dálnici D8 (na MÚK Trmice) s centrem města (křížení se silnicemi I/30 a I/62).

Železniční síť je zastoupena I. a IV. tranzitním železničním koridorem (trať 090) a celostátními dráhami (tratě 072, 073, 130 a 131).

I. a IV. tranzitní železniční koridory jsou důležitými spojnicemi Německa a Rakouska, resp. Slovenska přes území České republiky. Oba železniční koridory jsou na českém území mezi Prahou a státní hranicí s Německem vedené ve stejné stopě po trati č. 090. I. železniční koridor vede od státní hranice s Německem přes Děčín, Ústí nad Labem, Prahu, Pardubice, Brno a Břeclav ke státní hranici s Rakouskem, resp. Slovenskem. IV. železniční koridor vede od státní hranice s Německem přes Děčín, Ústí nad Labem, Prahu a České Budějovice ke státní hranici s Rakouskem. Koridor je tzv. levobřežní železniční trať podél řeky Labe. Pravobřežní železniční trať podél řeky Labe naopak tvoří trať č. 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ. V železniční stanici Ústí nad Labem-Střekov se odpojuje trať č. 073 Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ. V železniční stanici Ústí nad Labem se odpojují tratě č. 130 Ústí nad Labem – Chomutov a č. 131 Ústí nad Labem – Bílina. Po severním okraji zájmového území vede nevyužívaná železniční trať s bývalým označením č. 132 Děčín hl.n. – Oldřichov u Duchcova. V budoucnu se poté předpokládá vedení vysokorychlostní železniční tratě (VRT) Praha – Berlín v blízkosti Ústí nad Labem vč. napojení do ústeckého železničního uzlu.

V krajském městě Ústí nad Labem je zastoupena a zabezpečena veškerá **občanská vybavenost** (školství, zdravotnictví, sociální služby, kultura, sport, maloobchod i další služby). Ve městě funguje velké množství institucí zajišťujících mateřský, základní, střední i vyšší stupeň vzdělání. Vysoké školství je zastoupeno Univerzitou Jana Evangelisty Purkyně s osmi fakultami. Na univerzitě studuje zhruba 8 tisíc studentů. Lékařskou péči zajišťuje Masarykova nemocnice a několik dalších klinik či lékařských domů. V oblasti kulturních a volnočasových aktivit je občanům i návštěvníkům k dispozici několik divadel a kin, muzea, galerie, koupaliště, plavecký areál, městské lázně či zimní stadion. Navštívit lze i místní zoologickou zahradu nebo areál Větruše.

Nejvýznamnějšími zaměstnavateli v Ústí nad Labem jsou společnosti Krajská zdravotní, a.s. (spravující Masarykovu nemocnici) s 2000 a více zaměstnanci, Krajské ředitelství policie s 1500 – 2000 zaměstnanci a společnosti Univerzita J.E.Purkyně; Black&Decker (Czech), s.r.o.; KS Kolbenschmidt Czech Republic, a.s.; ČD Cargo a.s.; Česká pošta, s.p.; Ústecký kraj a Spolek pro chemickou a hutní výrobu, akciová společnost; které zaměstnávají 500 – 1000 lidí.

4 KOMPLEXNÍ ANALÝZA POSOUZENÍ SOUČASNÉHO STAVU

4.1 ANALÝZA POŽADAVKŮ VYPLÝVAJÍCÍCH Z NADŘAZENÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA, KRAJE A STÁTU

Kapitola se soustředí na hlavní výhledové záměry, aktivity a cíle týkající se veřejné hromadné dopravy vyplývající z nadřazených strategických dokumentů a plánů dotčených obcí a kraje. Všechny tyto cíle, záměry a strategie jsou v dokumentaci SUMF respektovány a dále rozvíjeny. Jednotlivé cíle a záměry jsou uvedeny přesně ve znění a číslování tak, jak jsou uvedeny v jednotlivých strategických dokumentech. Respektovány jsou i všechny cíle a záměry ze strategických dokumentů a plánů na úrovni EU a státu, které jsou vyjmenovány v kapitole 2.5.

4.1.1 Strategie rozvoje města Ústí nad Labem na období 2015 - 2020

Dokument „Strategie rozvoje města Ústí nad Labem na období 2015 - 2020“ je strategickým dokumentem sloužícím k plánování a k zabezpečení koordinace strategických rozvojových projektů a aktivit ve městě, které jsou důležité a významně ovlivňují život v něm. Dokument představuje ucelený přehled plánů rozvoje města v dlouhodobém návrhovém horizontu do roku 2020, definuje prioritní oblasti a strategické cíle pro úspěšný rozvoj města.

Níže jsou z dokumentu vybrány a citovány pasáže týkající se veřejné hromadné dopravy.

Analytická část dokumentu popisuje v kapitolách věnujících se dopravě všechny dopravní módy. Vyzdvihuje přitom především dobrou dopravní dostupnost města a jeho napojení na hlavní železniční, silniční i vodní koridory.

V návrhové části dokumentu je poté definována vize města, která bude uskutečňována pomocí jednotlivých strategických cílů a opatření, členěných do několika rozvojových pilířů. Ke každému pilíři je navíc definovaná dílčí vize. Jedním z pilířů, řešící otázky související s dopravou, je pilíř „2 Doprava“.

Pilíř 2 Doprava

Vize: Velmi dobře dostupné a prostupné město s multimodální mobilitou, odpovědným dopravním chováním a ekologickou veřejnou dopravou.

Cíl 2.1: Optimalizovat a zkvalitnit dopravní infrastrukturu města a regionu

Výchozí stav: Ústí nad Labem je významným dopravním uzlem regionu, nachází se na křižovatce silniční, železniční a vodní dopravy. Důležitými transportními trasami pro město jsou dálnice D8 propojující Prahu s Drážďany, u které město požaduje dodržení oficiálního termínu dostavby, silnice první třídy I/13, I/62a I/30, dále

městem prochází první (Děčín – Břeclav) a čtvrtý (Děčín – České Budějovice) železniční koridor. V neposlední řadě město leží na Labské vodní cestě, jejíž význam je dnes vlivem nestálé splavnosti potlačen. Dopravní infrastruktura zájmového území byla v minulosti řešena především s ohledem na zajištění dopravní obsluhy průmyslových závodů a vyřešení kapacitního dopravního napojení rezidenčních oblastí. Nově budované komunikace propojovaly hlavně centrální část města s obytnými celky. Důsledkem těchto řešení je dopravně přetížená centrální část města, kde se soustředí individuální, hromadná i železniční doprava.

Záměrem města bude zkvalitnění šířkového a směrového uspořádání pozemních komunikací (např. zlepšení stavu povrchů), což přispěje ke zvýšení bezpečnosti a komfortu účastníků včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Město navrhne řešení doplnění dopravní infrastruktury města ve vazbě na krizovou situaci povodní a promítne je do přehodnocení dopravní koncepce v územně plánovací dokumentaci města. Město bude dále aktivně prosazovat vytvoření dopravní infrastruktury v oblasti jezera Milada, zejména lokálního významu, coby území se značným rozvojovým potenciálem.

Významným problémem města je parkování, které trpí nedostatkem odstavných ploch. To platí zejména pro centrum města a pro velká sídliště. Je třeba rozlišovat na jedné straně dlouhodobé odstavování vozidel rezidentů na parkovištích a v uličním prostoru, celodenní parkování v místě zaměstnání, na druhé straně krátkodobé parkování za účelem nákupu, kultury, zásobování či rozvážky. Řešení problematiky parkování spočívá v kompilaci různých opatření investičního i neinvestičního charakteru vedoucích ke snížení poptávky po parkovacích místech (kvalitní MHD, placená parkoviště, zóny zpoplatněného stání atp.) a případně v doplnění chybějící parkovací kapacity (parkovací domy). Město preferuje používání moderní MHD s cílem postupného snižování parkovacích míst v centru města (za současného zvyšování cen parkovného). Zvýšení parkovacích kapacit na sídlištích je možné dosáhnout budováním parkovacích ploch a domů, přičemž je nutné dosáhnout finančně spravedlivého přístupu rezidentů k dlouhodobému parkování v ulicích a parkovacích domech.

Dopravní plánování musí zahrnovat nemotorovou dopravu jako plnohodnotnou součást územního plánování. Smyslem je vytvořit kvalitní cyklistické a pěší trasy (včetně řešení křižovatek), které zajistí uživatelům bezpečnou alternativu k motorové dopravě.

Město vytvoří podmínky k propojení nemotorové dopravy s IDS. Znamená to navázat nemotorovou dopravu na systém IDS (zvláště MHD), omezit její interakci s automobilovou dopravou, případně vést trasy po komunikacích s malou dopravní intenzitou.

Řeka Labe skýtá velký potenciál pro přepravu zboží. Záměrem města je zachovat a rozvíjet zařízení umožňující využívat řeku jako významnou evropskou dopravní cestu, turistickou trasu výletních lodí či jako vodní sportovní a rekreační plochu. Město bude prosazovat svůj zájem v oblasti zkvalitnění vodní cesty s cílem zvýšit množství splavných dní s respektováním environmentálních limitů a hodnot.

Vytvořit technické podmínky pro napojení nemotorové dopravy (zohledňující potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace) na IDS a jejich integraci v rámci dopravních terminálů.

Cíl 2.2: Optimalizovat dopravní systém města, posílit multimodální mobilitu

Motto: Moderní dopravní systém města je důležitým prvkem podpory růstu a zaměstnanosti s výrazným dopadem na udržitelný rozvoj města. Základem udržitelné městské mobility je optimalizace využívání všech druhů dopravy, součinnosti různých druhů hromadné dopravy a různých druhů individuální dopravy a soulad nákladní a osobní dopravy s cílem vytvořit prostředí pro všechny druhy dopravy tak, aby byla zaručena mobilita, chráněno životní prostředí a zachovány ekonomické funkce města.

Město bude přednostně podporovat nemotorovou a veřejnou hromadnou dopravu. Město přistoupí do krajského integrovaného dopravního systému (IDS), který umožní cestujícím využívat bezpečně a pohodlně různé druhy veřejné hromadné dopravy v rámci Ústeckého kraje.

Nemotorová doprava, zahrnující cyklistickou a pěší dopravu, je důležitou součástí dopravního systému města. Cílem je systematickými opatřeními a trvalým zlepšováním podmínek vytvořit kvalitativně a kvantitativně lepší podmínky pro široké využití nemotorové dopravy jako bezpečného, zdravého, ekologického a zábavného způsobu přepravy.

Město zajistí kvalitní podmínky pro motorovou dopravu, především lepší organizací dopravních procesů. Cílem je omezit dopravní rizika, zvýšit plynulost dopravy, zlepšit podmínky pro krátkodobé i dlouhodobé parkování, snížit dopravní zátěž v centru města a omezit negativní dopady motorové dopravy (emise, hluk, škodlivé plyny, pevné částice).

Pro úspěšnější realizaci dopravní politiky města, včetně podpory veřejné dopravy, zvyšování bezpečnosti pěších i cyklistů, zvyšování informovanosti všech účastníků a vytvoření příznivějších podmínek pro obyvatele v městském prostředí, bude město podporovat využívání moderních technologií a inteligentních systémů řízení dopravy.

Cíl 2.3: Zkvalitnit a více ekologizovat MHD

Mezi ekologické záměry v rámci cíle lze zařadit snahy o větší ekologizaci MHD (CNG autobusy a trolejbusy), preferenci MHD (křižovatky, vyhrazené jízdní pruhy, inteligentní dopravní systémy), zkvalitnění informací pro cestující (informační centrum, inteligentní zastávky, přestupní terminál), plánování dopravy (dopravní obslužnost, standardy, odbavovací systém), dispečerské řízení a větší bezbariérovost (zastávky a dopravní prostředky).

EKOLOGIZACE - V rámci podpory ekologické dopravy bude podpora zaměřena na pro město nejvhodnější systémy – autobusy s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG) a trolejbusy. Cílem města bude modernizace vozového parku MHD, ale také v rámci ostatních institucí zřizovaných městem s cílem vozový park dále ekologizovat.

ZKVALITNĚNÍ - Pro zkvalitnění MHD je stěžejní také míra dodržování jízdních řádů a plynulost přepravy. Tyto dílčí cíle by měly být naplněny preferencí MHD na křižovatkách (v případě zpoždění) a vyhrazení samostatných jízdních pruhů pro MHD. U trolejbusů bude kladen důraz na nové armatury trakčního vedení.

Pro zvýšení komfortu cestujících MHD bude vybudováno informační centrum (poskytující informace o provozu MHD v Ústí nad Labem) či inteligentní zastávky. Dalším krokem pro zkvalitnění MHD je stanovení dopravní obslužnosti za pomoci nástrojů, jakými jsou např. standardy v dopravě, odbavovací systém, efektivita dopravního výkonu při porovnání přepravní poptávky a přepravní nabídky, dostupnost přepravy v blízkosti nových rozvojových ploch.

Podpořeno bude také zlepšení dispečerského řízení tak, aby byly využity nové technologie umožňující např. sledování vozidel, operativní zásahy do změn tras a zároveň poskytující informace pro cestující na zastávkách.

Pro zlepšení komfortu cestujících bude rozšířen počet zastávek v bezbariérovém provedení a pořízeny nové bezbariérové dopravní prostředky.

Cíl 2.4: Aktivně se zapojovat do přípravy vysokorychlostní tratě Praha-Drážďany se zastávkou v Ústí nad Labem

Možnost napojení města Ústí nad Labem na celoevropský systém vysokorychlostních železničních tratí (VRT) nese zásadní ekonomický potenciál pro budoucí rozvoj města i celého regionu severozápadních Čech. Přímé napojení města na systém VRT představuje jasnou investiční a konkurenční výhodu.

Ucelený evropský systém VRT (v českých podmínkách tratí „Rychlých spojení“ - RS) posílí konkurenceschopnost železnice vůči automobilové dopravě, jak pro osobní tak i pro nákladní dopravu. Vybudováním nových VRT mimo konvenční trať se také zvýší

kapacita stávající tratě pro rychlou nákladní dopravu a pro regionální integrované dopravní systémy (IDS).

Výstavba VRT Praha-Drážďany (v českých podmínkách RS-4), ačkoliv představuje nejkratší spojení hlavního města ČR na systém VRT v Německu, není dosud v příslušných strategických a plánovacích materiálech vlády a SŽDC zařazena mezi priority. I přes tuto okolnost byla významná část této trasy s ohledem na projekční připravenost a strategický význam spolu s tratí Přerov-Brno-Bratislava zařazena do celoevropského dopravního systému TEN-T s rokem realizace do roku 2030. Podpora železniční dopravy je jedním z hlavních pilířů kohezní politiky EU.

Město musí usilovat o vybudování této tratě do roku 2030. Návrh konkrétních opatření do roku 2020:

1. Iniciování aktualizace ZUR Ústeckého kraje - nová trasa přes Ústí nad Labem.
2. Zprostředkovávání informací občanům města o problematice VRT prostřednictvím médií.
3. Pravidelná účast na celostátních i mezinárodních konferencích týkajících se koncepce VRT v ČR.
4. Uspořádání konference na téma VRT a možný přínos pro rozvoj Ústí nad Labem a celého regionu.
5. Jmenování zmocněnce města pro VRT.
6. Inicivace vzniku pracovní skupiny na úrovni Ústecký kraj – Svobodný stát Sasko.
7. Přímé kontaktování veškerých klíčových osob (s rozhodovacími pravomocemi, ale i projektantů) spojených s přípravou VRT.

4.1.2 Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006 - 2020

Analytická část dokumentace, kapitola SWOT analýza vyzdvihuje v rámci ekonomického pilíře přítomnost IV. transevropského multimodálního koridoru (dálnice D8, železniční trať 090 a labská vodní cesta), hustou regionální silniční i železniční sítí a dobré dopravní propojení významných center kraje. Jako slabiny naopak uvádí špatný technický stav komunikací II. a III. třídy a místních komunikací a špatnou dopravní dostupnost horských oblastí. Jako riziko uvádí nárůst přepravních výkonů v osobní dopravě, zejména individuální automobilové dopravě, v důsledku „vynucené mobility obyvatel“ způsobené nedostatkem pracovních příležitostí v místě bydliště. V rámci environmentálního pilíře je jako slabina týkající se

dopravy uvedena rostoucí intenzita tranzitní dopravy včetně rostoucích emisí a hluku, v příležitostech je zmíněno rozšiřování sítě cyklostezek a kombinovaných stezek a v rizicích pak nekoncepční řešení vodní dopravní infrastruktury kraje.

V návrhové části dokumentace, řešící priority, strategické cíle, opatření, odůvodnění a programové indikátory udržitelného rozvoje jsou řešeny následující body týkající se dopravy.

Ekonomická oblast:

Priorita D) Omezovat dopravní potřeby přímo u zdroje (snížováním přepravních nároků vznikajících v důsledku vynucené mobility)

Strategické cíle:

1) Snížit podíl individuální automobilové dopravy na celkových přepravních výkonech do r. 2020

- Opatření 1.2 Regulovat rozptýlené bytové a komerční zástavby mimo současně zastavěné území obcí a mimo dosah systémů hromadné dopravy osob a nákladů v rámci územního plánování respektujícího principy udržitelného rozvoje.
- Opatření 1.3 Zajistit kvalitní dopravní obslužnost obytných a komerčních zón

3) Zavést integrovaný systém dopravy ve velkých městech Ústeckého kraje s cílem změny podílů jednotlivých způsobů dopravy na celkových přepravních výkonech osobní dopravy do r. 2020

- Opatření 3.1 Provést dopravní analýzy vystihující současné potřeby pro zajištění integrovaného systému dopravy.
- Opatření 3.2 Zajistit management integrovaného systému dopravy kraje.
- Opatření 3.3 Zajistit metodickou a finanční podporu integrovaného dopravního systému obcí a měst.
- Opatření 3.4 Vytvořit kvalitní integrované dopravní systémy, jejichž základem bude železniční a autobusová přeprava osob na střední a dlouhé vzdálenosti. Páteří systém musí být na vhodných místech doplňován integrovaným dopravním systémem a nemotorovými druhy dopravy (pěší a cyklistickou). Zajistit bezpečné parkování na odstavných parkovištích s dostatečnou kapacitou v dosahu hromadné dopravy – systém “park and ride”.

4) Dobudovat a podporovat systém kombinované přepravy do r. 2020

- Opatření 4.1 Zpracovat dopravní analýzu vystihující současné potřeby pro zajištění systému kombinované dopravy.
- Opatření 4.2 Zajistit management systému kombinované dopravy na území Ústeckého kraje.

Environmentální oblast:

Priorita B) Zvyšování kvality ovzduší v souvislosti s prevencí ochrany zdraví obyvatelstva snižováním produkce emisí znečišťujících látek ze stacionárních a liniových zdrojů znečišťování ovzduší

Strategické cíle:

3) Snižit emise skleníkových plynů do roku 2020

- Opatření 3.8 Podporovat využívání alternativních pohonných hmot v systémech hromadné dopravy.

5) Zvýšit podíl veřejných dopravních prostředků využívajících alternativní paliva do r. 2020

- Opatření 5.1 Ve spolupráci s dopravními společnostmi postupně převést autobusový park na alternativní paliva.

4.1.3 Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027

Tento strategický dokument slouží k plánování a k zabezpečení koordinace strategických rozvojových priorit a cílů v Ústeckém kraji. Soustředí se zejména na zlepšení stavu dopravní infrastruktury (silniční, železniční i vodní), nutnost dokončení integrace dopravy do jednoho systému, podporu výstavby vysokorychlostní tratě (VRT) Praha – Drážďany či výstavbu funkčních terminálů veřejné dopravy s návazností na cyklistickou dopravu, pěší dopravu a IAD. Kromě regionálních strategií obsahuje dokument i shrnující cíle a opatření zobecněné na celý Ústecký kraj. Dopravní problematika je zmíněna v cílech ÚK.4 a ÚK.5.

Cíl ÚK.4: Zvýšit kvalitu životního prostředí v sídlech i krajině

Dílčí cíl ÚK.4.1 Zlepšení kvality ovzduší

Typová opatření v rámci dílčího cíle vztahující se k problematice dopravy:

- Zatraktivnění veřejné dopravy a zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Cíl ÚK.5: Zlepšit a modernizovat infrastrukturu, zvláště pak dopravní napojení

Dílčí cíl ÚK.5.1: Zlepšení dopravního napojení a zkvalitnění vnitřní dopravní konektivity

Typová opatření v rámci dílčího cíle vztahující se k problematice dopravy:

- Modernizace, resp. revitalizace železničních tratí zejména s ohledem na potřeby dopravní obslužnosti Ústeckého kraje a potenciál v oblasti nákladní dopravy
- Realizace řešení ve vazbě na koncept Smart Regions/Smart Cities v oblasti chytré dopravy a mobility (elektromobilita, sdílení aut a jízdních kol apod.)
- Dobudování páteřních cyklotras Ústeckého kraje, podpora budování cykloinfrastruktury sloužící k dojíždění do zaměstnání, škol či úřadů
- Budování přestupních terminálů vč. parkovišť P+R a B+R, přesuny zastávek/stanic hromadné dopravy do dopravně výhodnějších poloh
- Podpora rozvoje vodní dopravy při minimalizaci negativních důsledků na životní prostředí
- Dobudování VRT Praha – Drážďany

4.1.4 Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020

Priorita 3: Infrastruktura a životní prostředí

Opatření 3.1: Páteřní infrastruktura kraje

Cílem opatření je dobudovat hlavní páteřní trasy silniční, vodní a cyklistické dopravy.

Aktivity ÚK:

- Systematický rozvoj sítě páteřních cyklostezek včetně související infrastruktury
- Posilování bezpečnostních opatření v dopravě
- Systematický rozvoj integrovaného dopravního systému veřejné dopravy

Aktivity dalších subjektů:

- Modernizace páteřních železničních tratí
- Integrace různých druhů veřejné dopravy
- Zlepšení plavebních podmínek Labské vodní cesty v úseku Ústí nad Labem – státní hranice pro nákladní, osobní i rekreační plavbu včetně související infrastruktury
- Nefinanční a projekční podpora výstavby/modernizace a zlepšení vybavenosti přestupních terminálů veřejné dopravy v hlavních uzlových bodech

- Nefinanční podpora výstavby cyklostezek v rámci revitalizace brownfields (ve vazbě na opatření 3.5)

Opatření 3.2: Dostupnost jednotlivých částí kraje

Cílem opatření je zlepšit technický stav, bezpečnost a zajistit optimální využití silniční, železniční a cyklistické infrastruktury v periferních částech Ústeckého kraje.

Aktivity ÚK:

- Odstraňování konfliktních míst a zvyšování bezpečnosti cyklistické, pěší a motorové dopravy
- Koordinace a spolupráce s dalšími subjekty ohledně budoucího využití lokálních železnic (osobní doprava, turistická doprava, zrušení tratě apod.)

Aktivity dalších subjektů:

- Nefinanční podpora rozvoje sítě lokálních cyklostezek

Opatření 4.4: Environmentálně šetrnější doprava ve městech

Aktivity ÚK:

- Koordinace přípravy revitalizace přestupních uzlů hromadné dopravy, komunikace se zainteresovanými aktéry (MDČR, SŽDC, města, provozovatelé HD, místní podnikatelé, developerské společnosti), pořízení projektové dokumentace aktivit revitalizace uzlů hromadné dopravy
- Zainvestování nových prvků integrovaného dopravního systému (např. prodejních automatů jízdenek, informačních tabulí, informačních materiálů, apod.)
- Zajištění bezbariérovosti veřejné dopravy v kraji (dopravní prostředky i terminály a nástupiště)

Aktivity dalších subjektů:

- Rozvoj cyklistické infrastruktury, infrastruktury dopravy v klidu a projektů „zklidnění dopravy“ v jádrech měst
- Lobbing za prioritní alokaci prostředků na výstavbu obchvatů měst v SFDI a alokaci prostředků ze SFDI a SF EU na podporu rekonstrukce a rozvoje infrastruktury hromadné dopravy a revitalizace uzlů hromadné dopravy a rozvoje cyklistické infrastruktury ve městech
- Budování P+R parkovišť u vybraných uzlů a zastávek hromadné dopravy
- Podpora environmentálně šetrných dopravních prostředků (elektromobily, elektrokola)
- Podpora tvorby inteligentních dopravních systémů, city-logistiky, apod.

4.1.5 Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017 – 2021

Plán dopravní obslužnosti je koncepčním dokumentem (navazujícím na plán dopravní obslužnosti předcházejícího období), který je povinně zřizovaným dokumentem v rámci dopravního plánování. Plán dopravní obslužnosti popisuje detailně fungování veřejné dopravy na území Ústeckého kraje a řeší dopravní koncepci pro výhledová období. V rámci návrhové části dokument počítá mimo jiné s rozvojem a modernizací infrastruktury. Počítá se se zlepšováním informovanosti cestujících, zlepšováním možností prodeje jízdních dokladů, zejména ve městech s MHD, s budováním samoobslužných jízdenkových automatů či budováním inteligentních zastávek. V plánu je i výstavba nových či modernizace stávajících přestupních uzlů (vč. multimodálních). V rámci železnice se poté řešeného území týká záměr postupné modernizace trati č. 130 Ústí n. L. – Klášterec n. O. a snahy o obnovu železničního vozidlového parku na moderní a bezbariérové jednotky.

V následném časovém horizontu 2021+ je zmíněna modernizace tratí 072 a 073 a důležitost vyřešení trasování vysokorychlostní železniční trati (VRT) územím Ústeckého kraje, a s tím související řešení celého železničního uzlu Ústí nad Labem (zahrnující rekonstrukci stanice Ústí n. L. západ a výstavbu stanice Ústí n.L.-Předlice).

4.1.6 Integrovaná strategie Ústecko – chomutovské aglomerace

Dokument je rozdělen na analytickou a strategickou část. Analytická část popisuje různá odvětví vč. dopravy a dopravní infrastruktury. V této kapitole je řešena jak silniční doprava, tak doprava veřejná (vč. železniční), pěší, cyklistická, vodní a letecká. V rámci veřejné hromadné dopravy se ve výhledovém období předpokládá plánovaná obnova vozového parku (vč. jeho ekologizace), realizace dopravně-bezpečnostních opatření, modernizace zastávek, instalace inteligentních systémů, modernizace odbavovacích zařízení a realizace dalších opatření. Velkou výzvou pak dle dokumentu bude urbanistické a funkční řešení dopravních uzlů a přestupních terminálů, vč. jejich bezprostředního okolí.

Ve strategické části dokumentu je definovaná vize a strategický cíl. Tyto jsou naplňovány prioritními oblastmi. Zájmovou oblast řeší Prioritní oblast 1: Dopravní dostupnost a vnitřní propojenost regionu. Každé prioritní oblasti jsou pak přiděleny specifická cíle a opatření.

Prioritní oblast 1: Dopravní dostupnost a vnitřní propojenost regionu

Oblast dopravy je v Ústecko-chomutovské aglomeraci spojena se zásadními rozvojovými potřebami. Kromě zajištění kapacitní a kvalitní infrastruktury dopravy a odpovídající úrovně dopravní obslužnosti jako jednoho z předpokladů konkurenceschopnosti aglomerace mohou intervence v oblasti dopravy výrazným způsobem ovlivňovat kvalitu životního prostředí (snižování emisí škodlivin z dopravy do ovzduší) a sociální soudržnost (zajištění dopravní dostupnosti pracovních příležitostí a služeb pro osoby se sociálním znevýhodněním a zdravotním postižením). Kromě klíčového projektu modernizace tramvajové rychlodráhy

z Mostu do Litvínova jsou dalšími podporovanými opatřeními v oblasti dopravy modernizace vozového parku MHD/MAD především za účelem snížení emisí vozidel, zvýšení komfortu přepravy zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a zlepšení provozně-ekonomických parametrů systémů MHD/MAD. Posledním opatřením je budování přestupních terminálů, které má přispívat ke zlepšení přestupních vazeb mezi jednotlivými subsystémy integrovaného dopravního systému aglomerace (kraje), a to především mezi individuální (IAD, cyklo dopravou) a veřejnou městskou, příměstskou, regionální a dálkovou dopravou, a tím pádem ke zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy pro cestující veřejnost. Integrojícím prvkem všech zmíněných opatření je kromě obecného zvýšení kvality a atraktivity veřejné hromadné dopravy v aglomeraci především příspěvek ke snížení emisí škodlivin z dopravy i zvýšení využitelnosti hromadné dopravy pro osoby se ztíženou schopností pohybu.

Specifický cíl 1.1 Přizpůsobit kvalitu hromadné dopravy potřebám obyvatel a životnímu prostředí

Opatření 1.1.1 Budování, rekonstrukce a modernizace tramvajových a trolejbusových tratí, vč. související infrastruktury

Cílem opatření je zvýšení atraktivity veřejné dopravy prostřednictvím budování a modernizace tratí. Díky zlepšení podmínek cestování ve veřejné dopravě dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a tím regulaci negativních vlivů osobní automobilové dopravy na kvalitu životního prostředí ve městech.

Typová aktivita: A1 – Výstavba a modernizace tramvajové a trolejbusové infrastruktury (zdroj financování OPD 1.4)

Opatření 1.1.2 Modernizace a doplnění vozového parku, vč. související infrastruktury

Cílem opatření je zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy prostřednictvím modernizace a doplnění vozového parku a zvýšení ekologické šetrnosti vozového parku. Díky zlepšení podmínek cestování ve veřejné dopravě dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a tím k další regulaci negativních vlivů osobní automobilové dopravy na kvalitu životního prostředí ve městech.

Typová aktivita: A1 - Nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro přepravu osob a související výstavba plnicích a dobíjecích stanic pro nízkoemisní a bezemisní vozidla pro přepravu osob (zdroj financování IROP 1.2)

Opatření 1.1.3 Výstavba, modernizace a zatraktivnění dopravních terminálů a přestupních uzlů

Cílem opatření je zvýšení atraktivity veřejné dopravy prostřednictvím budování a modernizace přestupních terminálů. Díky zlepšení podmínek cestování ve veřejné

dopravě dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a tím regulaci negativních vlivů osobní automobilové dopravy na kvalitu životního prostředí ve městech.

Typová aktivita: A1 - Výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu (zdroj financování IROP 1.2).

4.1.7 Program zlepšování kvality ovzduší

Cílem Plánu zlepšování kvality ovzduší (Zóna severozápad – CZ04) je do roku 2020 dosáhnout na celém území zóny CZ04 Severozápad splnění imisních limitů daných zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění, příloha č. 1, bod 1 a 3.

V návrhové části strategického rámce udržitelné městské mobility jsou navržena opatření, jejichž realizaci dojde ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší vyvolané dopravou. Obměnou autobusů využívajících motory s pohonem na naftu za vozidla využívající pohon na CNG, vodík a rozvojem trolejbusové dopravy dojde k výraznému snížení znečišťujících látek (např. NO₂, benzo(a)pyren, prachové částice PM_{2,5} a PM₁₀) a hluku.

4.2 ANALÝZA POTŘEBNÝCH NÁVAZNOSTÍ S OSTATNÍMI SEKTOROVÝMI DOKUMENTY MĚSTA (SE VZTAHEM K DOPRAVĚ) A VÝCHODISEK ZE SOUČASNÝCH PLÁNŮ

Jako hlavní podklad pro tvorbu dokumentu SUMF pro město Ústí nad Labem posloužil již dříve zpracovaný **Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem**. Tento dokument byl zpracován v rámci projektu CIVITAS v roce 2013 a svým obsahem je velmi blízký nyní zpracovávanému dokumentu SUMF. Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem vysvětluje úlohu rozvoje udržitelné dopravy ve městě, jeho vazbu na okolí a další strategické dokumenty, potřebu vizí a cílů. Dokument je rozdělen do pěti stěžejních provázaných částí. První částí je úvod, následovaný analytickou částí, prognózou mobility a dopravního chování obyvatelstva, návrhovou částí s návrhy ke zlepšování dopravy a dopravní infrastruktury pro jednotlivé dopravní módy a poslední shrnující závěrečnou částí. Součástí dokumentace je i výčet akčních plánů jednotlivých návrhových kapitol, zahrnující celou škálu opatření vhodných v zájmu udržitelného rozvoje k realizaci. Vybrané kapitoly Generelu dokumentace SUMF přebírá, rozvíjí a doplňuje o další podrobnosti.

V návaznosti na Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem a další strategické rozvojové plány města, kraje i státu jsou pak v této dokumentaci obsaženy, respektovány a detailněji rozpracovány veškeré koncepční směry, cíle a aktivity obsažené v těchto dokumentech.

4.3 SCÉNÁŘE ROZVOJE MĚSTA

Ústí nad Labem má v současnosti platný **územní plán**, vydaný v roce 2011. Předpokládá se tak jeho platnost i pro stanovená výhledová období + 5 let (rok 2023) a + 10 let (rok 2028).

4.3.1 *Rezidenční a komerční rozvoj*

V územním plánu je vymezeno několik desítek rozvojových ploch pro výstavbu rezidenčních či komerčních objektů. Jedná se zejména o tyto nejdůležitější plochy v částech města:

- Habrovice – plochy pro bydlení
- Strážky – plochy pro bydlení
- Skorotice – plochy pro bydlení
- Habrovice – plochy pro bydlení
- Všebořice, Podhoří – smíšené plochy pro bydlení a komerční, smíšené plochy výrobní
- Předlice – plochy pro bydlení, plochy výroby a skladování
- Dobětice – plochy pro bydlení
- Žežická – plochy pro bydlení
- Neštěmická, Neštěmice – plochy pro bydlení
- Mojžíř – plochy pro bydlení
- Střekov – plochy pro bydlení
- Svádov, Brná – plochy pro bydlení

Rozvojové plochy jsou v územním plánu napojeny na stávající komunikační síť pomocí napojovacích bodů, přičemž detailní řešení komunikačního skeletu v těchto plochách budou řešit samostatné územní studie jednotlivých celků. Dle územního plánu se **dopravní obsluha** těchto ploch **pomocí MHD** předpokládá posílením stávajících autobusových linek, příp. jejich odkloněním či prodloužením (zejména v severozápadním sektoru města), ostatních částech pak pouze posílením stávajících autobusových spojů.

4.3.2 *Infrastrukturní rozvoj*

V územním plánu je navrženo několik významných staveb dopravní infrastruktury. Jedná se zejména o výstavbu či dostavbu silniční sítě, příp. sítě cyklistických komunikací:

- Tunelové řešení ulice I/30 (Sociální péče). Úsek mezi ulicemi Petrovická a Špálova v městské části Severní terasa.
- Propojení ulice U Trati se silnicí II/613 (Žižkova). Převážná část trasy je vedena na mostním objektu přes železniční trati.
- Přeložka silnice II/528 západně od obce Strážky. Začátek je v místě křižovatky silnic II/528 x III/26040, konec je v místě ukončení obchvatu obce Žďárek. Součástí tohoto obchvatu jsou i přeložky místních komunikací.

- Rekonstrukce propojení ulice Neštěmická s ulicí Pod Úvozem v městské části Neštěmice.
- Návrh mimoúrovňové křižovatky Podhorský park na D8.
- Návrh obslužných komunikací v Podhorském parku v prostoru bývalého dolu A. Zápotocký.
- Rekonstrukce podjezdu na silnici II/261 – ulice Litoměřická a Železničářská.
- Rekonstrukce silnice II/261 v městské části Brná – rekonstrukce stávajícího podjezdu pod železniční tratí.
- Rekonstrukce podjezdu na ulici Majakovského (II/253) pod železniční tratí včetně úpravy koryta Ždírnického potoka.
- Rekonstrukce místních komunikací propojující městské části Habrovice, Bánov a Strážky.
- Cyklistická trasa propojující Labskou stezku s Krušnohorskou magistrálou (cesta do hor) a cyklostezka po levém břehu Bíliny.

Ve výhledovém období taktéž územní plán počítá s objízdou polookružní komunikací propojující významné městské radiály (v ÚP zanesena formou územní rezervy).

Územní plán počítá taktéž s rozvojem systému trolejbusové dopravy, a to na celkem pěti místech:

- ulice Štefánikova (propojení stávajících tratí na Klíši a na ulici Masarykova)
- ulice Výstupní (propojení stávajících tratí v ulici Neštěmická a Na Návsi)
- ulice Všebořická (nová trať od okružní křižovatky Bukov do obchodní zóny Všebořice)
- ulice Železničářská (nová trať od okružní křižovatky Děčínská x Národního od-boje do stávající konečné stanice Střekov, nádraží ČD)
- navrhovaná propojka MÚK Podmokelská – Na Sklípku (propojení stávajících trolejbusových tratí v ulici Podmokelská a Na Sklípku)

V rámci železniční dopravy územní plán počítá se zvětšením poloměru směrového oblouku na trati č. 130 v Předlicích (s nárokem na soukromé pozemky) a s výstavbou tří navržených zastávek:

- Nová železniční zastávka Vaňov (km 512,346) na trati č. 090
- Nová poloha železniční zastávky Sebužín (km 423,600) na trati č. 072
- Nová železniční zastávka Brná (km 427,777) na trati č. 072

4.4 CELKOVÉ ZHDNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ MHD

Zájmové území města Ústí nad Labem je veřejnou dopravou obsluhováno primárně systémem městské hromadné dopravy, doplňkově pak autobusovými spoji integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje. V rámci městské hromadné dopravy je provozováno **11 trolejbusových linek, 16 autobusových linek a 4 linky noční**, každá linka má různý rozsah provozu. Do systému městské hromadné dopravy je navíc zařazena i lanová dráha na Větruši, která má však spíše rekreačně turistický charakter. Městskou hromadnou dopravu provozuje Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. vlastněný městem Ústí nad Labem.

Dopravní obslužnost spoji MHD je na území města zajišťována v denní době přibližně mezi 4. a 23. hodinou, přičemž vybrané spoje dojíždějí do cíle či do vozovny i mezi 23. a 24. hodinou. V nočním období, cca mezi 23. a 4. hodinou ranní jsou provozovány spoje nočních linek.

Trolejbusové linky jsou označeny čísly 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 a 62 a tvoří hlavní pátevní síť. Obsluhují všechny hlavní vnitroměstské přepravní proudy a jsou vedeny do všech významných sídlišť rozprostřených po Ústí nad Labem. Trolejbusy obsluhují a propojují městské části Severní Terasa, Klíše, Všebořice, Předlice, Neštěmice, Krásné Březno a Střekov s centrem města. Vedení linek trolejbusové dopravy je pevně vázáno s vybudovaným trolejbusovým vedením a šířkovým uspořádáním komunikací. Trasování linek je tak víceméně pevně dané a neumožňuje větší variabilitu.

Autobusové linky jsou označeny čísly 2, 3, 5, 7, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23 a 27 a tvoří doplňkovou síť k trolejbusovým linkám. Obsluhují především okrajové části města, místní části, zajišťují tangenciální spojení v rámci města, příp. spojení okolních obcí s městem. Kromě Ústí nad Labem zajišťují autobusy MHD dopravní obsluhu okolních obcí Trmice, Chlumeč, Přestanov, Ryjice a školní spoj zajíždí též do obce Dolní Zálezly. V těchto obcích se autobusy MHD vhodně doplňují s autobusovými spoji VLD.

Mimo vyjmenované linky provozuje dopravní podnik i několik sezónních autobusových turistických linek. V zimním období (cca mezi obdobím Vánoc a březnem) je v provozu skibus označený číslem 10, zajišťující spojení Ústí nad Labem s lyžařským střediskem Zadní Telnice. V letním období (přibližně od dubna do října) jsou provozovány dvě cyklobusové linky s označením č. 20 a č. 21. Cyklobusy pomáhají ústeckým cyklistům zdolat stoupání do přilehlých hor a pravidelně je o víkendech vyvážejí z centra města do oblasti Zadní Telnice, Krásného Lesa a Tisé. V podvečerních hodinách je poté navíc zajištěno i spojení pro cyklisty z centra města na Severní Terasu. Provoz na těchto třech linkách je rekreačně – turistického charakteru a řídí se zvláštním tarifem.

Systém městské hromadné dopravy funguje z obecného úhlu pohledu bez větších problémů. Linkové vedení je víceméně ustálené a přehledné, variantní trasování linek se zde

ve větší míře neuplatňuje. V systému však lze najít několik marginálních i významných problémů, jejichž řešení a odstranění by mohlo pomoci systémem ztraktivnit, zmodernizovat, udržet stávající počty přepravených cestujících či oslovit potenciální nové cestující. Všechny problémy či slabá místa jsou popsány v následujících kapitolách analytické části dokumentu. Návrhům na jejich řešení, návrhům na ztraktivnění systému hromadné dopravy osob, prioritní cíle, i konkrétní navrhované projekty jsou detailně popsány ve zprávě věnující se návrhové části dokumentace.

Schéma linkového vedení MHD v denním provozu je součástí **PŘÍLOHY 1**.

Schéma linkového vedení MHD v nočním provozu je součástí **PŘÍLOHY 2**.

Schéma linkového vedení cyklobusů je součástí **PŘÍLOHY 3**.

4.4.1 *Plošná obsluha území města*

Časovou dostupnost jednotlivých zastávek hromadné dopravy z okolního území prezentují izochrony dostupnosti. Izochrony dostupnosti jsou v idealizovaném případě kružnice o poloměru rovnajícím se zvolené časové dostupnosti. Počítáno je se střední chůzí člověka. Časová dostupnost je pak obecně funkcí průměrné vzdálenosti mezi zastávkami a hustoty dopravní sítě.

Časová dostupnost je jedním z klíčových ukazatelů kvality dopravní obslužnosti území. Mapa izochron dostupnosti byla zpracována pro území města Ústí nad Labem v rámci projektu Generel udržitelné dopravy Civitas. Na mapovém podkladu jsou prezentovány ideální izochrony dostupnosti, kdy je docházková vzdálenost od zastávky měřena vzdušnou čarou a nejsou tak zohledněny reálné vzdálenosti, které ovlivňuje směrování jednotlivých ulic, nároží budov, bariéry v cestě, liniové stavby, řeka apod. Skutečná vzdálenost, kterou je nutné k zastávce hromadné dopravy z místa určení vykonat, je tak v drtivé většině případů delší, než mapa prezentuje.

Mapa docházkových vzdáleností na zastávky MHD pro území města Ústí nad Labem je součástí **PŘÍLOHY 4**.

Mapový podklad znázorňuje izochrony dostupnosti s docházkovou vzdáleností:

- do cca 5 minut (do 400 metrů)
- do cca 10 minut (do 800 metrů)
- do cca 15 minut (do 1200 metrů)

Docházková vzdálenost do cca 5 minut na nejbližší zastávku MHD je splněna na většině území Ústí nad Labem s hustou zástavbou.

Několik lokalit však vykazuje delší docházkové vzdálenosti (do cca 10 minut), které jsou však ještě akceptovatelné. Jedná se především o řídkěji zastavěné oblasti po okrajích sídelních celků. Jde o lokality:

- Střekov
 - ul. Truhlářova, Jeseninova, Rubensova
 - ul. Na Hřebence, Novoveská
- Neštémice
 - okrajová část ul. Peškova
 - okrajová část ul. Na Výšině, Dubová
 - ul. Zelená, Sportovní
- Dobětice
 - ul. Oty Pavla, Nad Točnou, Krajiní, část ul. Šrámkova
- Kočkov
 - část ul. Lužická, V Úvozu, Slepá, Na Kopečku
- Skorotice
 - oblast nové výstavby – ul. Lísková, Bezinková, K Dubině, Jílová, Trnková, V Lánech, Oblouková
- Klíše
 - ul. V Zátíší, V Přírodě, Na Drahách, část ul. Střížovická
- Brná
 - okrajové části – ul. Na Čihadle, Zlatá stezka, Karafiátová, Pod Rezervací, Pod Ostrým, Doerellova, Kladenská, Jetelová, Marie Kudeříkové, Bedlová

Místní část Kočkov je specifická tím, že ač leží na území Ústí nad Labem, dopravní obslužnost je zajišťována pouze spoji VLD Dopravy Ústeckého kraje. Jedná se o oblast kolem zastávek:

- Kočkov
- Na kopečku

Některé oblasti však nejsou hromadnou dopravou obsluhovány vůbec, v tomto případě se jedná o lokality

- Bánov
- Budov

U obou lokalit se však jedná o samoty s méně než 10 trvale obývanými domy a s několika desítkami dalších stavení rekreačního charakteru.

V rámci okolních obcí, které obsluhuje ústecká MHD, je nutné zmínit ještě místní části Střížovice (přes 30 obyvatel) a Český Újezd (přes 70 obyvatel) patřící pod obec Chlumeč. V těchto částech není zajištěna dopravní obslužnost ani pomocí MHD, ani pomocí VLD. Vzdálenost na nejbližší zastávku HD je u Střížovic 1,5 km, u Českého Újezdu 2,5 km.

4.4.2 Stav noční obsluhy

Dopravní obsluhu města systémově zajišťují v nočním období samostatné linky č. 41, 42, 43 a 46 a jeden spoj na lince č. 13. Linky č. 41, 42 a 13 jsou provozovány autobusy, linky č. 43 a 46 jsou trolejbusové. Linky č. 41, 42, 43 a 46 jsou v provozu každý den s rozsahem cca 1 spoj za hodinu v období 23 – 4 hod. Noční pár spojů linky č. 13 směrem do Svádova je v provozu pouze v nocích před nepracovním dnem.

Trasy nočních linek vedou do všech důležitých směrů ve městě. Centrální přestupní zastávka Divadlo, resp. Revoluční se nachází v centru města a celou noc se tu sjíždějí spoje všech linek.

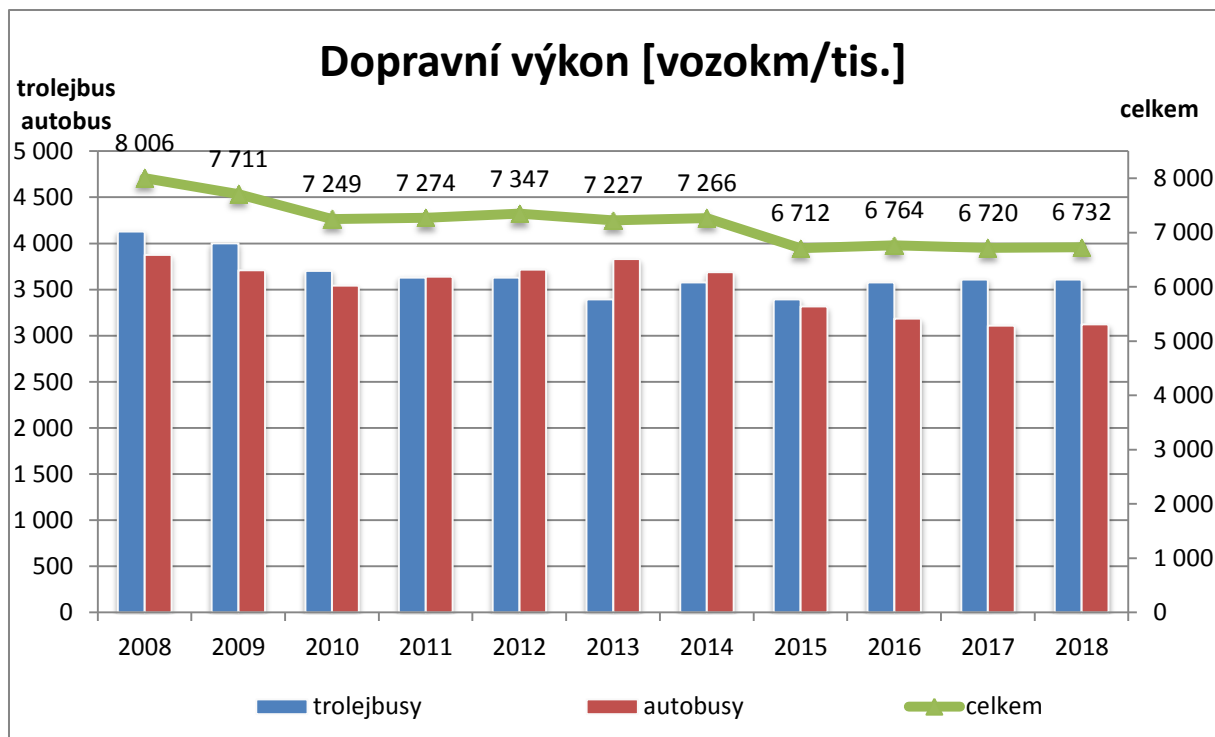
Schéma linkového vedení MHD v nočním provozu je součástí **PŘÍLOHY 2**.

4.5 ANALÝZA FUNKČNOSTI SYSTÉMU MHD VČ. ÚZKÝCH MÍST V SOUČASNOSTI

Síť linek MHD i VLD je pevně daná díky uspořádání zástavby ve městě a rozložením stávající komunikační sítě. Většina linek trolejbusů i autobusů je směřována z okrajových částí města, příp. z okolních obcí přes centrum města do dalších okrajových částí, resp. sousedních obcí. Je zde většinově uplatněn systém diametrálních linek (okraj města – centrum města – okraj města), několik autobusových linek má však radiální charakter (se začátkem, resp. koncem v centru města) a vybrané linky jsou i tangenciální (spojující okrajové části mimo centrum města). Všechny linky MHD (mimo tangenciální) jsou vedeny přes centrální část města. Nejvýznamnější přestupním uzlem jsou zastávky Divadlo a Revoluční.

Dopravní obslužnost města zajišťuje primárně 11 trolejbusových, 16 autobusových a 4 noční linky, zapojené do systému MHD. Trolejbusové linky ujely v roce 2018 celkem 3 609 tisíc vozokilometrů, autobusy ujely 3 123 tisíc vozokilometrů. Systém MHD je z obecného pohledu funkční, vykazuje však v současnosti několik úzkých míst. Z hlediska plynulosti provozu v dopravním proudu je slabým místem nedostatečná preference vozidel HD a nedostatečná segregace vozidel HD od ostatní silniční motorové dopravy na komunikační síti. Dalšími úzkými místy jsou technický stav zastávek, technický stav vozového parku a další problémy či nedostatky, jejichž odstraněním je možné získat ještě kvalitnější a atraktivnější systém veřejné dopravy. Konkrétním úzkým místům, problémům či nedostatkům, vč. detailního popisu a způsobu jejich odstranění se věnují další kapitoly Analytické části a Návrhové části dokumentace SUMF.

Dlouhodobý vývoj dopravní nabídky (ve formě dopravního výkonu) městské hromadné dopravy dokládá následující graf na **Obrázku 2**. Z grafu lze vyčíst, že celkový dopravní výkon MHD v minulosti soustavně klesal. Skokové snížení dopravního výkonu mezi roky 2014 a 2015 bylo zapříčiněno zrušením 4 autobusových linek, jejich převedením do Dopravy Ústeckého kraje a s tím související změnou dopravce. V posledních letech (od roku 2015) celkový dopravní výkon stagnuje a drží se mezi 6,7 a 6,8 miliony vozokilometrů za rok. Vyčíst můžeme zároveň i velmi příznivý trend, kdy se v posledních letech (od roku 2015) snižují přepravní výkony autobusů a naopak se **zvyšují přepravní výkony trolejbusů**, jakož to ekologické formy dopravy.

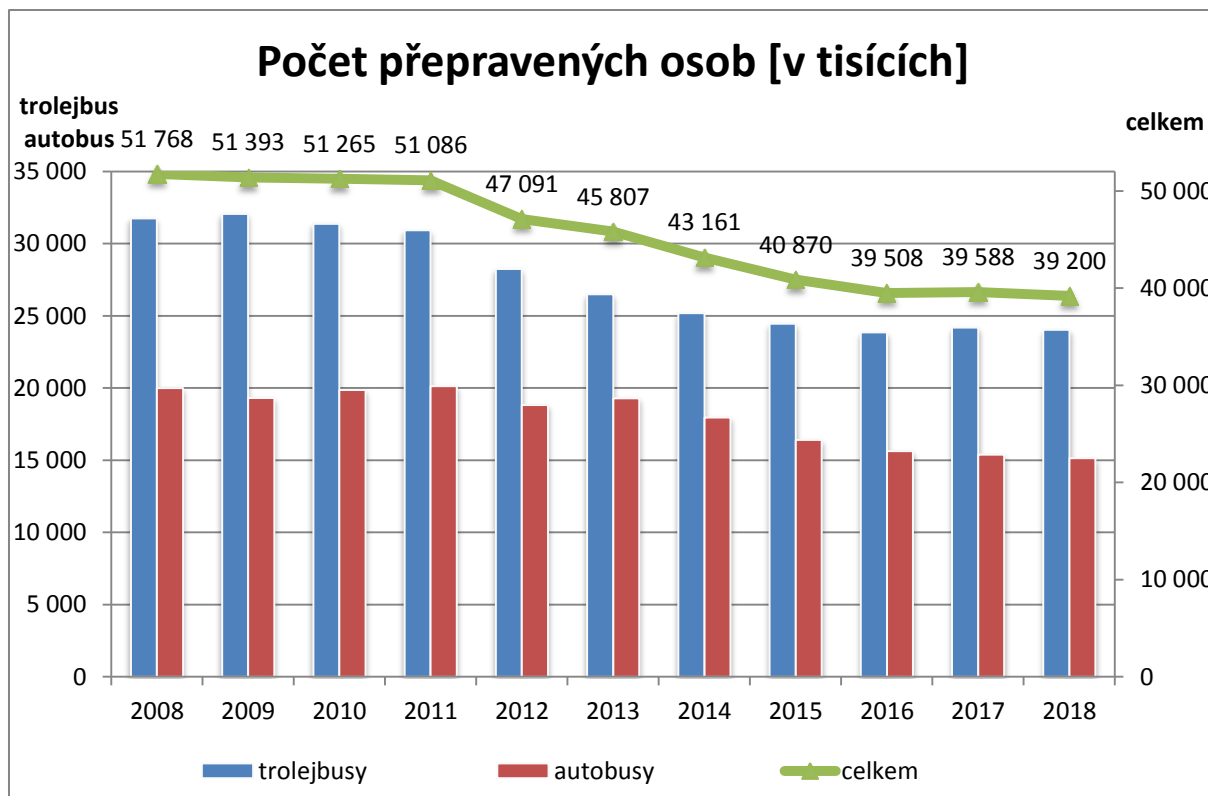


Obrázek 2 Vývoj rozsahu dopravního výkonu MHD Ústí nad Labem v letech 2008 až 2018 (Zdroj: SDP ČR)

Graf na **Obrázku 3** poté zobrazuje dlouhodobý vývoj počtu přepravených cestujících na linkách MHD Ústí nad Labem. Z grafu je patrný dlouhodobý pokles počtu přepravených osob v prostředcích MHD. Počty přepravených cestujících v prostředcích MHD každý rok klesají (s výjimkou roku 2017, kdy lze vyčíst mírný nárůst oproti předešlému roku).

Cílem této koncepce tak musí být ve výhledovém období zastavení trendu poklesu cestujících, snaha o jejich udržení a v optimistickém scénáři i postupný nárůst přepravených osob v následujících letech.

Z grafu lze vyčíst i velmi významnou roli ekologické trolejbusové dopravy v rámci sítě MHD, kdy trolejbusy přepravují až o 1,5 násobek větší objem cestujících oproti autobusům. Trolejbusy tak mají ve městě při dopravní obsluze velmi významnou roli, kterou je žádoucí v dalších obdobích ještě významněji podporovat.



Obrázek 3 Vývoj počtu přepravených osob v MHD Ústí nad Labem v letech 2008 až 2018 (Zdroj: SDP ČR, DPmUL)

4.5.1 Preference vozidel v síti, řízení provozu, telematika

Jak již bylo zmíněno výše, preferenční opatření jsou v Ústí nad Labem rozvinuty na nízké úrovni, díky čemuž dochází ke značnému ovlivňování plynulosti vozidel HD, snižování přepravní rychlosti a narušování jízdnicích řádů.

V rámci segregace od ostatního provozu na komunikacích je výlučně pro vozidla HD vyhrazena pouze jedna komunikace v centru města, a to ulice Hrnčířská, Mírové náměstí a Revoluční. Díky této skutečnosti se podařilo převést individuální automobilovou dopravu na alternativní trasy a uvolnit tak klíčovou komunikaci s nejhustším provozem vozidel HD a zároveň toto místo v centru města významně zklidnit. Krátký vyhrazený pruh vozidlům HD je poté zřízen v ulici Malá Hradební a na mostě Dr. Edvarda Beneše. Ačkoli by šířkové uspořádání komunikací na vyznačených místech umožňovalo zřízení dalších nových vyhrazených pruhů, není této skutečnosti zatím jinde využito.

Druhým typem preferenčních opatření je preference vozidel na vybraných křižovatkách se světelným signalizačním zařízením. Je však využíván zastaralý systém detekce vozidel, kdy jsou detekovány pouze trolejbusy pomocí detektorů na trolejích. V současné době tak není možné detekovat autobusy a umožnit jim rychlejší a plynulejší průjezd křižovatkami.

4.5.2 *Technický stav zastávek*

V rámci analytické části projektu a provedených průzkumů byla provedena analýza technického stavu zastávek. Stav jednotlivých zastávek v síti se významně liší, avšak ve výsledku byl zjištěn poměrně znepokojivý stav. Na území města Ústí nad Labem a obce Trmice se nachází celkem 207 zastávek, které disponují 420 zastávkovými nástupišti. Na 204 zastávkách zastavují pouze linky MHD, naopak na 3 zastávkách pouze linky VLD a 53 zastávek je společných pro oba dopravní módy.

Celkem 72 nástupišť, tj. přes 17% nedisponuje vůbec žádným nástupním místem a na těchto zastávkách se nastupuje z úrovně vozovky. Lze konstatovat, že tento stav je zcela nepřijatelný a vyžaduje postupnou nápravu v budování nástupních ploch a nástupních hran. Naopak 96 nástupišť, tj. necelých 23% bylo v minulých letech zrekonstruováno do normové podoby (zvýšená nástupní hrana, vybudované nástupiště a vybudované prvky pro nevidomé).

Z analýzy lze však vyvodit poměrně kvalitní vybavenost zastávek zastávkovými přístřešky, lavičkami a odpadkovými koši.

Detailní přehled všech nástupišť, vč. jejich stavu, je součástí **PŘÍLOHY 6**.

4.6 ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO PROCESU TVORBY, NÁVRHŮ A ZMĚN V MHD

Systém MHD v Ústí nad Labem je funkčním systémem s ustáleným linkovým vedením v posledních dvou desetiletích. Případné změny plynou z provozních záležitostí, přepravních průzkumů, akceptací připomínek od cestující veřejnosti, odboru dopravy, místních částí, obcí, škol, významných zaměstnavatelů, příp. dalších subjektů.

Linkové vedení trolejbusů je pevně vázáno s vybudovaným trolejbusovým vedením a šířkovým uspořádáním komunikací. Trasování linek je tak víceméně pevně dané a neumožňuje větší variabilitu. Větší variabilitu v linkovém vedení umožňují autobusové linky, které mohou být snadněji odklonitelné do nových tras. Přepravní průzkumy prováděné dopravním podnikem však potvrzují, že současné trasování linek MHD odpovídá hlavním přepravním proudům cestujících a není potřeba velkých změn. V předchozích letech tak probíhaly pouze drobné úpravy linkového vedení v souvislostech s obsluhou oblastí s vysokou docházkovou vzdáleností, s výstavbou nových obytných celků, průmyslových oblastí nebo občanské vybavenosti.

Současné linkové vedení se formovalo v 90. letech 20. století, kdy došlo k zavedení trolejbusové dopravy ve městě, jejího postupného rozšiřování a s tím souvisejícímu rušení či odklánění autobusových linek.

V posledních letech došlo k výraznější změně linkového vedení zejména v souvislosti s výstavbou a zprovozněním nejnovější trolejbusové trati do části Střekov (2007) a s výstavbou trolejbusové trati v ul. Malá Hradební a kolem železniční stanice (2009).

Poslední větší změna v linkovém vedení nastala od začátku roku 2015, kdy z důvodu změny celkové koncepce dopravní obslužnosti v Ústeckém kraji přestal krajský úřad objednávat u dopravního podniku čtveřici autobusových linek č. 1, 4, 6 a 12, které zajišťovaly příměstská spojení do okolních obcí Ústí nad Labem. Linka č. 1 zajišťovala spojení do obcí Krupka, Chlumec a Chabařovice, linka č. 4 spojení do obcí Řehlovice, Dubičky, linka č. 6 spojení do obcí Chvalov, Stebno, Hostovice a linka č. 12 do obce Chabařovice. Do těchto obcí jsou nově provozovány spoje VLD spadající do integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje. V souvislosti s těmito změnami byla zároveň částečně změněna trasa linky č. 2 a upraveny intervaly na souvisejících linkách.

4.7 ZHODNOCENÍ STAVU OBSLUHY ÚZEMÍ VLD A VDOD

VLD a VDOD je zajišťována Ústeckým krajem na celém jeho území. Všechny linky VLD, VDOD a MHD jsou vzájemně integrovány do jednotného integrovaného dopravního systému s názvem Doprava Ústeckého kraje. Autobusové linky VLD jsou po území města Ústí nad Labem vedeny ve většině jako průjezdné, tj. po území města mají pouze nácestné zastávky, které jsou společné i pro linky MHD. Spoje VLD zastavují ve významnějších zastávkách MHD rozestých po celém území města. Veřejná linková doprava zajišťuje v případě Ústí nad Labem většinou pouze regionální vazby, dálkové meziregionální a mezikrajské směry jsou zajišťovány především vlakovými spoji.

Dopravní obslužnost řešeného území pomocí veřejné linkové dopravy zajišťuje několik autobusových dopravců. V závazku veřejné služby je provozováno 11 autobusových linek, další 3 linky jsou provozovány mimo závazek veřejné služby (tyto linky slouží pro spojení s ostatními kraji ČR a s Německem). Detailní popis jednotlivých linek je součástí dalších kapitol.

Díky průjezdnému systému linek VLD není z pohledu organizátora krajské dopravy nutná existence autobusového nádraží, které tak bylo v minulosti zcela zrušeno. Díky skutečnosti, že spoje linek VLD zastavují na shodných zastávkách s linkami VLD, je na celém území města zajištěna velmi kvalitní provázanost mezi spoji MHD a VLD. Zastavování linek MHD a VLD na stejných zastávkách však z provozního hlediska přineslo i mnoho komplikací (krátké nástupní hrany, nemožnost objíždění jednotlivých vozidel v zastávkách, zdržování spojů MHD delším odbavováním ve spojích VLD apod.). Bude tak nutné najít kompromis mezi situací, kdy Ústecký kraj hájí nepotřebnost autobusového nádraží či dopravního terminálu, a naopak městu Ústí nad Labem se jeví jako vhodné realizovat dopravní terminál v alespoň minimálním rozsahu (jednotné místo sloužící k možným vzájemným přestupům mezi MHD, VLD, dálkovou autobusovou dopravou, železnicí, místo poskytující komplexní informace o dopravní obslužnosti, způsobech odbavování apod.).

Ve většině společných směrů MHD a VLD je snaha spoje vzájemně časově prokládat tak, aby odjížděly ve vzájemných časových rozestupech.

Autobusy VLD zastavují na celkem 53 zastávkách v řešeném území. Úplný výčet zastávek vč. uvedení druhu dopravního prostředku, který v zastávce zastavuje, je součástí **PŘÍLOHY 6**. Nejvytíženější zastávkou VLD v území je dopravní uzel v centru města tvořený zastávkami Divadlo, Revoluční, Malá Hradební, resp. Hlavní nádraží a Mírové náměstí.

Veřejná drážní osobní doprava obsluhující řešené území je tvořena železničními tratěmi č. 072, 073, 090, 130 a 131. Vlakové spoje na všech jmenovaných tratích jsou zařazeny do krajského integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje a jsou začleněny do jednotlivých železničních linek. Po trati č. 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem-západ jsou vedeny spoje linek U32, RE20 a R23, po trati č. 073 Ústí nad Labem-Střekov – Děčín

východ spoje linek U7, po trati č. 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín hl.n. spoje linek U1, U4, R5, R15, R20, RE20 po trati č. 130 Ústí nad Labem – Chomutov spoje linek U1, U24, U51, R5 a po trati č. 131 Ústí nad Labem – Bílina spoje linky U5. V území se nachází 9 železničních stanic a zastávek, konkrétně stanice Ústí nad Labem hl.n. s největším obratem cestujících, dále Ústí nad Labem západ, Ústí nad Labem-Střekov, Ústí nad Labem sever, Neštětice, Mojžíř, Sebusín, Trmice (mimo Ústí n. L.) a Koštov (mimo Ústí n. L.).

Společné schéma linkového vedení MHD, VLD a VDOD na území města Ústí nad Labem je součástí **PŘÍLOHY 5**.

4.8 ANALÝZA FUNGOVÁNÍ INSTITUCIONÁLNÍHO RÁMCE DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA

Dopravní obslužnost území je zajištěna na základě objednávky veřejných institucí, tj. od měst, krajských úřadů, příp. státu. Dopravní obslužnost pak instituce objednávají u jednotlivých dopravců zabezpečující tyto služby. V souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 a zákonem č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících pak mají povinnost tyto instituce vyplácet kompenzace ztrát vzniklých z provozu.

Objednatelé dopravní obslužnosti v řešeném území:

- Ministerstvo dopravy ČR – objednává spoje dálkové železniční dopravy
- Ústecký kraj – objednává spoje VLD, VDOD a spoje MHD do okolních obcí
- statutární město Ústí nad Labem – objednává spoje MHD
- obec Trmice – objednává spoje MHD na svém území
- obec Chlumeck – objednává spoje MHD na svém území
- obec Ryjice – objednává spoje MHD na svém území

Koordinátoři dopravy:

- Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.
- Krajský úřad Ústeckého kraje

Dopravci zajišťující dopravní obslužnost na základě objednávky:

- Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.
- České dráhy, a.s.
- BusLine a.s.
- ARRIVA CITY s.r.o.

Pozn.: Informace platné k červenci 2018.

Dopravní obslužnost území pomocí MHD je smluvně zajištěna mezi Dopravním podnikem města Ústí nad Labem a jednotlivými obcemi, tj. Ústí nad Labem, Trmicemi, Chlumcem a Ryjicemi, které si tuto službu objednávají.

Dopravní obslužnost v regionálních relacích pomocí VLD je pak smluvně zajištěna mezi Ústeckým krajem a jednotlivými dopravci. Smlouvy pro zajišťované výkony jsou platné do roku 2024.

V rámci VDOD je dopravní obslužnost po železnici zajištěna smluvně mezi Ústeckým krajem a dopravcem České dráhy. Smlouvy pro zajišťované výkony mají platnost do konce roku 2019 (kromě linek U1 a U24, které jsou obsluhovány elektrickými jednotkami, a u kterých je platnost smluv prodloužena do roku 2024).

4.9 STAV INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

V Ústeckém kraji docházelo od roku 2002 k postupnému zavádění prvků integrovaného dopravního systému. Samotný integrovaný dopravní systém však ve své podstatě vznikl až v roce 2014. Hlavním cílem vytvoření nového IDS, který dostal název Doprava Ústeckého kraje, bylo zavedení možnosti cestovat různými dopravními módy a s různými dopravci na území Ústeckého kraje na jednu vzájemně uznávanou jízdenku.

Od začátku roku 2015 byl na celém území spuštěn jednotný zónově-relační tarif, dopravní obslužnost na území Ústeckého kraje byla optimalizována, byly odstraněny souběžné linky a souběžné spoje (železničních i autobusových linek), řešeny návaznosti a zvýšeny standardy kvality. Spuštění integrovaného dopravního systému se dotklo i Ústí nad Labem, kdy bylo několik autobusových linek obsluhujících okolní obce Ústí nad Labem převedeno z režimu MHD do režimu VLD.

MHD v Ústí nad Labem byla do krajského systému integrována postupně. Společným úsilím všech dotčených stran se podařilo sjednat tarifní integraci MHD v Ústí nad Labem s Dopravou Ústeckého kraje až od roku 2017. Od konce tohoto roku byl městský tarif plně implementován do tarifu Dopravy Ústeckého kraje a na všech linkách veřejné dopravy v území tak platí jednotný tarifní systém Dopravy Ústeckého kraje. Město Ústí nad Labem je zařazeno do tarifní zóny 101. Držitelé jízdenek platných v zóně 101, případně v dalších přilehlých zónách, tak mohou používat pro své cesty po území kromě spojů MHD i spoje VLD.

V současné době jsou veškeré linky veřejné dopravy (VDOD, VLD, MHD a lodní doprava) na území kraje začleněny do systému Doprava Ústeckého kraje. Integrovaná doprava je ve své současné podobě plně funkční a efektivní.

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje předpokládá ve výhledových obdobích řešení a posílení integrace systému MHD s VLD, posílení především dopravní funkce, tj. řešení vyšší míry provázanosti jednotlivých linek VLD a MHD a zřetelnějšímu vymezení přepravních funkcí na společných úsecích. V nejbližším období se také počítá se vznikem centrálního dispečinku DÚK.

4.10 ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK MHD

Systém městské hromadné dopravy funguje z obecného úhlu pohledu bez větších problémů. Linkové vedení je víceméně ustálené a přehledné, variantní trasování linek se zde ve větší míře neuplatňuje. Rozsah provozu je adekvátní, dopravní obslužnost je zajištěna po všechny časová období po všechny dny v roce. Intervaly na jednotlivých linkách jsou přizpůsobeny přepravní poptávce a nasazovaným vozidlům. Na většině linek je uplatňován pravidelný intervalový provoz, s výjimkou účelových linek. Níže jsou detailně popsány jednotlivé linky MHD.

4.10.1 Linka 2

Autobusová linka č. 2 spojuje městské části Severní Terasa a Klíše, průmyslovou oblast v Předlicích a nákupní zónu v Trmicích s centrem města.

Trasa linky: Mírové náměstí (tam) – Hlavní nádraží ČD (zpět) – Revoluční (tam) – Malá Hradební (zpět) – Divadlo (zpět) – Drogerie – Japex – Hostovická – Pod Svahem – Hostovická – Teplárna – Trmická – Trmice, Globus – Nové Předlice – Vlnola – Vozovna DP – Chemopharma – Sigma – Klíše lázně – Klíše Hvězda – Bezručova – Kampus – Poliklinika – Hilarova – Malátova – Máj – Elba – Stavbařů – Mírová /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu v pracovní dny mezi 5 a 19 hodinou v rozsahu 1 – 3 spoje za hodinu. Vybrané spoje jsou vedeny pouze v úseku Trmice, Globus – Hlavní nádraží ČD/Mírové náměstí, resp. Trmická – Hlavní nádraží ČD/Mírové náměstí a zpět.

Ve dnech pracovního klidu jsou v provozu pouze 3 páry spojů v trase Trmická – Hlavní nádraží ČD/Mírové náměstí a 3 páry spojů v trase Pod Svahem – Hlavní nádraží ČD/Mírové náměstí.

4.10.2 Linka 3

Autobusová linka č. 3 spojuje centrum města s obcemi Trmice a Koštov. Na své trase obsluhuje také nákupní zónu na Klíši a v Trmicích a průmyslovou oblast v Předlicích a v Trmicích.

Trasa linky: Mírové náměstí (tam) – Hlavní nádraží ČD (zpět) – Revoluční – Malá Hradební (zpět) – Divadlo – Hraničář – Klíšská – Kaufland – Průmyslová – U Vlečky – Vlnola – Nové Předlice – Trmice, Globus – Trmice, Bělský můstek – Trmice, Nová škola (zpět) – Trmice, Za Humny – Trmice, Stará škola – ...

... – Trmice, Gogolova – Trmice, Zámecká – (Trmice, Metal –) Trmice, Elektrárna – Trmice, Důl 5.květen – Trmice, Nad Zámkem – Trmice, Václavské náměstí

... – Trmice, Václavské náměstí – Koštov – Koštov obec – Koštov konečná

/a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 22. hodinou v pravidelném intervalu 30 minut.

V pracovních dnech je polovina spojů vedena ze zastávky Trmice, Stará škola přes zastávku Trmice, Důl 5.květen a ukončena v zastávce Václavské náměstí. Druhá polovina je poté vedena ze zastávky Trmice, Stará škola přímo do zastávky Václavské náměstí a dále do Koštova.

Ve dnech pracovního volna je drtivá většina spojů vedena ze zastávky Trmice, Stará škola přímo do zastávky Václavské náměstí. Do Koštova pokračují spoje v intervalu 2 hodiny. Přes zastávku Trmice, Důl 5.květen jsou vedeny 3 páry spojů v průběhu dne.

Přes zastávku Trmice, Metal jsou vedeny pouze vybrané spoje pro návoz/odvoz zaměstnanců z pracovních směn.

4.10.3 Linka 5

Autobusová linka č. 5 představuje tangenciální spojení okrajových částí a velkých sídlišť. Zajišťuje dopravní spojení nákupní zóny ve Všebořicích a městských částí Všebořice, Bukov, Severní Terasa, sídliště Stříbrníky a Krásného Března.

Trasa linky: Všebořice obchodní centrum – Lipová – Všebořická – Ve Stromkách (tam) – Bukov rondel (zpět) – Pod Holoměří – Bukov sanatorium – Masarykova nemocnice – Severní Terasa – Gagarinova – Větrná – Mírová – Stavbařů – Orlická – Stříbrnická – Stříbrníky – Kmochova – ZOO – Osamělá – Dvojdolí – Výstupní – Autoškola – Jungmannova – Pivovar – Krásné Březno /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 5. a 23. hodinou. V přepravních špičkách pracovních dní (5 – 8 hod. a 13 – 17 hod.) je zaveden pravidelný interval 10 – 12 minut, v dopoledním sedle (8 – 13 hod.) pravidelný interval 20 minut. Ve večerním období se poté interval mezi jednotlivými spoji zvyšuje z 20 minut na 30 minut, resp. 60 minut.

Ve dnech pracovního volna je v období 8 – 18 hod. zaveden pravidelný interval 30 minut, v ostatních obdobích (5 – 8 a 18 – 22 hod.) interval 60 minut.

4.10.4 Linka 7

Linka slouží převážně pro spojení obyvatel místních částí Severní Terasa, sídliště Stříbrníky a Klíše s velkými zaměstnavateli v průmyslových oblastech Předlice a Trmice.

Trasa linky: (Severní Terasa – Gagarinova – Větrná –) Mírová – Stavbařů – Elba – Máj – Malátova – Hilarova – Poliklinika – Kampus – Bezručova – Klíše Hvězda – Klíše lázně – Sigma – Chemopharma – Vozovna DP – Vlnola – Nové Předlice – Trmice, Globus – Trmice, Bělský můstek – Trmice, Nová škola (zpět) – Trmice, Za Humny – Trmice, Stará škola (– Trmice,

Gogolova – Trmice, Zámecká – Trmice, Metal – Trmice, Elektrárna – Trmice, Důl 5.květen – Trmice, Nad Zámkem) – Trmice, Václavské náměstí

Rozsah provozu: Linka je v provozu pouze ve špičkách pracovních dní (5 – 8 hod. a 13 – 15 hod.) s nepravidelným intervalem cca 30 minut.

Vybrané spoje jsou ze zastávky Trmice, Stará škola vedeny přímo do zastávky Trmice, Václavské náměstí (nejedou přes průmyslovou oblast).

4.10.5 Linka 9

Autobusová linka č. 9 zajišťuje spojení centra města s městskými částmi Střekov, Nová Ves a Kojetice. Zároveň zajišťuje spojení těchto částí s průmyslovou oblastí v Předlicích.

Trasa linky: Vozovna DP – Chemopharma – Sigma – Klíše lázně – V Besídkách – Kaufland – Solvayova – Hraničář – Divadlo – Malá Hradební (tam) – Revoluční (zpět) – Hlavní nádraží ČD (tam) – Mírové náměstí (zpět) – Krajský soud – Děčínská – Třebízského (tam) – Střekov nádraží ČD – Karla IV. – Šafaříkovo náměstí – V Zeleni – Novosedlické náměstí – Poslední cesta – Střekov II – Nové krematorium (– Kojetická (tam) – Nová Ves (tam) – Kojetická (tam) – Kojetice)

Rozsah provozu: Linka je provozu celodenně a celotýdenně mezi 5. a 23. hodinou. V pracovní dny je zaveden pravidelný intervalový provoz s intervaly 30 minut, ve dnech pracovního volna je linka provozována v pravidelném intervalu 60 minut.

Vybrané spoje jsou vedeny ve zkrácené trase Revoluční/Divadlo – Nové krematorium/Kojetice.

Do zastávek Kojetická, Nová Ves a Kojetice jsou vedeny vybrané spoje (v pracovní dny v intervalech 30 – 120 minut, ve dnech pracovního klidu v intervalu 120 minut).

4.10.6 Linka 11

Autobusová linka č. 11 spojuje centrum města s městskými částmi Bukov a Všebořice a s obcemi Chlumeč, Stradov a Přestanov.

Trasa linky: Mírové náměstí (tam) – Hlavní nádraží ČD (zpět) – Revoluční (tam) – Malá Hradební (zpět) – Divadlo – Hraničář – Poliklinika – Kampus – Bezručova (tam) – Na Spálence – Štefánikova – Městský stadion – Bukov – Bukov rondel (tam) – Ve Stromkách (zpět) – Všebořická – Lipová – Všebořice obch. centrum (– Podhoří – Palivový kombinát – Úžín – Chlumeč přejezd – Chlumeč (– Chlumeč, Zalužanská – Chlumeč, Stradov – Přestanov, U Pomníku (tam) – Přestanov)) /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V základním úseku Mírové náměstí/Hlavní nádraží ČD – Všebořice obch. centrum je linka v provozu ve špičkách pracovních dní (5 – 8 hod. a 13 – 18 hod.) v intervalu 12 minut, v ostatních

obdobích (8 – 13 hod. a 18 – 20 hod.) v intervalu 20 minut, v ostatních obdobích (4 – 5 hod. a 20 – 23 hod.) v intervalu 30 minut. Ve dnech pracovního volna je linka v provozu (8 – 20 hod.) v intervalu 20 minut, v ostatních obdobích (4 – 8 hod. a 20 – 23 hod.) v intervalu 30 minut.

V úseku do Chlumce jsou provozovány v pracovní dny 1 – 4 spoje za hodinu dle denní doby, ve dnech pracovního klidu pak 1 spoj za hodinu.

Do Stradova a Přestanova jsou vedeny pouze vybrané spoje (2 páry spojů v ranním období a 3 páry v odpoledním období pracovních dní, 3 páry spojů v průběhu víkendových dní).

Spoje linky 11 jsou v relaci z Ústí do Chlumce doplněny o spoje VLD. Je tím dosažen souhrnný interval zhruba 12 minut ve špičkách a 30 minut v sedlech pracovních dní, ve dnech pracovního klidu pak interval zhruba 30 minut.

4.10.7 Linka 13

Autobusová linka č. 13 spojuje centrum města s městskými částmi Olšinky, Svádov a Olešnice.

Trasa linky: Divadlo (tam) – Revoluční (zpět) – Malá Hradební (tam) – Mírové náměstí (zpět) – Hlavní nádraží ČD (tam) – Krajský soud – ZPA – TSM – Loděnice – Podlesí – Olšinky – Svádov osada – Svádov nádraží – Svádov obec – Olešnice /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je provozu celodenně a celotýdenně mezi 5. a 24. hodinou. V pracovní dny je zaveden v období přepravních špiček (4 – 8 hod. a 12 – 18 hod.) pravidelný interval 30 minut, v ostatních obdobích (8 – 12 hod. a 18 – 24 hod.) pravidelný interval 60 minut. Ve dnech pracovního volna je linka provozována v pravidelném intervalu 60 minut (s odchylkami v ranním a večerním období). V nocích před dnem pracovního klidu je provozován i jeden pár nočních spojů (okolo 2. hod. ranní z centra města).

Do části obce Olešnice je veden zhruba každý druhý spoj (interval 60 – 120 minut), ostatní spoje končí v zastávce Svádov obec.

4.10.8 Linka 15

Autobusová linka č. 15 spojuje městské části Neznabohy, Strážky, Habrovice, Božtěšice a Bukov s centrem města, odkud pokračuje do městské části Vaňov, příp. dále do obce Dolní Zálezly.

Trasa linky: ((Neznabohy) – Strážky – Strážky obec – Habrovice škola –) Habrovice – Habrovice vily – Habrovice koupaliště – Habrovická – Skorotice – Skorotice škola – Božtěšice – Božtěšice obec – Božtěšická – Bukov sanatorium – Masarykova nemocnice – Sociální péče – Bělehradská – Hilarova – Hraničář – Divadlo – Malá Hradební (tam) – Revoluční (zpět) – Hlavní nádraží ČD (tam) – Mírové náměstí (zpět) – Čajkovského – Cukrovar – Vodárna – Zdymadla – U Vodopádu – Kotva – Pražská – Hřbitov – Vaňov (– Dolní Zálezly) /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V základním úseku Strážky – Vaňov je linka v pracovní dny v období přepravních špiček (4 – 8 hod. a 12 – 17 hod.) provozována v nepravidelných intervalech cca 30 minut, v ostatních obdobích (8 – 12 hod. a 17 – 23 hod.) v nepravidelných intervalech cca 60 minut.

Do zastávky Dolní Zálezly jsou vedeny pouze 2 páry školních spojů (1 ráno a 1 odpoledne) jedoucích v pracovních dnech (mimo letní období).

Do zastávky Neznabohy jsou vedeny pouze 4 páry spojů v průběhu pracovních dní.

Vybrané spoje v pracovní dny jsou ukončeny v zastávce Habrovice.

Ve dnech pracovního klidu je polovina spojů ukončena v zastávce Habrovice, druhá polovina spojů v zastávce Strážky.

4.10.9 Linka 16

Autobusová linka č. 16 spojuje městské části Neznabohy, Strážky, Habrovice, Božtěšice, Bukov a Všebořice.

Trasa linky: (Neznabohy –) Strážky – Strážky obec – Habrovice škola – Habrovice – Habrovice vily – Habrovice koupaliště – Habrovická – Skorotice – Skorotice škola – Božtěšice – Božtěšice obec – Božtěšická – Pod Holoměří – Bukov rondel – Kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů – Na Kohoutě – Všebořice /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu pouze v pracovní dny mezi 6. a 16. hodinou v nepravidelném intervalu cca 60 minut.

Ze zastávky Neznabohy je veden pouze 1 školní spoj ráno a 1 pár školních spojů odpoledne.

4.10.10 Linka 17

Autobusová linka č. 17 spojuje průmyslovou zónu v Předlicích a městské části Předlice a Klíše s centrem města, odkud pokračuje dále do částí Střekov, Brná, Sebusín a Církvice.

Trasa linky: ((Předlická –) Předlice Kolonie –) Vozovna DP – Chemopharma – Sigma – Klíše lázně – V Besídkách – Kaufland – Solvayova – Hraničář – Divadlo – Malá Hradební (tam) – Revoluční (zpět) – Hlavní nádraží ČD (tam) – Mírové náměstí (zpět) – Krajský soud – Děčínská – Třebízského (tam) – Střekov nádraží ČD – Ovčácká stezka – Pod Hradem – Střekov osada – Zahradnictví – Lázně – Rodinova (tam) – Na Rybárně – Brná osada – Brná (– Karla Maye – Sebusín rozcestí – Sebusín – Sebusín nádraží – Sebusín přívaz – Církvice) /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 24. hodinou. V základním úseku Vozovna DP – Brná je linka provozována v pracovní dny v nepravidelných intervalech 20 – 30 minut (2 spoje za hodinu), ve dnech pracovního klidu je provozována s pravidelným intervalem 60 minut.

Do zastávky Předlická jsou vedeny pouze vybrané spoje (dopravní špičky v pracovních dnech, 4 páry spojů v rámci dnů pracovního klidu).

Do zastávky Předlice kolonie je veden v pracovní dny v období mimo přepravní špičky a ve dnech pracovního klidu pouze každý druhý spoj.

Na opačné straně linky jsou v pracovních dnech mimo období přepravních špiček a vybrané spoje ve dnech pracovního klidu ukončeny v zastávce Brná. Do zastávek v úseku Karla Maye až Církvíce jsou tedy vedeny spoje v přepravních špičkách pracovních dní v intervalu 30 minut, v ostatních obdobích pracovních dní v intervalu 60 minut. Ve dnech pracovního klidu pak v ranním a odpoledním období (4 – 7 hod. a 14 – 21 hod.) v intervalu 60 minut, v ostatních obdobích v intervalu 120 minut.

V úseku Vozovna DP – centrum města – Brná je linka časově koordinována s linkou 27. V tomto úseku tak tvoří obě linky souhrnný interval ve špičkách pracovních dní cca 15 minut, v ostatních obdobích cca 20 minut a ve dnech pracovního klidu souhrnný interval 30 minut.

4.10.11 Linka 18

Autobusová linka č. 18 spojuje místní části Všebořice, Bukov a Klíše s průmyslovými oblastmi Předlice a Trmice. Slouží zejména k zajištění dopravy občanů do zaměstnání.

Trasa linky: Všebořice obch. centrum – Lipová – Všebořická – Ve Stromkách (tam) – Bukov rondel (zpět) – Bukov – Městský stadion – Štefánikova – Na Spálence (tam) – Klíše Hvězda – Klíše lázně – Sigma – Chemopharma – Vlnola – Nové Předlice – Trmice, Globus – Trmice, Bělský můstek – Trmice, Za Humny – Trmice, Stará škola (– Trmice, Gogolova (tam) – Trmice, Zámecká (tam) – Trmice, Metal (tam) – Trmice, Elektrárna (tam) – Trmice, Důl 5.květen (tam) – Trmice, Nad Zámkem (tam) –) Trmice, Václavské náměstí

Rozsah provozu: Linka je v provozu pouze v období dopravních špiček pracovních dní (5 – 8 hod. a 13 – 17 hod.).

Ve směru tam jsou provozovány 4 spoje v ranním a 4 spoje v odpoledním období, ve směru zpět poté 3 spoje v ranním a 3 spoje v odpoledním období (vždy 1 spoj za hodinu).

Do zastávek v úseku Trmice, Gogolova – Trmice, Metal – Trmice, Nad Zámkem je veden pouze 1 ranní spoj ve směru tam.

4.10.12 Linka 19

Autobusová linka č. 19 spojuje městské části Ryjice, Neštětice, průmyslovou oblast v Krásném Březně, centrum města, městskou část Trmice a průmyslovou oblast v Trmicích.

Trasa linky: (Ryjice – Ryjice sanatorium –) Sibiřská – Sibiřská sídliště – Ryjická (tam) – OD Květ – Opletalova – Svádovský přívoz – Pekařská – Stavební stroje – Mírové náměstí (tam) – Hlavní nádraží ČD (zpět) – Revoluční (tam) – Malá Hradební (zpět) – Divadlo (zpět) – Drogerie

– Japex (– Hostovická – Pod Svahem – Hostovická) – Teplárna – Trmická – Trmice, Bělský můstek (– Trmice, Nová škola) – Trmice, Za Humny – Trmice, Stará škola (– Trmice, Gogolova – Trmice, Zámecká – Trmice, Metal – Trmice, Elektrárna – Trmice, Důl 5.květen – Trmice, Nad Zámkem –) Trmice, Václavské náměstí /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 23. hodinou.

V základním úseku Sibiřská – Trmice, Václavské náměstí je linka v pracovní dny v období dopravních špiček (4 – 10 hod. a 13 – 19 hod.) provozována v pravidelných intervalech 30 minut, v ostatních obdobích (10 – 13 hod. a 19 – 23 hod.) v pravidelných intervalech 60 minut. Ve dnech pracovního klidu je v provozu v pravidelném intervalu 120 minut.

Do zastávek Ryjice sanatorium a Ryjice je veden v pracovních dnech pouze každý druhý spoj.

Do zastávek Hostovická a Pod Svahem jsou vedeny pouze spoje v pracovní dny mezi 18 a 23 hodinou a všechny spoje ve dnech pracovního klidu.

Do zastávek v úseku Trmice, Gogolova – Trmice, Metal – Trmice, Nad Zámkem jsou vedeny pouze vybrané spoje v pracovních a víkendových dní (zejména v dobách střídání směn v průmyslové oblasti).

4.10.13 *Linka 23*

Autobusová linka č. 23 spojuje městskou část Dobětice, sídliště Stříbrníky, Severní Terasu, sídliště Hornická, městskou část Klíše a průmyslovou oblast v Předlicích.

Trasa linky: Dobětice točna – Dobětice – Poláčkova – Stříbrníky – Stříbrnická – Orlická – Stavbařů – Mírová – Větrná – Gagarinova – Severní Terasa – Sociální péče – Střední školy – Hornická – Bělehradská – Hilarova – Poliklinika – Kampus – Bezručova – Klíše Hvězda – Klíše lázně – Sigma – Chemopharma – Vozovna DP /jednosměrně/

Rozsah provozu: V provozu je pouze jediný spoj výchozí ve 4:25 hod., který jede celotýdenně.

4.10.14 *Linka 27*

Autobusová linka č. 27 spojuje průmyslovou zónu v Předlicích a městské části Předlice a Klíše s centrem města, odkud pokračuje dále do částí Střekov, Brná, Sebusín a Církvice.

Trasa linky: Vozovna DP (– Předlice Kolonie (zpět)) – Chemopharma (tam) – Bezejmenná (zpět) – Za Válcovnou (zpět) – Sigma (tam) – Tesla (zpět) – Klíše lázně – V Besídkách – Klíšská – Hraničář – Divadlo – Malá Hradební (tam) – Revoluční (zpět) – Hlavní nádraží ČD (tam) – Mírové náměstí (zpět) – Krajský soud – Děčínská – Třebízského (tam) – Střekov nádraží ČD – Ovčácká stezka – Pod Hradem – Střekov osada – Zahradnictví – Lázně – Rodinova (tam) – Na Rybárně – Brná osada – Brná (– Karla Maye – Sebusín rozcestí – Sebusín – Sebusín nádraží – Sebusín přívoz – Církvice) /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 24. hodinou. V základním úseku Vozovna DP – Brná je linka provozována v přepravních špičkách pracovních dní v pravidelných intervalech 30 minut, v ostatních obdobích pracovních dní v pravidelných intervalech 60 minut, ve dnech pracovního klidu je provozována v pravidelných intervalech 60 minut.

Většina spojů je ukončena v zastávce Brná, do zastávek v úseku Karla Maye až Církvice je veden pouze 1 školní spoj v odpoledních hodinách (pouze ve dnech školního vyučování), opačném směru z Církvic pak 1 spoj v odpoledním období ve dnech školního vyučování a 1 spoj na konci přepravního období (před 23. hodinou) ve víkendových dnech.

Do zastávky Předlice Kolonie je veden pouze 1 spoj na konci přepravního období (okolo 23. hodiny) každý den.

V úseku Vozovna DP – centrum města – Brná je linka časově koordinována s linkou 27. V tomto úseku tak tvoří obě linky souhrnný interval ve špičkách pracovních dní cca 15 minut, v ostatních obdobích cca 20 minut a ve dnech pracovního klidu souhrnný interval 30 minut.

4.10.15 Linka 51

Trolejbusová linka č. 51 spojuje městské části Severní Terasa, centrum města, městské části Krásné Březno, Neštěmice a sídliště Skalka.

Trasa linky: Mírová – Větrná – Gagarinova – Severní Terasa – Sociální péče – Bělehradská – Hilarova – Hraničář – Divadlo – Revoluční (zpět) – Mírové náměstí – Přístav – Vojanova, ZOO – Jungmannova – Pivovar – Krásné Březno – Karolíny Světlé (zpět) – Svádovský přívoz – Opletalova – OD Květ – Ryjická – Skalka /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 23. hodinou. V pracovní dny je zaveden v období přepravních špiček (4 – 8 hod. a 14 – 18 hod.) pravidelný interval 15 minut, v ostatních obdobích (8 – 14 hod. a 18 – 23 hod.) pravidelný interval 20 minut. Ve dnech pracovního volna je linka provozována během dne (8 – 21 hod.) v pravidelném intervalu 20 minut, v ranním a večerním období pak v intervalu 30 minut.

4.10.16 Linka 52

Trolejbusová linka č. 52 spojuje městskou část Severní Terasa, sídliště Stříbrníky, centrum města a část Klíše.

Trasa linky: Severní Terasa – Gagarinova – Větrná – Mírová – Stavbařů – Orlická – Stříbrnická – V Rokli – Malátova – Stříbrnické nivy – Důlce – Mírové náměstí – Revoluční (tam) – Divadlo – Hraničář – Poliklinika – Kampus – Bezručova (tam) – Klíše Hvězda – Na Popluží (zpět) – Klíše lázně /a zpět, polookružní linka/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je zaveden v období přepravních špiček (4 – 8 hod. a 14 – 18 hod.) pravidelný interval 15 minut,

v období 8 – 14 hod. interval 20 minut a v období 18 – 23 hod. interval 30 minut. V období 20 – 23 hod. je linka provozována pouze v úseku Mírové náměstí – Klíše lázně (a zpět).

Ve dnech pracovního volna je linka provozována pouze mezi 8. a 20. hodinou, a to v pravidelném intervalu 20 minut. V úseku Mírové náměstí – Severní Terasa je veden pouze každý třetí spoj (v intervalu 60 minut), ostatní spoje jsou ukončeny/výchozí v zastávce Mírové náměstí.

4.10.17 Linka 53

Trolejbusová linka č. 53 spojuje městskou část Severní Terasa, sídliště Hornická, centrum města, sídliště Stříbrníky a sídliště Dobětice.

Trasa linky: (Severní Terasa – Gagarinova – Větrná –) Mírová – Stavbařů – Elba – Krušnohorská – Střední školy – Hornická – Bělehradská – Hilarova – Hraničář – Divadlo – Revoluční (zpět) – Mírové náměstí – Důlce – Stříbrnické nivy – Malátova – V Rokli – Stříbrníky – Poláčkova – Dobětice – Dobětice točna /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je provozována pouze v pracovních dnech mezi 4. a 19. hodinou. V období přepravních špiček (4 – 8 hod. a 14 – 18 hod.) je zaveden pravidelný interval 15 minut, v období 8 – 14 hod. pravidelný interval 20 minut.

Provozovány jsou navíc celotýdenně 2 spoje tam a 1 spoj zpět mezi 22. a 23. hodinou.

4.10.18 Linka 54

Trolejbusová linka č. 54 spojuje městskou část Všebořice, Bukov, centrum města a sídliště Stříbrníky a sídliště Dobětice.

Trasa linky: Všebořice – Na Kohoutě – Dukelských hrdinů – Kpt. Jaroše – Bukov – Městský stadion – Beethovenova – Šaldova – Poliklinika – Hraničář – Divadlo – Revoluční (zpět) – Mírové náměstí – Důlce – Stříbrnické nivy – Malátova – V Rokli – Stříbrníky – Poláčkova – Dobětice – Dobětice točna /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 23. hodinou. V pracovní dny je zaveden v období přepravních špiček (4 – 8 hod. a 14 – 18 hod.) pravidelný interval 15 minut, v ostatních obdobích (8 – 14 hod. a 18 – 23 hod.) pravidelný interval 20 minut. Ve dnech pracovního volna je linka provozována během dne (8 – 21 hod.) v pravidelném intervalu 20 minut, v ranním a večerním období pak v intervalu 30 minut.

4.10.19 Linka 55

Trolejbusová linka č. 55 spojuje městskou část Severní Terasa, sídliště Stříbrníky, sídliště Hornická, centrum města a městskou část Krásné Březno.

Trasa linky tam: Severní Terasa – Gagarinova – Větrná – Mírová – Stavbařů – Elba – Krušnohorská – Střední školy – Hornická – Bělehradská – Hilarova – Hraničář – Divadlo – Revoluční (zpět) – Mírové náměstí – Přístav – Vojanova, ZOO – Autoškola – Výstupní – Prior – Keplerova – Anežky České – Žežická /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 23. hodinou. V pracovní dny je zaveden v období přepravních špiček (4 – 8 hod. a 14 – 18 hod.) pravidelný interval 15 minut, v ostatních obdobích (8 – 14 hod. a 18 – 23 hod.) pravidelný interval 20 minut. Ve dnech pracovního volna je linka provozována během dne (8 – 21 hod.) v pravidelném intervalu 20 minut, v ranním a večerním období pak v intervalu 30 minut.

4.10.20 Linka 56

Trolejbusová linka č. 56 spojuje městskou část Všebořice, Bukov, centrum města, městskou část Krásné Březno a sídliště Pod Vyhlídkou.

Trasa linky: Všebořice – Na Kohoutě – Dukelských hrdinů – Kpt. Jaroše – Bukov rondel – Bukov – Městský stadion – Beethovenova – Šaldova – Poliklinika – Hraničář – Divadlo – Revoluční (zpět) – Mírové náměstí – Přístav – Vojanova, ZOO – Autoškola – Výstupní – Prior – Krčínova – Pivovar – Krásné Březno – Zahradnický podnik – U Studánky – Neštěmická – Kanon – Svatopluka Čecha – Pod Vyhlídkou /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 23. hodinou. V pracovní dny je zaveden v období přepravních špiček (4 – 8 hod. a 14 – 18 hod.) pravidelný interval 15 minut, v ostatních obdobích (8 – 14 hod. a 18 – 23 hod.) pravidelný interval 20 minut. Ve dnech pracovního volna je linka provozována během dne (8 – 21 hod.) v pravidelném intervalu 20 minut, v ranním a večerním období pak v intervalu 30 minut.

4.10.21 Linka 57

Trolejbusová linka č. 57 spojuje městskou část Předlice, průmyslovou oblast podél ul. Tovární, centrum města, městské části Krásné Březno, Neštěmice a Mojžíř.

Trasa linky: Staré Předlice – U Vozovny (– Vozovna (zpět)) – Nové Předlice – Na Luhách – Sklárna – Dílny ČD – Západní nádraží ČD – Divadlo – Revoluční (zpět) – Mírové náměstí – Přístav – Vojanova, ZOO – Jungmannova – Pivovar – Krásné Březno – Karolíny Světlé (zpět) – Svádovský přívoz – Opletalova – OD Květ – Neštěmice sídliště – Mojžíř sídliště – Mojžíř /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 23. hodinou. V pracovní dny je zaveden v období přepravních špiček (4 – 8 hod. a 14 – 18 hod.) pravidelný

interval 15 minut, v ostatních obdobích (8 – 14 hod. a 18 – 23 hod.) pravidelný interval 20 minut. Ve dnech pracovního volna je linka provozována během dne (8 – 21 hod.) v pravidelném intervalu 20 minut, v ranním a večerním období pak v intervalu 30 minut.

V zastávce Vozovna zastavují pouze vybrané spoje v ranním a poledním období.

4.10.22 Linka 58

Trolejbusová linka č. 58 spojuje sídliště Skalka, městské části Neštěmice, Krásné Březno, centrum města a část Klíše.

Trasa linky: Skalka – Ryjická – OD Květ – Opletalova – Svádovský přívoz – Karolíny Světlé (tam) – Krásné Březno – Pivovar – Krčínova – Prior – Výstupní – Autoškola – Vojanova, ZOO – Přístav – Mírové náměstí – Revoluční (tam) – Divadlo – Hraničář – Poliklinika – Kampus – Bezručova – Klíše Hvězda – Na Popluží (zpět) – Klíše lázně /a zpět, polookružní linka/

Rozsah provozu: Linka je v provozu pouze v pracovní dny v obdobích přepravní špičky (5 – 8 hod. a 13 – 17 hod.) v intervalech cca 30 minut.

4.10.23 Linka 59

Trolejbusová linka č. 59 spojuje sídliště Pod Vyhlídkou, městskou část Krásné Březno, centrum města a městskou část Klíše.

Trasa linky: Pod Vyhlídkou – Svatopluka Čecha – Kanon – Neštěmická – U Studánky – Zahradnický podnik – Krásné Březno – Pivovar – Jungmannova – Vojanova, ZOO – Přístav – Mírové náměstí – Revoluční (tam) – Divadlo – Hraničář – Poliklinika – Kampus – Bezručova – Klíše Hvězda – Na Popluží (zpět) – Klíše lázně /a zpět, polookružní linka/

Rozsah provozu: Linka je v provozu pouze v pracovní dny v obdobích přepravní špičky (6 – 8 hod. a 13 – 17 hod.) v intervalech 30 minut.

4.10.24 Linka 60

Trolejbusová linka č. 60 spojuje městské části Severní Terasa, Bukov, sídliště Pod Holoměří, centrum města, sídliště Kamenný Vrch a městskou část Střekov.

Trasa linky: Mírová – Větrná – Gagarinova – Severní Terasa – Masarykova nemocnice – Bukov sanatorium – Pod Holoměří – Vinařská – V Zahrádkách – Beethovenova – Šaldova – Poliklinika – Hraničář – Divadlo – Malá Hradební (tam) – Revoluční (zpět) – Hlavní nádraží ČD (tam) – Mírové náměstí (zpět) – Krajský soud – ZPA – Kamenný Vrch škola – Kamenný Vrch – Poslední cesta – Novosedlické náměstí – V Zeleni – Šafaříkovo náměstí – Karla IV. /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 24. hodinou. V pracovní dny je zaveden v období přepravních špiček (4 – 8 hod. a 14 – 18 hod.) pravidelný interval 15 minut (mezi 6. a 8. hodinou jedou navíc spoje v polovičním intervalu 7 – 8 minut), v ostatních obdobích (8 – 14 hod. a 18 – 24 hod.) pravidelný interval 20 minut. Ve dnech

pracovního volna je linka provozována během dne (8 – 21 hod.) v pravidelném intervalu 20 minut, v ranním a večerním období pak v intervalu cca 30 minut.

4.10.25 Linka 62

Trolejbusová linka č. 62 spojuje obchodní zónu v Trmicích, městskou část Předlice, průmyslovou oblast podél ul. Tovární, centrum města, sídliště Kamenný Vrch a městskou část Střekov.

Trasa linky tam: Globus – Globus (tam) – Nové Předlice – Na Luhách – Sklárna – Dílny ČD – Západní nádraží ČD – Divadlo – Malá Hradební (tam) – Revoluční (zpět) – Hlavní nádraží ČD (tam) – Mírové náměstí (zpět) – Krajský soud – ZPA – Kamenný Vrch škola – Kamenný Vrch – Poslední cesta – Novosedlické náměstí – V Zeleni – Šafaříkovo náměstí – Karla IV. /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 6. a 22. hodinou. V pracovní dny je zaveden v období odpolední přepravní špičky (14 – 18 hod.) pravidelný interval 15 minut, v ostatních obdobích (6 – 14 hod. a 18 – 22 hod.) nepravidelný interval cca 20 – 30 minut. Ve dnech pracovního volna je linka provozována během dne (8 – 21 hod.) v pravidelném intervalu 20 minut, v ranním a večerním období pak v intervalu cca 30 minut.

Vybrané spoje (z obou směrů) jsou ukončeny v centru města v zastávkách Mírové náměstí/Revoluční.

4.10.26 Linka 41

Noční autobusová linka č. 41 spojuje průmyslovou oblast v Předlicích, městskou část Klíše, centrum města, městskou část Krásné Březno, Neštěmice, Mojžíř a sídliště Skalka.

Trasa linky: (Vozovna DP – Chemopharma – Sigma –) Klíše lázně – Klíše Hvězda – Bezručova (zpět) – Kampus – Poliklinika – Hraničář – Divadlo – Malá Hradební (tam) – Revoluční (zpět) – Hlavní nádraží ČD (tam) – Mírové náměstí (zpět) – Přístav – Vojanova, ZOO – Jungmannova – Pivovar – Krásné Březno – Svádovský přívoz – Opletalova – OD Květ – Neštěmice sídliště – Mojžíř sídliště – Mojžíř – Mojžíř sídliště – Neštěmice sídliště – Ryjická – Skalka

Rozsah provozu: Linka je provozována každou noc mezi 23. a 5. hodinou ranní.

Provozovány jsou 4 spoje tam a 5 spojů zpět (v nepravidelném intervalu cca 60 minut), přičemž první vyjíždí po 23. hodině a poslední krátce po 4. hodině ranní.

4.10.27 Linka 42

Noční autobusová linka č. 42 spojuje průmyslovou oblast v Předlicích, městské části Předlice, Trmice, centrum města, městské části Střekov a Brná.

Trasa linky – varianta A: Staré Předlice – U Vozovny – Nové Předlice – Trmice, Václavské náměstí – Trmice, Stará škola – Trmice, Za Humny – Trmice, Bělský můstek – Trmice, Globus – Nové Předlice – Vozovna DP – Na Luhách – Sklárna – Dílny ČD – Západní nádraží ČD –

Divadlo – Malá Hradební (tam) – Revoluční (zpět) – Hlavní nádraží ČD (tam) – Mírové náměstí (zpět) – Krajský soud – Děčínská (zpět) – Střekov nádraží ČD (zpět) – Karla IV. (zpět) – ZPA (tam) – Šafaříkovo náměstí (zpět) – V Zeleni (zpět) – Kamenný Vrch škola (tam) – Novosedlické náměstí (zpět) – Kamenný Vrch (tam) – Poslední cesta (zpět) – Střekov II /a zpět/

Trasa linky – varianta B: (Staré Předlice (zpět) – U Vozovny – Nové Předlice – Trmice, Václavské náměstí – Trmice, Stará škola – Trmice, Za Humny – Trmice, Bělský můstek (– Trmická) – Trmice, Globus – Nové Předlice –) Vozovna DP – Na Luhách – Sklárna – Dílny ČD – Západní nádraží ČD – Divadlo – Malá Hradební (tam) – Revoluční (zpět) – Hlavní nádraží ČD (tam) – Mírové náměstí (zpět) – Krajský soud – ZPA (tam) – Kamenný vrch škola (tam) – Kamenný vrch (tam) – Střekov II (tam) – Poslední cesta (tam) – Novosedlické náměstí (tam) – V Zeleni (tam) – Šafaříkovo náměstí (tam) – Karla IV. (tam) – Děčínská (zpět) – Střekov nádraží ČD (zpět) – Ovčácká stezka – Pod Hradem – Střekov osada – Zahradnictví – Lázně – Rodinova (tam) – Na Rybárně – Brná osada – Brná /a zpět/

Linka je vedena v městské části Střekov polookružně.

Rozsah provozu: Linka je provozována každou noc mezi 23. a 5. hodinou ranní.

Provozovány jsou 4 spoje tam a 5 spojů zpět (v nepravidelném intervalu cca 60 minut), přičemž první vyjíždí po 23. hodině a poslední krátce po 4. hodině ranní. Každý spoj je veden v jiné variantě, do Brné zajíždí 2 páry spojů.

4.10.28 Linka 43

Noční trolejbusová linka č. 43 spojuje městskou část Severní Terasa, sídliště Hornická, centrum města, sídliště Stříbrníky a sídliště Dobětice.

Trasa linky: Severní Terasa – Gagarinova – Větrná – Mírová – Stavbařů – Elba – Krušnohorská – Střední školy – Hornická – Bělehradská – Hilarova – Hraničář – Divadlo – Revoluční (zpět) – Mírové náměstí – Důlce – Stříbrnické nivy – Malátova – V Rokli – Stříbrníky – Poláčkova – Dobětice – Dobětice točna /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je provozována každou noc mezi půlnocí a 4. hodinou ranní.

Provozovány jsou 4 páry spojů v nepravidelném intervalu cca 60 minut (1 spoj za hodinu).

4.10.29 Linka 46

Noční trolejbusová linka č. 46 spojuje městské části Všebořice, Bukov, centrum města, městskou část Krásné Březno a sídliště Pod Vyhlídkou.

Trasa linky: Všebořice – Na Kohoutě – Dukelských hrdinů – Kpt. Jaroše – Bukov rondel (zpět) – Bukov – Městský stadion – Beethovenova – Šaldova – Poliklinika – Hraničář – Divadlo – Revoluční (zpět) – Mírové náměstí – Přístav – Vojanova, ZOO – Autoškola – Výstupní – Prior –

Krčínova – Pivovar – Krásné Březno – Zahradnický podnik – U Studánky – Neštěmická – Kanon – Svatopluka Čecha – Pod Vyhlídkou /a zpět/

Rozsah provozu: Linka je provozována každou noc mezi půlnocí a 4. hodinou ranní.

Provozováno je 5 spojů ve směru tam a 6 spojů ve směru zpět (cca 1 spoj za hodinu).

4.10.30 Lanová dráha Větruše

Lanová dráha na Větruši je zařazena do systému MHD, ačkoli její význam v dopravní obsluze území je pouze turistický. Spodní stanice se nachází v obchodním centru Forum v centru města, vrchní stanice pak u výletního zámečku Větruše.

Trasa linky: OC Forum – Větruše

Rozsah provozu: V zimním období v provozu od 9 do 20 hod., v letním období od 8 do 22. hod., v intervalech 15 minut celodenně.

4.10.31 Linka 10

Autobusová linka č. 10 představuje tzv. Skibus. V provozu je v zimním období (cca mezi obdobími Vánoc a březnem), a to vždy o víkendech a v období školních prázdnin (vánočních, pololetních a jarních). Zajišťuje spojení Ústí nad Labem s lyžařským střediskem Zadní Telnice. Na lince platí zvláštní tarif.

Trasa linky: Divadlo – Lipová – Telnice, žel. st.

Rozsah provozu: Provozováno je 5 párů spojů mezi 8 a 16 hodinou (v době provozu lyžařského střediska).

4.10.32 Linka 20

Autobusová linka č. 20 představuje tzv. cyklobus. Cyklobusy pomáhají ústeckým cyklistům zdolat stoupání do přilehlých hor a pravidelně je o víkendech vyváží z centra města do oblasti Zadní Telnice a Krásného Lesa. V provozu je v letním období (cca od dubna do října), a to vždy o víkendech, svátcích a ve středu. Na lince platí zvláštní tarif.

Trasa linky: Divadlo – Chlumeč – Zadní Telnice – Adolfovo – Krásný Les – Vavržov, Pomníky – Chlumeč – Divadlo

Rozsah provozu: V provozu jsou dva spoje v 9 hod. a ve 13 hod. z výchozí zastávky.

4.10.33 Linka 21

Autobusová linka č. 21 představuje tzv. cyklobus. Linka spojuje Ústí nad Labem s Nakléřovem, Petrovicemi a Tisou. V provozu je v letním období (cca od dubna do října), a to vždy o víkendech, svátcích a ve středu. Na lince platí zvláštní tarif.

Trasa linky: Divadlo – Chlumeck – Nakléřov – Petrovice, rozc. Krásný Les – Tisá, kulturní dům – Divadlo

Rozsah provozu: V provozu jsou dva spoje v 11 hod. a v 15 hod. z výchozí zastávky.

4.11 ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK VLD

4.11.1 Linky VLD v závazku veřejné služby

V závazku veřejné služby jsou provozovány všechny regionální autobusové linky veřejné linkové dopravy. Tyto linky zajišťují dopravní obslužnost na území Ústeckého kraje. Zabezpečením dopravní obslužnosti se dle zákona rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu, především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení a též k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Linky VLD v závazku veřejné služby jsou zařazeny do krajského integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje a objednává je Ústecký kraj.

Dopravní obslužnost pomocí veřejné linkové dopravy v zájmovém území dokumentu SUMF zajišťují k červenci 2018 2 dopravci (BusLine a.s., ARRIVA CITY s.r.o.).

Seznam linek:

001452 – linka DÚK č. 452

Úštěk – ... – Verneřice – ... – Svádov,,žel.st. – Svádov,,osada – Ústí n.L.,Olšinky – Ústí n.L.,Loděnice – Ústí n.L.,Krajský soud – Ústí n.L.,hl.nádr. (zpět) – Ústí n.L.,Malá Hradební (zpět) – Ústí n.L.,Mírové nám. (tam) – Ústí n.L.,Divadlo – Ústí n.L.,Hraničář – Ústí n.L.,poliklinika – Ústí n.L.,Beethovenova – Ústí n.L.,Bukov,městský stadion – Ústí n.L.,pod Holoměří – Ústí n.L.,Božtěšická – Ústí n.L.,Strážky obec – ... – Petrovice – ... – Bahratal

582488 – linka DÚK č. 488

Duchcov – ... – Teplice – ... – Přestanov – Chlumeč – Chlumeč,žel.přejezd – Ústí n.L.,Úžín – Ústí n.L.,Podhoří – Ústí n.L.,Všebořice,obchodní centrum – Ústí n.L.,Lipová – Ústí n.L.,Bukov rondel – Ústí n.L.,pod Holoměří – Ústí n.L.,Bukov,sanatorium – Ústí n.L.,Masarykova nemocnice – Ústí n.L.,Severní Terasa

592450 – linka DÚK č. 450

Chlumeč – Chabařovice,,strojírna – ... – Přestanov – Chabařovice,,kostel – ... – Ústí n.L.,Staré Předlice – Ústí n.L.,Nové Předlice – Ústí n.L.,sklárna – Ústí n.L.,západní nádr. – Ústí n.L.,Divadlo – Ústí n.L.,Mírové nám. (zpět) – Ústí n.L.,Malá Hradební (tam) – Ústí n.L.,hl.nádr. (tam) – Ústí n.L.,Krajský soud – Ústí n.L.,Loděnice – Ústí n.L.,Olšinky – Svádov,,osada – Svádov,,žel.st. – ... – Velké Březno – ... – Děčín

592451 – linka DÚK č. 451

Petrovice,Krásný Les – ... – Chlumeč – Chlumeč,žel.přejezd – Ústí n.L.,Úžín – Ústí n.L.,Palivový kombinát – Ústí n.L.,Podhoří – Ústí n.L.,Všebořice,obchodní centrum – Ústí n.L.,Lipová – Ústí n.L.,Všebořická – Ústí n.L.,Bukov – Ústí n.L.,Bukov,městský stadion – Ústí

n.L.,Beethovenova – Ústí n.L.,poliklinika – Ústí n.L.,Hraničář – Ústí n.L.,Divadlo – Ústí n.L.,Mírové nám. (zpět) – Ústí n.L.,Malá Hradební (tam) – Ústí n.L.,hl.nádr. (tam) – Ústí n.L.,Krajský soud – Ústí n.L.,loděnice – Ústí n.L.,Olšinky – Svádov,,osada – Svádov,,žel.st. – ... – Velké Březno – ... – Suletice

592453 – linka DÚK č. 453

Libouchec – ... – Velké Chvojno – ... – Chudarov – Ústí n.L.,Na kopečku – Ústí n.L.,Kočkov – Ústí n.L.,Elba – Ústí n.L.,Bělehradská – Ústí n.L.,Hilarova – Ústí n.L.,Hraničář – Ústí n.L.,Divadlo – Ústí n.L.,Mírové nám. (zpět) – Ústí n.L.,Malá Hradební (tam) – Ústí n.L.,hl.nádr. (tam) – Ústí n.L.,Krajský soud – Ústí n.L.,Kamenný vrch škola – Ústí n.L.,Kamenný vrch – Ústí n.L.,Kojetice – ... – Malečov,Rýdeč

592454 – linka DÚK č. 454

Chudarov,Žežice - ... – Chudarov – Ústí n.L.,Na kopečku – Ústí n.L.,Kočkov – Ústí n.L.,Elba – Ústí n.L.,Bělehradská – Ústí n.L.,Hilarova – Ústí n.L.,Hraničář – Ústí n.L.,Divadlo – Ústí n.L.,západní nádr. – Ústí n.L.,sklárna – Ústí n.L.,Nové Předlice – Ústí n.L.,Staré Předlice – ... – Teplice,Olympia

592455 – linka DÚK č. 455

Ústí n.L.,Divadlo – Ústí n.L.,Mírové nám (zpět) – Ústí n.L.,Malá Hradební (tam) – Ústí n.L.,hl.nádr. (tam) – Ústí n.L.,pivovar – Ústí n.L.,Neštěmice,Květ – Ústí n.L.,Mojžíř,sídl. – ... – Povrly,Český Bukov

592456 – linka DÚK č. 456

Ústí n.L.,hl.nádr. (zpět) – Ústí n.L.,Malá Hradební (zpět) – Ústí n.L.,Mírové nám. (tam) – Ústí n.L.,Divadlo – Ústí n.L.,západní nádr. – Ústí n.L.,sklárna – Ústí n.L.,Nové Předlice – Trmice,,Globus – Trmice,,Bělský můstek – Trmice,,Nová škola – ... – Hostovice – ... – Chvalov

592457 – linka DÚK č. 457

Ústí n.L.,hl.nádr. – Ústí n.L.,Malá Hradební (zpět) – Ústí n.L.,Mírové nám. (tam) – Ústí n.L.,Divadlo – Ústí n.L.,západní nádr. – Ústí n.L.,sklárna – Ústí n.L.,Nové Předlice – Trmice,,Globus – Trmice,,Bělský můstek – Trmice,,Nová škola – Trmice,,Za Humny – Trmice,,stará škola – Trmice,,Václavské nám. – Koštov – Koštov,,obec – ... – Řehlovice – ... – Dubice

592458 – linka DÚK č. 458

Ústí n.L.,Krajský soud – Ústí n.L.,hl.nádr.(zpět) – Ústí n.L.,Malá Hradební (zpět) – Ústí n.L.,Mírové nám. (tam) – Ústí n.L.,Divadlo – Ústí n.L.,západní nádr. – Ústí n.L.,sklárna – Ústí n.L.,Nové Předlice – Ústí n.L.,Staré Předlice – ... – Chabařovice – ... – Přestanov – Přestanov,,U Pomníku – ... – Teplice

592801 – linka DÚK č. 801

Ústí n.L.,hl.nádr – Ústí n.L.,Mírové nám. (tam) – Ústí n.L.,Malá Hradební (zpět) – Ústí n.L.,Divadlo – Ústí n.L.,západní nádr. – Ústí n.L.,sklárna – Ústí n.L.,Nové Předlice – Ústí n.L.,Staré Předlice – ... – Chabařovice – ... – Chlumeck – Chlumeck,,Zalužanská – Chlumeck,,Stradov – Přestanov,,U Pomníku – ... – Krupka (noční linka)

4.11.2 Linky VLD mimo závazek veřejné služby (dálkové a mezikrajské)

Linky VLD mimo závazek veřejné služby jsou všechny ostatní linky, zejména mezinárodní, dálkové a mezikrajské. Tyto linky mají na řešeném území omezený počet zastávek a slouží ke spojení území se vzdálenějšími cíli. Provozovány jsou buď na podnikatelské riziko dopravce, nebo jejich provoz dotují jiné subjekty mimo Ústecký kraj.

Seznam linek:

000088 Praha – Ústí nad Labem,,Malá Hradební – Dresden – Berlin

680044 Polička – ... – Hradec Králové – ... – Mladá Boleslav – ... – Děčín – Ústí n.L.,hl.nádr.

690940 Špindlerův Mlýn – ... – Liberec – ... – Děčín – Ústí n.L.,Divadlo (tam) – Ústí n.L.,Malá Hradební (zpět)

4.12 ANALYTICKÝ ROZBOR VDOD

4.12.1 Linka U1

Železniční linka U1 je páteřní regionální železniční linka vedená v trase Děčín (trať 090) – Ústí nad Labem (trať 130) – Most/Chomutov/Kadaň-Pruněrov. V zájmovém území obsluhuje železniční stanice a zastávky Mojžíř, Neštětice, Ústí n. L. sever, Ústí n. L. hl. n., Ústí n. L. západ.

Linka je provozována celodenně a celotýdenně v intervalu 60 minut. Společně s linkou U24 vytváří v pracovních dnech ve společném úseku Ústí n. L. – Teplice interval 30 minut.

4.12.2 Linka U4

Železniční linka U4 je páteřní regionální železniční linka vedená v trase Ústí n. L. (trať 090) – Roudnice n. L. – Praha. V zájmovém území obsluhuje železniční stanici Ústí n. L. hl. n.

Linka je provozována celodenně a celotýdenně v intervalu 60 minut.

4.12.3 Linka U5

Železniční linka U5 je obslužná regionální železniční linka vedená v trase Ústí n. L. (trať 131) – Úpořiny – Bílina – Most. V zájmovém území obsluhuje železniční stanici Ústí n. L. hl. n., Ústí n. L. západ, Trmice a Koštov.

Linka je provozována celodenně a celotýdenně v intervalu 120 minut (v přepravních špičkách pracovních dní je doplněno několik spojů tvořících interval 60 minut).

4.12.4 Linka U7

Železniční linka U7 je obslužná regionální železniční linka vedená v trase Děčín (trať 073) – Ústí n. L.-Střekov. V zájmovém území obsluhuje železniční stanici Ústí n. L.-Střekov a Svádov.

Linka je provozována celodenně a celotýdenně v intervalu 120 minut.

4.12.5 Linka U24

Železniční linka U24 je obslužná regionální železniční linka vedená v trase Litvínov – Teplice – Ústí n. L. (trať 130). V zájmovém území obsluhuje železniční stanici Ústí n. L. západ a Ústí n. L. hl. n.

Linka je provozována celodenně v pracovní dny v intervalu 60 minut. Ve společném úseku s linkou U1 v úseku Ústí n. L. – Teplice vytváří souhrnný interval 30 minut.

4.12.6 Linka U32

Železniční linka U32 je páteřní regionální železniční linka vedená v trase Ústí n. L. západ. (trať 072) – Litoměřice – Štětí – Mělník. V zájmovém území obsluhuje železniční stanici Ústí n. L. západ, Ústí n. L.-Střekov a Sebužín.

Linka je provozována celodenně a celotýdenně v intervalu 120 minut, ve špičkách pracovních dní v intervalu 60 minut.

4.12.7 Linka U51

Železniční linka U51 je regionální železniční linka vedená v trase Ústí n. L. (trať 130) – Most – Chomutov. Linka doplňuje rychlíkovou linku Praha – Ústí n. L. – Cheb a tvoří segment spěšných vlaků. V zájmovém území obsluhuje železniční stanice Ústí n. L. západ, Ústí n. L.-Střekov a Sebusín.

4.12.8 Linka RE20

Železniční linka RE20 představuje linku mezinárodních spojů vrstvy spěšných vlaků, které jsou v provozu ve specifických obdobích se silnou poptávkou po přepravě. Její trasa vede z Litoměřic přes Ústí n. L. do Drážďan (Německo).

V zájmovém území obsluhuje železniční stanice Sebusín, Ústí n. L.-Střekov a Ústí n. L. hl. n.

4.13 ANALÝZA STAVU VOZIDLOVÉHO PARKU

Dopravní podnik disponuje několika desítkami vozidel (autobusů a trolejbusů) různého stáří. Vozový park se sestává celkem ze 148 vozidel, z nichž je 72 trolejbusů a 76 autobusů. **Tabulka 1** a **Tabulka 2** uvádí počty jednotlivých typů vozidel, vč. jejich počtu, stáří a případné nízkopodlažnosti. Složení vozového parku je přizpůsobeno aktuálnímu linkovému vedení a přepravním poptávkám na jednotlivých úsecích sítě. Vozový park tvoří standardní, prodloužená a kloubová vozidla.

Vozový park trolejbusů i autobusů se v minulosti i v současnosti dařilo a daří obnovovat průběžně, v souladu s postupným stárnutím jednotlivých vozů, a to i díky čerpání finančních prostředků z fondů EU. I přes to však zůstává, zejména ve flotile trolejbusů, velmi velké množství vysokopodlažních a zastaralých vozů. Nutné je proto soustředit se především na další obnovu vozidlového parku, zejm. trolejbusů. V horizontu + 10 let se bude nutné soustředit na vytváření finančních rezerv, příp. hledání nových možností financování obnovy vozového parku.

Stav vozidlového parku je uveden k datu 1. 7. 2018.

Dopravní podnik vlastní celkem 72 trolejbusů, jejichž průměrné stáří je 13,8 let. 32 vozidel z celkových 72 (tj. 45%) je vysokopodlažních.

Tabulka 1 Seznam provozovaných trolejbusů

Trolejbusy				
typ vozidla	počet [ks]	uvedení do provozu [rok]	stáří (k 7/2018) [let]	nízko-podlažnost
Škoda 15Tr	1	1990	28	x
	1	1991	27	x
	8	1992	26	x
	3	1994	24	x
	8	1995	23	x
	3	1996	22	x
	2	2000	18	x
	2	2001	17	x
	4	2003	15	x
Škoda 21Tr	1	2000	18	✓
	2	2002	16	✓
Škoda 22Tr	1	1994	24	✓
	2	2002	16	✓
Škoda 25Tr	6	2006	12	✓
Škoda 27Tr	1	2012	6	✓
	5	2014	4	✓
	4	2015	3	✓
Škoda 28Tr	2	2011	7	✓
	16	2015	3	✓
CELKEM	72	PRŮMĚR	13,8	55,6%

Vozidla Škoda 15Tr jsou vysokopodlažní kloubové trolejbusy s délkou 18 metrů. Všechna vozidla těchto typů byla v minulosti modernizována, i přes to jsou však v současné době na hranici své životnosti. Tyto trolejbusy se postupně nahrazují moderními nízkopodlažními vozidly.

Vozidla Škoda 21Tr jsou nízkopodlažní standardní trolejbusy s délkou 12 metrů.

Vozidla Škoda 22Tr jsou nízkopodlažní kloubové trolejbusy s délkou 18 metrů.

Vozidla Škoda 26Tr jsou nízkopodlažní standardní trolejbusy s délkou 12 metrů.

Vozidla Škoda 27Tr jsou nízkopodlažní kloubovou verzí předchozího typu s délkou 18 metrů.

Vozidla Škoda 28Tr jsou nízkopodlažní trolejbusy s prodlouženou délkou 15 metrů.

Dopravní podnik vlastní celkem 76 autobusů provozovaných v síti MHD, z nichž je 12 kloubových, 59 standardních, 4 s prodlouženou délkou 15 m a 1 minibus. Vybrané autobusy mají pohon na stlačený zemní plyn (CNG).

Tabulka 2 Seznam provozovaných autobusů

Autobusy				
<i>typ vozidla</i>	<i>počet [ks]</i>	<i>uvvedení do provozu [rok]</i>	<i>stáří (k 7/2018) [let]</i>	<i>nízko-podlažnost</i>
Karosa B952E	1	2004	14	x
Karosa B941E	1	2001	17	x
Karosa B961(E)	3	2003	15	x
Citaro G I CNG	2	2005	13	✓
Citaro II	4	2008	10	✓
Conecto LF	2	2007	11	✓
Conecto LF	1	2008	10	✓
Citybus 12m	4	1997	21	✓
Citybus 12m	5	1998	20	✓
Tedom C12 D	1	2009	9	✓
Tedom C12 D	5	2010	8	✓
Tedom 18 G	1	2010	8	✓
Solaris Urbino 12 III CNG	2	2013	5	✓
Solaris Urbino 15 III	2	2010	8	✓
Solaris Urbino 15 III LE CNG	2	2013	8	✓
Solaris Urbino 18 III CNG	1	2013	8	✓
Citybus 18m	3	2002	16	✓
Citybus 18m	1	2004	14	✓
Citelis 18m	1	2006	12	✓
Citelis 18m CNG	1	2012	6	✓
Crossway LE 12m	2	2009	9	✓
Rošero First	1	2014	4	✓
Urbanway 12m CNG	30	2015	3	✓
CELKEM	76	PRŮMĚR	8,6	93%

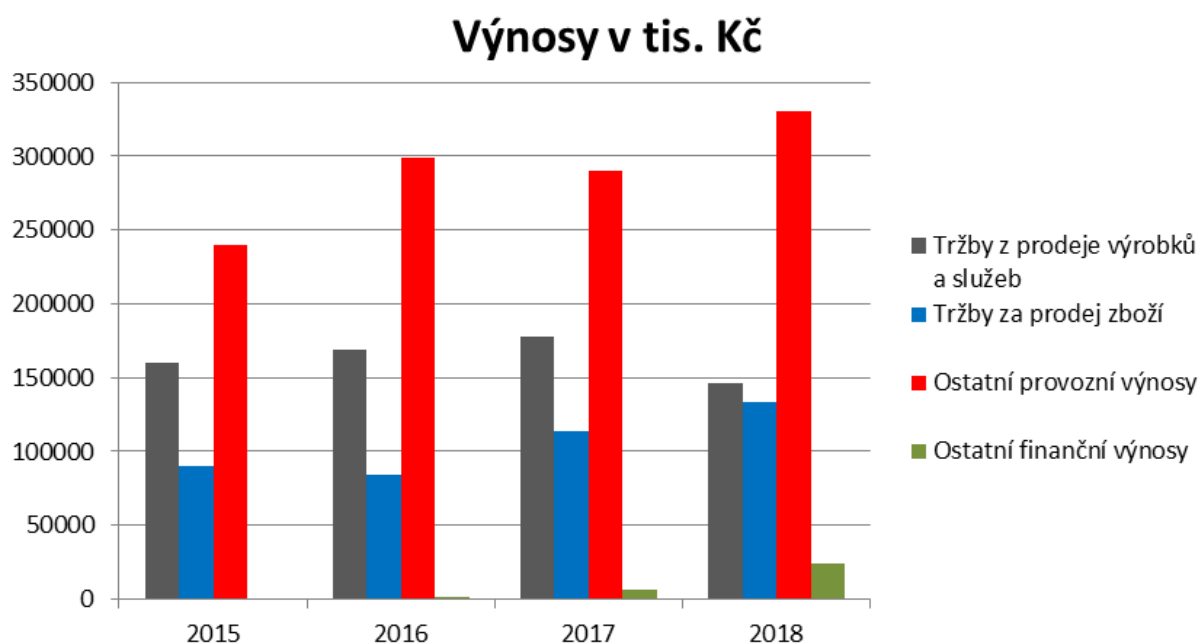
Minibus Rošero First není využíván v městské dopravě, slouží výhradně k zabezpečení smluvních jízd pro školská zařízení.

4.14 DOSTUPNOST FINANČNÍCH ZDROJŮ PRO FINANCOVÁNÍ PROVOZU MHD, PROVOZU A ÚDRŽBY SOUVISEJÍCÍ INFRASTRUKTURY

4.14.1 Hospodaření DP

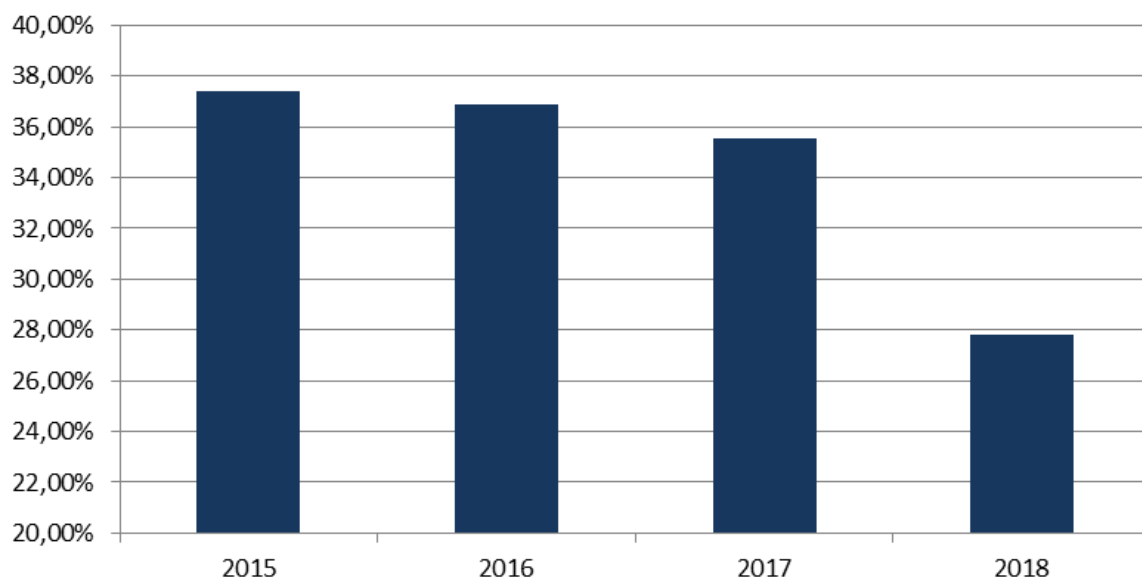
Následující obrázky uvádí zjednodušené výsledky hospodaření Dopravního podniku Ústí nad Labem. **Obrázek 4** uvádí přehled výnosů dopravního podniku rozdělený do tří kategorií za uplynulé čtyři roky 2015, 2016, 2017 a 2018. **Obrázek 5** prezentuje podíl výnosů MHD z celkového objemu výnosů. **Obrázek 6** uvádí přehled nákladů dopravního podniku rozdělený do jednotlivých kategorií za uplynulé tři roky 2015, 2016, 2017 a 2018.

Finanční výnosy sestávají v podobě tržeb z jízdného přepočtených v rámci IDS DÚK na referenční tržbu za 1 km, tržeb z doplňkových činností společnosti a kompenzace prokazatelné ztráty a v současné době dostávají pro krytí všech provozních i souvisejících nákladů s poskytovaným rozsahem dopravní obslužnosti tak, aby společnost vykazovala vyrovnané hospodaření.



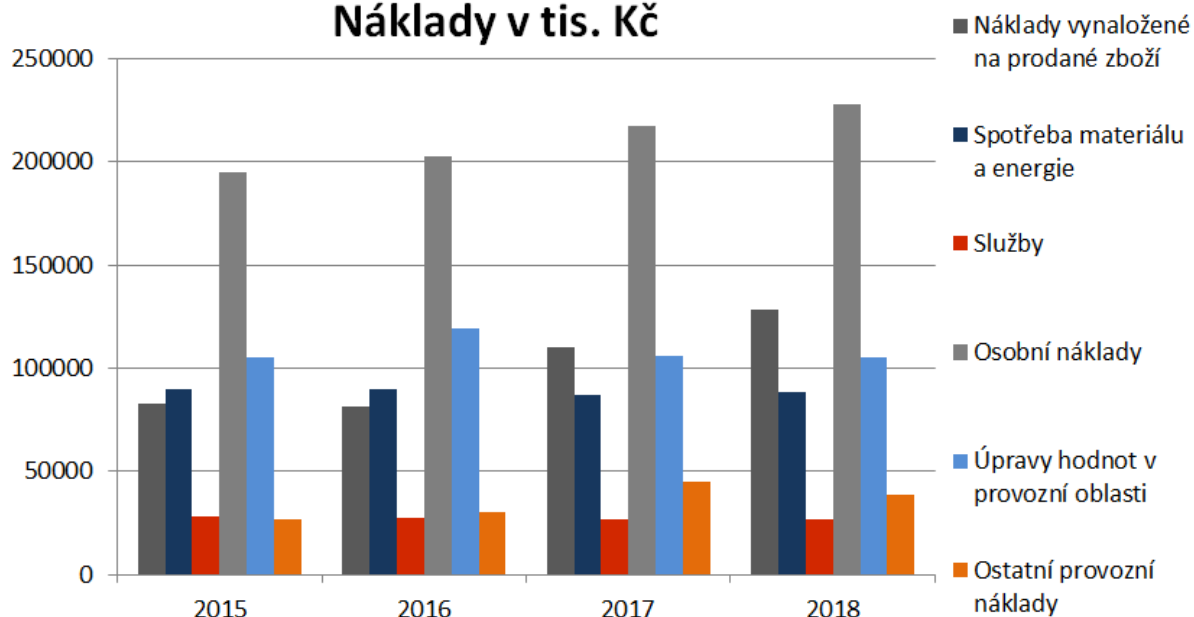
Obrázek 4 Výnosy DP Ústí nad Labem za roky 2015 - 2018 (Zdroj: DPmÚL)

Podíl výnosů MHD k celkovým výnosům %



Obrázek 5 Podíl výnosů MHD k celkovým výnosům v % za roky 2015 - 2018 (Zdroj: DpmÚL)

Náklady v tis. Kč



Obrázek 6 Vývoj nákladů DP Ústí nad Labem za roky 2015 - 2018 (Zdroj: DpmÚL)

4.14.2 Úhrada kompenzací objednateli dopravy

Provozování MHD je ze své podstaty nevýdělečné. Kromě výnosů z jízdného, příp. dalších doplňkových činností, je tedy nutné počítat s dorovnáním ztráty pomocí kompenzací (příspěvků) od jednotlivých objednatelů dopravy. V roce 2017 činily příspěvky:

- statutární město Ústí n. L. – 213 600 tis. Kč
- statutární město Ústí n. L. (provoz lanové dráhy) – 3 896 tis. Kč
- Ústecký kraj – 18 317 tis. Kč
- město Chlumec – 235 tis. Kč
- obec Ryjice – 20 tis. Kč

Porovnání výší vyplácených kompenzací v českých a moravských městech uvádí **Tabulka 3**. Z tabulky sestavené z údajů ve výročních zprávách Sdružení dopravních podniků ČR (www.sdp-cr.cz) vyplývá, že největší poměr kompenzací vůči nákladům byl vyplácený Ostravě (69%), nejmenší pak v Mariánských Lázních (42%). V Ústí nad Labem je poměrná výše vyplácených kompenzací jedna z nižších v rámci České republiky.

Tabulka 3 Výše vyplácených kompenzací na provoz MHD v jednotlivých městech ČR v roce 2016 (Zdroj: SDP ČR)

Město	% z nákladů
Ostrava	69%
Plzeň	63%
Praha	60%
Brno	60%
Olomouc	60%
Karlovy Vary	58%
Chomutov a Jirkov	57%
Jihlava	55%
Opava	54%
Teplice	53%
Hradec Králové	51%
Liberec a Jablonec	51%
Most a Litvínov	50%
České Budějovice	49%
Ústí nad Labem	48%
Děčín	47%
Zlín a Otrokovice	46%
Pardubice	45%
Mariánské Lázně	42%

4.14.3 Dostupnost finančních zdrojů pro výhledová období

Vyplácené kompenzace se odrážejí v kvalitě městské hromadné dopravy. I přes to, že v posledních letech dosahuje hospodaření dopravního podniku vyrovnaných čísel, jsou vyplácené kompenzace DPmÚL na jedné z nižších úrovní v porovnání s ostatními městy v České republice. V případě Ústí nad Labem je zde velký prostor pro zlepšení situace a pro **zvýšení finanční spoluúčasti města a kraje** na dopravní obslužnosti jejich území. Pro správné fungování a zvyšování kvalitativní úrovně MHD bude do budoucna **nevyhnutelné navyšování ročního příspěvku** na provoz městské hromadné dopravy.

Při zachování stávajícího trendu objemu vyrovnávacích plateb a kompenzací od města a kraje dopravnímu podniku za zajištění dopravní obslužnosti bude dopravce schopný udržovat vozový park a zajišťovat údržbu infrastruktury na současné kvalitní úrovni.

Pokud nedojde k zásadní změně rozsahu dopravní obslužnosti, která by vedla k úsporám provozních nákladů a především lidských zdrojů, bude docházet k podfinancování společnosti z důvodu tlaku na zvyšování mezd ze strany zaměstnanců a tím zvyšování osobních nákladů společnosti. K podfinancování může dojít i v případě výrazných výkyvů cen komodit v dalších letech, resp. dojde-li k jejich růstu.

4.14.4 Dotační zdroje

Pro projekty v rámci udržitelných forem dopravy je kromě vlastních finančních prostředků možné využít dotačních zdrojů v rámci ESIF 2014 – 2020, přičemž realizace projektů spolufinancovaných z těchto zdrojů je možné až do roku 2023. V rámci ESIF jsou aktuálně vypsány dva operační programy:

- Operační program Doprava (OPD)
 - Prioritní osa (PO) 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu
 - Specifický cíl (SC) 1.4 – Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci
 - Prioritní osa (PO) 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu
 - Specifický cíl (SC) 2.3 – Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu
- Integrovaný regionální operační program (IROP)
 - Specifický cíl (SC) 1.2 – Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Kromě fondů ESIF je možné získat dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury a dalších národních či krajských zdrojů.

4.15 ANALÝZA FUNKČNOSTI SYSTÉMU MHD VČ. ÚZKÝCH MÍST VE VÝHLEDU

Systém dopravní obslužnosti území pomocí MHD, VLD a železnice společně s dalšími kooperujícími udržitelnými dopravními módy bude nutné ve výhledových časových horizontech „posouvat“ správným směrem. Zcela jistě a nevyhnutelně bude nutné řešit celkové dopravní chování obyvatel v řešeném území, aktivně reagovat na rostoucí trend automobilizace a v souvislosti s tím podporovat udržitelné formy dopravy. Funkčnost dopravního systému vč. úzkých míst, jejich řešení a stanovení priorit v investicích jsou podrobně řešeny v návrhové části projektu SUMF.

4.15.1 *Dopravní model*

Základním podkladem pro zhodnocení funkčnosti systému MHD v současnosti i ve výhledových obdobích je dopravní model. Unimodální dopravní model MHD se zohledněním VLD i VDOD na území města Ústí nad Labem a okolních obcí zapojených do systému MHD byl vytvořen v rámci projektu SUMF pro město Ústí nad Labem. Model hledá rovnováhu mezi dopravní nabídkou (reprezentovanou dopravní sítí, dopravními prostředky, linkami hromadné dopravy a jednotlivými spoji) a dopravní poptávkou (reprezentovanou počtem cest mezi jednotlivými zdroji a cíli dopravy).

Cílem modelu je zajistit efektivitu vynaložených veřejných prostředků na zajištění dopravní obslužnosti dotčeného území. Pro současný stav bylo použito aktuální trasování linek hromadné dopravy (MHD, VLD i VDOD), počet spojů na jednotlivých linkách a aktuální počet provozovaných dopravních prostředků v systému. Na základě použitých zdrojů byl vyhodnocen současný stav MHD a navržena opatření, řešící úzká místa sítě, a to pro navržená výhledová období. Jednotlivá opatření byla následně zanesena do dopravního modelu a vymodelována nová výhledová síť optimalizovaného systému HD. Navržená opatření jsou podrobně popsána v Návrhové části dokumentu SUMF.

Výsledkem bylo sestavení modelu veřejné hromadné dopravy (s jednotlivými dopravními módy – trolejbus MHD, autobus MHD, autobus VLD a vlak) pro současný stav a pro výhledový stav dle navržených scénářů popsaných v návrhové části tohoto projektu.

5 SWOT ANALÝZA

Na základě zjištěných poznatků z rozboru koncepčních dokumentů města, dříve zpracovaných studií, konzultací se zapojenými partnery projektu a terénních šetření byla vytvořena SWOT analýza aktuálního stavu veřejné dopravy v řešeném území, shrnující zásadní klady, zápory, příležitosti a hrozby zkoumaného systému HD.

5.1 SILNÉ STRÁNKY

- ⇒ **Vysoká kvalita dopravní obsluhy na současných trasách**
- ⇒ **Stabilizované linkové vedení odpovídající hlavním přepravním proudům**
- ⇒ **Dopravní nabídka spojů přizpůsobena dopravní poptávce**
- ⇒ **Existence IDS Doprava Ústeckého kraje**
- ⇒ **Zapojení MHD v Ústí nad Labem do integrovaného systému**
- ⇒ **Průjezdny model linek VLD**

5.2 SLABÉ STRÁNKY

- ⇒ **Zastaralý vozový park MHD**
- ⇒ **Nevyhovující stav velkého procenta zastávek**
- ⇒ **Nízká cestovní rychlost daná úrovní silničního provozu**
- ⇒ **Vysoké intenzity silničního provozu ovlivňující vozidla HD**
- ⇒ **Nedostatečná preferenční opatření pro vozidla HD v silniční síti**
- ⇒ **Absence jednotného dopravního uzlu (terminálu)**

5.3 PŘÍLEŽITOSTI

- ⇒ **Rozvoj elektrické trakce**
- ⇒ **Modernizace vozidlového parku**
- ⇒ **Modernizace a výstavba dopravních uzlů a přestupních míst**
- ⇒ **Rozvoj preference vozidel HD**
- ⇒ **Rozvoj linek HD do doposud neobsluhovaných částí města**
- ⇒ **Modernizace odbavovacího systému**
- ⇒ **Podpora alternativních způsobů dopravy na úkor IAD**
- ⇒ **Podpora udržitelných forem dopravy a intermodality**
- ⇒ **Restrikce v individuální automobilové dopravě**

5.4 HROZBY

- ⇒ **Rostoucí stupeň automobilizace a zvyšující se intenzity dopravy ve městě**
- ⇒ **Stagnace řešení problematiky VHD**
- ⇒ **Pokles počtu přepravených osob v MHD, pokles tržeb**
- ⇒ **Snižování cestovní rychlosti vlivem stoupajících intenzit dopravy**

6 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH

6.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ad.	a další
apod.	a podobně
B+R	bike and ride
CDV, v.v.i.	Centrum dopravního výzkumu, veřejná výzkumná instituce
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DPmÚL	Dopravní podnik města Ústí nad Labem
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
HD	hromadná doprava
hod.	hodina
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrováný dopravní systém
IROP	integrováný regionální operační program
K+R	kiss and ride
Kč	korun českých
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
MAD	městská automobilová doprava
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
nám.	náměstí
OPD	Operační program doprava
P+R	park and ride
příp.	případně
r.	rok
resp.	respektive
RS	rychlé spojení
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
Sb.	sbírka
SDP	sdružení dopravních podniků
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
spol.	společnost
SSZ	světelné signalizační zařízení
SUMF	Sustainable Urban Mobility Framework
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
tis.	tisíc
tj.	to jest
ÚK	Ústecký kraj
vč.	včetně

VDOD	veřejná drážní osobní doprava
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
VRT	vysokorychlostní trať
zast.	zastávka

6.2 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Rozsah řešeného území (Zdroj: openstreetmap)	8
Obrázek 2 Vývoj rozsahu dopravního výkonu MHD Ústí nad Labem v letech 2008 až 2018 (Zdroj: SDP ČR)	36
Obrázek 3 Vývoj počtu přepravených osob v MHD Ústí nad Labem v letech 2008 až 2018 (Zdroj: SDP ČR, DPmÚL)	37
Obrázek 4 Výnosy DP Ústí nad Labem za roky 2015 - 2018 (Zdroj: DPmÚL)	67
Obrázek 5 Podíl výnosů MHD k celkovým výnosům v % za roky 2015 - 2018 (Zdroj: DpmÚL)	68
Obrázek 6 Vývoj nákladů DP Ústí nad Labem za roky 2015 - 2018 (Zdroj: DpmÚL)	68

6.3 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Seznam provozovaných trolejbusů	65
Tabulka 2 Seznam provozovaných autobusů	66
Tabulka 3 Výše vyplácených kompenzací na provoz MHD v jednotlivých městech ČR v roce 2016 (Zdroj: SDP ČR)	69

6.4 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Schéma linkového vedení MHD Ústí nad Labem v denním provozu	
Příloha č. 2: Schéma linkového vedení MHD Ústí nad Labem v nočním provozu	
Příloha č. 3: Schéma linkového vedení cyklobusů	
Příloha č. 4: Mapa docházkových vzdáleností na zastávky MHD pro území města Ústí nad Labem	
Příloha č. 5: Schéma linkového vedení MHD, VLD a VDOD na území města Ústí nad Labem	
Příloha č. 6: Seznam zastávek HD v řešeném území	
Příloha č. 7: Aktualizace analytické části (k prosinci 2018)	

Příloha č. 1

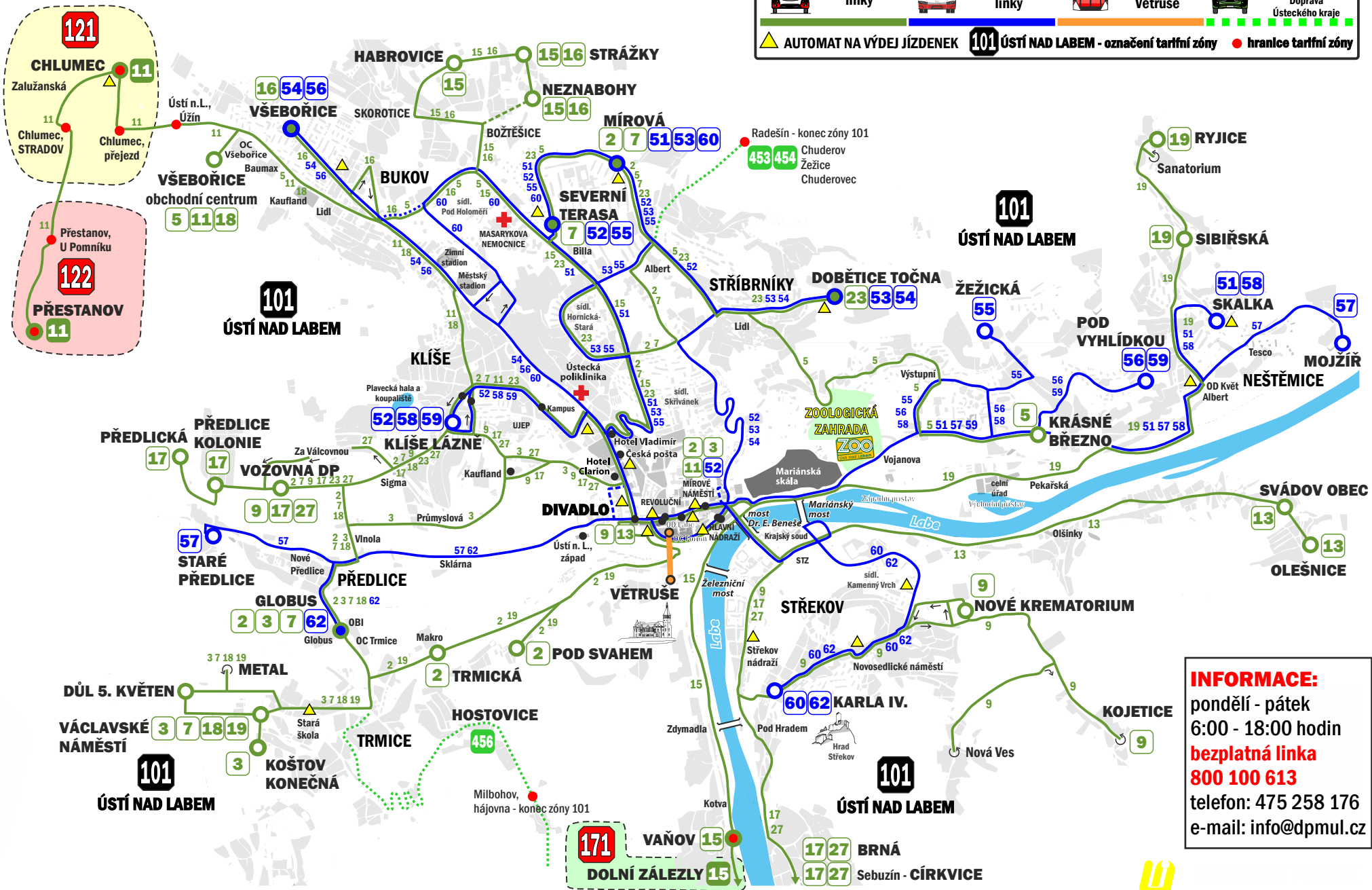
Schéma linkového vedení MHD Ústí nad Labem v denním provozu

(Zdroj: DPmÚL)

ORIENTAČNÍ SCHÉMA DENNÍHO PROVOZU MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

 autobusové linky
  trolejbusové linky
  lanová dráha Větruše
  linka DÚK

AUTOMAT NA VÝDEJ JÍZDENEK **101** ÚSTÍ NAD LABEM - označení tarifní zóny ● hranice tarifní zóny



INFORMACE:
 pondělí - pátek
 6:00 - 18:00 hodin
 bezplatná linka
 800 100 613
 telefon: 475 258 176
 e-mail: info@dpmul.cz

Platí od 11. 12. 2016



www.dpmul.cz

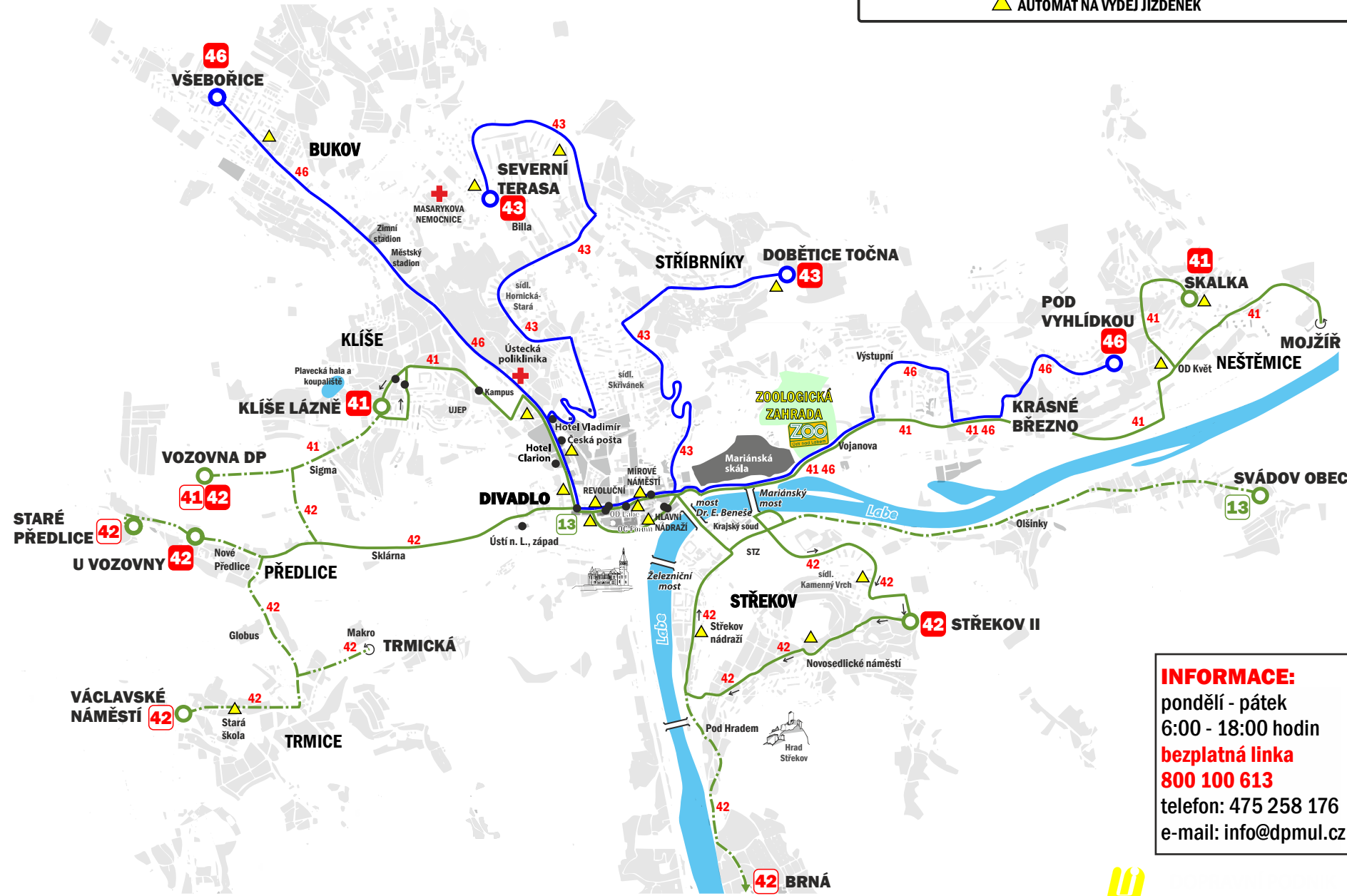
Příloha č. 2

Schéma linkového vedení MHD Ústí nad Labem v nočním provozu

(Zdroj: DPmÚL)

ORIENTAČNÍ SCHÉMA NOČNÍHO PROVOZU MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

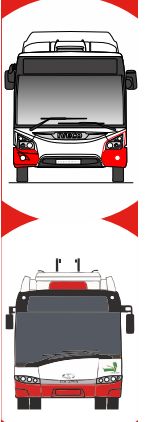
 autobusové linky
 trolejbusové linky
 linky 13, 41, 42
 vybrané spoje označené v JŘ
 AUTOMAT NA VÝDEJ JÍZDENEK



INFORMACE:
 pondělí - pátek
 6:00 - 18:00 hodin
bezplatná linka
800 100 613
 telefon: 475 258 176
 e-mail: info@dpmul.cz

Platí od 11. 12. 2016

Příloha č. 3
Schéma linkového vedení cyklobusů
(Zdroj: DPmÚL)



**PETROVICE,
rozc. KRÁSNÝ LES**



**TISÁ,
KULTURNÍ DŮM**

Odjezdy - zastávka TISÁ:
Linka 21 - 11:50 a 15:50

KRÁSNÝ LES

Odjezdy - zastávka NAKLÉŘOV:
Linka 21 - 11:30 a 15:30

Odjezdy - zastávka ADOLFOV:
Linka 20 - 9:40 a 13:40



NAKLÉŘOV

ADOLFOV



**ZADNÍ
TELNICE**

**VARVAŽOV,
POMNÍKY**

Odjezdy - zastávka CHLUMEC:
Linka 20 - 9:20 a 13:20
Linka 21 - 11:20 a 15:20

CHLUMEC



Odjezdy - zastávka DIVADLO:
Linka 20 - 9:00 a 13:00
Linka 21 - 11:00 a 15:00

DIVADLO

- 51
- 52
- 53
- 54
- 55
- 56
- 57
- 58
- 59
- 60
- 62

Od 14. dubna až do 28. října 2018 budou v provozu o víkendech a ve svátek cyklobusové linky číslo 20 a 21.

V době letních prázdnin pak navíc každou středu v těchto termínech: 4. 7., 11. 7., 18. 7., 25. 7., 1. 8., 8. 8., 15. 8., 22. 8., 29. 8.

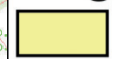
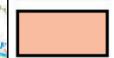

Příloha č. 4

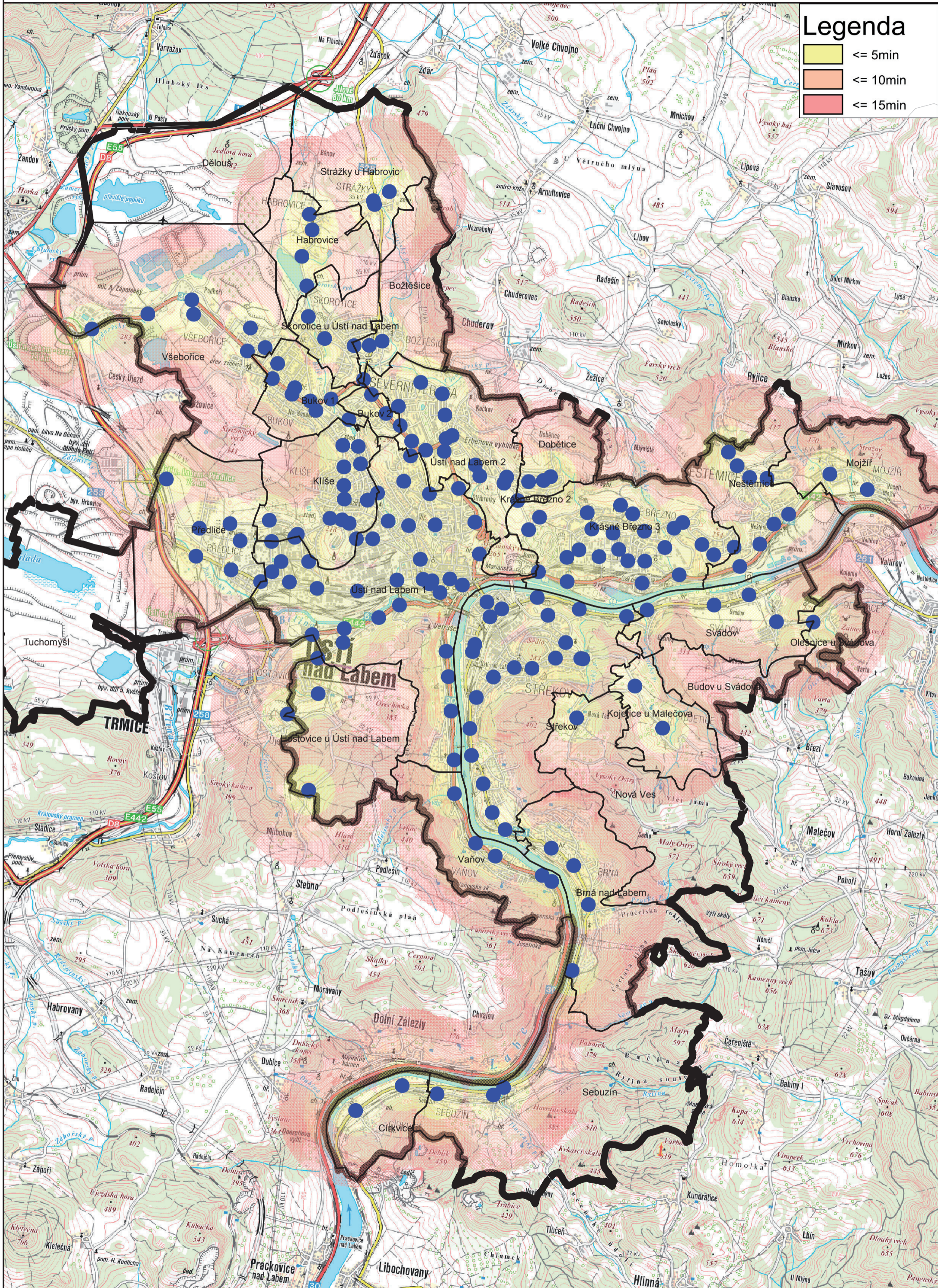
Mapa docházkových vzdáleností na zastávky MHD pro území města Ústí nad Labem

(Zdroj: Generel udržitelné dopravy)

Časová dostupnost pěší - zastávky MHD

Legenda

-  ≤ 5min
-  ≤ 10min
-  ≤ 15min



Příloha č. 5

Schéma linkového vedení MHD, VLD a VDOD na území města Ústí nad Labem

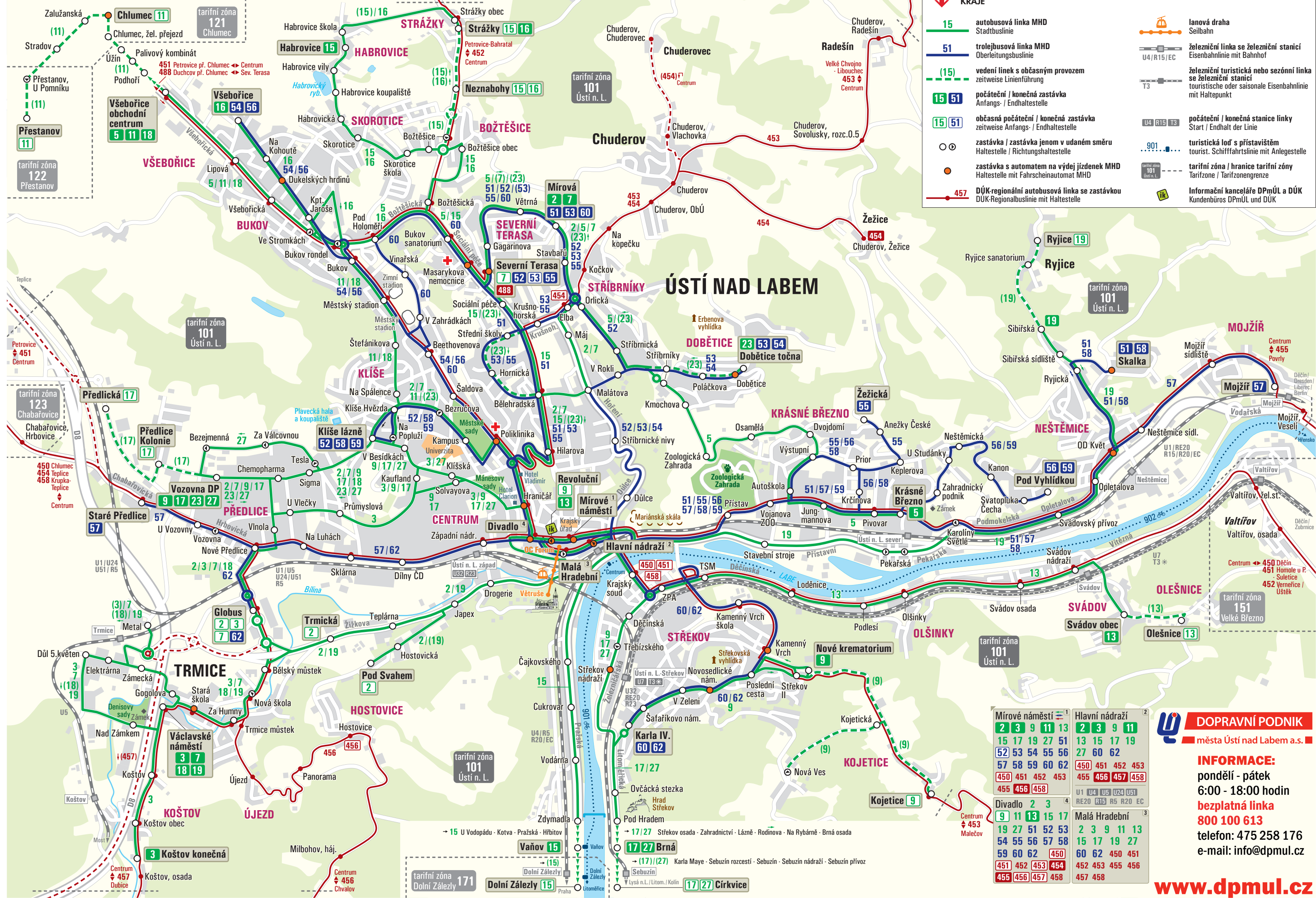
(Zdroj: Ústecký kraj)

ORIENTAČNÍ SCHÉMA DENNÍHO PROVOZU INTEGROVANÉ HROMADNÉ DOPRAVY V ÚSTÍ N. L. A OKOLÍ

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE www.dopravauk.cz Platí od 01.09.2017

- 15** autobusová linka MHD Stadtbusslinie
- 51** trolejbusová linka MHD Oberleitungsbusslinie
- (15)** vedení linek s občasným provozem zeitweise Linienführung
- 15 51** počáteční / konečná zastávka Anfangs- / Endhaltestelle
- 15 51** občasná počáteční / konečná zastávka zeitweise Anfangs- / Endhaltestelle
- ○ zastávka / zastávka jenom v udaném směru Haltestelle / Richtungshaltestelle
- zastávka s automatem na výdej jízdenek MHD Haltestelle mit Fahrkarteautomat MHD
- 457** DÚK-regionální autobusová linka se zastávkou DÚK-Regionalbuslinie mit Haltestelle

- lanová draha Seilbahn
- železniční linka se železniční stanicí Eisenbahnlinie mit Bahnhof
- železniční turistická nebo sezónní linka se železniční stanicí touristische oder saisonale Eisenbahnlinie mit Haltepunkt
- U4/R15/T3 počáteční / konečná stanice linky Start / Endhalt der Linie
- ...901... turistická loď s přístavištěm tourist. Schifffahrtslinie mit Anlegestelle
- tarifní zóna / hranice tarifní zóny Tarifzone / Tarifzongrenze
- ik Informační kanceláře DPmÚL a DÚK Kundenbüros DPmÚL und DÚK



Mírové náměstí 1	Hlavní nádraží 2
2 3 9 11 13	2 3 9 11
15 17 19 27 51	13 15 17 19
52 53 54 55 56	27 60 62
57 58 59 60 62	450 451 452 453
450 451 452 453	455 456 457 458
455 456 458	
Divadlo 2 3 4	
9 11 13 15 17	
19 27 51 52 53	
54 55 56 57 58	
59 60 62 450	
451 452 453 454	
455 456 457 458	
	Malá Hradební 3
	2 3 9 11 13
	15 17 19 27
	60 62 450 451
	452 453 455 456
	457 458

DOPRAVNÍ PODNIK
 města Ústí nad Labem a.s.

INFORMACE:
 pondělí - pátek
 6:00 - 18:00 hodin
 bezplatná linka
 800 100 613
 telefon: 475 258 176
 e-mail: info@dpmul.cz

Příloha č. 6
Seznam zastávek HD v řešeném území
(Zdroj: RHDHV)

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Anežky České	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Autoškola	✓			dc		✓		✓
				zc		✓		✓
Beethovenova	✓	✓		dc			✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Bělehradská	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
				51		✓	✓	✓
Bělský můstek	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Bezejmenná	✓			zc				
Bezručova	✓			zc			✓	✓
Božtěšice	✓	✓		MHD dc			✓	✓
				MHD zc				
				VLD dc				
				VLD zc				
Božtěšice obec	✓			dc			✓	✓
				zc				✓
Božtěšická	✓	✓		dc			✓	✓
				zc			✓	✓
Brná	✓			dc		✓	✓	✓
				dc				
				výst				
Brná osada	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Bukov	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Bukov rondel	✓	✓		zc		✓	✓	✓
Bukov sanatorium	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Církvice	✓			dc		✓		✓
				zc				

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Cukrovar	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Čajkovského	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Děčínská	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Dílny ČD	✓			dc		✓		
				zc				
Divadlo	✓	✓		1		✓		✓
				2		✓	✓	✓
				3		✓	✓	✓
				4		✓	✓	✓
				5		✓	✓	✓
				6		✓	✓	✓
				7		✓	✓	✓
				8		✓	✓	✓
Dobětice točna	✓							
Dobětice	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Drogerie	✓			dc				
				zc		✓	✓	
Dukelských hrdinů	✓			dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
Důlce	✓			dc				
				zc				
Dvojdolí	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Elba	✓	✓		dc			✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Gagarinova	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Globus	✓	✓		dc		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky			
						přístřešek	lavička	koš	
				zc		✓	✓	✓	
Habrovice	✓			dc			✓	✓	
				zc			✓	✓	
Habrovice koupaliště	✓			dc				✓	✓
				zc		✓	✓	✓	
Habrovice škola	✓			dc			✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓	
Habrovice vily	✓			dc					✓
				zc					✓
Habrovická	✓			dc				✓	✓
				zc			✓	✓	
Hilarova	✓	✓		dc			✓	✓	✓
				zc				✓	✓
Hlavní nádraží ČD	✓	✓	✓	trol			✓	✓	✓
				bus			✓	✓	✓
Hornická	✓			dc			✓	✓	✓
				zc			✓	✓	✓
Hostovice	✓	✓		dc					
				zc		✓	✓	✓	
Hostovická	✓			dc					✓
				zc				✓	
Hraničář	✓	✓		dc1			✓	✓	
				dc2		✓	✓	✓	
				zc1		✓	✓	✓	
				zc2			✓	✓	
Hřbitov	✓			dc			✓	✓	
				zc					
Chemopharma	✓			dc		✓			
				zc					
Japex	✓			dc		✓	✓		
				zc		✓	✓		

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Jungmannova	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Kamenný Vrch	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Kamenný Vrch škola	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Kampus	✓			dc			✓	✓
				zc		✓	✓	
Kanon	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Karla IV.	✓			dc				
				zc		✓	✓	✓
Karla Maye	✓			dc				
				zc				
Karolíny Světlé	✓			dc				
Kaufland	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Keplerova	✓			dc				
				zc		✓	✓	✓
Klíše Hvězda	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Klíše lázně	✓			trol zc				✓
				bus dc		✓	✓	✓
				bus zc				✓
Klíšská	✓			dc				
				zc				
Kmochova	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Kočkov	☐	✓		dc				
				zc				
Kojetice	✓	✓		MHD		✓	✓	
				VLD dc		✓	✓	
				VLD zc			✓	

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Kojetická	✓			dc	█	✓		
				zc				
Koštov	✓	✓		dc	█	✓	✓	✓
				zc	█			
Koštov, konečná	✓				█	✓	✓	✓
Koštov, obec	✓	✓		dc	█	✓	✓	✓
				zc	█	✓		✓
Kotva	✓			dc	█	✓	✓	✓
				zc	█			
Kpt. Jaroše	✓			dc	█	✓	✓	✓
				zc	█	✓	✓	✓
Krajský soud	✓	✓		dc	█	✓	✓	✓
				zc	█	✓	✓	✓
Krásné Březno	✓		✓	dc	█	✓	✓	✓
				zc	█	✓	✓	✓
				Mžř	█	✓	✓	✓
Krčínova	✓			dc	█	✓		✓
				zc	█	✓		✓
Krušnohorská	✓			dc	█	✓	✓	✓
				zc	█	✓	✓	✓
Lázně	✓			dc	█	✓	✓	✓
				zc	█	✓		
Lipová	✓	✓		dc	█	✓	✓	✓
				zc	█	✓	✓	✓
Loděnice	✓	✓		dc	█			
				zc	█			✓
Máj	✓			dc	█		✓	✓
				zc	█	✓	✓	✓
Malá Hradební	✓	✓		MHD	█	✓	✓	✓
				VLD	█	✓	✓	✓
Malátova	✓			dc	█	✓	✓	✓
				trol zc	█		✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				bus dc		✓	✓	✓
				bus zc		✓	✓	✓
Masarykova nemocnice	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Městský stadion	✓	✓		bus dc			✓	✓
				trol dc			✓	✓
				zc	✓	✓	✓	
Mírová	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
				výst				
Mírové náměstí	✓	✓		dc1		✓	✓	✓
				dc2		✓	✓	✓
				zc1		✓	✓	✓
				zc2		✓	✓	✓
Mojžíř	✓		✓	dc		✓	✓	✓
				zc				
Mojžíř sídliště	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Mojžíř, Veselí	<input type="checkbox"/>	✓		dc		✓		✓
				zc				
Na Kohoutě	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Na Kopečku	<input type="checkbox"/>	✓		dc				
				zc				
Na Luhách	✓			dc		✓	✓	
				zc				
Na Popluží	✓			dc				✓
Na Rybárně	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Na Spálence	✓			dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
Neštěmice sídliště	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Neštěmická	✓			dc				
				zc				
Neznabohy	✓			dc		✓		
Nová Ves	✓							
Nové krematorium	✓					✓	✓	
Nové Předlice	✓	✓		dc		✓		
				zc				
				dc Gl.				
				zc Gl.				
Novosedlické náměstí	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
OD Květ	✓	✓	✓	dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Olešnice	✓					✓	✓	
Olšinky	✓	✓		dc		✓	✓	
				zc				✓
Opletalova	✓			dc				✓
				zc				✓
Orlická	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Osamělá	✓			dc		✓		✓
				zc			✓	✓
Ovčácká stezka	✓			dc				
				zc				
Palivový kombinát	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Panorama, Trmice	✓			dc				
				zc				
Pekařská	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Pivovar	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓		✓
Pod Holoměří	✓	✓		trol dc		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				trol zc			✓	✓
				bus dc			✓	✓
				bus zc				
Pod Hradem	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Pod Svahem	✓					✓	✓	✓
Pod Vyhliádkou	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Podhoří	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
Podlesí	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Poláčkova	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Poliklinika	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
				zc Klíše			✓	✓
Poslední cesta	✓			dc				✓
				zc				✓
Pražská	✓			dc				✓
				zc				✓
Prior	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
				zc 55				✓
Průmyslová	✓			dc				
				zc				
Předlice Kolonie	✓					✓	✓	✓
Předlická	✓					✓	✓	
Přístav	✓			dc		✓		
				zc		✓		
Revoluční	✓			1		✓	✓	✓
				2		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Ryjice	✓					✓	✓	✓
Ryjice sanatorium	✓							✓
Ryjická	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Sebuzín	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Sebuzín nádraží	✓		✓	dc		✓	✓	
				zc				
Sebuzín přívoz	✓			dc			✓	
				zc				
Sebuzín rozcestí	✓			dc				
				zc				
Severní Terasa	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
				točna				
Sibiřská	✓			dc		✓		✓
				zc				
Sibiřská sídliště	✓			dc		✓		✓
				zc				
Sigma	✓			dc		✓		
				zc				
Skalka	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Sklárna	✓	✓		dc		✓		
				zc				
Skorotice	✓			dc				✓
				zc		✓	✓	✓
Skorotice škola	✓			dc				
				zc			✓	✓
Sociální péče	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Solvayova	✓			dc				
				zc				
Staré Předlice	✓	✓		nást				





název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				výst				
				VLD dc				
				VLD zc				
Stavbařů	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Stavební stroje	✓			dc				✓
				zc				✓
Strážky	✓							✓
Strážky obec	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc				
Střední školy	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Střekov II	✓			dc			✓	
				zc				
Střekov nádraží ČD	✓		✓	dc		✓	✓	✓
				zc				
Střekov osada	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Střekov Rodinova	✓			zc				
Stříbrnická	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Stříbrnické nivy	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Stříbrníky	✓			trol dc		✓	✓	✓
				trol zc		✓	✓	✓
				bus dc		✓	✓	✓
				bus zc		✓	✓	✓
Svádov nádraží	✓	✓	✓	dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Svádov obec	✓					✓	✓	✓
Svádov osada	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓		✓
Svádovský přívoz	✓			dc				✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				zc				✓
Svatopluka Čecha	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Šafaříkovo náměstí	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Šaldova	✓			dc			✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Štefánikova	✓			dc			✓	✓
				zc			✓	✓
Teplárna	✓			dc		✓		
				zc		✓		
Tesla	✓			zc				✓
Trmice, Důl 5.květen	✓					✓		
Trmice, Elektrárna	✓		✓	dc		✓	✓	
				zc				
Trmice, Gogolova	✓			dc				
				zc				
Trmice, Metal	✓					✓		✓
Trmice, můstek		✓		dc				
				zc		✓		✓
Trmice, Nad Zámkem	✓			dc				
				zc				✓
Trmice, Nová škola	✓	✓		dc				
Trmice, Stará škola	✓	✓		dc		✓	✓	
				zc		✓	✓	✓
Trmice, Václavské náměstí	✓	✓		dc				✓
				zc				
Trmice, Zámecká	✓			dc		✓		
				zc				
Trmická	✓			dc				✓
				zc				

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
Třebízského	✓			zc		✓	✓	✓
TSM	✓			dc				
				zc				
U Studánky	✓			dc		✓		
				zc		✓	✓	
U Vlečky	✓			dc				
				zc				
U Vodopádu	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
U Vozovny	✓			dc				
				zc				
Újezd, Trmice	✓			dc				
				zc		✓	✓	✓
Úžín	✓	✓		dc			✓	✓
				zc		✓	✓	
V Besídkách	✓			dc				✓
				zc				✓
V Rokli	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
V Zahrádkách	✓			dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
V Zeleni	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Vaňov	✓					✓		✓
Ve Stromkách	✓			dc				✓
Větrná	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Vinařská	✓			dc		✓	✓	✓
				zc			✓	✓
Vlnola	✓			dc		✓		
				zc		✓	✓	
Vodárna	✓			dc		✓	✓	✓

název zastávky	MHD	VLD	vlak	směr	stav zastávky	vybavení zastávky		
						přístřešek	lavička	koš
				zc		✓	✓	✓
Vojanova, ZOO	✓			dc				✓
				zc				✓
Vozovna	✓			zc				
Vozovna DP	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Všebořice	✓			dc			✓	✓
				zc				
Všebořice obch.centrum	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Všebořická	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Výstupní	✓			dc		✓	✓	
				zc		✓	✓	
Za Válcovnou	✓			dc		✓		✓
Zahradnický podnik	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Zahradnictví	✓			dc		✓	✓	✓
				zc				
Západní nádraží ČD	✓	✓	✓	dc		✓	✓	✓
				zc				✓
Zdymadla	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
ZOO	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓	✓	✓
Za Humny	✓	✓		dc		✓	✓	✓
				zc		✓		✓
ZPA	✓			dc		✓	✓	✓
				zc		✓		
Žežická	✓			dc				
				zc				

Legenda:

	rekonstruovaná zastávka s vyhovující nástupní hranou i nástupištěm a s prvky pro nevidomé
	nerekonstruovaná zastávka s vyhovující nástupní hranou i nástupištěm
	nerekonstruovaná zastávka s nevhovující nástupní hranou nebo nástupištěm
	zastávka bez nástupní hrany
dc	do centra
zc	z centra

Příloha č. 7
Aktualizace analytické části
(k lednu 2019)

Na základě připomínkovacího řízení dokumentu SUMF v lednu 2019 v souvislosti s dokončením navazujících částí dokumentu (Návrhová část; Akční plán, monitorování a evaluace), vyvstala potřeba aktualizovat vybrané pasáže Analytické části, která byla zpracována k červenci 2018.

Zpracování informací však není, vzhledem k celkovým souvislostem, možné přímo v textu dokumentu. Relevantní nové informace (k lednu 2019) jsou proto uvedeny v této příloze.

1) Změna názvů zastávek MHD

Od platnosti nových jízdních řádů v prosinci 2018 došlo v síti MHD k přejmenování vybraných zastávek. Důvodem byla zastaralost některých názvů, které neodpovídaly stávajícímu stavu nebo poloze. Dokument pracuje s původními názvy zastávek, platnými do začátku prosince 2018. Pro doplnění však v následující tabulce uvádíme i názvy nové, platné od prosince 2018.

Původní jméno zastávky	Nové jméno zastávky
Dílňy ČD	Dílňy
Drogerie	Drážní
Důl 5. květen	Trmice, Jezero Milada
Elektrárna	Trmice, Edisonova
Hlavní nádraží ČD	Hlavní nádraží
Chemopharma	Jateční
Japex	Fibichova
Loděnice	K Loděnici
Máj	Hoření
Městský stadion	Zimní stadion (ve směru na Klíši)
Palivový kombinát	Havířská
Sigma	Na Nivách
Sklárna	Pětidomí
Střekov nádraží ČD	Střekov nádraží
Teplárna	Průmyslový park
Tesla	Na Nivách
Úžín	U Českého Újezdu
Vlnola	Textilní
Zahradnický podnik	Na Sklípku
Západní nádraží ČD	Západní nádraží
TSM	ČOV

(aktualizace napříč celým dokumentem)

2) Změny ve veřejné linkové dopravě

Autobusová doprava v celém Ústeckém kraji prochází od podzimu 2018 krizí s nepříliš čitelným vývojem. Po nečekané výpovědi platné smlouvy jedním z majoritních autobusových dopravců v kraji byl Krajský úřad Ústeckého kraje nucen naléhavě hledat prozatímní řešení v dopravní obslužnosti jednotlivých území. Linky v dopravní oblasti Ústí nad Labem převzala již dříve krajským úřadem zřízená Dopravní společnost Ústeckého kraje (DSÚK), současně probíhá přímé zadávání dopravních výkonů dopravcům schopným plnit své závazky a jedná se o uzavření dlouhodobých smluv s nimi.

V současné době se tak na dopravní obslužnosti v řešeném území podílejí dopravci:

- Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.
- České dráhy, a.s.
- Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace
- ARRIVA CITY s.r.o.

(aktualizace str. 40)

Dopravní obslužnost pomocí veřejné linkové dopravy v zájmovém území dokumentu SUMF zajišťují 2 dopravci (Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace a ARRIVA CITY s.r.o.).

(aktualizace str. 58)