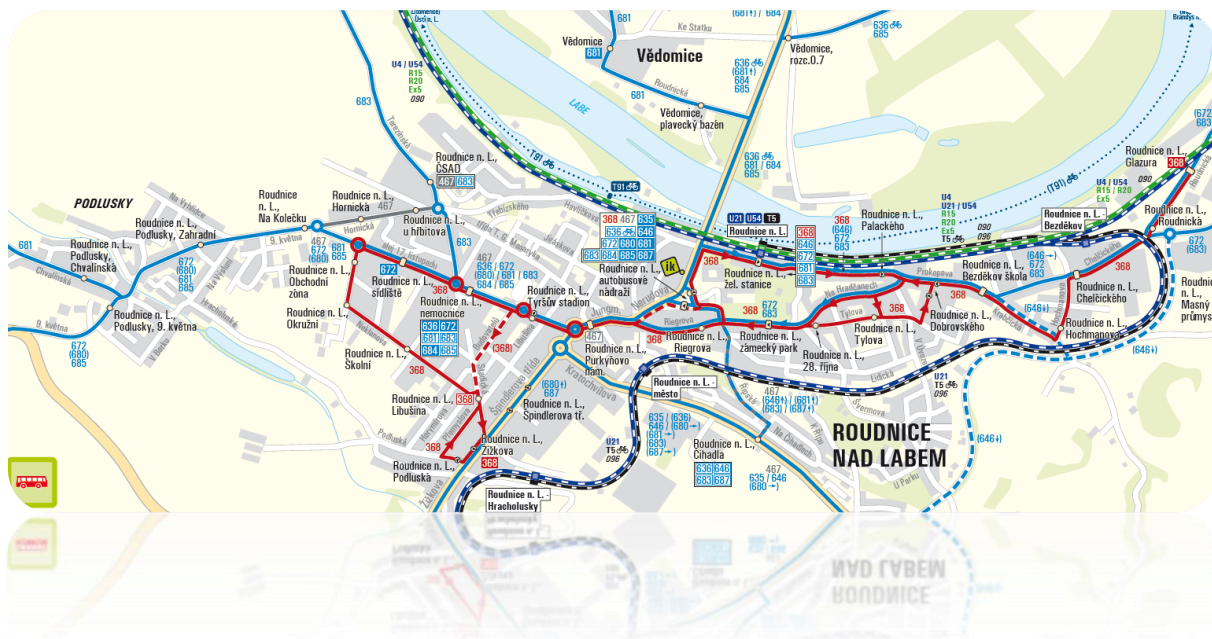


Dopravní plán města Roudnice nad Labem na období **2022 - 2026**

# PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA ROUDNICE NAD LABEM 2022 - 2026



Zpracoval:  
Ing. Pavel Beneš Ph.D.

2021

B&C Dopravní systémy s.r.o.

## OOBSAH:

1. Základní cíle plánu dopravní obslužnosti města Roudnice nad Labem v návaznosti na koncepci ministerstva dopravy	6
2. Základní charakteristika města Roudnice nad Labem	10
2.1. Doprava a technická infrastruktura	13
3. Doprava	14
3.1. Silniční doprava	14
3.2. Železniční doprava	15
3.3. Letecká doprava	15
3.4. Vodní doprava	15
3.5. Cyklistická doprava	15
3.6. Autobusová doprava	16
4. Veřejná doprava	16
4.1. Současný stav dopravní obsluhy území	16
4.1.1. Zdroje a cíle dopravy	16
4.1.2. Komunikační síť	16
4.1.3. Veřejná hromadná doprava	17
4.1.4. Pěší doprava	17
4.1.5. Cyklistická doprava	18
4.1.5.1. Doprava v klidu	18
5. Veřejná doprava.	18
5.1. Veřejná linková autobusová doprava příměstská	19
5.2. Železniční doprava	21
5.3. Městská autobusová doprava	24
5.3.1. Trasování MAD Roudnice nad Labem	24
5.3.2. Časové polohy – frekvenční diagram	24
5.3.3. Propojení městské autobusové dopravy Roudnice nad Labem se železniční dopravou	25
5.3.4. Dopravní výkony – roční objem km	37
5.3.5. Převážní výkony MAD Roudnice nad Labem 2019 a dosažená tržba – vybrané jízdné	39
5.3.6. Standardy kvality a bezpečnosti (technické a provozní standardy veřejné dopravy)	40
6. IDS Ústeckého kraje a MAD Roudnice nad Labem	41
6.1. Obecné cíle dopravní obslužnosti	41
6.1.1. Vymezení cílů dopravní obslužnosti Ústeckého kraje	41
6.1.2. Obecná pravidla pro zajišťování dopravní obslužnosti území	41
6.2. Obecná pravidla pro tvorbu linek veřejné dopravy	42
6.3. Plán technologického propojování s dopravou objednanou městy	43
6.4. Přestupní uzly	44
6.5. Plán ostatní dopravy	45
6.5.1. Ostatní doprava s přesahem mimo území Ústeckého kraje – mezikrajská	45
6.6. Smluvní a finanční zajištění integrace měst	46
7. Plán dopravní obslužnosti města Roudnice nad Labem	47
7.1. Výchozí vstupy pro projektování veřejné dopravy	47
7.2. Podklady projektování dopravy	48
7.3. Koncepce městské autobusové dopravy	49
7.3.1. Zásady koncepce projektování sítě linek	49
7.3.2. Zásady koncepce infrastruktury	49
7.4. Standardy projektování dopravy MAD	49
7.4.1. Stav a plán zajištění dopravy	50
7.4.2. Revize standardů dopravní obslužnosti zejména pro osoby se zvláštními potřebami	51
7.4.3. Posouzení linkového zajištění páteřní nadregionální dopravy v jednotlivých horizontech budování infrastruktury	51
7.4.4. Plánování veřejné dopravy provázání s ostatními částmi řetězce mobility	51

7.4.5.	Železniční síť	51
7.5.	Ostatní síť	52
8.	Plánování dopravního výkonu a finanční rozpočet	53
9.	Plán dopravní obslužnosti na období 2021 – 2026	54
9.1.	Hlavní cíle a priority města v oblasti veřejné služby – přepravy cestujících	54
9.1.1.	Udržení stability dopravního výkonu MAD Roudnice nad Labem	54
9.1.2.	Spolupráce mezi objednateli	54
9.1.3.	Kvalitativní požadavky na standardy MAD a ostatní veřejné hromadné dopravy	55
9.1.4.	Kvantitativní požadavky na standardy MAD a ostatní veřejné hromadné dopravy	55
9.2.	Proces realizace dopravního plánu veřejné hromadné dopravy MAD	55
9.3.	Způsob výběru dopravce MAD Roudnice n/L	56
9.4.	Problematika investic do vozidlového parku MAD Roudnice n/L	56
9.5.	Plán technologického propojování s dopravou objednanou městy	56
9.6.	Dopravní výkon	58
9.7.	Standardy dopravy	58
9.8.	Základní požadavky na dopravní techniku	59
9.9.	Tarif veřejné dopravy	60
10.	Tarif a odbavování	61
10.1.	Současný rozvoj integrace – zapojení měst	61
10.2.	Plány nových tarifních nabídek	62
10.2.1.	Základní ustanovení tarifu MAD Roudnice n/L	62
10.3.	Smluvní a finanční zajištění integrace měst	63
10.3.1.	Tarifu DÚK	63
11.	Finanční zajištění provozu MAD Roudnice nad Labem	64
12.	Kvalita služeb MAD	67
12.1.	Kvalita veřejné dopravy z pohledu cestujícího	67
12.1.1.	Řízení kvality služby MAD	67
12.1.2.	Informační systém o jízdních řádech	67
12.2.	Základní úkoly technického rozvoje MAD – standardizace technických podmínek s DÚK	67
12.3.	Propagace a marketing	68
13.	Závěr	68
	Přehled obrázků	69
	Přehled tabulek	69
	Seznam zkratk:	70

## **PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ**

Usnesením vlády České republiky ze dne 13. ledna 2020 č. 40 vláda vzala na vědomí materiál, obsahující vyhodnocení koncepce veřejné dopravy z roku 2015 a shodně se zákonnou povinností, která krátce předtím nabyla účinnosti, uložila ministru dopravy předložit vládě do 30. září 2020 návrh nové Koncepce veřejné dopravy pro období od roku 2021 do roku 2030. V materiálu bylo konstatováno plnění většiny opatření, která byla touto koncepcí vymezena pro Ministerstvo dopravy. V materiálu byl dále konstatován zásadní význam skutečnosti, že veřejná doprava posiluje z hlediska přepravního výkonu celkově, a dokonce i ve vztahu k individuální automobilové dopravě. Zlepšilo se dopravní plánování i kvalita smluv o veřejných službách. V některých případech dochází k určitému zpoždění jejich plnění s ohledem na délku legislativního procesu (například otázka provázání dopravních plánů či tarifní integrace), ale pro příští vyhodnocení lze očekávat jejich plnění. Vedle délky legislativního procesu lze poukázat na skutečnost, že obecně jsou méně plněna opatření, která jsou pouhými doporučeními pro jiné orgány. V České republice je veřejná doprava rozdělena do kompetence obrovského množství orgánů (například podle dostupných statistik je na území státu cca 960 objednatelů veřejné dopravy, pouze v oblasti páteřní železniční dopravy objednává v České republice dopravu 15 subjektů) a takové množství subjektů vždy nemusí postupovat jednotně podle stanovených doporučení. Uvedené rozproštění kompetencí se může projevit v další fázi, kdy dojde k liberalizaci veřejné dopravy a následně se jako problematické může jevit dělení objednávky na tolik subjektů, což může komplikovat dosažení některých stanovených cílů.

Situace ve veřejné dopravě se od roku 2015 značně proměnila. Pro současnou situaci ve veřejné dopravě je typické, že její stav je spoluurčován množstvím tendencí, které pozorujeme na trhu, a koncepcí, které stanovily zejména unijní orgány a jejichž naplňování je pro Českou republiku oprávněně zásadní.

Významným trendem je růst střední přepravní vzdálenosti osob železnicí mezi roky 2008 a 2018 z 38 km na 54 km, zatímco v individuální automobilové dopravě došlo ve stejném období k poklesu z 32 km na 31 km. Lidé se naučili racionálně kombinovat veřejnou a individuální dopravu, automobil používají k jízdě na vlak. Předmětem zájmu obyvatelstva je tedy nejen individuální automobilová doprava, ale také kvalitní veřejná hromadná doprava doplňená parkovišti Park and Ride v terminálech. Souběžně s nárůstem přepravních výkonů ve veřejné dopravě dochází k nárůstu přepravních výkonů individuální automobilové dopravy, která je příčinou již zmíněného růstu spotřeby energie a emisí. K výraznému nárůstu výkonů veřejné dopravy došlo v okolí velkých měst a v relacích, kde došlo ke zkvalitnění železniční infrastruktury, k pořízení nových kvalitních vozidel, k rozšíření nabídky objednávané veřejné dopravy vyšší četností spojů i přímým vedením spojů a v několika atraktivních relacích a rozšíření nabídky prostřednictvím komerčních dopravců. V oblastech, kde železniční infrastruktura, vozidla i jízdni řád, ustrnuly ve stavu minulosti, však veřejná doprava stagnuje nebo klesá. Tento trend je problematický nejen z hlediska energetického a environmentálního, ale i z hlediska nároků na infrastrukturu pozemních komunikací. Jeho důsledkem je tlak na stavbu parkovišť ve městech i silničních komunikací, kde dochází k přetížení průjezdných úseků obcemi i k většímu zatížení v extravilánu, což vede zejména na dvoupruhových komunikacích také k rizikům v souvislosti s bezpečností silničního provozu. Další rozvoj veřejné dopravy je účinným nástrojem k řešení problémů individuální dopravy.

**Plán dopravní obslužnosti mají povinnost obce pořídit dle ust. § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) a dle ust. § 4a musí být plán dopravní obslužnosti v souladu s koncepcí veřejné dopravy uveden do souladu do 1 roku ode dne jejího schválení. Koncepci veřejné dopravy pořizuje na dobu nejméně 5 let Ministerstvo dopravy pro celé území státu a schvaluje ji vláda. Koncepce byla zpracována v září 2020 a zveřejněna dálkovým přístupem 12.01.2021.**

Jistou úlevu pro obce nicméně může znamenat možnost, aby více objednatelů pořídilo společný plán dopravní obslužnosti území. Lze předpokládat, že tímto způsobem budou postupovat například

sousední obce (popř. i v součinnosti s krajem) v oblastech s vyšší hustotou osídlení nebo v oblastech s integrovanými dopravními službami.

**Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje byl zpracován pro období 2011-2016. Uzákoněné dopravní plánování bylo novinkou zákona č. 194/2010 Sb. a Ústecký kraj tak veřejně prezentoval své koncepční úmysly v rovině objednávání veřejné dopravy, jejího rozsahu i její podoby. Ucelená forma dopravního plánu přispěla k větší čitelnosti objednatelských úmyslů Ústeckého kraje, a to nejen ve vztahu k občanům a obcím, ale i k parterům vně kraje (sousední kraje, dopravci, manažeři infrastruktury).**

**Dopravní plán obslužnosti Ústeckého kraje navazující na plán předešlý, byl zpracován pro období 2022-2026 a zveřejněn na úřední desce Krajského úřadu Ústeckého kraje dne 26.05.2016.**

S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že město Roudnice nad Labem má uzavřenou zakázku na plnění Smlouvy o závazku veřejné služby "Dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu města Roudnice nad Labem veřejnými službami v přepravě cestujících" do roku 2025, je v tomto materiálu řešena dopravní obslužnost v rámci území města na 10 let, konkrétně na léta 2016–2025. V plánu dopravní obslužnosti na období 2022 - 2026 by měly být zahrnuty cíle, podmínky a požadavky nejen města, ale i kraje, které budou podkladem pro vypsání nové zakázky na zajišťování městské autobusové dopravy v Roudnici nad Labem.

Novela zákona totiž ukládá každému objednateli novou povinnost zajišťovat dopravní obslužnost tak, aby veřejné služby v přepravě cestujících byly poskytovány v souladu s jím pořízeným plánem dopravní obslužnosti území platným v okamžiku uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících nebo, poskytuje-li veřejné služby v přepravě cestujících objednatel sám, v okamžiku zahájení jejich poskytování.

Je tedy doporučeno, aby všechny obce objedávající veřejnou dopravu v rámci přípravy nabídkových řízení a návrhů smluv o veřejných službách důkladně prověřovaly, zda je jimi zamýšlená smlouva v souladu s platným plánem dopravní obslužnosti území.

Schválená novela zákona výslovně nestanoví, který orgán obce má plán dopravní obslužnosti území schválit. Lze předpokládat, že tímto orgánem může být jak rada obce, tak zastupitelstvo obce.

Před schválením plánu dopravní obslužnosti území **obce byl projednán s krajem, v jehož územním obvodu se obec nachází.** Po schválení plánu dopravní obslužnosti území jej bude obec povinna zveřejnit způsobem umožňujícím dálkový přístup.

**Základní legislativní rámec Plánu dopravy – veřejné dopravy Města Roudnice nad Labem.**

**Plán dopravní obslužnosti má sloužit jako podklad pro další rozvoj služeb ve veřejné dopravě na území města. Hlavním předpokladem dokumentu je stanovení podmínek a předpokladů pro efektivní rozvoj veřejné autobusové dopravy – městské autobusové dopravy v letech 2021-2026 na území města Roudnice nad Labem.**

Plánu dopravní obslužnosti je možné využít jako:

- **klíčový dokument pro tvorbu systému městské autobusové dopravy,**
- **podklad pro strategii příměstské linkové dopravy,**
- **podklad pro různé stupně územně-plánovací dokumentace,**
- **podklad pro různé stupně projektové dokumentace,**
- **podklad pro tvorbu rozpočtu města Roudnice nad Labem,**

- základní podklad pro uzavírání smluv ve veřejných službách v přepravě cestujících,
- podklad pro koordinaci investičních záměrů.

## 1. Základní cíle plánu dopravní obslužnosti města Roudnice nad Labem v návaznosti na koncepci ministerstva dopravy

Základním cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti.

Plán dopravní obslužnosti území bude, stejně jako koncepce veřejné dopravy Ministerstva dopravy, pořízován pro období 2021-2031 (tj. na dobu 10 let) a obsahuje zejména:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- harmonogram a způsob integrace, pokud se objednatelé podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- maximální tarify a ceny pro cestující, mají-li být stanoveny objednatelem, další údaje stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie.

Ve vztahu k poslednímu bodu je na místě připomenout, že nařízení (ES) č. 1370/2007 již nyní požaduje, aby objednatelé při stanovení specifikací závazků veřejných služeb v přepravě cestujících a jejich oblastí respektovali **zásadu proporcionality** a aby tyto specifikace a kompenzace za čisté finanční dopady závazků veřejné služby dosahovaly cílů politiky veřejné dopravy nákladově efektivním způsobem a finančně zabezpečovaly poskytování veřejné přepravy cestujících v souladu s požadavky stanovenými v politice veřejné dopravy z dlouhodobého hlediska.

Vedle toho plán dopravní obslužnosti obsahuje střednědobý a dlouhodobý výhled dopravní obslužnosti jako podklad pro koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury.

Výňatek z Koncepce dopravy MD

	<b>Rozdělení kompetencí objednatelů ve veřejné dopravě – posouzení jednotlivých variant a výběr vhodného řešení</b>		XII/2022
	(kapitola 2.1. Koncepce dopravy MD)		
1	Je skutečností, že orgány veřejné správy v České republice by si skutečně měly koncepčně do budoucího období ujasnit, který z evropských modelů je jim do budoucna nejbližší. V této otázce je třeba, aby bylo v rámci veřejné správy jasné, kterou cestou se bude česká veřejná doprava ubírat.	Výběr varianty rozdělení objednatelských funkcí přesné vymezení rozsahu objednané dopravy (zejména otázky dálkové autobusové dopravy) včetně posouzení role národního koordinátora	G: MD ve spolupráci s MV, s krají a obcemi
	Model A: Jeden silný dopravce, využívající své exkluzivní postavení k poskytování síťových služeb a faktickému ovlivňování ostatních subjektů na trhu.		
	Model B: Silná dopravní autorita v rámci veřejné správy v celostátním měřítku, zadávající kontrakty dopravcům, které více připomínají veřejné zakázky, zčásti koncese.		
	Model C: Smíšený koncesně/zakázkový model se silnou funkcí krajů		
	<b>Cílem vhodného rozdělení kompetencí ve veřejné dopravě je dosažení vhodného rozdělení kompetencí jednotlivých objednatelů zajišťujících veřejnou dopravu v České republice tak, aby její zajišťování mohlo být efektivní, vzájemně provázané a koordinované.</b>		

8.	<b>Revize standardů dopravní obslužnosti zejména pro osoby se sníženou schopností a orientace</b>	Nastavení novelizované úrovně standardů	XII/2023		
	(kapitola 2.5. Koncepce dopravy MD)		G: MD ve spolupráci s kraji a obcemi		
	<b>2.5.1 Rovné příležitosti různých skupin obyvatel</b>				
	opatření přijatá primárně pro osoby se zdravotním postižením, zaměřená zejména na bezpečnost, bezbariérovost a kvalitní dopravní obslužnost, mohou pomoci zjednodušit a zlepšit komfort cestování nejen osobám se zdravotním postižením, ale i široké veřejnosti,				
	Plánování dopravní obslužnosti je dále úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility.				
Další rozvoj preference veřejné dopravy a postupné zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejného prostoru (včetně terminálů veřejné dopravy, zastávek či podchodů) by měly probíhat s ohledem na zvláštní potřeby různých skupiny obyvatel a stárnutí populace (např. bezbariérové úpravy nástupišť, bezbariérové toalety včetně přebalovacích pultů v blízkosti zastávek, rekonstrukce a budování zastávkových forem příznivěji pro výměnu cestujících a pro seniory, těhotné ženy, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace apod.					
<b>2.5.2 Přeprava osob se zvláštními potřebami</b>	Náklady na vozidla	dle novelizace dopravních plánů			
Přístupnost dopravy všem skupinám obyvatel je dnes jedním ze základních požadavků pro vytvoření rovných příležitostí pro svobodný pohyb OOSPO v rámci celospolečenského života.					
Cílem je maximální zpřístupnění všech forem veřejné dopravy cestujícím, kteří jí nevyužívají z důvodů zdravotního nebo pohybového omezení.					
10.			<b>Posoudit ekonomické náklady zajištění dopravní obslužnosti v dopravních plánech</b>	Náklady na vozidla	dle novelizace dopravních plánů
			(kapitola 2.1. a 2.6. Koncepce dopravy MD)		G: objednatelé veřejných služeb
	<b>2.1 Vhodné rozdělení kompetencí ve veřejné dopravě</b>				
	Městská hromadná doprava (tedy zejména doprava linky městské autobusové dopravy s případným doplněním o vybrané linky železniční dopravy) je největší částí veřejné dopravy a je objednáвана obcemi v samostatné působnosti. I do budoucna je tento systém vhodný a nenavrhujeme jeho změnu. Problémem může být rozhraní ve vztahu k dopravní obslužnosti kraje u menších měst, která jsou již příliš velká pro pěší dostupnost, ale zároveň příliš malá pro intenzivní městskou dopravu mající jiný než sociální rozměr (typicky města kolem 20 tis. obyvatel).				
Nedostatečná dopravní obslužnost má také největší dopad na znevýhodněné skupiny obyvatel, zvláště ženy, děti a seniory, kteří většinou nevládní automobil a jsou závislí na veřejné dopravě.	Náklady na vozidla	dle novelizace dopravních plánů			

	<p>Nedostatečná dostupnost veřejné hromadné dopravy a nedostatečná provázanost dopravních linek tak v konečném důsledku může přispět k odlivu obyvatel do větších aglomerací. Tento problém má řešení v koordinaci dopravních plánů na regionální a obecní úrovni, v ideálním případě společným zajišťováním krajské a regionální dopravy regionálním organizátorem.</p> <p><b>Přízpůsobení vozidel novým potřebám</b></p> <p>V budoucím období bude velmi důležité, aby objednatelé veřejné dopravy posoudili způsobilost vozidlového parku ve veřejné dopravě ve vztahu k novým potřebám a moderním technologickým trendům [1], například vybavení vozidel autobusů či drážních souprav jednotkami družicových navigačních systémů.</p> <p>Požadavek objednatelů na nová, nebo nově vybavená vozidla musí být proveden nákladově efektivním způsobem a musí být finančně zajištěn promítnutím do výše kompenzace. Při pořizování vozidel musí být zajištěn rovný přístup dopravců k těmto vozidlům.</p> <p>Nezanedbatelná je i problematika naplnění směrnice o čistých vozidlech v oblasti silniční dopravy. Lze očekávat, že veřejná hromadná silniční doprava bude postupně automatizována, je účelné, aby docházelo k postupnému rozšiřování autonomních minibusů</p> <p>Zajištění odpovídajících vozidel je primárně úkol pro plány dopravní obslužnosti území. Je velmi důležité, aby v těchto plánech byly zohledněny plánované infrastrukturní projekty tak, aby vozidla mohla dosahovat využitelných technických parametrů, které infrastruktura umožňuje.</p>		
	<p>Posouzení oprávněnosti potřeby nové techniky, stanovení způsobu vypořádání po ukončení smluvního vztahu. Dále přiměřenost nákladových ukazatelů.</p>		
11.	<p><b>Posouzení linkového zajištění páteřní nadregionální dopravy v jednotlivých horizontech budování infrastruktury</b></p> <p>(kapitola 2.1. Koncepce dopravy MD)</p> <p>Dnes je namístě si pokládat otázku, zda již integrace nedosáhla svého optima a není naopak již trendem zachovat to dobré z hlediska systému, ale přece jen odlišit dopravní službu v rámci nejužšího urbánního prostoru od rychlé regionální dopravy směřující 100 km daleko od jádrového města, neboť tyto dva typy dopravních služeb by měly zajišťovat rozdílné standardy mj. s ohledem na dobu jízdy a podobně.</p>	Indikativní návrh v plánu dopravní obslužnosti území	<p>dle novelizace dopravních plánů</p> <p>G: objednatelé veřejných služeb</p>
14.	<p><b>Plánování veřejné dopravy provázat s ostatními částmi řetězce mobility</b></p> <p>(kapitola 2.7 Koncepce dopravy MD)</p> <p><b>1.1. Řetězec mobility</b></p> <p>Je třeba klást důraz na větší integraci jednotlivých druhů dopravy a jejich provázání s plány udržitelné mobility ve městech, podporu výstavby P+R parkovišť, stanovišť pro kola, podporu sdílených platforem – jízdní kola, automobily. Z toho plyne úkol propojování veřejné dopravy na úrovni plánů dopravní obslužnosti všech úrovní s aktivní mobilitou včetně cyklistické dopravy, s individuální automobilovou dopravou (včetně sdílené mobility) a dalšími způsoby přemístění.</p> <p>Veřejná doprava budoucnosti by tedy měla být vnímána jako jeden ze způsobů možného přemístění, který:</p>	Doporučení pro objednatele veřejné dopravy	<p>průběžně</p> <p>G: objednatelé veřejných služeb</p>



a) umožní řešit závažný energetický emisní a environmentální problém současné dopravy,		
b) umožní řešit prostorové problémy velkých měst a jejich aglomerací, přetížení pozemních komunikací a enormní tlak na jejich rozvoj z důvodu výrazně narůstajících intenzit individuální automobilové dopravy,		
c) zajistí rychlé spojení mezi sídelními oblastmi České republiky a vytvoří mezi nimi rychlou a efektivní síť, čímž přispěje ke snížení regionálních rozdílů,		
1d) umožní návaznosti dalších subsystémů osobní dopravy do jediného řetězce mobility [2] (zejména cyklistická a jiná nemotorová doprava, dále individuální automobilová doprava včetně systémů sdílené mobility, měl by být podpořen i rozvoj nových typů služeb na pomezí veřejné dopravy, budou-li řádně vymezitelné),		
e) bude přístupnější pro všechny cestující, mimo jiné i pro seniory, děti, těhotné ženy, pečující osoby, nebo OOSPO,		
f) bude atraktivní také pro ty cestující, kteří ji používat nemusejí.		
Toto pojetí veřejné dopravy vyžaduje systematické a provázané budování jak infrastruktury (dopravní, energetické a informační), tak i parku vozidel.		

Tabulka 1 Základní parametry koncepce dopravy

*1 V minulosti byly velmi kritizovány souběhy mezi drážní dopravou a veřejnou linkovou dopravou. Chybně byla uvedená úvaha vnímána legislativně – protože nutným důsledkem takových úvah je, že souběh je právně nedefinovatelný. Věcně je však řešitelný kvalitnějším dopravním plánováním. Dnes již řada neúčelných souběhů zanikla, nicméně i nadále platí, že každou přepravu není třeba zajišťovat přímo a že by počet souběžných služeb jakýchkoli dvou typů veřejné dopravy měl být limitován.*

## 2. Základní charakteristika města Roudnice nad Labem

Město Roudnice nad Labem leží v jihovýchodní části okresu Litoměřice, v Ústeckém kraji, v zájmovém území NUTS II – Severozápad, na levém břehu řeky Labe. Město vzniklo na křižovatce obchodních cest při brodu přes řeku Labe a stalo se přirozeným hospodářským, společenským a kulturním centrem spádové oblasti nazývané Podřipsko. Podřipsko patří k území nazývanému „Zahrada Čech“, které je jednou z neúrodnějších oblastí celé ČR. Významnou přírodní dominantou je hora Říp, která se tyčí do výše 456 metrů nad mořem. U Roudnice nad Labem se projevují silné vazby na Prahu, které jsou dány historickým vývojem celé oblasti. Roudnice nad Labem svojí velikostí i významem stojí na úrovni bývalých okresních měst. Roudnice nad Labem je v současnosti obec s rozšířenou působností, což umocňuje její regionální význam.



Obrázek 1 Městské části Roudnice nad Labem

Dostupnost hlavního města Prahy, které je od Roudnice nad Labem vzdáleno necelých 50 km jižním směrem, představuje velkou výhodu, ale zároveň i riziko. Praha je velmi dobře dostupná po dálnici D8, a také po klíčové železniční trati Praha – Ústí nad Labem – Děčín číslo 90. Proto je Praha hlavním centrem vyjíždky za prací, což se odráží v poměrně vysoké kupní síle místního obyvatelstva. Vysoká vyjíždka za prací s sebou však přináší komplikace v dopravě. Vyjíždějící za prací také tráví ve městě méně volného času. Proto tito lidé často nemívají k městu úzký osobní vztah, a v důsledku toho upadá společenský a kulturní život.

Městu též hrozí odliv kvalifikované pracovní síly právě do Prahy. Pokud ve městě nebude dostatek ploch pro výstavbu nových bytů, dostupná občanská vybavenost, kvalitní životní prostředí a město nebude řešit problémy se sociálně vyloučenými, může Roudnice nad Labem přijít právě o skupinu obyvatel s vyšším sociálním statutem, což by přineslo celou řadu dalších negativních důsledků.

Co se týká polohy krajského města Ústí nad Labem, je Roudnice nad Labem velmi dobře dostupná po již zmiňované železniční trati Praha – Ústí nad Labem – Děčín číslo 90. Naopak dostupnost okresního města Litoměřice není ideální, protože obce nespojuje žádná silnice státního či vyššího významu.

Poloha Roudnice nad Labem na mikroregionální úrovni, tedy poloha města vůči obcím Podřipska či obcím ORP Roudnice nad Labem, je výhodná. Krátká vzdálenost sídel a hustá silniční síť činí z Roudnice nad Labem snadno dostupné centrum regionu.

Město Roudnice nad Labem je rozděleno na 2 městské části – Roudnice nad Labem a Podluský, ležící na stejnojmenných katastrech. Pro účely vyhodnocení dotazníkového šetření bylo město rozděleno do následujících 4 částí. Od západu na východ jsou to Podluský, sídliště, centrum města a Bezděkov.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Roudnice nad Labem je vymezen územím obcí Bechlín, Brzánky, Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černěves, Černouček, Dobříň, Doksany, Dušníky, Horní Beřkovice, Hrobce, Chodouny, Kleneč, Kostomlaty pod Řípem, Krabčice, Kyškovice, Libkovic pod Řípem, Libotenice, Martiněves, Mnetěš, Mšené-lázně, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Vrbice, Záluží, Žabovřesky nad Ohří, Židovice.

Rok	Počet částí obce	Počet katastrů	Celková rozloha (ha)	Počet obyvatel	Hustota zalidnění (obyv./km <sup>2</sup> )
2014	2	2	1 667,40	12 908	774,14

Tabulka 2 Základní charakteristika územní jednotky k 31. 12. 2014

Zdroj: ČSÚ

Podle údajů Českého statistického úřadu mělo město Roudnice nad Labem k 31. 12. 2014 12 908 obyvatel. Historicky nejvyššího počtu obyvatel dosáhlo při sčítání v roce 1980, kdy počet roudnických občanů činil 13 956, což bylo dáno především vysokou porodností v 70. letech 20. století. Od 80. let počet obyvatel města mírně klesá a kopíruje tak vývoj této statistiky na území celého okresu Litoměřice.

Územní jednotka	1961	1970	1980	1991	2001	2011	2014
Roudnice n. L.	10 541	11 155	13 956	13 562	13 232	13 114	12 908
Litoměřice	16 830	19 595	22 869	25 719	24 879	24 405	24 101
Okres Litoměřice	115 415	115 990	119 621	113 883	114 258	119 308	118 996

Tabulka 3 Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel k 31. 12. daného roku

Zdroj: ČSÚ

Stejně jako ve zbytku republiky i v Roudnici nad Labem dochází vlivem stárnutí populace k úbytku ekonomicky aktivních obyvatel. Tento trend se v Roudnici nad Labem projevil stejně výrazně jako v Litoměřicích. V obou městech je významně nad průměrem okresu, kraje i republiky.

			Roudnice nad Labem	Litoměřice	okres Litoměřice	Ústecký kraj	Česká republika
Počet obyvatel s obvyklým pobytem	celkem		12 915	24 098	117 278	808 961	10 436 560
	ekonomická aktivita	ekonomicky aktivní	6 185	12 006	55 551	377 298	5 080 573
		Z toho zaměstnaní	5 653	10 937	49 682	325 987	4 580 714
		z toho nezaměstnaní	532	1 069	5 869	51 311	499 859
		ekonomicky neaktivní	5 906	10 649	54 498	372 383	4 784 923

Tabulka 4 Ekonomická aktivita obyvatel k 26. 3. 2011

Zdroj: ČSÚ

Podnikatelská aktivita obyvatel Roudnice nad Labem je na uspokojivé úrovni. Počet ekonomických subjektů se v období 2001 až 2011 i přes značný úbytek ekonomicky aktivních obyvatel významně zvýšil. V roce 2001 byla v počtu ekonomických subjektů na 100 ekonomicky aktivních obyvatel za městem Litoměřice i pod celorepublikovým průměrem. Oproti tomu v roce 2011 dosáhl počet ekonomických subjektů na 100 ekonomicky aktivních obyvatel hodnoty 56, což je na úrovni města Litoměřice a nad republikovým průměrem.

Územní jednotka	Počet ekonomických subjektů	Počet ekonomicky aktivních obyvatel		Počet ekonomických subjektů na 100 ekonomicky aktivních obyvatel		
	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Roudnice nad Labem	2 704	3 468	6 966	6 185	38,82	56,07
Litoměřice	5 548	6 693	13 501	12 006	41,09	55,75
okres Litoměřice	21 871	28 037	58 751	55 551	37,23	50,47
Ústecký kraj	145 010	178 716	426 599	377 298	33,99	47,37
Česká republika	2 121 562	2 703 444	5 253 400	5 080 573	40,38	53,21

Tabulka 5 Počet ekonomických subjektů k 31. 12. daného roku

Zdroj: ČSÚ

Mezi nejvýznamnější zaměstnavatele patří Meva a.s. (výroba kovových zásobníků, nádrží a kontejnerů), Johnson Controls automobilové součástky k. s. a Podřipská nemocnice s poliklinikou Roudnice n. L., s.r.o. Dalšími významnými zaměstnavateli jsou společnosti PMU CZ, a.s. (výroba masných výrobků byla zrušena, v současnosti vyrábí lahůdky), Glazura s.r.o. (výroba nátěrových hmot), Vitana a.s. (potravinářský průmysl), Mencl Guss s.r.o. (odlévání oceli), ZinkPower Roudnice s.r.o. (povrchová úprava a zušlechťování kovů) a MILOS structural systems s.r.o. Pracovní uplatnění v regionu nachází především ekonomicky aktivní obyvatelstvo se základním nebo středním vzděláním.

I přes relativně vysokou úroveň podnikatelských aktivit jsou občané města (především ti vysokoškolsky vzdělaní) často nuceni hledat zaměstnání odpovídající jejich vzdělání v Praze či jiných městech s dobrým dopravním spojením a vyšší nabídkou pracovních míst. Nezaměstnanost se ve sledovaném období (od roku 2005) pohybuje kromě let 2009 až 2011 nad republikovým průměrem. Nezaměstnanost ve městě v posledních dvou letech klesá, v rámci celé České republiky však dosahuje stále nadprůměrných hodnot. Ve srovnání s hodnotami za Ústecký kraj je však nezaměstnanost ve městě nižší.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2014	2015
Roudnice nad Labem	9,80 %	8,60 %	7,30 %	6,50 %	8,70 %	9,10 %	8,20 %	8,00 %	6,60 %
Litoměřice	9,10 %	8,10 %	5,70 %	5,80 %	7,60 %	8,60 %	7,50 %	7,80 %	5,80 %
okres Litoměřice	12,10 %	10,60 %	8,50 %	8,30 %	11,30 %	11,50 %	10,10 %	9,20 %	7,10 %
Ústecký kraj	15,40 %	13,80 %	11,00 %	10,30 %	13,60 %	13,90 %	12,90 %	10,70 %	8,80 %

Česká republika	8,90 %	7,70 %	6,00 %	6,00 %	9,20 %	9,60 %	8,60 %	7,50 %	5,90 %
-----------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Tabulka 6 Míra nezaměstnanosti k 31. 12. daného roku

Zdroj: <https://portal.mpsv.cz>

V Roudnici nad Labem působí kontaktní pracoviště úřadu práce. Na podporu zaměstnanosti v obci jsou uplatňovány mimo jiné nástroje aktivní politiky zaměstnanosti jako podpora společensky účelných pracovních míst, rekvalifikace, veřejně prospěšné práce, investiční pobídky, příspěvek na zapracování a příspěvek při přechodu na nový podnikatelský program. K problémovým skupinám, které mají problém prosadit se na trhu práce, patří tradičně studenti bez předchozí praxe krátce po absolvování škol, osoby ve věku 55+, osoby s nízkým nebo žádným vzděláním a také dlouhodobě nezaměstnaní. Právě ti totiž pro zaměstnavatele představují největší riziko. Podle Ing. Jana Přikryla, CSc. trpí místní trh práce relativně silnou (strukturální) nezaměstnaností s vyšším počtem dlouhodobě nezaměstnaných.

## 2.1. Doprava a technická infrastruktura

Přes město vede železniční koridor Vídeň – Praha – Drážďany – Berlín. Roku 1850 byla zprovozněna státní železniční dráha podél levého břehu Labe a Vltavy, dnešní koridorová trať 90 Praha – Ústí nad Labem – Děčín, jejímuž vybudování padla za oběť cenná část městského centra a velká část městského pivovaru. Trať s nádražím na severní straně ohraničuje městské centrum. Roku 1900 byla zprovozněna odbočná trať do Zlonic (dnes jednokolejná regionální dráha 096), která stoupá serpentinou přes město z údolí Labe směrem na Slánsko. Na hlavní trati je v Roudnici jediné nádraží, na vedlejší trati jsou na jejím území ještě zastávky Roudnice nad Labem-Bezděkov (ve východní části města u místa rozdělení obou tratí), Roudnice nad Labem město (asi 300 metrů jižně od Karlova náměstí) a Roudnice nad Labem-Hracholusky (u průmyslového areálu v jižní části města). V turistické sezóně (od dubna do října) je možné k přepravě využít i historický Podřipský motoráček. Ten jezdí o víkendech a svátcích 2 páry spojů přes Mšené-lázně do Libochovic.

Přes město vedou tyto páteřní komunikace: silnice II/240 (Praha – Kralupy nad Vltavou – Velvary – Roudnice nad Labem), silnice II/246 (Roudnice n/L – Libochovice – Roudnice nad Labem – Mělník) a kolem města dálnice D8 (Praha – Ústí nad Labem – Drážďany). V současné době je město velmi zatíženo automobilovou i nákladní dopravou (až 16 000 vozidel denně projede hlavní třídou). Hlavní část obchvatu, na kterou se čeká od roku 1984 je současně ve výstavbě a dokončení se očekává v druhé polovině roku 2021. Lodní dopravu na Labi tvoří většinou nákladní lodě, ale pluje zde také turisticky oblíbená loď Porta Bohemica, Posseidon, Orion.

Městskou autobusovou dopravu tvoří linka 556001, kterou do roku 2010 provozoval Dopravní podnik Ústeckého kraje, od roku 2011 získala zakázku na pět let Veolia Transport Praha. Linka jezdí jen v pracovních dnech. Od začátku roku 2019 je linka 556001 nahrazena linkou 368, která je provozována dopravcem Arriva City, s.r.o., a která je plně integrována do DÚK.

Autobusové nádraží v Roudnici leží v centru města, na Karlově náměstí. Regionální autobusovou dopravu v oblasti zajišťoval až do krize v roce 2006 dominantní krajský dopravce (v poslední fázi Dopravní podnik Ústeckého kraje), poté jej nahradila ČSAD Slaný a nyní dopravu zabezpečuje společnost Arriva City – Teplice s.r.o. Společnost ČSAD Slaný provozuje regionální spoje v rámci integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje (DÚK) od roku 2015. V lednu 2017 došlo k zapojení Roudnice nad Labem též do systému Pražské integrované dopravy (PID) ve směru na Mělník a Prahu do Středočeského kraje, a to včetně vlaků. Spoje linky na Mělník v PID provozuje ČSAD Česká Lípa. Spoj linky 550385 Praha – Roudnice nad Labem – Budyně nad Ohří provozuje soukromý dopravce BudosBus.

Technická infrastruktura v Roudnici nad Labem je na dobré úrovni. Město má k dispozici veškerou potřebnou infrastrukturu, téměř všechny domácnosti jsou vybaveny rozvodem elektřiny, tepla, telekomunikačních sítí, plynu, pitné vody a napojeny na kanalizační síť. Město se však v současné době potýká především s nedostatečnou kapacitou vodovodního řádu v souvislosti s novou výstavbou v Podluskách a v některých částech města také nedostačuje kapacita kanalizace. Významným problémem je absence samostatné kanalizace pro odvod dešťových vod, což velkou měrou nepříznivě ovlivňuje efektivitu čištění odpadních vod na ČOV. Naopak za pozitivum lze považovat fungující čistírnu odpadních vod, která je sice na katastru sousední obce Vědomice, ale její kapacita je dostačující pro celé město.

V současné době probíhá koordinovaná a plánovaná oprava technických sítí v řadě lokalit v celém městě. Díky novému systému sdružených investic má Město Roudnice nad Labem spolu se správci technické infrastruktury možnost upravit či ovlivnit podobou některých klíčových veřejných prostranství. Z těch nejdůležitějších je plánovaná rekonstrukce Riegrovy ulice se zásadním významem pro celé město. Nejpalčivějším problémem našeho města je nedostatek pitné vody pro západní část (zejména katastrální území Podlusky). V nově navrhovaných lokalitách pro rozvoj bydlení se město potýká s problémy nedostačující kapacity kanalizace. Kromě sídliště a části Bezděkova nemá Roudnice nad Labem dešťovou kanalizaci a v širším slova smyslu také systém nakládání s dešťovými odpadními vodami. Dalším závažným problémem a umělým limitem v území jsou trasy vysokého a velmi vysokého napětí, elektrické energie a dálkové plynovody. Tyto trasy spolu s problémy s pitnou vodou, dešťovou a splaškovou kanalizací jsou největšími problémy města Roudnice nad Labem. Pozitivní je naopak rozvoj optické datové sítě, která spolu s dalšími systémy může městu pomoci s některými prvky tzv. SMART CITY.

Zásadním problémem je také špatný fyzický stav a zanedbaná pravidelná údržba u velké části veřejných prostranství, zejména stav městského mobiliáře, veřejného osvětlení a mnohdy katastrofální stav pojižděných a pochozích povrchů.

### 3. Doprava

#### 3.1. Silniční doprava

Poloha Roudnice nad Labem vůči silnicím nadregionálního významu je velice výhodná. V blízkosti několika kilometrů od Roudnice nad Labem prochází regionem dálnice D8, která propojuje hlavní město se severozápadem republiky a dále pokračuje k německým hranicím směrem na Drážďany. Souběžně s dálnicí je vedena i mezinárodní silnice E55 spojující sever evropského kontinentu s jihem.

Páteří dopravní sítě na území města je tvořen silnicemi II. a III. tříd a místními sběrnými komunikacemi, které zabezpečují dopravní obslužnost samotného sídla a napojení sousedních obcí. Katastrálním územím města procházejí silnice:

- II/240 Praha – Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem – Liběšice – Valkeřice;
- II/246 Roudnice n/L – Libochovice – Roudnice nad Labem – Mělník;
- III/24618 Podlusky – Roudnice nad Labem;
- III/24049 Roudnice nad Labem – Štětí;

Tempo realizace dopravní sítě v Roudnici nad Labem zaostalo za tempem rozvoje automobilové dopravy. Podařilo se dobudovat obchvat kolem města, a to dva jeho úseky, obchvat města Roudnice nad Labem, který byl v roce 2021 rozšířen o okružní křižovatky, které ulehčují průjezd z/do města, a zároveň značí postup stavby obchvatu města, které jsou uvedeny v dokumentu „Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje“ jako koridory nadmístního významu. ZÚR ÚK vymezují koridor silnice

nadmístního významu b-II/240 Roudnice nad Labem, západní obchvat s mostem přes Labe. ZÚR ÚK vymezují koridor silnice nadmístního významu b-II/246 Roudnice nad Labem, jihovýchodní obchvat.

Vzhledem k vysokému tempu rozvoje silniční dopravy ve městě, chybějícímu obchvatu, umístění mostu přes řeku Labe a nízkému podílu ostatních druhů dopravy (veřejné dopravy, pěší a cyklo dopravy) na přepravě osob jsou páteřní komunikace v centru města přetížené. Zatížení zastavěného území průjezdní dopravou prokazuje Celostátní sčítání dopravy (CSD) z roku 2010. Intenzita dopravy v ulicích Kratochvílova a Špindlerova třída dosahovala hodnoty průjezdu 7001 – 10 000 automobilů během 24 hodin. Nejpřetíženější ulicí města je Jungmannova, kde hodnoty průjezdu za 24 hodin dosahovaly 10 001 – 15 000 automobilů.

Dalšími problémy dopravy ve městě je absence záchytného parkoviště a nedostatečný počet parkovacích míst zejména v lokalitě sídliště Hracholusky. Často zmiňovaným jevem je špatný stav některých komunikací.

### 3.2. Železniční doprava

Město Roudnice nad Labem zaujímá výhodnou polohu na trase železniční trati Praha – Ústí nad Labem – Děčín číslo 90, která je součástí I. železničního mezinárodního koridoru Berlín – Drážďany – Praha – Vídeň – Bratislava – Budapešť. Tato poloha zajišťuje bezproblémové spojení s Prahou či Ústím nad Labem.

Územím dále prochází jednokolejná regionální trať č. 096 se zastávkami Roudnice nad Labem, Roudnice nad Labem – Bezděkov, Roudnice nad Labem – město a Roudnice nad Labem – Hracholusky, která město spojuje s obcemi Kleneč, Vražkov, Straškov-Vodochody, Bříza, Loucká, Černuc, Kmetiněves, Tmář a Zlonice.

Ze Záměru Územního Rozvoje Ústeckého kraje vyplývá, že v blízkosti Roudnice nad Labem má být vybudována vysokorychlostní železniční trať. ZÚR Ústeckého kraje zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy VR1 v úseku státní hranice SRN/CR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK.

### 3.3. Letecká doprava

Na jižním okraji území města se nachází veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště pro malá a sportovní letadla. Letiště nabízí vyhlídkové lety, seskoky s padákem i pilotní kurzy. Každé dva roky se zde koná tradiční Memoriál Air Show. Dalšímu rozvoji letiště, např. vybudováním pevné přistávací dráhy tak, aby se zvýšilo využití letiště, brání kolonie sysla obecného, který je zvláště chráněným živočichem.

### 3.4. Vodní doprava

Vodní doprava na Labi má dlouhou tradici, zejména doprava nákladní. V některých úsecích a letním období byla provozována i příležitostná a linková osobní doprava, převážně s turistickým a rekreačním účelem, která však v české části Labe neměla tak dobré podmínky jako osobní vodní doprava na Vltavě. Na území města se nachází dvě plavební komory a přístaviště turistických lodí.

### 3.5. Cyklistická doprava

Městem prochází tzv. Labská cyklotrasa, která je součástí trasy EV7 sítě EuroVelo. Nadregionální význam této cyklostezky prokazují ZÚR ÚK, které plánují dokončit úseky cyklostezky mezi Roudnicí nad Labem a Štětím. Roudnice nad Labem v minulých letech dále vybudovala na svém katastru cyklotrasu č. 3102 Roudnice n. L. – Hrobce, která může být pro turisty alternativou Labské cyklotrasy vedoucí po levém břehu Labe. Je třeba dokončit úsek cyklostezky na katastru obce Libotenice.

### 3.6. Autobusová doprava

Ve městě funguje linka MHD, kterou zajišťuje společnost Arriva City, s.r.o. a samozřejmě také linkové autobusy, zajišťující spojení s okolními obcemi a městy včetně Hlavního města Prahy. Hodnocení úrovně MHD v rámci dotazníkového šetření bylo pozitivní. Spojení do některých částí města však MHD neřeší, například objekty občanské vybavenosti, jako je plavecký bazén za řekou Labe. Dalším problémem MHD je její nízký podíl na přepravě osob ve městě.

## 4. Veřejná doprava

Z pohledu dopravy bylo město Roudnice nad Labem již v minulosti významnou dopravní cestou. Jednalo se o město na kupecké cestě a tomuto stavu odpovídá i historicky třetí nejstarší kamenný most na území Čech. Dále význam města, jako dopravní křižovatky potvrzuje Labská vodní cesta, trať č. 90 spojující Prahu a Drážďany a dálnice D8.

Roku 1850 byla zprovozněna státní železniční dráha podél levého břehu Labe a Vltavy, dnešní koridorová trať 90, jejímuž vybudování padla za oběť cenná část městského centra. Trať s nádražím na severní straně ohraničuje městské centrum. Roku 1900 byla zprovozněna odbočná trať do Zlonic (dnes jednokolejná regionální dráha 096), která stoupá serpentinou přes město z údolí Labe směrem na Slánsko.

Autobusová doprava měla v Roudnici vždy své místo. V roce 1938 jsou tu doloženy 3 regionální autobusové linky, v roce 1953 jich bylo již 16. Po výstavbě rozsáhlého sídliště ve čtvrti Hracholusky počátkem 50. let začala být hojně využívána autobusová doprava jako městský dopravní prostředek. Téměř o 30 let později se však poprvé setkáváme s myšlenkou městské dopravy, resp. jejího předchůdce. Od 8. ledna 1979 jsou totiž na několika regionálních linkách zavedeny vložené spoje jedoucí pouze z centra města na okraj, a to převážně v dopoledních hodinách, kdy je provoz regionální dopravy slabší. Pro přehlednost byly také na zastávkách vyvěšovány souhrnné jízdní řády těchto spojů. Po zprovoznění velké roudnické nemocnice je spolu se zřízením zastávky Vrchlického zavedena od 14. září 1981 samostatná městská doprava. Licence je však vydána jako klasická linková doprava, a i nadále jsou používány souhrnné jízdní řády s regionálními autobusy.

### 4.1. Současný stav dopravní obsluhy území

#### 4.1.1. Zdroje a cíle dopravy

Celé území města bylo rozděleno na oblasti, které jsou zdrojem či cílem dopravy. Z grafických příloh této analytické části vyplývají vazby mezi jednotlivými oblastmi a jejich vzájemné ovlivnění. Z těchto příloh je patrná právě vzájemnost a ovlivnění jednotlivých oblastí. Potvrzuje se tak kompaktnost města jako celku a fakt, že doprava je službou, která propojuje jednotlivé oblasti a dává jednotlivým funkcím města význam.

#### 4.1.2. Komunikační síť

Z hlediska širších vztahů je dopravní skelet města definován především průběhem stávajících silnic II. a III. třídy procházejících městem. Jedná se o silnice II/240, II/246, III/24049, III/2418, III/24616 a III/24048. Poloha tras těchto komunikací je patrná z grafických příloh analýzy. Mezi významné městské komunikace dále řadíme i ulice Alej 17. listopadu, Vrchlického, Havlíčkova, Třebízského, Neklanova, Školní, Budovatelů, Štěpárna, Poděbradova, Palackého, Prokopova, Na Hradčanech, Tylova, Švermova, Stadická, Dobrovského, Jeronýmova, Chelčického, Řípská, V uličkách, U parku, K Řípu.

Výše uvedené a vyjmenované silnice a ulice tvoří základní komunikační systém města. Jsou využívány jak k místní dopravě v lokalitě, tak i k přesunům v rámci města, či k výjezdům mimo město. Tyto komunikace tak mají svůj význam především v dopravní funkci. Jsou také dopravně zatížené – jednotlivé intenzity dopravy jsou patrné z grafických příloh této kapitoly. Součástí vybavení těchto



komunikací jsou samostatné plochy pro pěší, výjimečně plochy pro cyklisty. Dále se zde nachází zastávky hromadné dopravy a propojují i významné cíle a zdroje dopravy.

Hlavní komunikační síť i ostatní místní komunikace jsou místy poznamenány historickým vývojem a růstem města. Zástavba byla kompaktní a komunikace byly potřeba s užším průjezdným profilem. Proto i základní komunikační síť místy vykazuje nedostatečný prostor pro vedení všech druhů dopravy. Nejvíce je tento problém viditelný v ulici Nerudova při výjezdu z náměstí.

Dalším negativem, pozorovaným při analýze je značné dopravní přetížení sítě, především ve špičkách. Křižovatky nejsou řešeny dostatečně kapacitním způsobem a v případě, kdy je vyrovnaná intenzita na hlavní a vedlejší komunikaci dochází ke kongescím. Zmíněná negativa jsou zmírněna možností volby objízdných tras a krátkou vzdáleností v rámci celého území města. V celkovém pohledu je tak komunikační síť dostatečně kapacitní i s ohledem možného budoucího vývoje.

#### 4.1.3. Veřejná hromadná doprava

Město Roudnice nad Labem a jeho správní území je obsluženo kombinacemi různých druhů hromadné dopravy. Jedná se o jednu linku městské dopravy, která jezdí v delších intervalech, dále lze využít vozů meziměstské dopravy, které stanicují nejen na náměstí, ale i na ostatních zastávkách na území města. Posledním druhem hromadné dopravy, jež lze využít je vlak – jedná se o trať, spojující město Roudnice nad Labem s obcí Straškov.

Z pohledu širších vztahů mimo území města je město Roudnice nad Labem napojeno autobusovou dopravou na vyšší správní celky a obce v Ústeckém a Středočeském kraji. Stejně tak je kvalitně obsluženo vlakovým spojením po trati č. 90. Z hlediska meziměstské hromadné dopravy je obsluha území velmi kvalitní. MHD v Roudnici nad Labem je plně integrována do systému DÚK. Není umožněn přestup mezi jednotlivými linkami a tímto způsobem tedy kvalitnější využití hromadné dopravy.

Z hlediska vybavenosti je nutné zmínit autobusové nádraží a vlakové nádraží, která obě leží v centru města. Autobusové nádraží je situováno přímo v centrální části náměstí a nástup do autobusů probíhá ze dvou stran. Tento systém umožňuje objezd a otáčení autobusů kolem centrální části náměstí. Zastávky na autobusovém nádraží jsou přehledně označeny, město Roudnice nad Labem vybavilo AN přehlednou odjezdovou tabulí a udržuje výlepkové plochy aktuální.

Vlakové nádraží je umístěno přímo u řeky Labe v místě průběhu trati č. 90. Z hlediska dopravní obslužnosti trpí absencí parkovacích míst a možnosti otáčení vozidel hromadné dopravy v prostoru před nádražní budovou.

#### 4.1.4. Pěší doprava

Město Roudnice nad Labem se dá částečně zařadit do kategorie měst pěší dopravy. Z grafických příloh této analýzy vyplývá, že město je kompaktní a jeho větší část je dostupná pěší dopravou. Centrum města je dosažitelné do 20 minut pěší chůze pro velkou část města. Výjimku tvoří celá místní část Podlusky a dále část Bezděkova. Sídliště Hracholusky je na hraně této dostupnosti. Časová dostupnost je uvažována rychlostí chůze 4 km/h. Pro obyvatele města a tím pádem uživatele veřejných prostranství by neměl být problém pěší chůzí dosáhnout svého cíle.

Všechny významné pěší trasy jsou vybudovány ze schůdných a zpevněných materiálů. Výjimku tvoří pěší trasy např. v Parku pod Rozhlednou, které jsou nezpevněné a hůře schůdné. Mnohé z těchto tras jsou ale hodně využívány, protože tvoří logickou spojnicí zdroje a cíle dopravy. Hlavní pěší trasy jsou dostatečně bezpečné, vybavené přechody a místy pro přecházení. Trasy jsou dostatečně nasvětlené a existuje zde vysoký podíl úprav pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu.

#### 4.1.5. Cyklistická doprava

Cyklistická doprava může mít pro město velikosti Roudnice nad Labem zásadní význam. Umožňuje cestování na kratší vzdálenosti, lehké odstavení dopravního prostředku a převoz lehkých nákladů. V případě předsunutí z aut na kola se tak snižuje dopravní zátěž na komunikační síti. Problémem je absence kvalitních cyklistických komunikací a dále konfigurace uliční sítě, kdy mnohdy profil neumožňuje vedení kvalitních cyklistických komunikací.

V intravilánu města se v současné době nachází ojedinělé prvky pro cyklisty – Jedná se o stezky pro cyklisty v těchto lokalitách:

- Nábřežní komunikace podél Labe. V lokalitě u plavební komory, směrem na Židovice je stezka pro cyklisty. Tato slouží především turistické funkci a rekreační funkci. Je využívána také pro cesty z přilehlých obcí do města Roudnice nad Labem.
- Nábřežní komunikace podél Labe. V lokalitě od podjezdu k nádraží ČD se nachází komunikace pro nemotorovou dopravu, označená svislým dopravním značením B11. Plní obdobnou funkci jako výše zmíněná cyklostezka, s tím rozdílem, že dochází k obsluze směru na Dobříň.
- Michálkova ulice – zde se nachází v rámci chodníku jednosměrná stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem.
- Špindlerova třída – v rámci chodníkových ploch se v části ulice nachází samostatná stezka pro cyklisty a na straně protilehlé k této stezce je vyznačena stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem.
- Alej 17. listopadu – v průběhu ulice se na chodníkových plochách nachází stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem.

Z výše uvedeného vyplývá značná roztříštěnost opatření pro cyklisty na území města. Tato je i podpořena absencí možností odložení kol ve veřejném prostoru. Mimo uvedené cyklostezky a komunikace vyhrazené pro cyklisty se v území nachází ještě cyklotrasy. Jde o následující:

Cyklotrasa č. 2 – tzv. Labská trasa

Cyklotrasa č. 3102 – spojující město Roudnice nad Labem a horu Říp.

##### 4.1.5.1. Doprava v klidu

Doprava v klidu – odstavení vozidel dlouhodobé i krátkodobé – je fenoménem poslední doby. Zvyšující se úroveň kvality života sebou nese i vyšší počet vozidel, připadající na obyvatele města. Prostorové nároky na odstavení jednoho vozidla, včetně komunikace, která je přístupem k parkovacímu stání činí cca. 30 m<sup>2</sup>. Z tohoto údaje vyplývá náročnost vyhrazení parkovacího stání ve veřejném prostoru, a tedy i nutnost koordinace veškerých potřeb veřejného prostoru, nejen odstavení vozidel.

V lokalitách města, kde je rezidenční bydlení v samostatně stojících rodinných domech jsou podmínky pro dopravu v klidu v pořádku. Problematičtější je řešení dopravy v klidu v místech sídlišť, na veřejných prostorech s vysokým podílem služeb (náměstí, obchodní centrum a další) a v lokalitách s řadovou zástavbou (objekty zde mají 2–3 byty). V těchto případech je situace odstavení vozidel na pokraji kapacit a možností a je třeba přistoupit ke komplexnímu řešení dopravy v klidu.

## 5. Veřejná doprava.

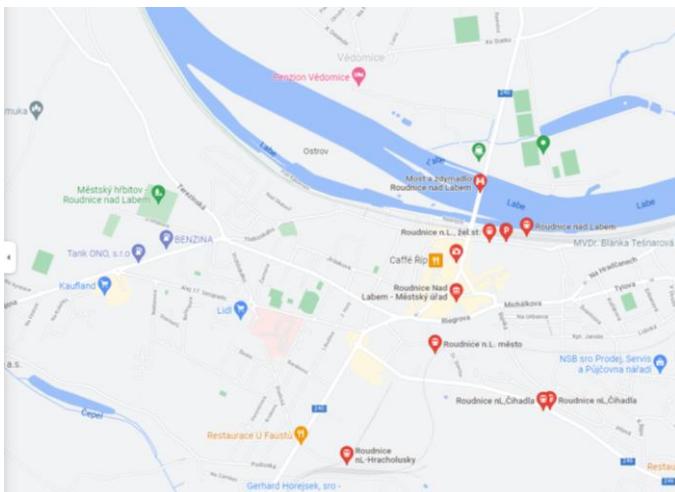
Město Roudnice nad Labem je významným dopravním uzlem především ve veřejné linkové Z autobusové dopravě (VLAD). Městem projíždí linky v systému Integrované autobusové dopravy Ústeckého kraje, komerční linky autobusových dopravců. Významným dopravním směrem je pak doprava do hlavního města Prahy.

Veřejná doprava:

- slouží zejména k odvozu obyvatel za prací a dětí do škol jak v rámci spádového území města, tak i mimo něj.
- hlavní funkcí vnější autobusové dopravy zůstává v návrhu i nadále přeprava obyvatel za prací, do škol, a to zejména mimo řešené území sídelního útvaru. Otázka kapacit spojů a četností linek je složitá a v územním plánu ji nelze jednoznačně vyřešit. Kvalita obsluhy do značné míry závisí na finančních prostředcích a rentabilitě konkrétních linek a spojů, na výši dotací apod.



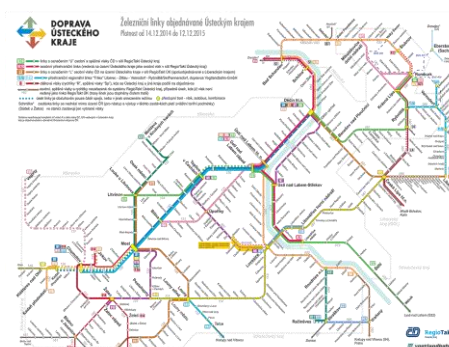
Obrázek 2 Trasování a rozložení zastávek veřejné dopravy v systému IDS UK



Obrázek 3 Stanice veřejné dopravy ve městě Roudnice nad Labem

### 5.1. Veřejná linková autobusová doprava příměstská

Veřejná linková autobusová doprava představuje pro dopravu obyvatel významnou možnost rychlého cestování především do hlavního města. Autobusová doprava je realizována jako zastávková nebo jako dálková s omezeným počtem zastávek. To umožňuje dosahovat reálné časy dopravy cestujících do cílových stanic. Dále městem prochází, začínají a končí linky IDS Ústeckého kraje, které zabezpečují především dopravu obyvatel z okolních obcí a měst do správního centra, zdravotnictví, škol a zaměstnání. Na linkách IDS Ústeckého kraje platí



Obrázek 4 IDS ÚK

integrovaný tarif Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje (DÚK).

Město Roudnice nad Labem **obhospodařuje autobusové nádraží**. Parkovací plochy u významných zastávek jsou malé nebo vzdálené. Docházková vzdálenost do stanice Roudnice nad Labem město je pěší chůzí téměř 1 km v časové dostupnosti 16 minut. Do železniční stanice Roudnice nad Labem pak do 500 metrů a s dobou dostupnosti do 10 minut.



Obrázek 5 Docházkové vzdálenosti Autobusové a vlaková nádraží

linka	IDS	název linky	dopravce	platí od	platí do	režim
260467	467	Mladá Boleslav - Mělník - Roudnice nad Labem	ČSAD Česká Lípa a.s.	13.12.2020	11.12.2021	standardní
550385		Libochovice-Roudnice n.L.-Praha	BUDOS - BUS s.r.o.	13.12.2020	11.12.2021	standardní
550906		Roudnice n. Labem – Litoměřice – Bílý Újezd – Mukařov	Destinační agentura České středohoří, o.p.s.	13.12.2020	11.12.2021	standardní
552635		Úštěk-Hoštka-Štětí-Roudnice n. L.	Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	13.12.2020	11.12.2021	standardní
552636		Úštěk-Liběšice-Polepy-Roudnice n. L.		13.12.2020	11.12.2021	standardní
552646		Roudnice n.Labem-Ledčice		07.03.2021	11.12.2021	standardní
552672		Dušníky-Roudnice n.L.-Štětí-Snědovice,Sukorady-Dubá		13.12.2020	11.12.2021	standardní
552679		Lovosice-Libochovice-Mšené-lázně-Roudnice n.Labem		13.12.2020	11.12.2021	standardní
552680		Roudnice n. L.- Račiněves-Horní Beřkovice		13.12.2020	11.12.2021	standardní
552681		Brozany n.Ohří-Roudnice n.Labem-Černěves		13.12.2020	11.12.2021	standardní
552683		Litoměřice-Libotenice-Roudnice n.Labem-Horní Beřkovice		13.12.2020	11.12.2021	standardní
552684		Roudnice n.Labem-Chodouny-Litoměřice		13.12.2020	11.12.2021	standardní
552685		Štětí-Hoštka-Roudnice n.Labem-Libochovice		07.03.2021	11.12.2021	standardní
552687		Roudnice n.Labem-Mšené-lázně-Louny	13.12.2020	11.12.2021	standardní	

Tabulka 7 Linky veřejné linkové autobusové dopravy Roudnice nad Labem Autobusové nádraží

## 5.2. Železniční doprava

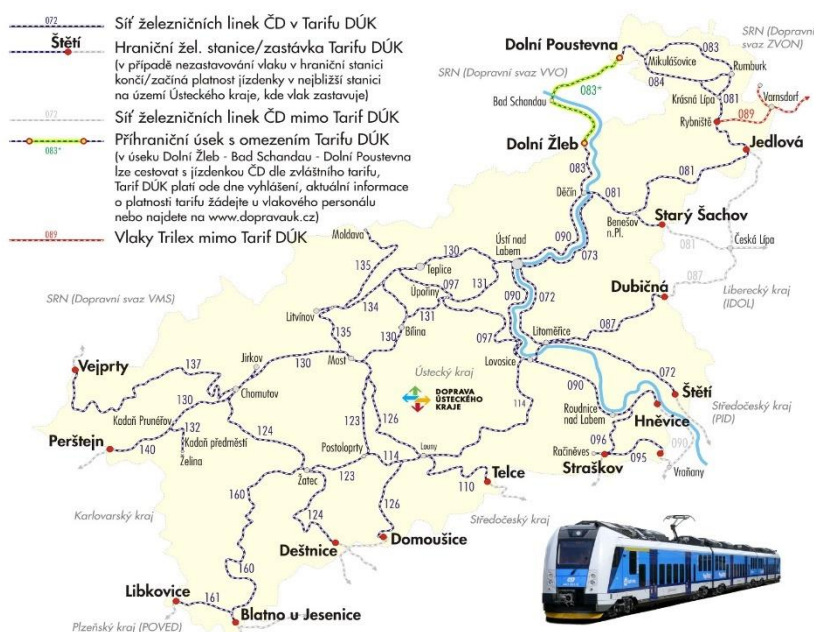
Ve městě Roudnice nad Labem jsou čtyři železniční stanice. Železniční stanice Roudnice a Roudnice nad Labem Město, železniční stanice Roudnice nad Labem Bezděkov a Roudnice nad Labem Hracholusky



Obrázek 6 Roudnice n/L Hracholusky



Obrázek 7 Roudnice n/L Město



Obrázek 9 Roudnice n/L




Obrázek 8 Roudnice n/L Bezděkov

Město Roudnice nad Labem zaujímá výhodnou polohu na trase železniční trati **Praha – Ústí nad Labem – Děčín číslo 90, která je součástí I. železničního mezinárodního koridoru Berlín – Drážďany – Praha – Vídeň – Bratislava – Budapešť**. Tato poloha zajišťuje bezproblémové spojení s Prahou či Ústím nad Labem.

Územím dále prochází jednokolejná **regionální trať č. 096 se zastávkami Roudnice nad Labem, Roudnice nad Labem – Bezděkov, Roudnice nad Labem – město a Roudnice nad Labem – Hracholusky**, která město spojuje s obcemi Kleneč, Vražkov, Straškov-Vodochody, Bříza, Loucká, Černuc, Kmetiněves, Tmář a Zlonice.

Železniční stanice Roudnice nad Labem leží na dvoukolejné elektrizované trati 90 (3 kV ss) a jednokolejné neelektrizované trati 096. Na této trati pak dále leží zbývající stanice. Železniční stanice Roudnice n/L je přístupná bezbariérově. Bezbariérový přístup není na žádné nástupiště

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


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

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU				
<p>Linka U4 je jednou z páteřních linek veřejné drážní osobní dopravy v systému DÚK. Linka zajišťuje obslužnost sídel podél levého břehu Labe v úseku od krajské hranice se Středočeským krajem po krajské město Ústí nad Labem. Linka je v úseku Ústí nad Labem – Roudnice nad Labem provozována v 60 minutovém intervalu, za Roudnicí nad Labem mimo období přepravních špiček v intervalu 120 minut. Na linku navazuje v žst. Roudnice nad Labem linka U21, v žst. Lovosice linky U10 a U11 a v žst. Ústí nad Labem linka U1.</p>				
Počet spojů na lince				
úsek	Ústí nad Labem - Lovosice	Lovosice - Roudnice nad Labem	Roudnice nad Labem - Hněvice	Hněvice - hranice VUSC
✕	37	35	27	26
Ⓢ†	32	33	19	19

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

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	
<p>V průběhu plánovacího období se na lince předpokládá zachování SQ. Ve spolupráci se Středočeským krajem lze očekávat změnu koncepce vozidel na jednopodlažní EMU 240.</p>	


1 OBECNÉ INFORMACE	
číslo linky DÚK	U21
název linky DÚK	Roudnice nad Labem – Bříza obec

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

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU			
<p>Na lince je zajišťováno základní spojení v přibližně 2-hod intervalu s vloženými spoji, doplňujícími spojení na do přibližně hodinové nabídky. Jedná se o linku s dobrými přepravními výsledky. Zásadním nedostatkem je stav, kdy jízdní doby neumožňují dosáhnout zavedení přesného 60-min taktu v přepravních špičkách pracovních dnů. Zároveň, na lince je extrémně silná ranní a odpolední špička, kdy pro vozbu ranního školního spoje kapacitně nepostačuje 1 vůz řady 810 (resp. 809).</p>			
Počet spojů na lince			
úsek	Roudnice n.L. – Roudnice n.L. město	Roudnice n.L. město – Straškov	Straškov – Bříza obec
✕	26	28	29
Ⓢ†	10	10	10

4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY	
<p>Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností od 12/2019 do 12/2029.</p>	

5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ	
<p>V plánovacím období se předpokládá vyřešení uvedených nedostatků. Na straně infrastruktury je plánováno zabezpečení vybraných přejezdů spojené se zvýšením traťové rychlosti, což umožní zavedení 60-min taktu se zlepšením přestupních vazeb v Roudnici n.L. V oblasti přepravní kapacity bude s dopravcem hledáno řešení na straně nasazení vhodného vozidla.</p>	

1 OBECNÉ INFORMACE					
číslo linky DÚK	U54				
název linky DÚK	(Děčín -) Ústí nad Labem – Roudnice nad Labem (-Hněvice)				
2 TYPIZOVANÉ VOZIDLO					
					
počet míst k sezení:	278	přeprava imobilních cestujících/nízkopodlažnost:	ne	klimatizace:	ne
počet míst k stání:	?	bezbariérově přístupné WC:	ne	WiFi:	ne
počet míst pro jízdni kola:	16	informační systém:	ne	zásuvky/USB:	ne
3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU					
<p>Jedná se o „doplňkovou“ linku k lince U4 ze které byly vybrané spoje této linky vyčleněny. Z linky U4 byly zejména vyčleněny spoje, které svoji časovou polohou v důležitých dopravních uzlech vybočovaly ze základního taktu linky anebo, které neobsluhovaly některé zastávky po své trase. Z tohoto důvodu není možné u linky definovat žádné systémové znaky.</p>					
4 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ LINKY					
<p>Linka je zajištěna smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou s účinností do 12/2023. Po vypršení účinnosti smlouvy se předpokládá začlenění této linky do souboru elektrických linek společně s linkami U1, U2, U3, U32 a U51. Platnost následné smlouvy se předpokládá na 10 let. Vítězný dopravce by měl vzejít z otevřeného nabídkového řízení.</p>					
5 VÝHLED V PLÁNOVACÍM OBDOBÍ					
<p>V plánovacím období je předpokládáno vedení a ukončení výběrového řízení na nového dopravce této linky (společně s linkami U1, U2, U3, U32 a U51). V novém smluvním období se předpokládá obměna vozového parku zajišťujícího tuto linku dnes v podobě elektrického hnacího vozidla a vozidel řady Bdmtee a řídicího vozu Sysel za elektrickou vícesystémovou jednotku typově podobnou s vozidlem ČD 650 (dvouvozový RegioPanter).</p>					

## TURISTICKÉ LINKY V ÚSTECKÉM KRAJI

Součástí dopravní obslužnosti Ústeckého kraje jsou od roku 2015 také tzv. turistické linky označované jako „T“. Jelikož je jejich provoz v mnoha aspektech specifický, budou jednotlivé linky pouze slovně popsány v následujícím textu.

Obecně platí pro všechny linky jednotné provozní období, které ze zkušeností z provozu v minulých letech je stanovováno na víkendy a státem uznané svátky v období od dubna do října (připuštěna je však variace zejm. v ohledem na pohyblivost Velikonočních svátků, příp. rozložení volných dní v období těsně před a těsně po základním provozním období. Vybrané turistické linky mají s ohledem na svá specifika stanovené rozšířené provozní období.

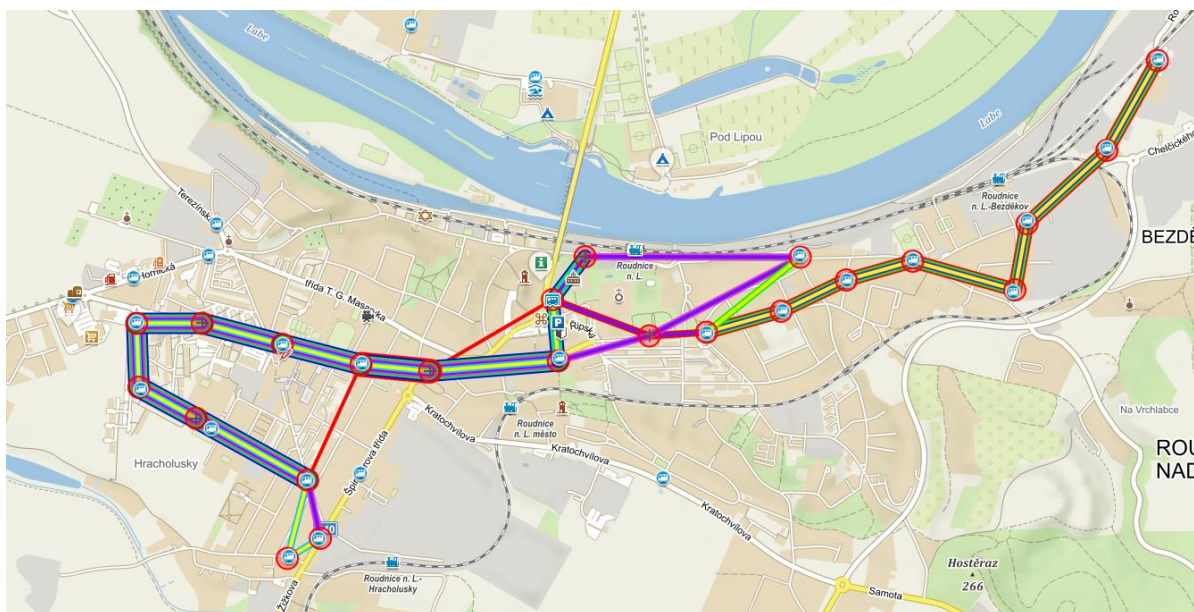
### Linka T5 Roudnice nad Labem – Libochovice

Linka je zajišťována 3 páry osobních vlaků během základní provozní sezony. Linka prochází oblastí Podřipska a na její trase se nachází několik atraktivních cílů, jako města Budyně nad Ohří, Mšené Lázne, případně koncová Roudnice nad Labem.

### 5.3. Městská autobusová doprava

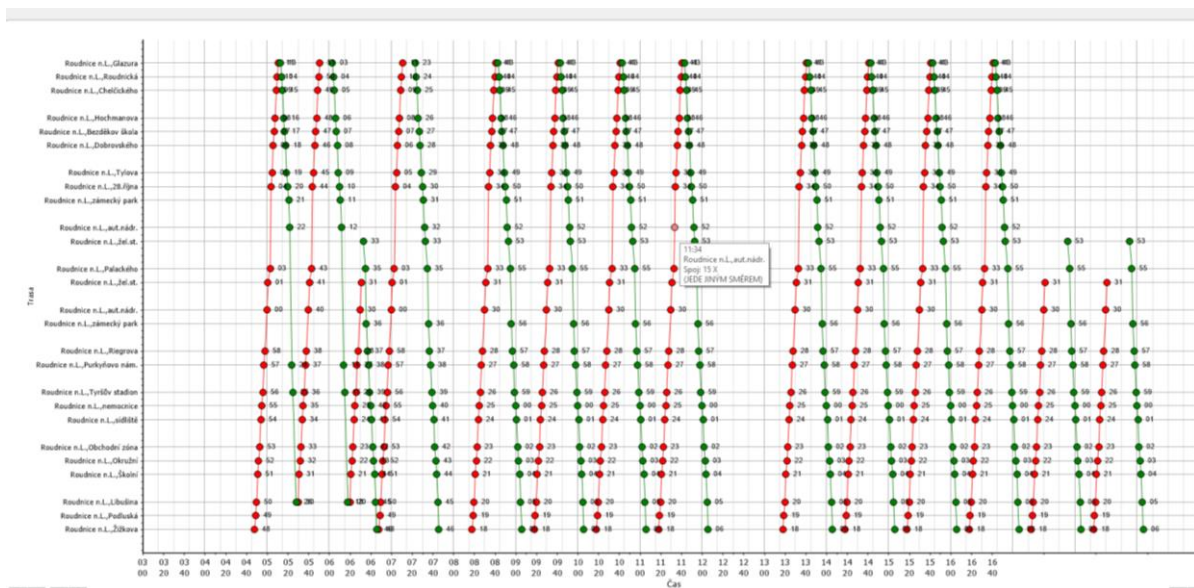
Na základě výběrového řízení je od 1. ledna 2011 městská doprava provozována neratovickou pobočkou dopravce Veolia Transport Praha (od 1. září 2013 Arriva Praha). V počátku sem byl pro tyto účely zapůjčen SOR CN8.5 registrační značky 2AA 5575 běžně zajišťující provoz linek Pražské integrované dopravy pod evidenčním číslem 1419. Během necelého měsíce sem byl pak dodán vůz SOR BN8.5 registrační značky 2AB 6374, který zde jezdí dodnes. Dnes je v provozu 12 párů spojů v pracovní dny. Do Podlusk zajíždí 4 páry spojů.

#### 5.3.1. Trasování MAD Roudnice nad Labem



Obrázek 10 Trasování MAD Roudnice nad Labem

#### 5.3.2. Časové polohy – frekvenční diagram



Obrázek 11 Taktogram spojů MAD








### 5.3.3. Propojení městské autobusové dopravy Roudnice nad Labem se železniční dopravou

MAD Roudnice nad Labem v rámci zabezpečení návazné dopravy obyvatel města zabezpečuje návaznou dopravu v zastávce Roudnice n/L železniční stanice do všech základních směrů v rámci města. Návaznost – integrace MAD a železnice je uvedena v následujících tabulkách. Je skutečností, že obslužnost nočních vlaků není zabezpečena návaznými spoji. V rámci přestupu ze železnice a MAD není přestupní tarif.

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
0:22	příjezd	0:22	Roudnice nad Labem	vlak	670		Praha hlavní nádraží								
0:23	odjezd								0:23	Roudnice nad Labem	vlak	670		Děčín hlavní nádraží	
4:35	příjezd	4:35	Roudnice nad Labem	vlak	6901		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
4:36	odjezd								4:36	Roudnice nad Labem	vlak	6901		Praha Masarykovo nádraží	
4:39	odjezd								4:39	Roudnice nad Labem	vlak	6940		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
4:48	příjezd	4:48	Roudnice nad Labem	vlak	19601		Bříza obec								
4:51	odjezd								4:51	Roudnice nad Labem	vlak	19600		Bříza obec	
4:54	příjezd	4:54	Roudnice nad Labem	vlak	6903		Lovosice								
4:56	odjezd								4:56	Roudnice nad Labem	vlak	6903		Praha Masarykovo nádraží	
5:01	příjezd	5:01	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	1	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X ↓							
5:01	odjezd								5:01	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	1	Roudnice n.L.,Glazura, []	X
5:07	příjezd	5:07	Roudnice nad Labem	vlak	6900		Kralupy nad Vltavou								
5:07	příjezd	5:07	Roudnice nad Labem	vlak	6931		Lovosice								
5:08	odjezd								5:08	Roudnice nad Labem	vlak	6931		Hněvice	
5:09	odjezd								5:09	Roudnice nad Labem	vlak	6900		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
5:11	příjezd	5:11	Roudnice nad Labem	vlak	671		Děčín hlavní nádraží								

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
5:12	odjezd								5:12	Roudnice nad Labem	vlak	671		Praha hlavní nádraží	
5:37	příjezd	5:37	Roudnice nad Labem	vlak	6930		Hněvice								
5:38	odjezd								5:38	Roudnice nad Labem	vlak	6930		Děčín hlavní nádraží	
5:41	příjezd	5:41	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	3	Roudnice n.L.,Libušina, []	X							
5:41	odjezd								5:41	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	3	Roudnice n.L.,Glazura, []	X
5:44	příjezd	5:44	Roudnice nad Labem	vlak	6905		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
5:47	příjezd	5:47	Roudnice nad Labem	vlak	601		Teplice v Čechách								
5:48	odjezd								5:48	Roudnice nad Labem	vlak	601		Praha hlavní nádraží	
5:54	odjezd								5:54	Roudnice nad Labem	vlak	6905		Praha Masarykovo nádraží	
6:00	příjezd	6:00	Roudnice nad Labem	vlak	19603		Bříza obec								
6:03	příjezd	6:03	Roudnice nad Labem	vlak	6902		Praha Masarykovo nádraží								
6:04	odjezd								6:04	Roudnice nad Labem	vlak	6902		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
6:07	příjezd	6:07	Roudnice nad Labem	vlak	618		Praha hlavní nádraží								
6:08	odjezd								6:08	Roudnice nad Labem	vlak	618		Cheb	
6:09	příjezd	6:09	Roudnice nad Labem	vlak	6941		Děčín hlavní nádraží								
6:11	příjezd	6:11	Roudnice nad Labem	vlak	673		Děčín hlavní nádraží								
6:12	odjezd								6:12	Roudnice nad Labem	vlak	673		Praha hlavní nádraží	
6:15	odjezd								6:15	Roudnice nad Labem	vlak	19602		Bříza obec	
6:31	příjezd	6:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	5	Roudnice n.L.,Libušina, []	X							
6:33	odjezd								6:33	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	6	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
6:36	odjezd								6:36	Roudnice nad Labem	vlak	6942		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
6:39	příjezd	6:39	Roudnice nad Labem	vlak	19605		Bříza obec								
6:42	příjezd	6:42	Roudnice nad Labem	vlak	698		Praha hlavní nádraží								
6:43	odjezd								6:43	Roudnice nad Labem	vlak	698		Děčín hlavní nádraží	
6:46	odjezd								6:46	Roudnice nad Labem	vlak	19604		Bříza obec	
6:50	příjezd	6:50	Roudnice nad Labem	vlak	6907		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
6:54	odjezd								6:54	Roudnice nad Labem	vlak	6907		Praha Masarykovo nádraží	
7:00	příjezd	7:00	Roudnice nad Labem	vlak	6904		Praha Masarykovo nádraží								
7:01	příjezd	7:01	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	7	Roudnice n.L.,Žižkova, []								
7:01	odjezd								7:01	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	7	Roudnice n.L.,Glazura, []	X
7:02	odjezd								7:02	Roudnice nad Labem	vlak	6904		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
7:11	příjezd	7:11	Roudnice nad Labem	vlak	675		Děčín hlavní nádraží								
7:12	odjezd								7:12	Roudnice nad Labem	vlak	675		Praha hlavní nádraží	
7:33	příjezd	7:33	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	8	Roudnice n.L.,Glazura, []								
7:33	odjezd								7:33	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	8	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X
7:42	příjezd	7:42	Roudnice nad Labem	vlak	696		Praha hlavní nádraží								
7:43	odjezd								7:43	Roudnice nad Labem	vlak	696		Děčín hlavní nádraží	
7:48	příjezd	7:48	Roudnice nad Labem	vlak	19607		Bříza obec								
7:50	příjezd	7:50	Roudnice nad Labem	vlak	6943		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
7:54	odjezd								7:54	Roudnice nad Labem	vlak	19606		Bříza obec	

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
8:02	odjezd								8:02	Roudnice nad Labem	vlak	6944		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
8:11	příjezd	8:11	Roudnice nad Labem	vlak	677		Děčín hlavní nádraží								
8:12	odjezd								8:12	Roudnice nad Labem	vlak	677		Praha hlavní nádraží	
8:14	odjezd								8:14	Roudnice nad Labem	vlak	19608		Bříza obec	
8:31	příjezd	8:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	9	Roudnice n.L.,Žižkova, []								
8:31	odjezd								8:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	9	Roudnice n.L.,Glazura, []	X
8:42	příjezd	8:42	Roudnice nad Labem	vlak	694		Praha hlavní nádraží								
8:43	odjezd								8:43	Roudnice nad Labem	vlak	694		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
8:50	příjezd	8:50	Roudnice nad Labem	vlak	6909		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
8:53	příjezd	8:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	10	Roudnice n.L.,Glazura, []								
8:53	odjezd								8:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	10	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X
8:54	odjezd								8:54	Roudnice nad Labem	vlak	6909		Praha Masarykovo nádraží	
8:58	příjezd	8:58	Roudnice nad Labem	vlak	19609		Bříza obec								
9:00	příjezd	9:00	Roudnice nad Labem	vlak	6906		Praha Masarykovo nádraží								
9:02	odjezd								9:02	Roudnice nad Labem	vlak	6906		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
9:11	příjezd	9:11	Roudnice nad Labem	vlak	679		Děčín hlavní nádraží								
9:12	odjezd								9:12	Roudnice nad Labem	vlak	679		Praha hlavní nádraží	
9:31	příjezd	9:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	11	Roudnice n.L.,Žižkova, []								
9:31	odjezd								9:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	11	Roudnice n.L.,Glazura, []	X

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
9:42	příjezd	9:42	Roudnice nad Labem	vlak	692		Praha hlavní nádraží								
9:43	odjezd								9:43	Roudnice nad Labem	vlak	692		Děčín hlavní nádraží	
9:53	příjezd	9:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	12	Roudnice n.L.,Glazura, []	X ↑							
9:53	odjezd								9:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	12	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X
9:54	příjezd	9:54	Roudnice nad Labem	vlak	6945		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
9:57	odjezd								9:57	Roudnice nad Labem	vlak	19610		Bříza obec	
10:00	odjezd								10:00	Roudnice nad Labem	vlak	18340		Libochovice	
10:02	odjezd								10:02	Roudnice nad Labem	vlak	6946		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
10:11	příjezd	10:11	Roudnice nad Labem	vlak	681		Děčín hlavní nádraží								
10:12	odjezd								10:12	Roudnice nad Labem	vlak	681		Praha hlavní nádraží	
10:31	příjezd	10:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	13	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X ↓							
10:31	odjezd								10:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	13	Roudnice n.L.,Glazura, []	X
10:50	příjezd	10:50	Roudnice nad Labem	vlak	6911		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
10:53	příjezd	10:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	14	Roudnice n.L.,Glazura, []	X ↑							
10:53	odjezd								10:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	14	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X
10:54	odjezd								10:54	Roudnice nad Labem	vlak	6911		Praha Masarykovo nádraží	
10:58	příjezd	10:58	Roudnice nad Labem	vlak	19611		Bříza obec								
11:00	příjezd	11:00	Roudnice nad Labem	vlak	6908		Praha Masarykovo nádraží								
11:00	příjezd	11:00	Roudnice nad Labem	vlak	6910		Praha Masarykovo nádraží								
11:02	odjezd								11:02	Roudnice nad Labem	vlak	6908		Ústí nad Labem hlavní nádraží	

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
11:02	odjezd								11:02	Roudnice nad Labem	vlak	6910		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
11:31	příjezd	11:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	15	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X ↓							
11:31	odjezd								11:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	15	Roudnice n.L.,Glazura, []	X
11:40	příjezd	11:40	Roudnice nad Labem	vlak	19613		Bříza obec								
11:42	příjezd	11:42	Roudnice nad Labem	vlak	690		Praha hlavní nádraží								
11:43	odjezd								11:43	Roudnice nad Labem	vlak	690		Děčín hlavní nádraží	
11:50	příjezd	11:50	Roudnice nad Labem	vlak	6947		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
11:53	příjezd	11:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	16	Roudnice n.L.,Glazura, []	X ↑							
11:53	odjezd								11:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	16	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X
11:54	odjezd								11:54	Roudnice nad Labem	vlak	19612		Bříza obec	
12:02	odjezd								12:02	Roudnice nad Labem	vlak	6948		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
12:11	příjezd	12:11	Roudnice nad Labem	vlak	683		Děčín hlavní nádraží								
12:12	odjezd								12:12	Roudnice nad Labem	vlak	683		Praha hlavní nádraží	
12:14	odjezd								12:14	Roudnice nad Labem	vlak	19614		Bříza obec	
12:50	příjezd	12:50	Roudnice nad Labem	vlak	6913		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
12:54	odjezd								12:54	Roudnice nad Labem	vlak	6913		Praha Masarykovo nádraží	
12:58	příjezd	12:58	Roudnice nad Labem	vlak	19615		Bříza obec								
13:00	příjezd	13:00	Roudnice nad Labem	vlak	6912		Praha Masarykovo nádraží								
13:02	odjezd								13:02	Roudnice nad Labem	vlak	6912		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
13:08	příjezd	13:08	Roudnice nad Labem	vlak	18341		Libochovice								

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
13:09	příjezd	13:09	Roudnice nad Labem	vlak	1971		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
13:11	odjezd								13:11	Roudnice nad Labem	vlak	19616		Bříza obec	
13:31	příjezd	13:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	17	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X ↓							
13:31	odjezd								13:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	17	Roudnice n.L.,Glazura, []	X
13:42	příjezd	13:42	Roudnice nad Labem	vlak	688		Praha hlavní nádraží								
13:43	odjezd								13:43	Roudnice nad Labem	vlak	688		Děčín hlavní nádraží	
13:50	příjezd	13:50	Roudnice nad Labem	vlak	6915		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
13:53	příjezd	13:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	18	Roudnice n.L.,Glazura, []	X ↑							
13:53	odjezd								13:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	18	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X
13:54	odjezd								13:54	Roudnice nad Labem	vlak	6915		Praha Masarykovo nádraží	
13:57	odjezd								13:57	Roudnice nad Labem	vlak	18342		Libochovice	
14:00	příjezd	14:00	Roudnice nad Labem	vlak	6914		Praha Masarykovo nádraží								
14:02	odjezd								14:02	Roudnice nad Labem	vlak	6914		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
14:09	příjezd	14:09	Roudnice nad Labem	vlak	19617		Bříza obec								
14:11	příjezd	14:11	Roudnice nad Labem	vlak	685		Děčín hlavní nádraží								
14:12	odjezd								14:12	Roudnice nad Labem	vlak	685		Praha hlavní nádraží	
14:14	odjezd								14:14	Roudnice nad Labem	vlak	19618		Bříza obec	
14:26	odjezd								14:26	Roudnice nad Labem	vlak	1970		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
14:31	příjezd	14:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	19	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X ↓							
14:31	odjezd								14:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	19	Roudnice n.L.,Glazura, []	X

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
14:42	příjezd	14:42	Roudnice nad Labem	vlak	686		Praha hlavní nádraží								
14:43	odjezd								14:43	Roudnice nad Labem	vlak	686		Děčín hlavní nádraží	
14:50	příjezd	14:50	Roudnice nad Labem	vlak	6917		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
14:53	příjezd	14:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	20	Roudnice n.L.,Glazura, []	X							
14:53	odjezd								14:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	20	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X
14:54	odjezd								14:54	Roudnice nad Labem	vlak	6917		Praha Masarykovo nádraží	
15:00	příjezd	15:00	Roudnice nad Labem	vlak	6916		Praha Masarykovo nádraží								
15:02	odjezd								15:02	Roudnice nad Labem	vlak	6916		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
15:11	příjezd	15:11	Roudnice nad Labem	vlak	687		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
15:12	odjezd								15:12	Roudnice nad Labem	vlak	687		Praha hlavní nádraží	
15:14	příjezd	15:14	Roudnice nad Labem	vlak	19619		Bříza obec								
15:16	odjezd								15:16	Roudnice nad Labem	vlak	19620		Bříza obec	
15:31	příjezd	15:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	21	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X							
15:31	odjezd								15:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	21	Roudnice n.L.,Glazura, []	X
15:40	příjezd	15:40	Roudnice nad Labem	vlak	19621		Bříza obec								
15:42	příjezd	15:42	Roudnice nad Labem	vlak	684		Praha hlavní nádraží								
15:43	odjezd								15:43	Roudnice nad Labem	vlak	684		Děčín hlavní nádraží	
15:50	příjezd	15:50	Roudnice nad Labem	vlak	6919		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
15:53	příjezd	15:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	22	Roudnice n.L.,Glazura, []	X							
15:53	odjezd								15:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	22	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X



čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
15:54	odjezd								15:54	Roudnice nad Labem	vlak	6919		Praha Masarykovo nádraží	
16:00	příjezd	16:00	Roudnice nad Labem	vlak	6918		Praha Masarykovo nádraží								
16:02	odjezd								16:02	Roudnice nad Labem	vlak	6918		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
16:11	příjezd	16:11	Roudnice nad Labem	vlak	689		Děčín hlavní nádraží								
16:12	odjezd								16:12	Roudnice nad Labem	vlak	689		Praha hlavní nádraží	
16:14	příjezd	16:14	Roudnice nad Labem	vlak	19623		Bříza obec								
16:16	odjezd								16:16	Roudnice nad Labem	vlak	19622		Bříza obec	
16:31	příjezd	16:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	23	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X							
16:31	odjezd								16:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	23	Roudnice n.L.,Glazura, []	X
16:42	příjezd	16:42	Roudnice nad Labem	vlak	682		Praha hlavní nádraží								
16:43	odjezd								16:43	Roudnice nad Labem	vlak	682		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
16:50	příjezd	16:50	Roudnice nad Labem	vlak	6921		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
16:53	příjezd	16:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	24	Roudnice n.L.,Glazura, []	X							
16:53	odjezd								16:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	24	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X
16:54	odjezd								16:54	Roudnice nad Labem	vlak	6921		Praha Masarykovo nádraží	
17:00	příjezd	17:00	Roudnice nad Labem	vlak	6920		Praha Masarykovo nádraží								
17:02	odjezd								17:02	Roudnice nad Labem	vlak	6920		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
17:11	příjezd	17:11	Roudnice nad Labem	vlak	691		Děčín hlavní nádraží								
17:12	odjezd								17:12	Roudnice nad Labem	vlak	691		Praha hlavní nádraží	
17:18	příjezd	17:18	Roudnice nad Labem	vlak	19625		Bříza obec								

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
17:21	odjezd								17:21	Roudnice nad Labem	vlak	19624		Bříza obec	
17:31	příjezd	17:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	25	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X [1]							
17:42	příjezd	17:42	Roudnice nad Labem	vlak	680		Praha hlavní nádraží								
17:43	odjezd								17:43	Roudnice nad Labem	vlak	680		Děčín hlavní nádraží	
17:50	příjezd	17:50	Roudnice nad Labem	vlak	6923		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
17:53	odjezd								17:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	26	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X [31]
17:54	odjezd								17:54	Roudnice nad Labem	vlak	6923		Praha Masarykovo nádraží	
17:57	příjezd	17:57	Roudnice nad Labem	vlak	18343		Libochovice								
18:00	příjezd	18:00	Roudnice nad Labem	vlak	6922		Praha Masarykovo nádraží								
18:02	odjezd								18:02	Roudnice nad Labem	vlak	6922		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
18:11	příjezd	18:11	Roudnice nad Labem	vlak	693		Děčín hlavní nádraží								
18:12	odjezd								18:12	Roudnice nad Labem	vlak	693		Praha hlavní nádraží	
18:22	příjezd	18:22	Roudnice nad Labem	vlak	19627		Bříza obec								
18:25	odjezd								18:25	Roudnice nad Labem	vlak	19626		Bříza obec	
18:31	příjezd	18:31	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	27	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X [1]							
18:42	příjezd	18:42	Roudnice nad Labem	vlak	678		Praha hlavní nádraží								
18:43	odjezd								18:43	Roudnice nad Labem	vlak	678		Děčín hlavní nádraží	
18:50	příjezd	18:50	Roudnice nad Labem	vlak	6951		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
18:53	odjezd								18:53	Roudnice n.L.,žel.st., []	bus	556368	28	Roudnice n.L.,Žižkova, []	X [31]
19:00	příjezd	19:00	Roudnice nad Labem	vlak	6924		Praha Masarykovo nádraží								

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
19:02	odjezd								19:02	Roudnice nad Labem	vlak	6924		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
19:11	příjezd	19:11	Roudnice nad Labem	vlak	695		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
19:12	odjezd								19:12	Roudnice nad Labem	vlak	695		Praha hlavní nádraží	
19:40	příjezd	19:40	Roudnice nad Labem	vlak	19629		Bříza obec								
19:42	příjezd	19:42	Roudnice nad Labem	vlak	676		Praha hlavní nádraží								
19:43	odjezd								19:43	Roudnice nad Labem	vlak	676		Děčín hlavní nádraží	
19:50	příjezd	19:50	Roudnice nad Labem	vlak	6925		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
19:53	odjezd								19:53	Roudnice nad Labem	vlak	19628		Bříza obec	
19:54	odjezd								19:54	Roudnice nad Labem	vlak	6925		Praha Masarykovo nádraží	
20:02	odjezd								20:02	Roudnice nad Labem	vlak	6952		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
20:11	příjezd	20:11	Roudnice nad Labem	vlak	697		Děčín hlavní nádraží								
20:12	odjezd								20:12	Roudnice nad Labem	vlak	697		Praha hlavní nádraží	
20:15	odjezd								20:15	Roudnice nad Labem	vlak	19630		Bříza obec	
20:42	příjezd	20:42	Roudnice nad Labem	vlak	674		Praha hlavní nádraží								
20:43	odjezd								20:43	Roudnice nad Labem	vlak	674		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
20:50	příjezd	20:50	Roudnice nad Labem	vlak	6953		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
21:06	příjezd	21:06	Roudnice nad Labem	vlak	6988		Neratovice								
21:36	příjezd	21:36	Roudnice nad Labem	vlak	1973		Ústí nad Labem hlavní nádraží								
21:39	příjezd	21:39	Roudnice nad Labem	vlak	19631		Bříza obec								
21:42	příjezd	21:42	Roudnice nad Labem	vlak	672		Praha hlavní nádraží								
21:43	odjezd								21:43	Roudnice nad Labem	vlak	672		Děčín hlavní nádraží	
21:48	odjezd								21:48	Roudnice nad Labem	vlak	6989		Kralupy nad Vltavou	

čas	př/odj	příjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	vých. st.	omezení	odjezd	zastávka	vlak/ bus	linka	spoj	cíl.st.	omezení
22:22	příjezd	22:22	Roudnice nad Labem	vlak	602		Praha hlavní nádraží								
22:23	odjezd								22:23	Roudnice nad Labem	vlak	602		Teplice v Čechách	
22:25	odjezd								22:25	Roudnice nad Labem	vlak	1972		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
22:34	příjezd	22:34	Roudnice nad Labem	vlak	699		Děčín hlavní nádraží								
22:35	odjezd								22:35	Roudnice nad Labem	vlak	699		Praha hlavní nádraží	
22:37	odjezd								22:37	Roudnice nad Labem	vlak	19632		Bříza obec	
22:53	příjezd	22:53	Roudnice nad Labem	vlak	6928		Praha Masarykovo nádraží								
22:54	odjezd								22:54	Roudnice nad Labem	vlak	6928		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
23:20	příjezd	23:20	Roudnice nad Labem	vlak	6932		Praha Masarykovo nádraží								
23:21	odjezd								23:21	Roudnice nad Labem	vlak	6932		Děčín hlavní nádraží	
23:22	příjezd	23:22	Roudnice nad Labem	vlak	600		Praha hlavní nádraží								
23:23	odjezd								23:23	Roudnice nad Labem	vlak	600		Ústí nad Labem hlavní nádraží	
23:48	příjezd	23:48	Roudnice nad Labem	vlak	6959		Ústí nad Labem hlavní nádraží								

Tabulka 8 Přehled návazností MAD a železniční dopravy v zastávce Roudnice n/L železniční stanice



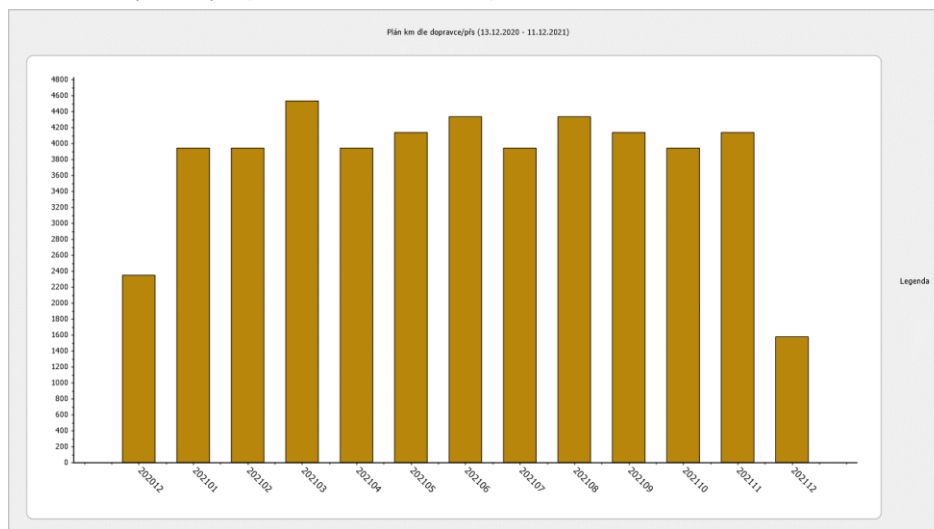
Obrázek 12 Vysvětlivky grafických značek

Autobusová linka obsluhuje příjezdy a odjezdy vlaků v hodinovém taktu. Směrnost pak umožňuje tak ½ hodinový. Ve večerních hodinách není zabezpečena návaznost MAD a železnice.

### 5.3.4. Dopravní výkony – roční objem km

kmCelk	202012	202101	202102	202103	202104	202105	202106	202107	202108	202109	202110	202111	202112
49 232,00	2 346,00	3 940,00	3 940,00	4 531,00	3 940,00	4 137,00	4 334,00	3 940,00	4 334,00	4 137,00	3 940,00	4 137,00	1 576,00

Tabulka 9 Plán km dle dopravce/přs (13.12.2020 - 11.12.2021)



Obrázek 13 Počet km dle jednotlivých měsíců v roce

linka	spoj	platnost	jede	kmT	kmP	celk.kmT	celk.kmP	negZnačka	zastOd	zastDo	odj.	přj.
556368	1	X	250	7	7,298	1750	1 824,500		Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,Glazura	4:48	5:11
556368	2	X	250	6	4,921	1500	1 230,250		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Libušina	5:13	5:28
556368	3	X	250	7	6,808	1750	1 702,000		Roudnice n.L.,Libušina	Roudnice n.L.,Glazura	5:30	5:51
556368	4	X	250	6	4,921	1500	1 230,250		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Libušina	6:03	6:18
556368	5	X	250	4	3,238	1000	809,500		Roudnice n.L.,Libušina	Roudnice n.L.,žel.st.	6:20	6:31
556368	6	X	250	5	4,565	1250	1 141,250		Roudnice n.L.,žel.st.	Roudnice n.L.,Žižkova	6:33	6:46
556368	7	X	250	7	7,298	1750	1 824,500		Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,Glazura	6:48	7:11
556368	8	X	250	9	8,579	2250	2 144,750		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Žižkova	7:23	7:46
556368	9	X	250	7	7,298	1750	1 824,500		Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,Glazura	8:18	8:41
556368	10	X	250	9	8,579	2250	2 144,750		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Žižkova	8:43	9:06
556368	11	X	250	7	7,298	1750	1 824,500		Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,Glazura	9:18	9:41
556368	12	X	250	9	8,579	2250	2 144,750		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Žižkova	9:43	10:06
556368	13	X	250	7	7,298	1750	1 824,500		Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,Glazura	10:18	10:41
556368	14	X	250	9	8,579	2250	2 144,750		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Žižkova	10:43	11:06
556368	15	X	250	7	7,298	1750	1 824,500		Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,Glazura	11:18	11:41
556368	16	X	250	9	8,579	2250	2 144,750		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Žižkova	11:43	12:06
556368	17	X	250	7	7,298	1750	1 824,500		Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,Glazura	13:18	13:41
556368	18	X	250	9	8,579	2250	2 144,750		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Žižkova	13:43	14:06
556368	19	X	250	7	7,298	1750	1 824,500		Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,Glazura	14:18	14:41
556368	20	X	250	9	8,579	2250	2 144,750		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Žižkova	14:43	15:06
556368	21	X	250	7	7,298	1750	1 824,500		Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,Glazura	15:18	15:41
556368	22	X	250	9	8,579	2250	2 144,750		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Žižkova	15:43	16:06
556368	23	X	250	7	7,298	1750	1 824,500		Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,Glazura	16:18	16:41
556368	24	X	250	9	8,579	2250	2 144,750		Roudnice n.L.,Glazura	Roudnice n.L.,Žižkova	16:43	17:06
556368	25	X	249	4	3,728	996	928,272	[31] vzdy, nejede 31.12.2020	Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,žel.st.	17:18	17:31
556368	26	X	249	5	4,565	1245	1 136,685	[31] vzdy, nejede 31.12.2020	Roudnice n.L.,žel.st.	Roudnice n.L.,Žižkova	17:53	18:06

linka	spoj	platnost	jede	kmT	kmP	celk.kmT	celk.kmP	negZnačka	zastOd	zastDo	odj.	přij.
556368	27	X	249	4	3,728	996	928,272	[31] vzdy, nejede 31.12.2020	Roudnice n.L.,Žižkova	Roudnice n.L.,žel.st.	18:18	18:31
556368	28	X	249	5	4,565	1245	1 136,685	[31] vzdy, nejede 31.12.2020	Roudnice n.L.,žel.st.	Roudnice n.L.,Žižkova	18:53	19:06
556368			6996	197	191,230	49232	47 790,914					

Tabulka 10 Základní časové polohy jednotlivých spojů MAD Roudnice nad Labem

linka	spoj	čas od	zastávka od	čas do	zastávka do	omezení	km přesné zaokrouhlené	jede	km přesné celkem zaokrouhlené
556368	1	4:48	Roudnice n.L.,Žižkova	5:11	Roudnice n.L.,Glazura	X	7,3	250	1 825,0
556368	2	5:13	Roudnice n.L.,Glazura	5:28	Roudnice n.L.,Libušina	X	5,0	250	1 250,0
556368	3	5:30	Roudnice n.L.,Libušina	5:51	Roudnice n.L.,Glazura	X	6,9	250	1 725,0
556368	4	6:03	Roudnice n.L.,Glazura	6:18	Roudnice n.L.,Libušina	X	5,0	250	1 250,0
556368	5	6:20	Roudnice n.L.,Libušina	6:31	Roudnice n.L.,žel.st.	X	3,3	250	825,0
556368	6	6:33	Roudnice n.L.,žel.st.	6:46	Roudnice n.L.,Žižkova	X	4,6	250	1 150,0
556368	7	6:48	Roudnice n.L.,Žižkova	7:11	Roudnice n.L.,Glazura	X	7,3	250	1 825,0
556368	8	7:23	Roudnice n.L.,Glazura	7:46	Roudnice n.L.,Žižkova	X	8,6	250	2 150,0
556368	9	8:18	Roudnice n.L.,Žižkova	8:41	Roudnice n.L.,Glazura	X	7,3	250	1 825,0
556368	10	8:43	Roudnice n.L.,Glazura	9:06	Roudnice n.L.,Žižkova	X	8,6	250	2 150,0
556368	11	9:18	Roudnice n.L.,Žižkova	9:41	Roudnice n.L.,Glazura	X	7,3	250	1 825,0
556368	12	9:43	Roudnice n.L.,Glazura	10:06	Roudnice n.L.,Žižkova	X	8,6	250	2 150,0
556368	13	10:18	Roudnice n.L.,Žižkova	10:41	Roudnice n.L.,Glazura	X	7,3	250	1 825,0
556368	14	10:43	Roudnice n.L.,Glazura	11:06	Roudnice n.L.,Žižkova	X	8,6	250	2 150,0
556368	15	11:18	Roudnice n.L.,Žižkova	11:41	Roudnice n.L.,Glazura	X	7,3	250	1 825,0
556368	16	11:43	Roudnice n.L.,Glazura	12:06	Roudnice n.L.,Žižkova	X	8,6	250	2 150,0
556368	17	13:18	Roudnice n.L.,Žižkova	13:41	Roudnice n.L.,Glazura	X	7,3	250	1 825,0
556368	18	13:43	Roudnice n.L.,Glazura	14:06	Roudnice n.L.,Žižkova	X	8,6	250	2 150,0
556368	19	14:18	Roudnice n.L.,Žižkova	14:41	Roudnice n.L.,Glazura	X	7,3	250	1 825,0
556368	20	14:43	Roudnice n.L.,Glazura	15:06	Roudnice n.L.,Žižkova	X	8,6	250	2 150,0
556368	21	15:18	Roudnice n.L.,Žižkova	15:41	Roudnice n.L.,Glazura	X	7,3	250	1 825,0
556368	22	15:43	Roudnice n.L.,Glazura	16:06	Roudnice n.L.,Žižkova	X	8,6	250	2 150,0
556368	23	16:18	Roudnice n.L.,Žižkova	16:41	Roudnice n.L.,Glazura	X	7,3	250	1 825,0
556368	24	16:43	Roudnice n.L.,Glazura	17:06	Roudnice n.L.,Žižkova	X	8,6	250	2 150,0
556368	25	17:18	Roudnice n.L.,Žižkova	17:31	Roudnice n.L.,žel.st.	X [31]	3,8	249	946,2
556368	26	17:53	Roudnice n.L.,žel.st.	18:06	Roudnice n.L.,Žižkova	X [31]	4,6	249	1 145,4
556368	27	18:18	Roudnice n.L.,Žižkova	18:31	Roudnice n.L.,žel.st.	X [31]	3,8	249	946,2
556368	28	18:53	Roudnice n.L.,žel.st.	19:06	Roudnice n.L.,Žižkova	X [31]	4,6	249	1 145,4
							Celkem		47 983,2

Tabulka 11 Základní výkonové parametry linky MAD Roudnice n/L

Den / hodina	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
5:00	1	1	1	1	1	0	0
5:30	1	1	1	1	1	0	0
6:00	1	1	1	1	1	0	0
6:30	1	1	1	1	1	0	0
7:00	1	1	1	1	1	0	0
7:30	1	1	1	1	1	0	0
8:00	1	1	1	1	1	0	0

Den / hodina	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
8:30	1	1	1	1	1	0	0
9:00	1	1	1	1	1	0	0
9:30	1	1	1	1	1	0	0
10:00	1	1	1	1	1	0	0
10:30	1	1	1	1	1	0	0
11:00	1	1	1	1	1	0	0
11:30	1	1	1	1	1	0	0
12:00	1	1	1	1	1	0	0
12:30	1	1	1	1	1	0	0
13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:30	1	1	1	1	1	0	0
14:00	1	1	1	1	1	0	0
14:30	1	1	1	1	1	0	0
15:00	1	1	1	1	1	0	0
15:30	1	1	1	1	1	0	0
16:00	1	1	1	1	1	0	0
16:30	1	1	1	1	1	0	0
17:00	1	1	1	1	1	0	0
17:30	1	1	1	1	1	0	0
18:00	1	1	1	1	1	0	0
18:30	1	1	1	1	1	0	0
19:00	1	1	1	1	1	0	0
19:30	1	1	1	1	1	0	0

Tabulka 12 Počet jetých spojů v průběhu dne

### 5.3.5. Převážní výkony MAD Roudnice nad Labem 2019 a dosažená tržba – vybrané jízdné

Platba	Tarif	Počet lístků	Osobok M	Tržba s DPH	Dobíjení kupónu s DPH	Dobíjení ELP s DPH	Součet	Tržba:CZ K
Ele. karta		936	4544	4654	0	0	4654	4654
Ele. karta	Jednotlivé obyčejné	380	1283	3645	0	0	3645	3645
Ele. karta	60 min pes/zavazadlo	1	8	10	0	0	10	10
Ele. karta	Jednotlivé zlevněné	555	3253	999	0	0	999	999
Hotovost		58135	309185	304610	8465	2500	315575	315575
Hotovost	Dobíjení	12	0	0	0	2500	2500	2500
Hotovost	7 dnů obyčejné	60	347	0	4500	0	4500	4500
Hotovost	Kolo nepřestupní	2	14	40	0	0	40	40
Hotovost	30 dnů obyčejné	15	95	0	3900	0	3900	3900
Hotovost	Jednotlivé obyčejné	23245	128600	232635	0	0	232635	232635
Hotovost	30 dnů dítě	1	0	0	65	0	65	65
Hotovost	60 min pes/zavazadlo	141	944	1410	0	0	1410	1410
Hotovost	Jednotlivé zlevněné	34624	178985	69256	0	0	69256	69256
Hotovost	1denní zlevněné celosíťové	2	14	64	0	0	64	64
Hotovost	7 dnů student	9	40	162	0	0	162	162
Hotovost	7 dnů osoba 65+	11	68	198	0	0	198	198

Platba	Tarif	Počet lístků	Osobok M	Tržba s DPH	Dobíjení kupónu s DPH	Dobíjení ELP s DPH	Součet	Tržba:CZ K
Hotovost	30 dnů osoba 65+	13	78	845	0	0	845	845
Kupón		27	10	0	0	0	0	0
Kupón	365denní zaměst. celosíťová	23	7	0	0	0	0	0
Kupón	30 dnů obyčejné	3	2	0	0	0	0	0
Kupón	90 dnů obyčejné	1	1	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>		<b>59098</b>	<b>313739</b>	<b>309264</b>	<b>8465</b>	<b>2500</b>	<b>320229</b>	<b>320229</b>

Tabulka 13 Bilance tržeb MAD Roudnice nad Labem za rok 2019

### 5.3.6. Standardy kvality a bezpečnosti (technické a provozní standardy veřejné dopravy)

Požadavky uváděné v těchto Standardech kvality jsou minimální požadavky Objednatele.

Dopravce je povinen zajistit jednotnost základního provozního a zálohového vozidla co se týče typu a značky. Dopravce je povinen zajistit, aby základní a zálohová vozidla byla jednotného vnějšího provedení (tj. označení, barevné provedení, design, dekorační prvky apod.). Zadavatel striktně požaduje vozidlo **M3, třídy I., Typ A**, o délce 8–10 m, a to jak pro vozidlo základní provozní, tak vozidlo zálohové.

Není akceptovatelná různost značek zálohového a základního provozního vozidla podle výrobce.

POČET VOZIDEL, KAPACITA VOZU:

**Objednatel požaduje 2 vozidla (1 vozidlo základní, které bude v denním provozu a 1 vozidlo zálohové) o délce od 8 do 10 m** určená pro městskou autobusovou dopravu:

- požadovaná kapacita vozidla je minimálně 25 sedících cestujících a 32 stojících cestujících
- min. jedny dveře pro nástup i výstup s kočárkem/invalidním vozíkem o šířce alespoň 1200 mm,
- nízkopodlažní,
- protiskluzová podlahová krytina,
- emisní norma min. EURO 5,
- sedačky s výškou opěradla od plochy sedáku alespoň 600 mm, polstrované.

#### STANDARDY KVALITY A BEZPEČNOSTI PRO ZÁKLADNÍ A ZÁLOHOVÉ VOZIDLO:

Zadavatel považuje standardní vybavení uvedené v této příloze č. 5. Smlouvy. Standardy kvality (technické a provozní standardy veřejné dopravy), v odd. 2.1 jsou Objednatelem požadovány jak pro vozidla základní, tak pro vozidla zálohová.

Za standardní vybavení vozidla se považuje:

1. Přední směrový elektronický panel nebo tabule
2. Boční směrový elektronický panel nebo směrová tabule
3. Zadní elektronický panel nebo tabule
4. Elektronický vizuální informační systém – vnitřní přední
5. Dveře vozidla, pro variantu vozidla do 9 m dvoje dveře a pro variantu do 10 m troje dveře
6. Signalizační zařízení uvnitř vozidla
7. Informační vitríny
8. Informační piktogramy
9. Klimatická a světelná pohoda vozidel
10. Stáří a technický stav vozidel
11. Vnější nátěr vozidel
12. Čistota a vzhled vozidel
13. Elektronický akustický informační systém



14. Nízkopodlažnost vozidla – alespoň jedny dveře umožní nastoupit do vozidla bez nutnosti překonat schody, umožnit nástup invalidního vozíku bez pomoci výklopného nájezdu
15. Vyhrazená místa nejméně pro jeden kočárek a invalidní cestující v počtu, který odpovídá zákonu č. 56/2001 Sb. a Směrnici 2007/46/E platné pro vozidla M3
16. Elektronický odbavovací systém

## 6. IDS Ústeckého kraje a MAD Roudnice nad Labem

V období 2017-2021 byl záměr integrovat městskou hromadnou dopravu v Děčíně, Bílině, Chomutově a Jirkově, Varnsdorfu, Litoměřicích a dalších **městech s vlastní městskou hromadnou dopravou** (Žatec, Roudnice n/L, Štětí, Klášterec, Kadaň, Duchcov, Lovosice).

Tento záměr vyšel pouze z části – integrovat se povedlo následující města s MHD: Děčín; Bílina; Chomutov a Jirkov; Varnsdorf; Most a Litvínov; Roudnice nad Labem

### 6.1. Obecné cíle dopravní obslužnosti

#### 6.1.1. Vymezení cílů dopravní obslužnosti Ústeckého kraje

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

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

Veřejná doprava musí vykazovat charakter hromadnosti, a tudíž je jasné, že nedokáže pokrýt všechny přepravní vztahy v území, ani všechny přepravní potřeby jednotlivců. S ohledem na racionální dopravní plánování a objem finančních prostředků na ni vynakládaných nelze na jedné straně vynaložit neúčelně tyto prostředky na přepravu jednotlivců, aby na straně druhé následně chyběly pro zajištění relací s mnohonásobně vyšší poptávkou.

#### 6.1.2. Obecná pravidla pro zajišťování dopravní obslužnosti území

Dopravní obslužnost území může mít v principu dva základní cíle:

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

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

Výše uvedené základní cíle leží tedy na pomyslných dvou koncích spektra možných přístupů k zajišťování dopravní obslužnosti území. Jedním z důležitých cílů tohoto Plánu dopravní obslužnosti je navrhnout míru uplatnění jednotlivých cílů pro jednotlivé oblasti a relace v rámci řešeného území. K tomuto návrhu budou využita zejména data z analytické části Plánu a obecné odborné předpoklady pro řešení dopravní obslužnosti území.

## 6.2. Obecná pravidla pro tvorbu linek veřejné dopravy

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

Podle počtu obsluhovaných zdrojů/cílů cest rozlišujeme:

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

Sdružování většího počtu zdrojů/cílů cest do jednoho přepravního proudu je jedním ze základních předpokladů efektivního fungování systémů veřejné dopravy. Proto páteřní linky tvoří základ systému veřejné dopravy. Je velmi důležité, aby zejména páteřní a doplňkové linky tvořily společně dobře provázaný a uživatelsky přívětivý systém, který umožňuje jeho uživatelům snadno kombinovat velké množství potenciálních zdrojů a cílů cest. I v případě linek účelových a turistických je však vhodné, aby tyto byly provázány se zbytkem systému veřejné dopravy, pokud je to technologicky možné, neboť takové vazby nabízejí možnost jejich využití širšímu okruhu obyvatel.

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

### 6.3. Plán technologického propojování s dopravou objednávanou městy

V otázce propojování systému DÚK s dopravou objednávanou městy (městská hromadná/autobusová doprava, dále též jen MHD) je kromě tarifní integrace třeba věnovat pozornost též integraci technologické. Jedná se o zajištění různých vazeb mezi jednotlivými provozovanými subsystémy, zejména přestupní návaznosti (např. vlaky + MHD, regionální autobusy + MHD) a vhodné proložení časových poloh různých linek (zejm. regionální autobusy + MHD) na paralelně obsluhovaných úsecích sítě.

Tato technologická integrace je nutným předpokladem funkčního systému veřejné dopravy, neboť je krajně neefektivní (a ve většině případů i prakticky přímo vyloučené), aby určitý subsystém veřejné dopravy (např. jen MHD, jen železniční doprava atd.) dokázal zajistit komplexně veškeré přepravní potřeby obyvatel určité oblasti bez jakékoli kooperace s ostatními v kraji provozovanými subsystémy.

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

Mnoho dalších obcí v kraji je (částečně či zcela) obsluhováno přesahem výše uvedených systémů MHD přes hranice „jádrové“ obce. Tyto přesahy je třeba posuzovat vždy individuálně pro každý případ z hlediska efektivity zvoleného řešení pro objednatele a jeho atraktivity pro cestující. Lze jednoznačně doporučit řešení každé oblasti s provozem MHD s důrazem na zajištění systematických vazeb s regionální dopravou.

Vzhledem k teoretickým předpokladům zmíněným v předchozích kapitolách by i pro systémy MHD mělo platit zejména následující:

- všechny linky systému MHD jsou provozovány v taktu s intervaly z taktové skupiny se základem 7,5 minuty;25
- jsou systematicky řešeny vzájemné vazby linek MHD a vazby linek MHD s regionální a dálkovou dopravou, a to především:
  - o přestupní vazby s veškerými železničními linkami a páteřními autobusovými regionálními linkami;
  - o prostorové a časové prokládání/doplňování linek MHD a vhodných linek regionální dopravy;
- souhrnné intervaly na páteřních relacích v rámci příslušné obce/příslušného systému MHD odpovídají alespoň ve špičkách pracovních dnů zhruba průměrné cestovní době na relacích obsluhovaných s intervalem zhruba 10 minut či kratším lze v principu cestovat obvykle bez nutnosti znalosti přesného jízdního řádu;
- v případech, kdy nelze efektivně dosáhnout výše uvedených intervalů (zejména s ohledem na nízkou přepravní poptávku v menších obcích), je vhodné nabídnout přesný taktový provoz linek se stabilním intervalem např. 30 nebo 60 minut tak, aby byl jízdní řád pro cestující snadno zapamatovatelný.

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

spolehlivou součást obsluhy dané obce a prudce se snižuje efektivita provozu veřejné dopravy v příslušné oblasti.

Při technologickém řešení každé z oblastí s obsluhou MHD je třeba rozhodnout, jakou úlohu jednotlivé subsystémy veřejné dopravy v oblasti plní. V některých případech je vhodné zajistit rychlý průjezd linek regionální dopravy<sup>27</sup> jádrovou obcí s menším počtem zastavení – potom je zpravidla nezbytné zajistit kvalitní přestupní návaznosti s dalšími linkami zajišťujícími plošnou obsluhu dané obce. Jinde je naopak účelné využít kombinace vhodných linek městské a regionální dopravy k zajištění čtenější plošné obsluhy území obce – v takových případech je žádoucí sjednotit obsluhu zastávek po trase v rámci obou (všech) vrstev obsluhy.

Výsledkem by mělo být souvislé pokrytí území obce podél trasy příslušných linek v souladu s doporučeními ohledně optimálních docházkových vzdáleností (ve městech ideálně max. cca 350 až 500 metrů, což odpovídá cca 5 až 7 minutám běžné chůze).

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

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

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

#### 6.4. Přestupní uzly

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

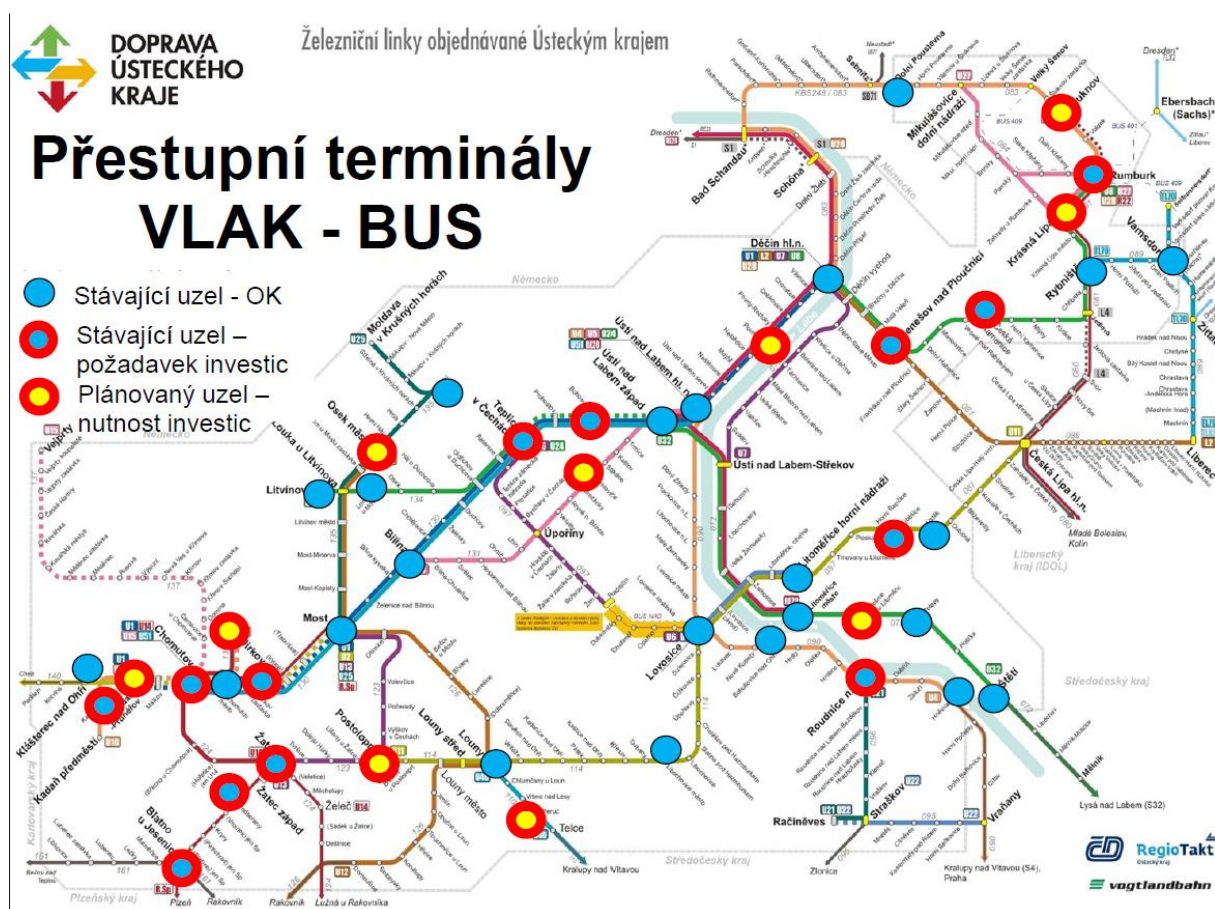
Infrastruktura každého z přestupních uzlů v síti musí být řešena individuálně s ohledem na specifické podmínky dané lokality (setkávání různých druhů veřejné dopravy, převažující druh přestupů, počty přestupujících cestujících atd.). Všem přestupním uzlům by měly být nicméně společné alespoň následující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

- zastávky veřejné dopravy jsou umístěny co nejbližše sobě navzájem;
- přestupní pěší trasy jsou krátké, přímé, logicky vedené, bezbariérové a bezpečné;<sup>31</sup>

- v rámci uzlu je snadná orientace i pro občasně či náhodně cestující, jsou poskytovány kvalitní a aktuální informace v dostatečném rozsahu a dostupnosti pro všechny cestující.

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

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



Obrázek 14 Rozložení přestupních uzlů dle koncepce dopravy DÚK

## 6.5. Plán ostatní dopravy

### 6.5.1. Ostatní doprava s přesahem mimo území Ústeckého kraje – mezikrajská

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

- prověřit prodloužení linek DÚK končících v obci na hranici Ústeckého kraje do nejbližšího přirozeného centra kraje sousedního;

- prověřit prodloužení linek objednávaných sousedním objednatelem, končících v obci na hranici sousedního kraje, do nejbližšího přirozeného centra Ústeckého kraje;
- zavádět zcela nové linky řešící přepravní potřeby, které zatím smysluplnou alternativu ve veřejné dopravě nemají.

Obecně nejsilnější místní přepravní vztahy existují se Středočeským krajem, širší vztahy dominantně s Prahou.

Jednoznačně jsou nejsilnější přepravní vztahy většiny větších měst Ústeckého kraje s Prahou. Jde především o následující města (sestupně od nejsilnějších přepravních vztahů):

Ústí nad Labem

**Roudnice nad Labem**

Litoměřice

Teplice

Lovosice

Most

Chomutov atd.

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

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

**Roudnice nad Labem – Mělník**

Spojení je zajištěno autobusovou linkou č. 467 (jízdní doba cca 30 minut) a též linkami č. 475 + 635 s přestupem v Horních Počaplech (jízdní doba cca 45 minut). Kombinace výše uvedených linek nabízí ve špičkách pracovních dnů spojení s intervalem cca 20 až 40 minut, což lze považovat za přijatelné. Pokud by bylo cílem zvýšit podíl přepravní práce na této relaci ve prospěch veřejné dopravy, bylo by vhodné zvážit zahuštění taktu linky č. 467 na 30 minut v časech nejvyšší přepravní poptávky.

**Roudnice nad Labem – Kralupy nad Vltavou**

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

## 6.6. Smluvní a finanční zajištění integrace měst

Ústecký kraj postupně od roku 2014 zapojil do IDS DÚK (Integrovaný dopravní systém Doprava Ústeckého kraje) těchto 10 měst: statutární město Teplice, statutární město Ústí nad Labem, statutární město Děčín, město Bílina, město Varnsdorf, statutární město Chomutov a město Jirkov, statutární město Most a město Litvínov a **město Roudnice nad Labem** uzavřením smlouvy o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou. Některá města jsou integrovaná plně, některá zatím jen částečně. Ústecký kraj garantuje městům, že za každý odjetý km dopravního výkonu uhradí částku stanovenou výší referenční tržby za 1 km. V rámci měsíčního vyúčtování dochází k porovnání referenčních tržeb za příslušný měsíc se skutečně vybranými

tržbami (tzv. normalizované skutečné tržby), jejichž výši získá Ústecký kraj od zúčtovacího centra. Jsou-li normalizované skutečné tržby dopravce MHD vyšší než referenční tržby, hradí tento rozdíl město Ústeckému kraji, je-li tomu naopak a normalizované skutečné tržby dopravce MHD jsou nižší než referenční tržby, potom hradí tento rozdíl Ústecký kraj příslušnému městu.

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

Obrázek 15 Hodnoty vyrovnání ztráty tržeb MAD v DÚK 2020

## 7. Plán dopravní obslužnosti města Roudnice nad Labem

### 7.1. Výchozí vstupy pro projektování veřejné dopravy

Situace ve veřejné dopravě se od roku 2015 značně proměnila. Pro současnou situaci ve veřejné dopravě je typické, že její stav je spoluurčován množstvím tendencí, které pozorujeme na trhu, a koncepcí, které stanovily zejména unijní orgány a jejichž naplňování je pro Českou republiku oprávněně zásadní.

Tyto vývojové tendence a koncepce primárně unijních orgánů mohou vývoj veřejné dopravy výrazně ovlivňovat a v některých případech vést k protichůdným směrům vývoje, což by bylo krajně nepříznivé. Jako příklad je možné dát několik základních tezí, které oblast veřejné dopravy určují nesporně a velmi významně:

- (1) Státní energetická koncepce
- (2) Růst zájmu cestujících o veřejnou dopravu
- (3) Proměny přístupu k dopravě na evropské úrovni
- (4) Otevření trhu poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících
- (5) Infrastrukturní koncepce v České republice
- (6) Zkvalitnění přístupu společnosti k přepravě skupin cestujících se zvláštními potřebami

K tomu je třeba připojit i právní předpisy, týkající se vozidel pro silniční veřejnou linkovou dopravu a vedoucí ke změně investičních potřeb veřejné dopravy, kterými jsou například směrnice o podpoře čistých vozidel, která je v současnosti implementována do českého vnitrostátního právního řádu, jakož i určité změny v poplatcích za infrastrukturu .

Jednotlivé body (1) – (6) mají tedy vzájemné interakce a při stanovení celkové koncepce musí být všechny vzaty v úvahu. Předkládaný materiál se zaměřuje prioritně na MHD a její funkce je v řadě ukazatelů uspokojivá. Za významné je možné považovat podporu nízkoemisních způsobů zajištění dopravy, zájmu obyvatel o cestování MHD, dále pak zkvalitnění přístupu společnosti k přepravě skupin cestujících se zvláštními potřebami.

Městská hromadná doprava (tedy zejména linky městské autobusové dopravy s případným doplněním o vybrané linky železniční dopravy), je největší částí veřejné dopravy a je objednáвана obcemi v samostatné působnosti.

I do budoucna je tento systém vhodný a nenavrhujeme jeho změnu. Problémem může být rozhraní ve vztahu k dopravní obslužnosti kraje, který se například projevuje u menších měst, která jsou již příliš velká pro pěší dostupnost, ale zároveň příliš malá pro intenzivní městskou dopravu mající jiný než sociální rozměr (typicky města kolem 20 tis. obyvatel).

Nedostatečná dopravní obslužnost má také největší dopad na znevýhodněné skupiny obyvatel, zvláště ženy, děti a seniory, kteří většinou nevládní automobil a jsou závislí na veřejné dopravě. Nedostatečná dostupnost veřejné hromadné dopravy a nedostatečná provázanost dopravních linek tak v konečném důsledku může přispět k odlivu obyvatel do větších aglomerací. Tento problém však v současnosti nemá jiné řešení než v koordinaci dopravních plánů na regionální a obecní úrovni, v ideálním případě společným zajišťováním krajské a regionální dopravy regionálním organizátorem, který již dnes v řadě regionů existuje. Město jako organizátor zajišťující objednávku obce se v budoucnu bude muset aktivně zapojit do regionálního systému integrované dopravy. Bude důležitá vazba mezi koordinovanými plány dopravní obslužnosti a podmínkami zadání veřejných služeb.

## 7.2. Podklady projektování dopravy

Tvorba MAD na teritoriu města představuje prolínání územních plánů, urbanistických studií a generelů očekávaného rozvoje města. Město Roudnice nad Labem má zpracovaný Strategický plán města Roudnice nad Labem, Územní studii veřejných prostranství, Územní studii veřejné dopravní infrastruktury a Územní studii krajiny pro správní obvod ORP Roudnice nad Labem.

### **Základní úkoly – příležitosti veřejné dopravy**

- Zlepšení dostupnosti vybraných turistických cílů veřejnou dopravou; podpora výstavby záchytných parkovišť
- Podpora integrovaného dopravního systému, zajištění dopravy a její provázanosti pro vyjíždějící a dojíždějící za prací
- Marketing a propagace využívání veřejné hromadné dopravy – DÚK (měkké projekty)
- Zlepšení časové provázanosti spojů MHD na železniční dopravu a spojení okrajových částí města (v Uličkách)
- Možnost financování zvyšování bezpečnosti v dopravě z fondů EU
- Možnost financování nákupu prostředků veřejné hromadné dopravy šetrných k životnímu prostředí z fondů EU

### **Stávající nedostatky veřejné dopravy:**

- Pouze jeden most přes řeku a jeho technický stav (úzký chodník – pocit bezpečnosti chodců a cyklistů)
- Nízký podíl cyklo opatření – značených cyklostezek, cyklotras a zázemí pro cyklisty
- Nekoncepční rozvoj cyklo dopravy ve městě
- Dopravní přetíženost centra města a stěžejních dopravních komunikací
- Bezpečnost účastníků dopravy ve městě vzhledem k její vysoké intenzitě
- Nedostatečná kapacita parkovacích míst
- Absence záchytného parkoviště
- Absence místa pro autobusové nádraží s napojením na železniční dopravu



### 7.3. Koncepce městské autobusové dopravy

Stávající soustava MAD je plně stabilizovaná a funkční. Bude dále rozvíjena v souladu se základními požadavky stanovenými rozvojem infrastruktury a zaměstnanosti ve městě Roudnice n/L a jeho blízkém okolí. Dále pak v souladu a koordinaci s DÚK.

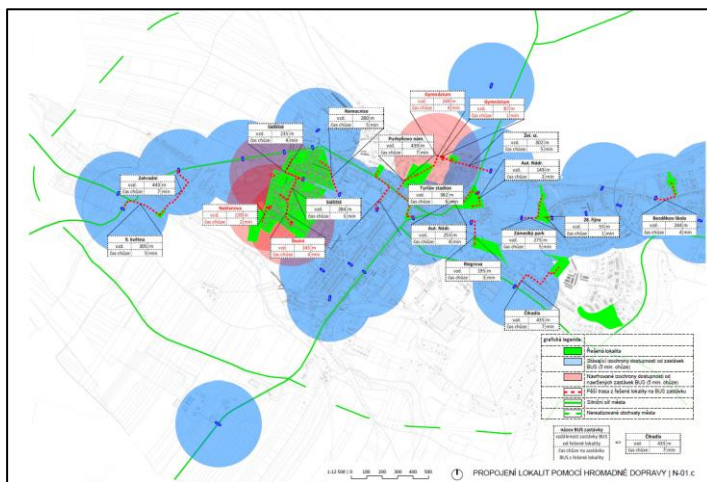
Dopravní obsluha rozvojových ploch bude rozvíjena v závislosti na intenzitě jejich využití, umístování stanic a zastávek se řídí Územním plánem a rozvojem jednotlivých území.

#### 7.3.1. Zásady koncepce projektování sítě linek

- Páteřním systémem je tvořen linkou MAD č. 1;
- Příměstská veřejná linková autobusová doprava je však významná z pohledu zabezpečení dopravy obyvatel okolních obcí a začleněním MAD do DÚK
- Koordinace jízdních řádů (proklady a návaznosti, na železniční dopravu).
- Rozvoj tangenciálních vazeb – návaznost MAD na Veřejnou linkovou autobusovou dopravu Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje.
- Koncentrace linek do společných svazků podle směru (sjednocení nástupních zastávek podle směru).
- Zvyšování podílu vypravení vozů s vyšší přepravní kapacitou (více využívané linky, řešení kapacitních problémů, odlehčení terminálů).
- Zrychlení dopravy pro vzdálenější významné lokality, zejména pro zabezpečení dopravy do zaměstnání v okrajových částech města.

#### 7.3.2. Zásady koncepce infrastruktury

Výchozím dokumentem je Územní plán, který definuje základní pozemní komunikace určené jak pro individuální, tak pro veřejnou autobusovou dopravu. Základní dopravní směr významných komunikací je zobrazen na následujícím obrázku uvedeném v Územním plánu.



Obrázek 16 Propojení lokalit města veřejnou dopravou

### 7.4. Standardy projektování dopravy MAD

Standardy městské autobusové dopravy vycházejí z obecně závazných předpisů (Nařízení vlády 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících).

Mezi další obecně uznávané požadavky patří následující požadavky:

#### **Požadavky cestujících na MAD:**

1. potřeba kvalitní dopravní obsluhy – největší pro přepravu do škol (především dopravní špičky), do zaměstnání, mění se se změnou počtu obyvatel, životní úrovně atd. rychlost, interval, směrová nabídka, docházková vzdálenost,
2. jednoduchost, přehlednost,
3. spolehlivost (i při výlukách, mimořádnostech, poruchách vozidel),
4. komfort (nabízená kapacita, bezbariérovost, počet míst k sezení),
5. přijatelná cena,
6. zákaznický přístup, informace – individualizace poptávky (větší směrová a časová rozmanitost cest, růst vlivu mimošpičkových období) - reagovat vyšší univerzálností nabídky MAD – roste počet náhodných cestujících, kteří se rozhodují, zda využijí MAD nebo automobil, MAD se ocitá v konkurenčním prostředí).

#### **Požadavky objednavatelů na MAD:**

- častá protichůdnost požadavků (zájmů) cestujících, objednavatelů dopravy (samosprávy) a provozovatelů (dopravců),
- hlediska objednavatelů (města, příp. obce, kraje) se mohou velmi lišit, záleží na vztahu objednavatele k MAD, ale mohou být velmi podobná jako u cestujících, požadují:
  1. přijatelné náklady na provoz, efektivnost vynaložených prostředků – např. páteřní autobusová doprava,
  2. reprezentativnost MAD = dobrá vizitka města.

#### **Požadavky dopravců na MAD:**

- pokrytí nákladů + přiměřený zisk,
- dobrá produktivita oběhů vozidel,
- perspektivnost provozu (vytížení linek, garance dopravního výkonu),
- technické a provozní požadavky (průjezdnost trasy, zázemí pro řidiče atd.)

##### **7.4.1. Stav a plán zajištění dopravy**

Forma zajištění městské autobusové dopravy – formou dodavatelské služby BRUTTO MAD Roudnice n/L je v současné době po realizovaném a dokončeném výběrovém řízení na dodavatele služby veřejné autobusové dopravy. Veřejná soutěž byla realizována na základě zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, formou otevřeného řízení v nadlimitním režimu.

Veřejná autobusová doprava je vázána smluvním vztahem – BRUTTO Smlouvou. Znamená to jednotné služby, vysokou míru systémové provázanosti, v zásadě bezproblémový jednotný tarif. Podnikatelské motivace lze zajistit sdílením výnosového rizika.

Základní požadavky, které jsou obsažené ve smlouvě na 10 let, dávají vysoký potenciál kvalitnímu zabezpečení realizace této služby.

Průměrné stáří všech vozidel (základního provozního i zálohového) využívaných pro plnění Závazku veřejné služby **nesmí přesáhnout 9 let**, přičemž je požadována **horní hranice maximálního stáří základního provozního vozidla po celou dobu zakázky v každém roce provozování max. 6 let a maximální stáří zálohového vozidla 12 let.**

#### 7.4.2. Revize standardů dopravní obslužnosti zejména pro osoby se zvláštními potřebami

Město Roudnice nad Labem definovalo standardy dopravní obslužnosti a akceptuje požadavky DÚK na standardy zastávek a přestupních bodů.

##### **Rovné příležitosti různých skupin obyvatel**

Město plánuje vybudování bezbariérového přístupu především v zastávkách, kde dochází k propojování systémů veřejných doprav. Jedná se o zastávku Roudnice autobusové nádraží, žel. stanice. Další budování bezbariérových přístupů je plánováno na základě požadavků obyvatel města.

##### **Přeprava osob se zvláštními potřebami**

Pro dopravu osob se zvláštními potřebami město vytvořilo základní předpoklad definováním požadavků na dopravní techniku, kterou je doprava realizována.

##### **Přizpůsobení vozidel novým potřebám**

Realizace veřejné dopravy je provozována s definovanými dopravními prostředky uvedenými v kapitole DÚK, které jsou vybaveny novými a moderními způsoby odbavení (BČK, elektronická peněženka, hotovost...). Vozidla jsou v provedení LOW ENTRY, tedy částečně nízkopodlažní. Město Roudnice n/L nepředpokládá v průběhu smlouvy další zásadní změny. Vozidla splňují veškeré požadavky definované pro moderní přístupnou veřejnou hromadnou dopravu.

#### 7.4.3. Posouzení linkového zajištění páteřní nadregionální dopravy v jednotlivých horizontech budování infrastruktury

Město Roudnice n/L je obsluhováno autobusovou dopravou dodavatelským způsobem na základě výběrového řízení. Obslužnost meziměstských linek a spojů, dále blízkého okolí je řešeno veřejnou linkovou autobusovou dopravou Ústeckého kraje. Zabezpečení příměstské dopravy je z pohledu města Roudnice n/L dostatečné. Město vstoupilo do DÚK. Základem řešení je propojení veřejné linkové autobusové dopravy Ústeckého a Středočeského kraje. Zásadní otázkou je propojení městské autobusové dopravy Roudnice n/L do integrovaných dopravních systémů Středočeského kraje a Hlavního města Prahy z důvodu přepravních potřeb občanů města za zaměstnáním.

#### 7.4.4. Plánování veřejné dopravy provázání s ostatními částmi řetězce mobility

Město Roudnice n/L a provozovaná MAD bude i nadále návazná se železniční dopravou, která městem prochází. Dále Město Roudnice n/L předpokládá rozvoj možností vyšší dostupnosti. Jde především o vybudování parkovacích míst pro osobní vozidla.

#### 7.4.5. Železniční síť

Železniční doprava vykazuje jeden z rozhodujících podílů přepravních výkonů, a i ve výhledu bude hlavním nositelem přepravy nákladů. Určitý pokles je střídavě zaznamenáván v přepravě osob, kde důležitou roli sehraává otázka tarifů, kvalita služeb, rychlost a dostupnost v území. Předpokládá se, že tento trend nebude mít všeobecně trvalý charakter a že se zkvalitněním dopravní obsluhy ČD dojde postupně k celkovému zatraktivnění přepravy osob po železnici.

Významným dopravním uzlem v intravilánu města je železniční stanice Roudnice n/L. Zaujímá rozsáhlou plochu při břehu řeky a je významným dopravním uzlem železniční dopravy. Ostatní vlakové zastávky jsou pouze regionálního významu.

Ze stanice Roudnice n/L železniční stanice vycházejí tratě:

Trať číslo R 20 (90) Praha – Děčín dvoukolejná elektrizovaná trať

Trať číslo U 4, (096) Železniční trať Roudnice nad Labem – Zlonice je jednokolejná regionální trať vedoucí z Roudnice nad Labem přes Straškov do Zlonic.

## 7.5. Ostatní síť

### **Pěší trasy**

Návrh dopravy stanovuje zásady pro pěší provoz a následné vymezení hlavních tras užívaných chodci. Síť pěších cest, chodníků a komunikací je v centru města již v zásadě vybudována a soustřeďuje se do hlavních ulic s vysokou společenskou aktivitou. Významným místem s výraznou koncentrací pěších je historické jádro města, kde je zřízena pěší zóna. To předpokládá omezení provozu automobilů, úpravu režimu jízdy a umožnění vstupu do některých prostor pouze za předem stanovených podmínek.

Silné vztahy jsou patrné také mezi městským jádrem a prostorem územní oblasti, kde je vysoká koncentrace školských objektů. Přirozenými zdroji a cíli jsou pak dále prostory autobusového nádraží, polikliniky a center soustředěného bydlení.

### **Cyklistické stezky**

Městem prochází tzv. Labská cyklotrasa, která je součástí trasy EV7 sítě EuroVelo. Nadregionální význam této cyklostezky prokazují ZÚR ÚK, které plánují dokončit úseky cyklostezky mezi Roudnicí nad Labem a Štětím. Roudnice nad Labem v minulých letech dále vybuďovala na svém katastru cyklotrasu č. 3102 Roudnice n. L. – Hrobce, která může být pro turisty alternativou Labské cyklotrasy vedoucí po levém břehu Labe. Je třeba dokončit úsek cyklostezky na katastru obce Libotenice.

### **Klidová doprava**

Plošné a kapacitní nároky na klidovou dopravu se stávají jedním z hlavních faktorů při návrhu dopravní části územních plánů. Nedostatek vhodných kapacit pro dopravu v klidu je patrný zejména v obvodech se sídlištní zástavbou a v blízkosti autobusového nádraží, kdy především osoby dojíždějící linkovou dopravou za prací do např. Prahy, odstavují vozidla po téměř celý den.

Bezkolizní je situace v oblastech zástavby rodinných domků. Zde se předpokládá umístění vozidel individuální automobilové dopravy v garážích a na odstavných plochách na vlastních pozemcích.

## 8. Plánování dopravního výkonu a finanční rozpočet

Doba plnění Závazku veřejné služby je v trvání od 01. 01. 2016 do 31. 12. 2025

Město Roudnice n/L definovalo hodnoty dopravního výkonu a následné financování ve výběrovém řízení na dobu 10 let provozování. Základní hodnoty jsou následující

Název Veřejné zakázky:	„Dlouhodobé zajištění MHD Roudnice nad Labem“
Vymezení Veřejné zakázky/příslušné oblasti, v níž budou poskytovány veřejné služby přepravě cestujících:	Zabezpečení MHD ve městě Roudnice nad Labem dle platného jízdního řádu
Předpokládaný celkový výkon km v JŘ + režijní km:	450 830 + 5% režijních km
Předpokládaná hodnota Veřejné zakázky (při požadovaném dopravním výkonu za celou dobu plnění zakázky):	16 491 347 Kč bez DPH
Předpokládaný maximální výkon km v JŘ (navýšení 20 % od požadovaného dopravního výkonu)	540 996 km + 5% režijních km
Předpokládaná hodnota Veřejné zakázky (při maximálně možném dopravním výkonu za celou dobu plnění zakázky):	19 789 617 Kč bez DPH
Minimální garantovaný roční výkon:	36066 km
Maximálně možný požadovaný roční výkon:	54 100 km

Výkon dle VŘ

Rok	kmCelk	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec
2016	45 083,00	4 105,00	3 725,00	3 927,00	3 921,00	3 740,00	3 924,00	4 232,00	3 864,00	4 114,00	4 108,00	3 553,00	1 870,00
2017	45 083,00	4 105,00	3 725,00	3 927,00	3 921,00	3 740,00	3 924,00	4 232,00	3 864,00	4 114,00	4 108,00	3 553,00	1 870,00
2018	45 083,00	4 105,00	3 725,00	3 927,00	3 921,00	3 740,00	3 924,00	4 232,00	3 864,00	4 114,00	4 108,00	3 553,00	1 870,00
2019	45 083,00	4 105,00	3 725,00	3 927,00	3 921,00	3 740,00	3 924,00	4 232,00	3 864,00	4 114,00	4 108,00	3 553,00	1 870,00
2020	45 083,00	4 105,00	3 725,00	3 927,00	3 921,00	3 740,00	3 924,00	4 232,00	3 864,00	4 114,00	4 108,00	3 553,00	1 870,00
2021	45 083,00	4 105,00	3 725,00	3 927,00	3 921,00	3 740,00	3 924,00	4 232,00	3 864,00	4 114,00	4 108,00	3 553,00	1 870,00
2022	45 083,00	4 105,00	3 725,00	3 927,00	3 921,00	3 740,00	3 924,00	4 232,00	3 864,00	4 114,00	4 108,00	3 553,00	1 870,00
2023	45 083,00	4 105,00	3 725,00	3 927,00	3 921,00	3 740,00	3 924,00	4 232,00	3 864,00	4 114,00	4 108,00	3 553,00	1 870,00
2024	45 083,00	4 105,00	3 725,00	3 927,00	3 921,00	3 740,00	3 924,00	4 232,00	3 864,00	4 114,00	4 108,00	3 553,00	1 870,00
2025	45 083,00	4 105,00	3 725,00	3 927,00	3 921,00	3 740,00	3 924,00	4 232,00	3 864,00	4 114,00	4 108,00	3 553,00	1 870,00
<b>Celkem</b>	<b>450 830,00</b>	<b>41 050,00</b>	<b>37 250,00</b>	<b>39 270,00</b>	<b>39 210,00</b>	<b>37 400,00</b>	<b>39 240,00</b>	<b>42 320,00</b>	<b>38 640,00</b>	<b>41 140,00</b>	<b>41 080,00</b>	<b>35 530,00</b>	<b>18 700,00</b>

Obrázek 17 Plán dopravního výkonu na 10 let platnosti smlouvy

Zadavatel stanovuje maximální cenu nabídky na první rok provozování veřejné zakázky v hodnotě 36,93 Kč / km JŘ.

Minimální počet vozidel požadovaný Zadavatelem pro zajištění předpokládaného ročního výkonu v rámci Veřejné zakázky (včetně náhradních vozidel):

Kategorie vozidla	Počet vozidel
Autobus o délce 8 až 10 m	1
Náhradní autobus o délce 8–10 m	1

Tabulka 14 Požadované typy a velikosti dopravních prostředků

Realizovaný dopravní výkon je financován formou BRUTTO Smlouvy, tedy město Roudnice n/L hradí dopravci rozdíl ceny dopravního výkonu minus dosažená tržba. Město má vyčleněné finanční prostředky pro financování městské autobusové dopravy ve svém rozpočtu.

## 9. Plán dopravní obslužnosti na období 2022 - 2026

Základními vstupy Plánu dopravní obslužnosti vychází z výše uvedených hodnot analýzy v předcházejících kapitolách. Základním vstupem plánu je rozsah smluvně zajištěného dopravního výkonu rozložený na dobu 10 let. Dále pak definice – požadavky na standardy poskytované dopravní obsluhy města. Další část pak tvoří plán modernizace a rozvoje dopravní infrastruktury – informační systémy, zastávky, rozvoj parkovišť u přestupních uzlů MAD a železniční dopravy. Plán dopravní obslužnosti je součástí celkové potřeby mobility obyvatel. Význam MAD je však nejvýznamnější, a to jak do celkového počtu využívání nebo v definici periodicity provozu. Je však nutné vždy jej posuzovat v kontextu ostatních možností dopravy obyvatel ve městě.

Stabilita a rozvoj městské autobusové dopravy je významně závislá na trvalé ekonomické udržitelnosti. Jako základní cílovou skupinou i v budoucím období bude skupina cestujících v důchodovém věku, kteří využívají dopravu se slevou nebo zdarma a skupina studentů také s výraznou slevou.

Pro období 2027-2032 bude zpracován nový plán dopravní obslužnosti, který může být součástí nebo podpůrným prvkem zadávací dokumentace pro výběr nového provozovatele městské autobusové dopravy v Roudnici n/L.

### 9.1. Hlavní cíle a priority města v oblasti veřejné služby – přepravy cestujících

#### 9.1.1. Udržení stability dopravního výkonu MAD Roudnice nad Labem

Základem trvale udržitelného rozvoje MAD je stabilita a případný rozvoj dopravních výkonů. Město Roudnice n/L uzavřelo smluvní vztah s dopravcem, kde garantovalo roční dopravní výkon v hodnotě 450 830 km/10 let. Tento dopravní výkon je možné definovat jako hodnotu, kterou lze navýšit do hodnoty, kdy nebude nutné navýšovat počet vozidel.

#### 9.1.2. Spolupráce mezi objednateli

Pro zabezpečení funkce integrované dopravy je nutná vzájemná spolupráce a koordinace jízdních řádů a tarifů s účastníky integrované dopravy. Účastníky jsou Město Roudnice n/L a Ústecký kraj – DÚK. Základem spolupráce je tvorba vzájemně navazujících jízdních řádů meziměstské autobusové dopravy, železniční dopravy a dopravy městské.

Cílem spolupráce jsou harmonizované jízdní řády, které umožní kontinuální cestování jak obyvatel města, tak cestujících přijíždějících nebo odjíždějících z města Roudnice n/L. Základní metoda tvorby nebo změny jízdních řádů bude dle priority jednotlivých druhů veřejných doprav. V obecném případě bude pro tvorbu návazností mezi příměstskou a městskou dopravou prioritní železniční doprava a

následně meziměstská doprava. Tvorba jízdních řádů MAD bude prioritně odrážet dopravní potřeby obyvatel s definovanými návaznostmi na železniční a příměstskou autobusovou dopravu.

### 9.1.3. Kvalitativní požadavky na standardy MAD a ostatní veřejné hromadné dopravy

**Základním kvalitativním ukazatelem bude samotný jízdní řád MAD**, který bude odrážet hlavní cíl MHD, kontinuální cestování s využitím všech typů veřejné hromadné dopravy.

**Druhým základním kvalitativním ukazatelem** bude zabezpečení dopravních potřeb obyvatel města v časových polohách dle potřeby obyvatel, a to jak pro cestování po městě, tak mimo město.

**Třetím základním kvalitativním ukazatelem** je posílení elektronického odbavení cestujících, a to jak formou elektronické jízdenky, tak platbou z bankovní karty (BK).

**Čtvrtým základním kvalitativním ukazatelem bude posílení využívání časových jízdenek** pro cestování ve městě. Možnost využití časových jízdenek dává veřejné hromadné dopravě velký potenciál dlouhodobé udržitelnosti na základě dlouhodobého zájmu cestujících.

### 9.1.4. Kvantitativní požadavky na standardy MAD a ostatní veřejné hromadné dopravy

**Základním kvantitativním požadavkem je udržení definovaného počtu dopravních prostředků** veřejné hromadné dopravy MAD ve městě Roudnice n/L. Na základě uzavřené smlouvy je zabezpečena MAD 2 vozidly s dostatečnou přepravní kapacitou definovanou dopravní poptávkou obyvatel města.

**Druhým kvantitativním požadavkem je počet linek**, který odráží mobilitu mezi jednotlivými částmi města Roudnice n/L. Výchozím stavem je pak stávající stav, kdy je provozována 1 linka.

**Třetím kvantitativním požadavkem je trasování linky**, které odráží směrový požadavek mobility obyvatel města. Základním směrem je směr ze západu na východ. Dopravu zajišťuje linka, která spojuje stávající centra osídlení s centry jako jsou instituce, zdravotnictví, školy, nákupní centra a historické památky. Cílem je linka, která budou efektivně naplňovat požadavek časové dosažitelnosti cílů cest a bude umožňovat efektivní variabilitu přestupů mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy (linky DÚK, železnice).

**Čtvrtým kvantitativním požadavkem je počet spojů**, který odráží časové potřeby obyvatel města. Stávající řešení časových poloh bude adaptabilně upraveno i na důležité časové polohy příjezdu/odjezdu meziměstské dopravy.

## 9.2. Proces realizace dopravního plánu veřejné hromadné dopravy MAD

Dopravní plán města Roudnice n/L je základním dokumentem města pro trvale udržitelnou veřejnou autobusovou dopravu zabezpečovanou městem Roudnice n/L. Dopravní plán vychází z již zpracovaných dokumentů Územního plánu a plánů rozvoje města. Dopravní plán dále navazuje na základní dokumenty celostátního a krajského řešení veřejné hromadné dopravy. Dopravní plán definuje významné činnosti v zabezpečení a organizaci MAD ve městě s určenými návaznostmi na krajskou veřejnou hromadnou dopravu.

V budoucím období bude základním formátem komunikace města s krajským úřadem, odbor dopravy a silničního hospodářství.

Dopravní plán definuje rozsah veřejné hromadné dopravy – MAD a dále formu, jak bude zabezpečena tato veřejná doprava v budoucím období.

Významným úkolem a základním prvkem je rozvoj plné integrace města do systému integrované dopravy Ústeckého kraje.

Dopravní plán bude periodicky vyhodnocován a městem Roudnice n/L aktualizován.

### 9.3. Způsob výběru dopravce MAD Roudnice n/L

Město Roudnice n/L v roce 2018 vysoutěžilo provozování MAD na 10-leté období. Forma zabezpečení veřejné služby je BRUTTO smlouvou s dopravcem. Město přijalo tuto formu zabezpečení veřejné služby na základě analýzy možných řešení. Základním faktorem pro rozhodování byla skutečnost, že město si chce ponechat 100% nástroj k organizaci, řízení a kontrole realizace veřejné služby. Tato forma mu umožňuje jak hladký přístup k integraci, tak jednoznačné provádění jakýchkoliv změn výkonu, časových poloh a kapacity MAD.

Pro budoucí období následného výběru bude rozhodující platná legislativa a požadavky vyplývající z legislativy EU. Pokud nedojde k významným změnám, pak forma výběru dopravce zůstane stejná, tedy plné zabezpečení veřejné služby dodavatelem, kterým bude soukromá dopravní společnost, která na základě vstupních požadavků sestaví svou nabídku. Formou veřejné soutěže pak bude plnit požadovanou veřejnou službu. Forma smluvního vztahu bude odvozena od legislativních možností.

### 9.4. Problematika investic do vozidlového parku MAD Roudnice n/L

Město Roudnice n/L pro zabezpečení městské autobusové dopravy definovalo v zadávací dokumentaci technické standardy, které řeší i stáří vozidel a kterými je služba v současné době zabezpečována.

Průměrné stáří všech vozidel (základního provozního i zálohového) využívaných pro plnění závazku veřejné služby **nesmí přesáhnout 9 let**, přičemž je požadována **horní hranice maximálního stáří základního provozního vozidla po celou dobu zakázky v každém roce provozování max. 6 let a maximální stáří zálohového vozidla 12 let**. Město Roudnice n/L počítá s využitím tohoto řešení i v následném období.

### 9.5. Plán technologického propojování s dopravou objednávanou městy

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

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

Mnoho dalších obcí v kraji je (částečně či zcela) obsluhováno přesahem výše uvedených



systémů MHD přes hranice „jádrové“ obce. Tyto přesahy je třeba posuzovat vždy individuálně pro každý případ z hlediska efektivity zvoleného řešení pro objednatele a jeho atraktivity pro cestující.

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

- všechny linky systému MHD jsou provozovány v taktu s intervaly z taktové skupiny se základem 7,5 minuty;
- jsou systematicky řešeny vzájemné vazby linek MHD a vazby linek MHD s regionální a dálkovou dopravou, a to především:
  - o přestupní vazby s veškerými železničními linkami a páteřními autobusovými regionálními linkami;
  - o prostorové a časové prokládání/doplňování linek MHD a vhodných linek regionální dopravy;
- souhrnné intervaly na páteřních relacích v rámci příslušné obce/příslušného systému MHD odpovídají alespoň ve špičkách pracovních dnů zhruba průměrné cestovní době;
- na relacích obsluhovaných s intervalem zhruba 10 minut či kratším lze v principu cestovat obvykle bez nutné znalosti přesného jízdního řádu;
- v případech, kdy nelze efektivně dosáhnout výše uvedených intervalů (zejména s ohledem na nízkou přepravní poptávku v menších obcích), je vhodné nabídnout přesný taktový provoz linek se stabilním intervalem např. 30 nebo 60 minut tak, aby byl jízdní řád pro cestující snadno zapamatovatelný.

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

Při technologickém řešení každé z oblastí s obsluhou MHD je třeba rozhodnout, jakou úlohu jednotlivé subsystémy veřejné dopravy v oblasti plní. V některých případech je vhodné zajistit rychlý průjezd linek regionální dopravy27 jádrovou obcí s menším počtem zastavení – potom je zpravidla nezbytné zajistit kvalitní přestupní návaznosti s dalšími linkami zajišťujícími plošnou obsluhu dané obce. Jinde je naopak účelné využít kombinace vhodných linek městské a regionální dopravy k zajištění četnější plošné obsluhy území obce – v takových případech je žádoucí sjednotit obsluhu zastávek po trase v rámci obou (všech) vrstev obsluhy.

Výsledkem by mělo být souvislé pokrytí území obce podél trasy příslušných linek v souladu s doporučeními ohledně optimálních docházkových vzdáleností (ve městech ideálně max. cca 350 až 500 metrů, což odpovídá cca 5 až 7 minutám běžné chůze).

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

poloze poptávané jednotlivými cestujícími, zatímco nevhodná přestupní vazba může v mnoha případech prakticky znemožnit využití veřejné dopravy pro určité relace.

Správně provedené technologické propojení několika subsystémů veřejné dopravy v určité oblasti přináší při relativně nízkých provozních nákladech výrazné benefity pro cestující (nabídka spojení na nových relacích díky rozšíření spolehlivých přestupních možností, četnější nabídka spojení na vybraných úsecích sítě atd.). S ohledem na průběžně se měnící přepravní potřeby (vznik/zánik či rozšíření/redukce pracovních míst, školských zařízení, nákupních center, oblastí pro volnočasové využití atd.) a průběžné změny provozu nadřazené dopravy (zejm. dálková/nadregionální) je třeba vzájemné technologické propojení subsystémů veřejné dopravy řešit průběžně na celém území Ústeckého kraje. Stejně jako v případě mezikrajských linek, i v případě integrovaných MHD je třeba v průběhu tohoto plánovacího dořešit rovněž číslování jednotlivých linek, aby v rámci IDS DÚK nedocházelo k duplicitám a záměnám.

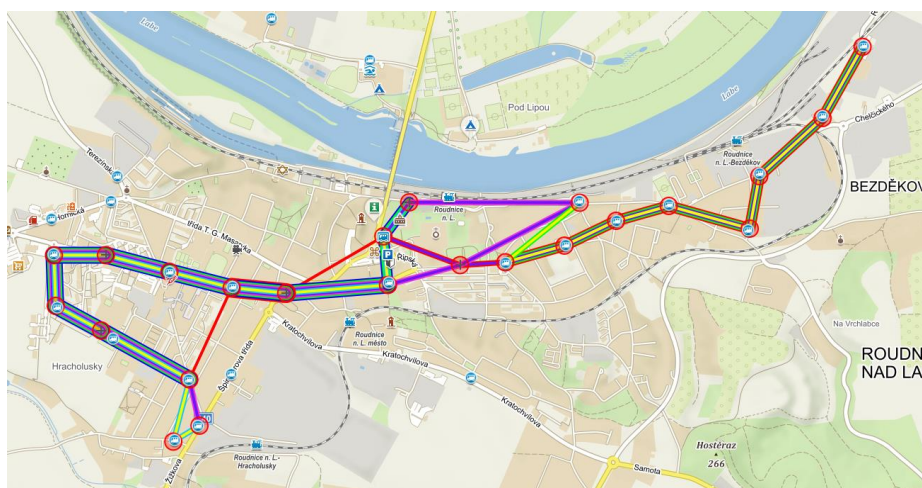
## 9.6. Dopravní výkon

Dopravní výkon je rámcován uzavřenou smlouvou mezi dopravcem a městem Roudnice n/L. Hodnoty definované v uzavřené smlouvě je možné upravovat dle definovaných pravidel.

<b>Předpokládaný celkový dopravní výkon: (km JŘ)</b>	450 830 km
<b>Minimální dopravní výkon: (km JŘ)</b>	360 660 km
<b>Maximální dopravní výkon: (km JŘ)</b>	541000 km

Tabulka 15 Rozpětí požadovaného dopravního výkonu pro období smlouvy

Roční dopravní výkon je pak rozplánován dle potřeby objednavatele. V průběhu plnění je požadována dopravní obslužnost všech částí města.



Obrázek 18 Trasování MAD Roudnice nad Labem

## 9.7. Standardy dopravy

**Nedošlo k výraznému absolutnímu nárůstu, pouze k rozložení obslužnosti dle potřeb obyvatel.**

	Počet dnů v roce	Počet km za den	Km za rok
pracovní den	252	179	45 083
soboty	0	0	0
neděle	0	0	0
placené svátky	0	0	0
Celkem	252	179	45 083

Tabulka 16 Dopravní výkony redukované na MAD Roudnice n/L

přilehlých samostatných obcí na základě smluvních vztahů obce a dopravce. Tím je zabezpečena částečná integrace mobility obyvatel města Roudnice n/L a obyvatel okolních obcí. Je to dáno především z důvodu pracovních příležitostí, cest do škol a zdravotnictví nebo správních institucí ve městě Roudnice n/L.

Město Roudnice n/L i nadále počítá s udržováním a rozvojem přestupních vazeb mezi MAD a železničními stanicemi v katastru města Roudnice n/L.

## 9.8. Základní požadavky na dopravní techniku

Pro zabezpečení plnění definovaného dopravního výkonu je stanoven následující typ a počet vozidel bez záložního vozidla.

Provozní hodnoty vyplývající z referenčních jízdních řádů

Typ (kategorie)	Počet míst (minimálně celkem)			Počet vozidel	Roční výkon v km podle jízdních řádů	Roční proběh na vozidlo JŘ bez Zálohy	Počet náhradních vozidel	Roční proběh na vozidlo včetně záloh	Počet vozidel celkem
	sezení	stání	celkem						
Autobus 8 - 10 m	25 - 26	32 - 48	57 - 74	1	45083	45083		45083	1
Záloha	25 - 26	32 - 48	57 - 74	1			1		1
CELKEM				2	45 083	45 083	1	45 083	2

Počet km pro zálohové vozidlo je omezen do 10 % ročního výkonu.

Tabulka 17 Požadované parametry vozidla MAD

parametr	hodnota	výsledek	hodnota
Náklady na Km/Kč	25	Počet spojů v KR	1
Náklady na čekání Kč/min.	,005	Počet spojů	25
Denní náklady Kč/Autobus	5000	Počet Turnusů	1
Zkrácení doby JŘ - spojů	0	Počet jízdy	27
Maximální cena přejezdu	5000	Počet Km dle JŘ	187
Přejezd do 5 Km	55	Počet přejezdových km	4,6
Přejezd 5 - 10 Km	45	Počet reálných km	4,6
Přejezd 10 - 20 Km	55	Začátek provozu	4:45:00
Přejezd nad 20 Km	65	Konec provozu	17:20:00
Manipulace před	5	Doba provozu	12:30:00
Manipulace po	5	Čekání	1:35:00
DODK	10	Výkon	10:55:00
DODK v turnuse	5	Jízda	9:52:00
Ostatní práce	30	Manipulace	0:15:00
Vyrovňovací doba	5	BP	0:00:00
Kritický řez	286	Vyrovňovací doba	0:03:00
Minimální tržba		DODK před turnusem	0:10:00
NeZahrnovatBezTržby	0	DODK v turnuse	0:05:00
Turnusovat dle typů spojů	Ne	Ostatní práce	0:30:00
		Průměrná doba provozu vozu	12:30:00
Optimalizace dle ceny	Ano	Průměrný výkon řidiče	4:56:00
Cena za autobus	1500	Počet turnusů na 2 řidiče	1
Minuta čekání	1	Počet posunutých spojů	0
Náklady na km	20	Počet zkrácených spojů	0
Řidič navíc	250	Počet přejezdů	2
Pouze stejné typů turnusů	Ano	Doba jízdy v přístavných	0:00
		Počet přístavných	0
		Počet km přístavných	0
		Nezahrnuté spoje - počet	0
		Nezahrnuté spoje - km	0
		Cena dopravy [Kč]	5740

Obrazek 19 Denní výkon MAD v pracovní den

Po dobu plnění smlouvy objednatel nepředpokládá významnější odchylky, které by způsobily nárůst počtu dopravní techniky.

Jednotlivé spoje jsou definovány v časových polohách, které jsou empiricky odvozené z minulých let provozování a požadavků obyvatel města. Trasování linek bude vždy prioritně odrážet zabezpečení mobility po katastrálním území města Roudnice n/L. Město umožňuje prodloužení jednotlivých spojů za hranice katastrálního území do

**Objednatel požaduje 2 vozidla (1 vozidlo základní, které bude v denním provozu a 1 vozidlo zálohové) o délce od 8 do 10 m určená pro městskou autobusovou dopravu:**

- požadovaná kapacita vozidla je minimálně 25 sedících cestujících a 32 stojících cestujících
- min. jedny dveře pro nástup i výstup s kočárkem/invalidním vozíkem o šířce alespoň 1200 mm,
- nízkopodlažní,
- protiskluzová podlahová krytina,
- emisní norma min. EURO 5,
- sedačky s výškou opěradla od plochy sedáku alespoň 600 mm, polstrované.

Provozovaná vozidla musí splňovat definovaný standard kvality a bezpečnosti veřejné hromadné dopravy, definovaný přílohou uzavřeného smluvního vztahu. Tento standard vychází z požadavků, které odráží všechny požadované parametry dostupnosti veřejné dopravy, technických parametrů, klimatické pohody ve vozidle, informačních systémů a systémů odbavování cestujících.

## 9.9. Tarif veřejné dopravy

### Základní ceny jízdného

V České republice jsou základní ceny jízdného předmětem dvojího typu regulace. Těmito typy regulace jsou:

**Stanovení tzv. věcně usměrňovaných cen**, které podle příslušných ustanovení zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů, spočívá „ve stanovení podmínek cenovými orgány pro sjednání cen“, kterým jsou „maximální rozsah možného zvýšení ceny zboží ve vymezeném období, nebo maximální podíl, v němž je možné promítnout do ceny zvýšení cen určených vstupů ve vymezeném období, nebo závazný postup při tvorbě ceny nebo při kalkulaci ceny, včetně zahrnování přiměřeného zisku do ceny“.

**Věcné usměrňování se však nevztáhne na integrované veřejné služby v přepravě cestujících**, u kterých využily orgány samosprávy oprávnění stanovit maximální ceny jízdného. Pro městskou hromadnou (tj. i pro autobusovou) dopravu se věcné usměrňování nepoužívá, a i v této oblasti mají orgány samosprávy oprávnění ke stanovení maximálních cen.

Skupina cestujících ve vnitrostátní přepravě	Přepravní služby zajišťované			
	integrovanými veřejnými službami v přepravě cestujících,	na železničních dráhách mimo jízdních dokladů IDS	veřejnou linkovou dopravou, kromě městské autobusové dopravy a mimo jízdních dokladů IDS	MHD (tj. na městských dráhách – metro, tramvaj, trolejbus a městskou autobusovou dopravou*)
děti do 6 let	bezplatně, max. 2 děti	bezplatně, max. 2 děti	<b>bezplatně, max. 1 dítě</b>	Určuje si samospráva
děti 6-18 let	75 % (kromě MHD*)	75 %	75 %	Určuje si samospráva
studující 18-26 let	75 % (kromě MHD*)	75 %	75 %	Určuje si samospráva
senioři 65+	75 % (kromě MHD*)	75 %	75 %	Určuje si samospráva
ZTP, ZTP/P	75 %	75 %	75 %	bezplatně
průvodce ZTP/P	bezplatně	bezplatně	bezplatně	bezplatně
rodiče dětí v ústavech	50 % (kromě MHD*)	50 % <b>(75 % v případě zpáteční jednosměrné cesty)</b>	50 %	Určuje si samospráva

Tabulka 18 Stávající rozdělení tarifů – obecné

Integrované veřejné služby v přepravě cestujících, kde stanovení maximálních cen ze strany státu postrádá významu, neboť ceny jsou jednotně v celém IDS stanoveny příslušnými místními orgány, tj. kraji a obcemi (zpravidla formou požadavků v rámci smluv o veřejných službách), které objednávají služby v regionální dopravě, toto je většina dopravních služeb – všechny regionální autobusy v Ústeckém kraji, tak jako autobusy, které objednává město Roudnice n/L.

### Oprávnění pro orgány samosprávy stanovit maximální ceny:

**Orgány samosprávy mají právo stanovit maximální ceny jízdného v případě integrovaných veřejných služeb a v případě služby v městské hromadné dopravě.**

V této oblasti je nutné uvést, že řada zejména obcí k této možnosti regulace přistoupila, a tedy ji asi vnímá jako přínosnou.

#### Úskalí a rizika stanovení maximálních cen – tarifu:

- reálně neumožňuje vytvoření konkrétního jízdného (např. v IDS), neboť stanovení maximální ceny (nikoliv pevné ceny) umožňuje dopravcům stanovit cenu nižší, a tedy není možné dosáhnout integrované ceny akceptované všemi dopravci,
- určitý objednatel stanoví tarif pro dopravní služby, které neobjednává (například některé dopravní služby v rámci integrovaných dopravních služeb objednáva obec a některé kraj), pokud by některá z obcí však vydala nezávislé cenové nařízení s odchýlnými maximálními cenami, pak by systém IDS mohla narušit.

Protože regulace je dosud ze strany některých orgánů samosprávy aktivně využívána, navrhuje se jí po přechodné období ponechat a diskutovat se zúčastněnými aktéry (kraji a obcemi), zda existují důvody pro její zachování. Důvodem dočasného ponechání je i možnost neuplatnění maximálních cen u integrovaných veřejných služeb. Nebudou-li zřejmé důvody pro ponechání cenové regulace, je možné regulaci v dalším období zrušit.

#### Výhledový stav budoucí tvorby tarifu pro IDS a MAD

Skupina cestujících ve vnitrostátní přepravě	Přepravní služby zajišťované	
	na železničních dráhách a veřejnou linkovou dopravou, s výjimkou MAD v územním obvodu „jádrového“ města*	MAD v územním obvodu „jádrového“ města* (tj. na městských dráhách – metro, tramvaj, trolejbus a městskou autobusovou dopravou)
děti do 6 let	bezplatně, max. 2 děti, dále 75 %	Určuje si samospráva
děti 6-18 let	75 %	Určuje si samospráva
studující 18-26 let	75 %	Určuje si samospráva
senioři 65+	75 %	Určuje si samospráva
ZTP, ZTP/P	75 %	bezplatně
průvodce ZTP/P	bezplatně	bezplatně
rodiče dětí v ústavech	50 % (plnocenná jízdenka platí po potvrzení ústavem i pro cestu zpět)	Určuje si samospráva

Tabulka 19 Výhledové rozdělení tarifu – obecné

## 10. Tarif a odbavování

### 10.1. Současný rozvoj integrace – zapojení měst

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

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

Za úspěch lze považovat dále to, že u dopravců České dráhy a Dopravní podnik města Ústí nad Labem lze od prosince 2019 využívat nejen elektronickou peněženku nahanou na BČK DÚK, ale zejména elektronické jízdní doklady DÚK nahané na BČK DÚK – to je další podpora integrace a rozvoje systému DÚK.

## 10.2. Plány nových tarifních nabídek

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

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

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

### 10.2.1. Základní ustanovení tarifu MAD Roudnice n/L

1. Tarif dopravce se řídí platným Výměrem Ministerstva financí ČR. Podmínky, za nichž dopravce nabízí výkony veřejné linkové autobusové dopravy, se řídí podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů.

2. Dopravce zveřejňuje ceník a podmínky pro jejich použití dle § 13 odst. 2 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů, vyvěšením v dopravním prostředku nebo jiným veřejně dostupným způsobem

3. V cenách uvedených v tarifu dopravce je zahrnuta snížená sazba DPH, pokud není u příslušného ceníku uvedeno jinak.

Jednotlivé jízdné jednozónové v zóně 661 Roudnice nad Labem

Zóna	Hotovostní platba (jízdní doklady pouze v papírové podobě)				Elektronická platba (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi DÚKapky)				Časová platnost
	Obyčejné	Zlevněné ①			Obyčejné	Zlevněné ①			
661 Roudnice nad Labem	10 Kč	2 Kč	-	-	9,00 Kč	1,80 Kč	-	-	45 min

① Zlevněné a ZPT, ZTP/P:

<b>Děti a mládež 6-18 let:</b>	od 15 let prokazování úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem nebo žákovským průkazem nebo studentským průkazem (ISIC)
<b>Žáci a studenti 18-26:</b>	prokazování platným žákovským nebo studentským průkazem denního nebo prezenčního studia (ISIC)
<b>Senioři nad 65 let:</b>	prokazování úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem, který obsahuje fotografii nebo digitální zpracování podoby, jméno a příjmení a datum narození
<b>ZTP, ZTP/P:</b>	prokazování průkazem ZTP nebo ZTP/P

Obrázek 20 Výpis z tarifu DÚK

### 10.3. Smluvní a finanční zajištění integrace měst

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

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

Obrázek 21Dorovnnání ztráta MAD – Referenční tržba

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

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

- obvyčejné (plné) jízdné – cena za přepravu cestujícího, který neprokáže nárok na použití zlevněného nebo zvláštního jízdného podle podmínek stanovených Tarifem DÚK a SPP DÚK;
- zlevněné jízdné – cena za přepravu cestujícího, který má nárok na slevu dle podmínek stanovených Tarifem DÚK a SPP DÚK. Zlevněné jízdné existuje v následujících variantách:

o dítě 6-18;

o student 18-26;

o osoba 65+.

o ZTP, ZTP/P

o zaměstnanecké – jízdné pro zaměstnance Dopravců a společností stanovených Tarifem a SPP DÚK a rodinné příslušníky vybraných Dopravců.

#### 10.3.1. Tarifu DÚK

**Bezplatná přeprava** – nárok na bezplatnou přepravu v souladu s Tarifem a SPP DÚK mají:

o děti do 6 let věku (bez omezení počtu dětí);

o jeden průvodce držitele průkazu ZTP/P;

o vodič, asistenční a služební psi.

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

Jak již bylo uvedeno, vedle Ústeckým krajem zajišťovaných a garantovaných nosičů jízdních dokladů, existují i další nosiče jízdních dokladů, které jsou používány v rámci některých měst MHD. Tyto nosiče jízdních dokladů jsou buď neintegrovány, případně pouze částečně integrovány a neumožňují tedy využití služeb všech dopravců zapojených do DÚK. Konkrétně jde o tyto nosiče jízdních dokladů:

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

## 11. Finanční zajištění provozu MAD Roudnice nad Labem

Využívání MAD Roudnice n/L je z pohledu dosahovaných tržeb patrné z následující tabulky hodnot za rok 2019.

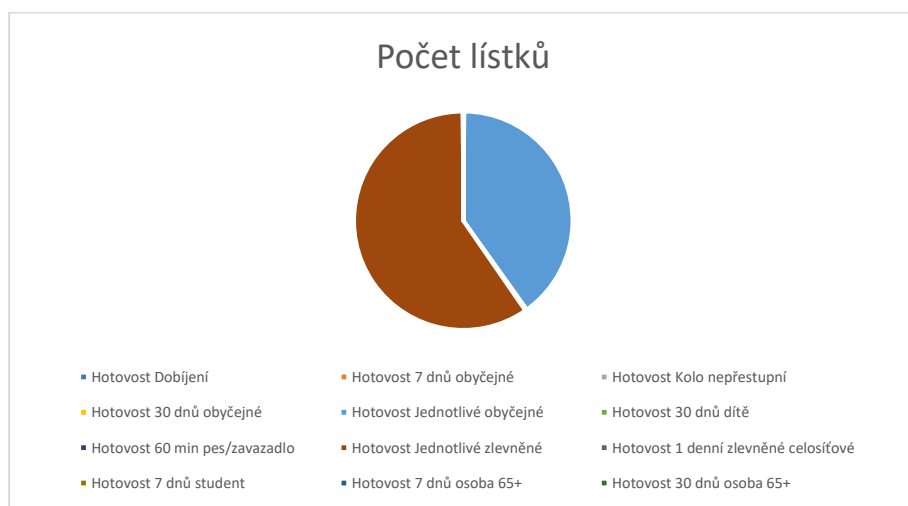
Nejčastěji cestující hradí cestovné hotovostní platbou (98,4 %). Slevové jízdné při platbě hotovostí představuje 59,6 % z celkového počtu cestujících platících hotově. Cena základního jízdného je 10 Kč a cena jízdného, placeného hotově dosahuje průměrné hodnoty 2, Kč / jízda.

Celkové hodnoty dosažené tržby představují částku 320 229 Kč / rok. Hotově bylo uhrazeno 315 575 Kč. Úhrada jiným způsobem (elektronickou peněženkou nebo časovým kuponem představuje hodnotu 4 654 Kč / rok.

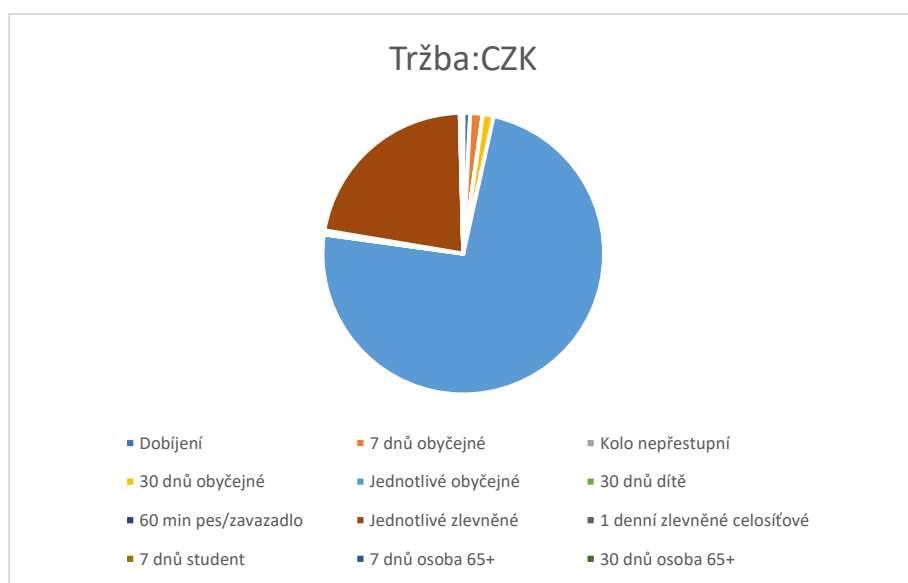


Platba	Tarif	Počet lístků	%	OsoboKM	Tržba s DPH	Dobíjení kupónu s DPH	Dobíjení ELP s DPH	Součet	Tržba:CZK	Průměr
Ele. karta		936	1,6%	4544	4654	0	0	4654	4654	4,97
Ele. karta	Jednotlivé obyčejné	380	40,6%	1283	3645	0	0	3645	3645	9,59
Ele. karta	60 min pes/zavazadlo	1	0,1%	8	10	0	0	10	10	10,00
Ele. karta	Jednotlivé zlevněné	555	59,3%	3253	999	0	0	999	999	1,80
Hotovost		58135	98,4%	309185	304610	8465	2500	315575	315575	5,43
Hotovost	Dobíjení	12	0,0%	0	0	0	2500	2500	2500	208,33
Hotovost	7 dnů obyčejné	60	0,1%	347	0	4500	0	4500	4500	75,00
Hotovost	Kolo nepřestupní	2	0,0%	14	40	0	0	40	40	20,00
Hotovost	30 dnů obyčejné	15	0,0%	95	0	3900	0	3900	3900	260,00
<b>Hotovost</b>	<b>Jednotlivé obyčejné</b>	<b>23245</b>	<b>40,0%</b>	<b>128600</b>	<b>232635</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>232635</b>	<b>232635</b>	<b>10,01</b>
Hotovost	30 dnů dítě	1	0,0%	0	0	65	0	65	65	65,00
Hotovost	60 min pes/zavazadlo	141	0,2%	944	1410	0	0	1410	1410	10,00
<b>Hotovost</b>	<b>Jednotlivé zlevněné</b>	<b>34624</b>	<b>59,6%</b>	<b>178985</b>	<b>69256</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>69256</b>	<b>69256</b>	<b>2,00</b>
Hotovost	1 denní zlevněné celosíťové	2	0,0%	14	64	0	0	64	64	32,00
Hotovost	7 dnů student	9	0,0%	40	162	0	0	162	162	18,00
Hotovost	7 dnů osoba 65+	11	0,0%	68	198	0	0	198	198	18,00
Hotovost	30 dnů osoba 65+	13	0,0%	78	845	0	0	845	845	65,00
Kupón		27	0,05%	10	0	0	0	0	0	-
Kupón	365 denní zaměst. celosíťová	23	85%	7	0	0	0	0	0	-
Kupón	30 dnů obyčejné	3	11%	2	0	0	0	0	0	-
Kupón	90 dnů obyčejné	1	4%	1	0	0	0	0	0	-
<b>Celkem</b>		<b>59098</b>		<b>313739</b>	<b>309264</b>	<b>8465</b>	<b>2500</b>	<b>320229</b>	<b>320229</b>	<b>5,42</b>

Tabulka 20 Výnosy – tržby z provozu MAD Roudnice nad Labem 2019



Obrázek 22 Graf složení cestujících podle tarifu – počet vydaných jízdních dokladů



Obrázek 23 Graf tržeb dle tarifu

Uvedené hodnoty dále ukazují, že průměrná hodnota dosažené tržby na jednu jízdu představuje částku 5,42 Kč / jízda. Tato hodnota ukazuje, že dotace do plného jízdného činí 4,58 Kč/ jízda. Celková tržba bez realizace slev by představovala částku 590 980 Kč / rok. Skutečná částka pak představuje 320 229 Kč. Město Roudnice n/L pak dotuje cenu jízdének v hodnotě 270 751 Kč / rok (54,1 %).

Nejčastější skupinou cestujících je skupina využívající zlevněné jízdné (34 624 cestujících).

Integrace MAD do DÚK umožňuje dorovnání tržeb na referenční tržbu, která je stanovena ročně a pro rok 2019 představuje hodnotu 10,73 Kč / km. Celková hodnota tržeb včetně dorovnání představuje hodnotu 519 407 Kč / rok.

#### Tržby

##### Referenční tržba - rozúčtování DÚK

Měsíc	Referenční tržba	Referenční tržba CELKEM	Normalizovaná skutečná tržba z MADurčená rozúčtováním
Leden	10,26	43789,68	38130,8
Únor	10,73	41632,4	34542,48
Březen	10,73	43714,02	38082,03
Duben	10,73	41632,4	37983,24
Květen	10,73	43714,02	37884,26
Červen	10,73	41632,4	35509,71
Červenec	10,73	45795,64	33649
Srpen	10,73	44915,78	35623,69
Září	10,73	43714,02	38556,96
Říjen	10,73	45795,64	41098,2
Listopad	10,73	43714,02	37693,86
Prosinec	10,73	39357,64	43049,86
<b>Celkem</b>		<b>519407,66</b>	<b>451804,09</b>

#### Náklady

Měsíc	Počet km	Cena Kč / km	Cena celkem
Leden	4268	39,01	166 494,68
Únor	3880	39,01	151 358,80
Březen	4074	39,01	158 926,74
Duben	3880	39,01	151 358,80
Květen	4074	39,01	158 926,74
Červen	3880	39,01	151 358,80
Červenec	4268	41,84	178 573,12
Srpen	4186	41,84	175 142,24
Září	4074	41,84	170 456,16
Říjen	4268	41,84	178 573,12
Listopad	4074	41,84	170 456,16
Prosinec	3668	41,84	153 469,12
<b>Celkem</b>	<b>48594</b>		<b>1 965 094,48</b>

Obrázek 24 Tržby 2019 včetně referenční tržby

Obrázek 25 Náklady CDV 2019

#### Bilance tržeb + kompenzací a ceny dopravního výkonu

Hodnota nákladů ceny dopravního výkonu	Hodnota kompenzace prokazatelné ztráty	Hodnota kompenzace do referenční tržby	Normalizovaná skutečná tržba z MADurčená rozúčtováním	Skutečná tržba MAD dle odbavovacího strojku
1 965 094,48	1 445 686,82	67 603,57	451 804,09	320 229,00

Obrázek 26 Celková bilance tržeb, nákladů a kompenzace

Z uvedeného je patrná výhoda plné integrace MAD do DÚK. Zavedením normalizované tržby na ujetý km MAD se hodnota skutečné tržby ( vyjádřená z odbavovacího zařízení) navýší o 199 178 Kč / rok.

Vzhledem ke skutečnosti výše dokompenzace ze zdrojů DÚK a definice referenční tržby 10,73 Kč / km a skutečné tržby 5,42 Kč / km bude muset město Roudnice n/L provést v budoucím období úpravu ceny jízdného. Vhodnou částkou bude hodnota okolo 15 Kč / km.

Celkově je však možné konstatovat, že Město Roudnice n/L má zabezpečenou úhradu prokazatelné ztráty alespoň na období do provedení cenových úprav. Odhad celkových finančních prostředků do ukončení stávající smlouvy můžeme stanovit pouze na základě poměru tržeb a ceny dopravního výkonu za předpokladu shodných cenových indexací a valorizací.

Odhadované náklady v cenách roku 2019 jsou 9 825 470 Kč a odhadovaný poměr referenčních tržeb 0,264 (26,4 %) nákladů na provozování MAD, pak dosažená tržba bude 2 597 035 Kč. Město pro takto

nastavená pravidla potřebuje částku 7 228 435 Kč pro období trvání smlouvy, pokud neprovede úpravu ceny jízdného.

## 12. Kvalita služeb MAD

Kvalita služeb ve veřejné dopravě je měřitelná a bude prověřována s využitím metod dotazníků spokojenosti, sčítáním nebo instalací technických zařízení pro zjišťování měřitelných veličin (počet cestujících, četnost využívání technických doplňků vozidel, instalace inteligentních informačních systémů).

### 12.1. Kvalita veřejné dopravy z pohledu cestujícího

Z pohledu cestujícího je jednoznačně vyjadřována ve spolehlivosti dopravního systému. Jde o přesnost odjezdů a dojezdů, dodržování jízdních řádů a základního vybavení vozidla (teplomety, klimatizace). Velmi významné jsou z pohledu cestujících i informační systémy a jejich přehlednost a jednoduchost. Cestující by také měl mít více možností úhrady jízdného. Dále je to vybavení zastávek, ochrana před klimatickými podmínkami a přehledný informační systém. Město Roudnice n/L připravuje koncept rekonstrukcí zastávek a u vybraných zastávek plánuje zavedení inteligentních informačních tabulí.

#### 12.1.1. Řízení kvality služby MAD

Pro řízení kvality MAD jsou rozhodující nástroje kontroly dodržování jízdních řádů s využitím SW nástrojů pro sledování polohy. Dále pak vybavenost zastávek informačními prvky pro rychlou možnost zobrazení změn nebo odchylek na dané lince nebo spoji. Město Roudnice n/L sestavilo systém vyhodnocování základních ukazatelů kvality a je schopné je periodicky vyhodnocovat.

#### 12.1.2. Informační systém o jízdních řádech

Základem kvalitní služby je přehledný systém informací, který je možné rozdělit na systém obecné – veřejně dostupné informace. Sem patří přehledné informační tabule o příjezdu a odjezdu, o cenách jízdného a o případných mimořádnostech dopravy.

Pro individuální řešení informační potřeby je zřízena informační kancelář, kterou provozuje dopravní společnost. Informační kancelář zabezpečuje osobní styk cestujícího a provozovatele. Město Roudnice n/L zakotvilo existenci informační kanceláře do podmínek provozování MAD.

### 12.2. Základní úkoly technického rozvoje MAD – standardizace technických podmínek s DÚK

Město Roudnice n/L předpokládá rozvoj technického vybavení MAD zavedením následujících technických prvků společně s DÚK:

- Zavedení multikanálového odbavovacího systému
- Zavedení a rozvoj systému pro monitorování provozu vozidel (MPV)
- Zavedení mobilní aplikace pro cestující
- Zavedení nízkenergetické informační systémy
- Zavedení využití mobilních dat pro projektování veřejné dopravy

- Zavedení automatické sčítání cestujících ve vozidlech
- Zavedení hlasové syntézy pro akustické informace ve vozech a na zastávkách

Realizace uvedených technických prvků napomůže dostupnosti a využitelnosti jak MHD, tak i DÚK. V budoucnu bude možné využití nové krajské mobilní aplikace DÚKapka, která zahrnuje kromě nákupu elektronických jízdenek také vyhledavač spojení pro celý systém IDS DÚK, informování o výlukách, aktualitách, plánky linkového vedení již dnes vč. Loun aj.

Po zahrnutí linek MAD do tarifu DÚK bude automaticky tato aplikace zahrnovat také tuto dopravu. Naopak, při vzniku vlastní aplikace měst neumí kraj zajistit její čtení a uznávání v ostatních linkách DÚK vč. železnice.

### 12.3. Propagace a marketing

Důležitou součástí rozvoje MAD Roudnice n/L je propagace veřejné hromadné dopravy. Pravidelné představování města Roudnice n/L bude ve spojení s prezentací a možnostmi využívání MAD, a to jak k cestám po městě, tak při cestování v rámci DÚK. Reklama a zviditelnění MAD bude prováděno v rámci spolupráce s DÚK. Město bude využívat obecně uznávané akce typu „Den bez aut“ k propagaci veřejné dopravy. Den bez aut je mezinárodní a panevropský den, který se slaví každoročně [22. září](#) (případně v neděli kolem tohoto data). Akce má poukázat na přijatelnější způsoby dopravy a podpořit omezování městského automobilismu.

### 13. Závěr

Plán dopravní obslužnosti je základním dokumentem pro budoucí rozvoj jak samotné dopravy ve městě Roudnice n/L, tak pro rozvoj dopravy v rámci DÚK. Tento plán bude pravidelně aktualizován a doplňován o nové poznatky a rozhodnutí města Roudnice n/L v rámci integrovaného dopravního systému. Plán si v této podobě neklade za cíl vyjmenovat vše do podrobností, je však počátečním dokumentem pro zabezpečení hlavních cílů rozvoje městské autobusové dopravy ve městě Roudnice n/L.

## Přehled obrázků

Obrázek 1 Městské části Roudnice nad Labem	10
Obrázek 2 Trasování a rozložení zastávek veřejné dopravy v systému IDS UK	19
Obrázek 3 Stanice veřejné dopravy ve městě Roudnice nad Labem	19
Obrázek 4 DÚK	19
Obrázek 5 Docházkové vzdálenosti Autobusové a vlaková nádraží	20
Obrázek 6 Roudnice n/L Hracholusky	21
Obrázek 7 Roudnice n/L Město	21
Obrázek 8 Roudnice n/ L Bezděkov	21
Obrázek 9 Roudnice n/L	21
Obrázek 10 Trasování MAD Roudnice nad Labem	24
Obrázek 11 Taktogram spojů MAD	24
Obrázek 12 Vysvětlivky grafických značek	36
Obrázek 13 Počet km dle jednotlivých měsíců v roce	37
Obrázek 14 Rozložení přestupních uzlů dle koncepce dopravy DÚK	45
Obrázek 15 Hodnoty vyrovnání ztráty tržeb MAD v DÚK 2020	47
Obrázek 16 Propojení lokalit města veřejnou dopravou	49
Obrázek 17 Plán dopravního výkonu na 10 let platnosti smlouvy	53
Obrázek 18 Trasování MAD Roudnice nad Labem	58
Obrázek 19 Denní výkon MAD v pracovní den	59
Obrázek 20 Výpis z tarifu DÚK	62
Obrázek 21 Dorovnání ztráta MAD – Referenční tržba	63
Obrázek 22 Graf složení cestujících podle tarifu – počet vydaných jízdních dokladů	65
Obrázek 23 Graf tržeb dle tarifu	65
Obrázek 24 Tržby 2019 včetně referenční tržby	66
Obrázek 25 Náklady CDV 2019	66
Obrázek 26 Celková bilance tržeb, nákladů a kompenzace	66

## Přehled tabulek

Tabulka 1 Základní parametry koncepce dopravy	9
Tabulka 2 Základní charakteristika územní jednotky k 31. 12. 2014	11
Tabulka 3 Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel k 31. 12. daného roku	11
Tabulka 4 Ekonomická aktivita obyvatel k 26. 3. 2011	11
Tabulka 5 Počet ekonomických subjektů k 31. 12. daného roku	12
Tabulka 6 Míra nezaměstnanosti k 31. 12. daného roku	13
Tabulka 7 Linky veřejné linkové autobusové dopravy Roudnice nad Labem Autobusové nádraží	20
Tabulka 8 Přehled návazností MAD a železniční dopravy v zastávce Roudnice n/L železniční stanice	36
Tabulka 9 Plán km dle dopravce/přs (13.12.2020 - 11.12.2021)	37
Tabulka 10 Základní časové polohy jednotlivých spojů MAD Roudnice nad Labem	38
Tabulka 11 Základní výkonové parametry linky MAD Roudnice n/L	38
Tabulka 12 Počet jetých spojů v průběhu dne	39
Tabulka 13 Bilance tržeb MAD Roudnice nad Labem za rok 2019	40
Tabulka 14 Požadované typy a velikosti dopravních prostředků	54
Tabulka 15 Rozpětí požadovaného dopravního výkonu pro období smlouvy	58
Tabulka 16 Dopravní výkony redukováné na MAD Roudnice n/L	59

Tabulka 17 Požadované parametry vozidla MAD	59
Tabulka 18 Stávající rozdělení tarifů – obecné	60
Tabulka 19 Výhledové rozdělení tarifu – obecné	61
Tabulka 20 Výnosy – tržby z provozu MAD Roudnice nad Labem 2019	65

#### Seznam zkratk:

PD	Plán dopravní obslužnosti
MAD	Městská autobusová doprava
MD	Ministerstvo dopravy
MV	Ministerstvo vnitra
P+R	Parkoviště, ze kterého lze pokračovat v jízdě prostředkem hromadné dopravy
OOSPO	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
VLAD	Veřejná linková autobusová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
DÚK	Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje
EPL	Elektro porcelán Roudnice n/L
El. pen.	Elektronická peněženka
S+D	Studenti a Důchodci
EHS	Evropské hospodářské společenství
M3	Typ vozidla – Autobus
ČD	České dráhy
KVB	koncentrace bytové výstavby
BK	Bankovní karta – elektronická platba
ZTP	Zdravotně těžce postižený
ZTP/P	Zdravotně těžce postižený s průvodcem
tčDo	tarifní číslo Do
tčOd	tarifní číslo Od
zastOd	zastávka Od
BloOd	místně příslušné označení okresu
zastDo	zastávka Do
BloDo	místně příslušné označení okresu
Odj.	odjezd
Pří.	příjezd
Jízda(mm)	jízda v minutách
kmTar	tarifní kilometry
kmPře	kilometry přesné
platnost	označení kalendáře dle platného jízdního řádu
průmRych	průměrná rychlost na spoji
početZast	počet zastávek na spoji

Zdroje informací:

#### HLAVNÍ DOKUMENT

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1–13)

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 – 2026 v aktuálním znění, dle jednotlivých zpracovatelů kapitol Zpracovali a spolupracovali:

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

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,  
ve znění zákona č. 135/2016 Sb., zákona č. 183/2017 Sb. a zákona č. 367/2019 Sb.

Strategický plán města Loun (25.5.2018)

#### SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ze dne 26. února 2014 o udělování koncesí (Úř.  
věst. L 94, 28.3.2014, s. 1–64)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných  
zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65–242)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek  
subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o  
zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243–374)

Sdělení Komise o výkladových pokynech pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v  
přepravě cestujících po železnici a silnici (Úř. věst. L 92, 29.3.2014, s. 1–21)

Aktualizace strategie udržitelného rozvoje ústeckého kraje

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017–2021 (verze z 16.01.2016)

Ústecký kraj v číslech (Ústecký kraj, odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Ústeckého kraje)

Městský úřad Roudnice n/L – Strategický plán rozvoje města Roudnice nad Labem



# Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem  
odbor dopravy a silničního hospodářství

B&C Dopravní systémy s.r.o.  
Ing. Pavel Beneš, Ph.D.  
Husova 517  
411 17 Libochovice  
8mkqw47

Datum: 9. listopadu 2021  
Spisová značka: KUUK/137736/2021  
Číslo jednací: KUUK/151887/2021/DS/RK

Počet listů/příloh : 1/0

Vyřizuje/linka: Bc. Radek Kozlík/210  
E-mail: kozlik.r@kr-ustecky.cz

## Stanovisko k finální verzi plánu dopravní obslužnosti města Roudnice nad Labem

Vážený pane doktore,

posoudili jsme Vámi zaslanou finální podobu Plánu dopravní obslužnosti města Roudnice nad Labem 2021 – 2026. Vzhledem k tomu, že námi zasláné připomínky byly do finální verze zapracovány, s obsahem dokumentu souhlasíme a nemáme k němu další připomínky.

S pozdravem

Ing. Jakub Jeřábek  
vedoucí oddělení dopravní obslužnosti

Dokument je podepsán elektronickým podpisem	
Podepisující:	Ing. Jakub Jeřábek
Organizace, OJ:	
Sériové č. cert.:	11866502
Vydavatel cert.:	ICA Qualified 2 CA/RSA 02/2016
Datum a čas:	09.11.2021 12:48:43
Dávod:	
Místo:	