ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV

přeshraniční regionální doprava

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
Obsah
1. Úvod ................................................................................................................................. 22
2. Dopravně územní, ekonomické a demografické zařazení předmětné oblasti a z toho očekávaná prognóza vývoje dopravní poptávky (AP 300) .......................................................... 23
   2.1.STRUKTURÁLNÍ A PROSTOROVÁ ANALÝZA ÚZEMÍ............................... 24
      2.1.1.Osídlení a přírodní prostor ......................................................................... 24
      2.1.1.1.Grafické ohraničení .............................................................................. 24
      2.1.2.Geografická struktura a osídlení ................................................................. 26
         2.1.2.1.Území v České republice ................................................................... 26
         2.1.2.2.Centrální místa a regionální osy ...................................................... 28
            2.1.2.2.1.Zájmové území v České republice .................................. 28
      2.1.3.Demografická situace ............................................................................... 30
         2.1.3.1.Demografická situace v okrese Děčín .............................................. 30
            2.1.3.1.1.Struktura obyvatelstva ................................................................. 30
            2.1.3.1.2.Vývoj obyvatelstva do roku 2050 ........................................... 32
         2.1.3.2.Demografická situace v severovýchodu okresu Děčín ............ 33
            2.1.3.2.1.Struktura obyvatelstva ................................................................. 33
         2.1.3.3.Počty obyvatel podél železničního spojení ..................................... 34
      2.1.4.Dostupnost osobních automobilů ................................................................. 41
         2.1.4.1.Okres Děčín a Česká republika ......................................................... 41
         2.1.5.Vzdělání ....................................................................................................... 42
2.1.5.1. Umístění škol a vývoj školské struktury v české zájmové oblasti..........................................................42
2.1.6. Volný čas a cestovní ruch.................................................................43
2.1.6.1. Česká zájmová oblasti..................................................................44
2.2. DOPRAVNÍ ANALÝZA.........................................................................45
2.2.1. Všeobecné výroky ke struktuře dopravní sítě v zájmové oblasti...45
2.2.2. Spoje veřejné dopravy mezi centrálními místy..............................45
2.2.2.1. Bad Schandau - Děčín..................................................................45
2.2.2.2. Děčín - Benešov nad Ploučnicí..................................................45
2.2.2.3. Jedlová - Rumburk........................................................................46
2.2.2.4. Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna.......................................46
2.2.2.5. Rumburk / Krásná Lípa - Panský - Mikulášovice dolní nádraží.46
2.2.3. Železniční síť..................................................................................47
2.2.3.1. Železniční spojení.......................................................................47
2.2.3.2. Klasifikace a funkce železničních tratí.......................................51
2.2.4. Silniční síť.......................................................................................52
2.2.5. Veřejná osobní doprava v české zájmové oblasti..........................53
2.2.5.1. Veřejná osobní doprava v českém zájmovém území..................53
2.2.5.1.1. Právní rámcové podmínky.......................................................53
2.2.5.1.2. Autobusové linky veřejné osobní dopravy v české zájmové oblasti..........................................................54
2.2.5.1.3. Vlakové linky veřejné osobní dopravy v české zájmové oblasti........................................................................56
2.2.5.1.4. Přestupní místa veřejné příměstské dopravy.........................59
2.2.5.1.5. Vozidla ve veřejné osobní dopravě.........................................59
2.2.5.1.5.1. Železniční doprava...............................................................60
2.2.5.1.5.2. Autobusová doprava.............................................................62
2.2.5.1.6. Rámcové podmínky pro taxi-dopravu....................................63
2.2.6. Jízdní doby mezi jednotlivými centry.............................................64
2.3. VÝHLED

2.3.1. Návrhy a úpravy provozních konceptů autobusové dopravy za účelem zavedení nebo zlepšení přepravních relací v:

2.3.1.1. prodloužená autobusová linka 412 Česká Kamenice – Jetřichovice – Vysoká Lípa – Hřensko – Bad Schandau

2.3.1.2. Zlepšení návazností S-Bahn Schöna – autobus v Hřensku přívozem F1 a případně i F2

2.3.1.3. Cyklodoprava a způsoby přepravy jízdních kol autobusy

2.3.1.4. Posílení linky 452 a její návaznosti na linky VVO 217/218/219 Petrovice/Bahratal – (doprava do Tisé a na Děčínský Sněžník)


2.3.1.6. Další možná přeshraniční propojení veřejnou dopravou.

3. Analýza dopravních podmínek stávající železniční trati mezi Rumburkem a Bad Schandau (AP 400), Analýza železniční infrastruktury na Šluknovsku (AP 410)

3.1. Obecné informace o pojížděných tratích

3.2. Přehled dotčených traťových úseků tratí 081, 083, 084, 085, 089 a 098

3.2.1. Trať 081 / 545 B (Děčín hl. nádr. –) Benešov nad Ploučnicí – Rumburk

3.2.1.1. Základní údaje

3.2.1.2. Další rozhodné údaje

3.2.1.3. Popis

3.2.1.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰)

3.2.1.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

3.2.1.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení

3.2.1.6.1. Stanice Děčín hlavní nádraží (135 m n. m.)

3.2.1.6.2. Stanice Děčín východ (139 m n. m.)

3.2.1.6.3. Zastávka Březiny u Děčína (155 m n. m.)
3.2.1.6.4. Zastávka Malá Veleň (181 m n. m.) .................................. 87
3.2.1.6.5. Stanice Benešov nad Ploučnicí (196 m n. m.) ............. 87
3.2.1.6.6. Zastávka Dolní Habartice (224 m n. m.) .................. 88
3.2.1.6.7. Zastávka Markvartice (264 m n. m.) ....................... 88
3.2.1.6.8. Zastávka Veselé pod Rabštejnem (301 m n. m.) ....... 89
3.2.1.6.9. Stanice Česká Kamenice (323 m n. m.) ..................... 89
3.2.1.6.10. Zastávka Horní Kamenice (332 m n. m.) ................. 90
3.2.1.6.11. Stanice Mlýny (403 m n. m.) .............................. 90
3.2.1.6.12. Zastávka Kytlice (443 m n. m.) ............................ 90
3.2.1.6.13. Stanice Jedlová (544 m n. m.) ............................ 91
3.2.1.6.14. Stanice Chřibská (493 m n. m.) ........................... 92
3.2.1.6.15. Stanice Rybniště (465 m n. m.) ............................ 92
3.2.1.6.16. Zastávka Krásná Lípa město (457 m n. m.) ............. 93
3.2.1.6.17. Stanice Krásná Lípa (453 m n. m.) ......................... 93
3.2.1.6.18. Stanice Rumburk (387 m n. m.) ............................ 94
3.2.1.7. Provoz .............................................................. 95
3.2.1.7.1. Děčín hlavní nádraží - Rumburk ............................ 95
3.2.1.7.2. Děčín hlavní nádraží - Benešov nad Ploučnicí .......... 95
3.2.1.7.3. Rumburk - Jedlová ........................................... 96
3.2.1.7.4. Děčín hlavní nádraží - Děčín východ ..................... 96
3.2.1.8. Vozidla ............................................................ 96
3.2.2. Trať 083 / 546 A Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna .... 96
3.2.2.1. Základní údaje ..................................................... 96
3.2.2.2. Další rozhodné údaje ......................................... 97
3.2.2.3. Popis ............................................................... 97
3.2.2.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰) .... 98
3.2.2.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích .... 99
3.2.2.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení ............... 101
3.2.2.6.1. Stanice Rumburk (387 m n. m.) ................................................................. 102
3.2.2.6.2. Zastávka Valdek (405 m n. m.) .............................................................. 102
3.2.2.6.3. Zastávka Šluknov údolí (364 m n. m.) .............................................. 102
3.2.2.6.4. Stanice Šluknov (340 m n. m.) ............................................................... 102
3.2.2.6.5. Zastávka Šluknov zastávka (366 m n. m.) ..................................... 103
3.2.2.6.6. Zastávka Velký Šenov zastávka (375 m n. m.) ......................... 103
3.2.2.6.7. Stanice Velký Šenov (364 m n. m.) ....................................................... 103
3.2.2.6.8. Zastávka Lipová u Šluknova (351 m n. m.) ................................ 104
3.2.2.6.9. Stanice Mikulášovice dolní nádraží (382 m n. m.) .............. 104
3.2.2.6.10. Zastávka Vilémov u Šluknova (354 m n. m.) ......................... 105
3.2.2.6.11. Zastávka Horní Poustevna (338 m n. m.) ............................... 105
3.2.2.6.12. Stanice Dolní Poustevna (329 m n. m.) ..................................... 105
3.2.2.7. Provoz ........................................................................................................ 105
3.2.2.8. Vozidla ....................................................................................................... 106

3.2.3. Trať 084 / 546 C Rumburk/Krásná Lípa - Panský - Mikulášovice dolní nádraží.................................................................................................................. 106
3.2.3.1. Základní údaje ......................................................................................... 106
3.2.3.2. Další rozhodné údaje ............................................................................. 106
3.2.3.3. Popis ........................................................................................................ 107
3.2.3.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰) ................. 107
3.2.3.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích............... 108
  3.2.3.5.1. Mikulášovice dolní nádraží - Rumburk ........................................ 108
  3.2.3.5.2. Panský - Krásná Lípa .................................................................. 110
3.2.3.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení ......................... 111
  3.2.3.6.1. Stanice Mikulášovice dolní nádraží (382 m n. m.) ......... 111
  3.2.3.6.2. Zastávka Mikulášovice střed (423 m n. m.) ......................... 111
  3.2.3.6.3. Zastávka Mikulášovice horní nádraží (477 m n. m.) ....... 111
  3.2.3.6.4. Zastávka Brtníky (426 m n. m.) ................................................. 111
3.2.3.6.5. Stanice Panský (447 m n. m.) ........................................... 112
3.2.3.6.6. Zastávka Staré Křečany (412 m n. m.) ......................... 112
3.2.3.6.7. Zastávka Dolní Křečany (403 m n. m.) ......................... 112
3.2.3.6.8. Stanice Rumburk (387 m n. m.) ................................ 113
3.2.3.6.9. Zastávka Zahrady u Rumburka (459 m n. m.) .......... 113
3.2.3.6.10. Stanice Krásná Lípa (453 m n. m.) ......................... 113
3.2.3.7. Provoz ............................................................................. 113
3.2.3.8. Vozidla ............................................................................. 113
3.2.4. Trať 088 / 546 B Rumburk - Jiříkov / Ebersbach (Sachs) ........ 113
3.2.4.1. Základní údaje ................................................................ 113
3.2.4.2. Další rozhodné údaje ..................................................... 114
3.2.4.3. Popis ............................................................................... 114
3.2.4.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsečích trati (v ‰) ....... 115
3.2.4.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích ...... 116
3.2.4.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení ................. 116
3.2.4.6.1. Stanice Rumburk (387 m n. m.) ....................... 116
3.2.4.6.2. Zastávka Rumburk zastávka (409 m n. m.) .......... 117
3.2.4.6.3. Zastávka Jiříkov - Filipov (373 m n. m.) ............... 117
3.2.4.6.4. Stanice Jiříkov (364 m n. m.) ................................. 117
3.2.4.6.5. Stanice Ebersbach (Sachs) DB (364 m n. m.) .. 118
3.2.4.6.6. Provoz ...................................................................... 118
3.2.4.6.7. Vozidla ..................................................................... 118
3.2.5. Trať 089 / 545 C Rybniště - Varnsdorf ......................... 118
3.2.5.1. Základní údaje ................................................................. 118
3.2.5.2. Další rozhodné údaje ..................................................... 118
3.2.5.3. Popis ............................................................................... 119
3.2.5.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰) ....... 119
3.2.5.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích .... 120
3.2.5.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení

3.2.5.6.1. Stanice Rybniště (465 m n. m.)
3.2.5.6.2. Zastávka Horní Podluží (435 m n. m.)
3.2.5.6.3. Hláška a zastávka Jiřetín pod Jedlovou (410 m n. m.)
3.2.5.6.4. Stanice Dolní Podluží (375 m n. m.)
3.2.5.6.5. Stanice Varnsdorf (340 m n. m.)
3.2.5.6.6. Nákladiště Varnsdorf staré nádraží (348 m n. m.)
3.2.5.6.7. Stanice Seifhennersdorf DB (358 m n. m.)
3.2.5.6.8. Stanice Großschönau DB (329 m n. m.)

3.2.5.7. Provoz

3.2.5.8. Vozidla

3.2.6. Trať 098/544 A Děčín hlavní nádraží - Dolní Žleb - státní hranice DB

3.2.6.1. Základní údaje
3.2.6.2. Další rozhodné údaje
3.2.6.3. Popis
3.2.6.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰)
3.2.6.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích
3.2.6.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení

3.2.6.6.1. Stanice Děčín hlavní nádraží (135 m n. m.)
3.2.6.6.2. Zastávka Děčín-Přípeř (135 m n. m.)
3.2.6.6.3. Stanice Děčín-Prostřední Žleb (135 m n. m.)
3.2.6.6.4. Zastávka Děčín-Čertova Voda (135 m n. m.)
3.2.6.6.5. Zastávka Dolní Žleb zastávka (135 m n. m.)
3.2.6.6.6. Stanice Dolní Žleb (130 m n. m.)

3.2.6.7. Provoz
3.2.6.8. Vozidla

3.2.7. Trať 073 / 544 B Děčín východ - Děčín-Prostřední Žleb
3.2.7.1. Základní údaje ................................................................. 131
3.2.7.2. Další rozhodné údaje ..................................................... 131
3.2.7.3. Popis ............................................................................. 132
3.2.7.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰) ........ 132
3.2.7.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích........ 132
3.2.7.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení ................. 133
3.2.7.6.1. Stanice Děčín východ (139 m n. m.) ......................... 133
3.2.7.6.2. Stanice Děčín-Prostřední Žleb (135 m n. m.) ............... 133
3.2.7.7. Provoz ......................................................................... 133
3.2.7.8. Vozidla ....................................................................... 133
3.3. Přehled navazujících traťových úseků tratí 073, 080, 081, 089, 090 a 132 ................................................................. 134
3.3.1. Trať 073 / 503 B Děčín hl. nádr. - Ústí nad Labem-Střekov .... 134
3.3.2. Trať 080 / 540 B Jedlová - Česká Lípa (- Bakov nad Jizerou) . 134
3.3.3. Trať 081 / 545 A Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa......... 134
3.3.4. Trať 089 / 547 D Varnsdorf - Zittau - Liberec ................. 135
3.3.5. Trať 090 / 527 A Děčín hl. nádr. - Vraňany ....................... 136
3.3.6. Trať 132 / 535 A Děčín hl. nádr. - Oldřichov u Duchcova .... 136
3.4. Technické parametry užívaných vozidel ................................ 137
3.4.1. Motorové vozy ................................................................ 137
3.4.2. Řídicí vozy .................................................................... 137
3.4.3. Přípojné vozy ................................................................. 138
3.4.4. Lokomotivy .................................................................... 138
3.5. Definování kritických míst na tratích .................................. 139
3.5.1. Sdělovací zařízení ............................................................ 140
3.5.2. Úsek Chrastava - Hrádek nad Nisou - Zittau ................. 143
3.5.3. Úsek Jedlová (mimo) - Rybniště (včetně) ....................... 144
3.5.4. Úsek Bad Schandau - Mikulášovice dolní nádraží ............ 144
3.5.5. Úsek Rybniště - Varnsdorf .................................................................................. 145
3.5.6. Chybějící železniční spojení (Varnsdorf) - Seifhennersdorf - Rumburk .......................................................................................................................... 145
3.5.7. Železniční stanice Děčín východ, Česká Kamenice, Rumburk, Mikulášovice dolní nádraží ........................................................................................................... 146
3.5.8. Zabezpečení železničních přejezdů .................................................................... 147
3.5.9. Pokrytí tratí radiovým signálem ....................................................................... 147
3.5.10. Opravy mostů (Zittau, Brtníky, Děčín) ........................................................... 147
3.5.11. Úsek Šluknov - Mikulášovice dolní nádraží - Sebnitz - řízení provozu dle předpisu SŽDC D3 ........................................................................................................ 148
3.6. Informační systémy v železničních stanicích a autobusových zastávkách ............. 148
3.6.1. Návrh k propojení jízdních vlakových i autobusových jízdních řádů se serverem www.google.maps.com ................................................................. 150
3.6.2. Návrh osazení informačních vitrín ..................................................................... 150

4. Analýza dopravní obslužnosti, potenciálů cestujících a dopravních vlivů (AP 420) .................................................................................................................. 151

4.1. Analýza dopravní obslužnosti .............................................................................. 152
4.1.1. Šluknovsko - vyjíždějící dle SLDB 2011 v pracovní den ................................ 152
4.1.2. Šluknovsko - počty cestujících dle druhů využité dopravy v pracovní den .............................. 152
4.1.3. Srovnání veřejné dopravy s individuální automobilovou dopravou (IAD) v relaci Šluknovsko - Děčín (Ústí nad Labem) .................................................. 153

5. Tarifní systém, Návrhy pro využití jednotného tarifního systému a systému jízdních dokladů kompatibilního s dalšími systémy .................................................. 155

5.1. Úvod ..................................................................................................................... 156
5.2. Analýza stávajících tarifů v Euroregionu Elbe / Labe .......................................... 157
5.2.1. Tarify vnitrostátní .......................................................................................... 157
5.2.1.1. Vnitrostátní tarif v německé části Euroregionu Elbe / Labe - Tarif VVO ......................................................................................................................... 157
5.2.1.2. Vnitrostátní tarif v české části Euroregionu Elbe / Labe ............................ 166
5.2.2. Tarify mezinárodní................................................................. 182
  5.2.2.1. Jednodenní jízdenky Elbe / Labe .......................................... 182
  5.2.2.2. Celodenní jízdenka v ČR + Německo.................................... 185
  5.2.2.3. Sachsen – Böhmen Ticket.................................................. 185
  5.2.2.4. Jízdenky pro trať Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rybníště / Seifhennersdorf............................................................... 186
  5.2.2.5. Zvýhodněné cestování v relaci Děčín – Bad Schandau........... 186
  5.2.2.6. Skupinová víkendová jízdenka............................................ 187
  5.2.2.7. Skupinová víkendová jízdenka + Německo......................... 188
  5.2.2.8. Jízdenka Schöneswochende Ticket.................................... 188
  5.2.2.9. Mezinárodní jízdenky......................................................... 189
  5.2.2.10. Tarif na autobusové lince Dresden - Teplice................... 189
  5.2.2.11. Tarif na autobusové lince Bahratal - Tisá...................... 190
  5.2.2.12. Tarif na přívoze Schöna - Hřensko................................ 190

5.3. Příprava Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje......... 191
  5.3.1. Výhody zónově-relačního tarifu.......................................... 191
  5.3.2. Metodika vyhlášení Tarifu IDS Ústeckého kraje..................... 192
  5.3.3. Základní principy integrovaného tarifu IDS Ústeckého kraje...... 192
    5.3.3.1. Tarifní zóny................................................................. 192
    5.3.3.2. Tarifní mapa a tarifní matice....................................... 193
    5.3.3.3. Tarifní nadzóna a matice povolených cest........................ 195
    5.3.3.4. Číslování tarifních zón a tarifních nadzón...................... 196
    5.3.3.5. Přepravní nespravedlnost tarifního systému IDS Ústeckého kraje................................................................. 196
    5.3.3.6. Druhy jízdného............................................................ 197
    5.3.3.7. Tarifní pravidla......................................................... 198
    5.3.3.8. Použití bezkontaktní čipové karty BČK........................... 198
    5.3.3.9. Jízdní doklady............................................................. 199
5.4. Přehled odbavovacích systémů .......................................................... 202

5.4.1. Odbavovací systémy v německé části Euroregionu Elbe / Labe. 202

5.4.2. Odbavovací systémy v české části Euroregionu Elbe / Labe ..... 202
  5.4.2.1. České dráhy, a. s. ................................................................. 202
  5.4.2.2. Vogtlandbahn GmbH .......................................................... 202
  5.4.2.3. Dopravci v regionální autobusové dopravě .......................... 203
  5.4.2.4. Dopravci v městských hromadných dopravách ...................... 203
  5.4.2.5. Odbavovací systémy v české části Euroregionu Elbe / Labe po
            zavedení IDS Ústeckého kraje ........................................... 203

5.5. Návrh tarifu a způsobu odbavování pro železniční linku Rumburk -
       Sebnitz - Děčín ........................................................................ 205

5.5.1. Začlenění linky v regionu .................................................................. 205

5.6. Rámcové podmínky tarifu a požadavky na vyvíjený tarif ................. 206

5.6.1. Varianty tarifů na železniční lince Rumburk - Sebnitz - Děčín.... 208
  5.6.1.1. Varianta A: Rozšíření tarifu ČD na celou trať Rumburk -
           Sebnitz - Děčín ....................................................................... 209
  5.6.1.2. Varianta B: Rozšíření tarifu ČD na celou trať, minimální ceny
           pro relace se začátkem, cílem nebo procházející VVO .................. 211
  5.6.1.3. Dodatečná opce: zavedení nových tarifních zón VVO pro Děčín
           a Rumburk pro přeshraniční jízdy se začátkem nebo cílem cest v VVO
           .............................................................................................. 212

4.3.1. Varianta C: Propojení tarifů ČD a VVO ........................................ 213

5.6.2. Porovnání cen jízdného a shrnutí ................................................ 215

5.6.3. Požadavky na systém odbavování cestujících ve vlacích na
       železniční trati Rumburk - Sebnitz - Děčín ............................... 216

5.7. Návrh dalších tarifních opatření v Euroregionu Elbe / Labe .......... 217

5.7.1. Prověření možnosti otevření vlaků EC Praha – Dresden pro cestující
       s regionálními jízdními doklady VVO a Ústeckého kraje ............... 217

5.7.2. Oblastní turistických jízdenek České Švýcarsko a České Švýcarsko +
       .................................................................................................. 218
5.7.3. Rozšíření platnosti tarifu IDS Ústeckého kraje do významných míst mimo Ústecký kraj..........................................................221
5.7.4. Rozšíření platnosti tarifu IDOL do významných míst v Ústeckém kraji.........................................................................221
5.7.5. Rozšíření platnosti tarifů VVO a ZVON do významných míst v Ústeckém kraji..........................................................222

6. Koncepce přepravní nabídky na železničních tratích, Navržené varianty přepravní nabídky na železničních tratích a páteřních autobusových linkách (AP 430)........................................................................................................223
6.1. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2014...............................224
6.2. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2014+..............................228
6.3. Drážní doprava Šluknovsko – varianta Markvartice....................232
6.4. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016+..............................237
6.5. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016++...........................243

7. Návrh investic, Šetření k nutnosti a financovatelnosti opatření a vytvoření návrhů žádostí o investiční podpory (AP 700)..........................................................................................................................249
7.1. Návrh investic..................................................................................250
7.1.1. Systémové meziuzlové doby.........................................................251
7.1.1.1. Chrastava (X:15/X:45) - Zittau (X:00)......................................251
7.1.1.2. Bad Schandau (X:30) - Mikulášovice dolní nádraží (X:00)....251
7.1.1.3. Rybníště (X:30) - Varnsdorf - Zittau (X:00).........................251
7.1.1.4. Rumburk (X:30) - Varnsdorf ( - Zittau X:00).......................251
7.1.2. Modernizace přestupních a křižovacích stanic.............................252
7.1.2.1. Mikulášovice dolní nádraží (X:00)...........................................252
7.1.2.2. Rumburk (X:30).........................................................................252
7.1.2.3. Seifhennersdorf......................................................................252
7.1.2.4. Varnsdorf (X:15/X:45)............................................................252
7.1.2.5. Zittau (X:00)............................................................................252
7.1.2.6. Rybníště (X:30)........................................................................252
7.1.2.7. Česká Kamenice.....................................................................253
7.1.2.8. Děčín východ

7.1.3. Zabezpečení přejezdů

7.1.4. Modernizace železničních nástupišť
  7.1.4.1. Benešov nad Ploučnicí
  7.1.4.2. Krásná Lípa
  7.1.4.3. Šluknov
  7.1.4.4. Velký Šenov

7.1.5. Nové železniční zastávky

7.1.6. Modernizace autobusových zastávek, přestupních míst a obratišť

7.1.7. Modernizace autobusových nádraží
  7.1.7.1. Rumburk, „Bytex01 (Rumburk, centrum)
  7.1.7.2. Rumburk, „že.st.
  7.1.7.3. Varnsdorf, „aut.nádr.

7.1.8. Modernizace infrastruktury pro turistickou veřejnou dopravu
  7.1.8.1. Železniční most Brtníky
  7.1.8.2. Modernizace 2 přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ)
  7.1.8.3. Nová zastávka Varnsdorf-pivovar Kocour
  7.1.8.4. Nová lanová dráha Dolní Žleb - Labská Stráň
  7.1.8.5. Vybavení trati Panský – Krásná Lípa
  7.1.8.6. Odpočívky pro turisty
  7.1.8.7. Vybudování oficiální cyklotrasy Zadní Doubice - Niedermühle - Zadní Jetřichovice
  7.1.8.8. Vybudování bezpečné cyklotrasy spojující železniční stanici Jedlová a Novou Huť, resp. Stožecké sedlo

7.1.9. Ostatní opatření
  7.1.9.1. Radiofikace železničních tratí
  7.1.9.2. Modernizace mostu přes Labe v Děčíně
7.1.9.3. Informační systémem pro cestující ................................. 258
7.1.9.4. Opravy komunikací ......................................................... 258
7.2. Příprava žádostí o dotaci pro navržené náměry ..................... 258
7.3. Náměty projektů k žádostem o dotaci ................................. 261
7.3.1. Celkový projekt na vybudování infrastruktury pro páteřní železniční linku ................................................................. 261
7.3.2. Samostatné projekty na vybudování infrastruktury ............ 262
7.3.2.1. Optimalizace trati Chrastava - Hrádek n. N. - Zittau - Varnsdorf .............................................................. 262
7.3.2.2. Optimalizace trati Varnsdorf - Rybniště - Jedlová ........ 263
7.3.2.3. Nová trať Seifhennersdorf - Rumburk .......................... 263
7.3.2.4. Optimalizace trati Mikulášovice dolní nádraží - Sebnitz - Bad Schandau ......................................................... 264
7.3.2.5. Optimalizace trati Česká Kamenice - Benešov nad Ploučnicí - Děčín východ ......................................................... 265
7.3.3. Další projekty neliniového charakteru ............................... 266
8. Závěrečné shrnutí ................................................................... 267

Obrazové přílohy
Obr.1 Železniční tratě RB71 / 098 Sebnitz - Bad Schandau – Děčín, 081 Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Jedlová – Rumburk, 083 Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna, 084 Rumburk - Panský - Mikulášovice dolní nádraží / Krásná Lípa ......................................................... 26
Obr.2 Nadmořská výška železničních stanic a zastávek .................. 28
Obr.3 Složení obyvatel okresu Děčín dle věku (stav vždy k 31.12.)....... 32
Obr.4 Vývoj počtu obyvatel v okrese Děčín ................................. 32
Obr.5 Projekce obyvatel Ústeckého kraje do roku 2050 ................. 33
Obr.6 Složení obyvatel Šluknovského výběžku dle věku (stav vždy k 31.12.) ............................................................................ 35
Obr.7 Vývoj počtu volných míst v okrese Děčín ............................. 41
Obr.8 Zobrazení železničních tratí v zájmovém území, zdroj Studie ELLA Regio...........................................................................................................................................51
Obr.9 Motorová jednotka řady 814.0.................................................................................................................................................................62
Obr.10 Motorový vůz řady 843..................................................................................................................................................................................62
Obr.11 Souprava řídícího vozu řady 954 a motorového vozu řady 854........63
Obr.12 Motorový vůz řady 841...................................................................................................................................................................................................63
Obr.13 Motorová jednotka řady 642.........................................................................................................................................................63
Obr.14 Motorová jednotka řady 844...................................................................................................................................................................................................63
Obr.15 Motorová lokomotiva řady 750.................................................................................................................................................................63
Obr.16 Osobní vozy řady 054...................................................................................................................................................................................................63
Obr.17 Elektrická jednotka řady 471.................................................................................................................................................................64
Obr.18 Elektrická lokomotiva řady 163.................................................................................................................................................................64
Obr.19 Irisbus Crossway...................................................................................................................................................................................................65
Obr.20 Karosa C 956...................................................................................................................................................................................................65
Obr.21 Mercedes-Benz Citaro 15.................................................................................................................................................................65
Obr.22 Cyklobusy v Ústeckém kraji s vleka........................................................................................................................................72
Obr.23 Cyklopřívěsy rakouského výrobce TIMA a jejich nasazení na lince 217/218/219.................................................................73
Obr.24 Přeprava jízdních kol uvnitř vozidla.........................................................................................................................................................74
Obr.25 Přeprava jízdních kol na zádi vozu.........................................................................................................................................................74
Obr.26 Přeprava jízdních kol na čele vozu.........................................................................................................................................................75
Obr.27 Schéma železniční sítě v českém zájmovém území (červeně traťové úseky dotčené, modře traťové úseky návazné)..................81
Obr.28 Výškový profil trati 081...................................................................................................................................................................................85
Obr.29 Výškový profil trati 083...................................................................................................................................................................................104
Obr.30 Výškový profil trati 084...................................................................................................................................................................................113
Obr.31 Výškový profil trati 088...................................................................................................................................................................................120
Obr.32 Výškový profil trati 089...................................................................................................................................................................................125
Obr.33 Výškový profil trati 098...................................................................................................................................................................................132

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava
Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund

Ziel 3 | Cíl 3
Ahoj sousedě. Hello Neighbor.
Obr.34 Výškový profil trati 540 B.................................................................139
Obr.35 Typy traťových zabezpečovacích zařízení........................................146
Obr.36 Nejvyšší traťové rychlosti (bez místních omezení)............................147
Obr.37 Vybavení tratí radiovým systémem..................................................148
Obr.38 Tratě provozované dle předpisu D3.............................................148
Obr.39 Přehled tarifů v regionu Elbe / Labe..................................................157
Obr.40 Plán tarifních zón VVO..................................................................165
Obr.41 Zónová platnost předplatní časové jízdenky je vyznačena pro
přehlednost na časových kupónech jako oblast I., oblast II. nebo oblast III.
Složení oblastí..............................................................................................185
Obr.42 Porovnání cen jízdného v železniční dopravě....................................189
Obr.43 Oblast platnosti jízdenky Elbe / Labe................................................191
Obr.44 Příklad přiřazení jednotlivých zastávek k tarifní zóně.......................200
Obr.45 Ukázka Tarifní mapy IDS Ústeckého kraje......................................201
Obr.46 Rozdělení Ústeckého kraje do tarifních nadzón a zón.......................202
Obr.47 Začlenění trati Rumburk - Sebnitz - Děčín v regionu......................214
Obr.48 Rámcové podmínky tarifu a požadavky na vyvíjený tarif.................216
Šluknovsko - dopravní koncept, návrh 2014 (pracovní den).......................235
Šluknovsko - dopravní koncept, návrh 2014+ (pracovní den)......................239
Šluknovsko - dopravní koncept, návrh "Markvartice" (pracovní den)...........244
Šluknovsko - dopravní koncept, návrh 2016+ (pracovní den)......................250
Šluknovsko - dopravní koncept, návrh 2016++ (pracovní den)....................256
Obr.50 Turistické drezíny na trati na slepé trati Ernsbrun - Asparn v Rakousku
..................................................................................................................264
Šluknovsko, návrh investičních opatření......................................................268
Obr.51 Návrhy tras nového železničního propojení Seifhennersdorf - Rumburk
..................................................................................................................272
Zdroje:

- ČSÚ (Český statistický úřad), okres Děčín, www.czso.cz
- Úřad práce, Ústecký kraj a okres Děčín
- Ročenky Ministerstva dopravy
- Údaje z jízdních řádů ÚK, Odboru dopravy
- Registr škol v okrese Děčín
- Studie ELLA Regio [Koncept veřejné dopravy v Česko-Saském Švýcarsku], listopad 2006
- Projekt LUISE [Přeshraniční drážní veřejná doprava Liberec - Rybniště/Seifennersdorf], Projekt podpory ERDF, červenec 2009
- Mapa Českého a Saského Švýcarska s trasami linek veřejné dopravy, 2009
- www.google.maps.com
- www.mapy.cz
- www.viamichelin.com
- www.kr-ustecky.cz
- www.kolo.cz
- www.tima.at/index.php/productspalette
- www.decinskydenik.cz
- www.jabloneckydenik.cz
- www.cyklistika.infocesko.cz
- www.mestovsetin.cz
- www.gohart.org/ride_guide/bikes/bikes-on-buses.html - Hillsborough Area Regional Transport Autority
Přílohy:

1. Seznam železničních stanic na Šluknovsku a v Děčíně ve Žlebách (AP 400)
2. Podrobný seznam železničních stanic na Šluknovsku a v Děčíně ve Žlebách
3. Šluknovsko – vyjíždějící dle SLDB 2011 ke kapitole 4.1.1 na str. 152
4. Šluknovsko – počty cestujících dle druhu dopravy v pracovní den ke kapitole 4.1.2 na str. 152
5. Srovnání veřejné dopravy s individuální automobilovou dopravou v relaci Šluknovsko - Děčín (Ústí nad Labem) ke kapitole 4.1.3 na str. 153
7. Šluknovsko, dopravní koncept – návrh 2014+ (pracovní den) podrobný A3 formát ke kapitole 6.2 na str. 228
10. Šluknovsko, dopravní koncept – návrh 2016++ (pracovní den) podrobný A3 formát ke kapitole 6.5 na str. 243
11. Šluknovsko, návrh investičních opatření podrobný A3 formát ke kapitole 7 na str. 249
Seznam zkratek a značek:

- **AG** - Aktiengesellschaft
- **a. s.** - akciová společnost
- **BČK** - bezkontaktní čipová karta
- **ČD** - České dráhy, a. s.
- **ČR** - Česká republika
- **DB** - Deutsche Bahn AG
- **EC** - EuroCity
- **GmbH** - Gesellschaft mit beschränkter Haftung
- **GVD** - Grafikon vlakové dopravy
- **IDOL** - Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
- **IDS** - integrovaný dopravní systém
- **IDS ÚK** - Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje
- **km** - kilometr
- **s. o.** - státní organizace
- **SŽDC** - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- **SRN** - Spolková republika Německo
- **VLB** - Vogtlandbahn
- **VVO** - Verkehrsverbund Oberelbe – Dopravní svaz Horní Polabí
- **ZVON** - Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien
- **ŽST** - železniční stanice
1. Úvod

2. Dopravně územní, ekonomické a demografické zařazení předmětné oblasti a z toho očekávaná prognóza vývoje dopravní poptávky (AP 300)
2.1. STRUKTURÁLNÍ A PROSTOROVÁ ANALÝZA ÚZEMÍ

2.1.1. Osídlení a přírodní prostor

2.1.1.1. Grafické ohraničení


Zájmové území je typickou horskou oblastí s charakteristickými úžlabími mezi jednotlivými horskými pásmy. Na tomto území spolu sousedí státy Česká republika a Německo. Oblast má značný potenciál pro turistický ruch.

Zájmové území jako celek má výhodnou geografickou polohu ve středoevropském prostoru, což z historického hlediska vedlo k rozvoji zhuštěného osídleného a hospodářského prostoru, včetně významných nadregionálních dopravních os. Evropská integrace nyní umožňuje vybudovat a rozšířit mezi sousedními územními spojení, která se v uplynulých desetiletích vlivem politického vývoje omezovala, a odstranit tak problematická místa na státních hranicích.

Velký význam z hlediska dopravy přitom připadá právě na železniční tratě, vedoucí územími obou sousedních států viz. následující obr.
Obr.1 Železniční tratě RB71 / 098 Sebnitz - Bad Schandau – Děčín, 081 Děčín - Benešov
nad Ploučnicí - Jedlová – Rumburk, 083 Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna,
084 Rumburk - Panský - Mikulášovice dolní nádraží / Krásná Lípa

Železniční trať, skládající se z úseků tratí 081, 083, 084, 098 a RB71, vede ze dvou třetin podél údolí řek Sebnitz, Labe a Kamenice. V souběhu s posledně jmenovanou stoupá trať do oblasti Lužických hor. Zde, ve stanici Jedlová se nachází vrcholový bod trati, dále trať mírně klesá a stáčí se do západního cípu Šluknovského výběžku. U Hřenska překračuje železniční trať státní hranici, hraniční přechod mezi Dolní Poustevnou a Sebnitz z důvodu poválečných vztahů v roce 1945 zanikl. Nádraží obou obcí jsou přitom od sebe vzdálena pouhých 1,2 kilometrů.

Z topografického hlediska odpovídá trasování středohorské dráze. Nadmořská výška trasy se pohybuje mezi 130 m n. m. ve stanici Dolní Žleb a 544 m n. m. ve stanici Jedlová. Z Jedlové trať mírně klesá na hodnotu 329 m n. m. ve stanici Dolní Poustevna.

Podél těchto úseků železniční trati se - nahlíženo ze západu na východ - koncentrují tato města a obce regionu:

**Landkreis Pirna (D):** Sebnitz, Amtshainersdorf, Ulbersdorf, Rathmannsdorf, Bad Schandau, Krippen, Schmilka

Zájmové území s trasou železniční trati je zobrazeno na Chyba: zdroj odkazu nenalezen (str. Chyba: zdroj odkazu nenalezen)

2.1.2. Geografická struktura a osídlení

2.1.2.1. Území v České republice

Ústecký kraj se rozprostírá na severozápadě České republiky a zaujímá poměrně výhodnou geografickou polohu při hranici se Spolkovou republikou Německo (hranice se spolkovou zemí Sasko a zemskými okresy Pirna a Görlitz v délce 360 km).


Přírodní charakter této oblasti je velmi rozmanitý. Území zahrnuje České středohoří, Krušné hory, Lužické stěny a Labské pískovce. Nejvyšším bodem kraje je 1 113 metrů vysoký vrchol Macecha v Krušných horách. Nejníže položeným místem (115 m n. m.) je hladina řeky Labe v Hřensku v okrese Děčín při hranici se Spolkovou republikou Německo. Zároveň je jedním z nejníže položené místo v České republice.

Důležitým dopravním koridorem a zároveň trasou železniční trati 081 je údolí řeky Kamnice, která protéká ve směru od Jedlové do Benešova nad Ploučnicí, ve kterém se vlévá do Ploučnice. Řeka Ploučnice, jejímž údolím trať 081 dále pokračuje, směřuje západním směrem do Děčína, ve kterém se vlévá do řeky Labe. Údolím řeky Labe, která teče severním směrem a u Hřenska opouští území České republiky, vede trať 098. Na ni navazuje v Bad Schandau trať RB71 do Sebnitz, která využívá údolí řeky Sebnitz.

Profil terénu uvažovaných tratí je zřejmý z grafu 3.1 (viz str. ).

Rozloha Ústeckého kraje činí 5 335 km² a představuje 6,8 % území ČR. Dělí se na sedm okresů - Děčín, Chomutov, Litoměřice, Louny, Most, Teplice a Ústí nad Labem.

Hustota zalidnění Ústeckého kraje s hodnotou 156 obyv./km² převyšuje celostátní průměr (131 obyv./km²), čímž je Ústecký kraj v rámci celé ČR na 4. místě. Kraj obývalo k 31.12.2011 celkem 830 371 obyvatel (páté místo v ČR, co se týče počtu obyvatel).

Zájmové území Projektu ELLA Regio na českém území zaujímá severní část Ústeckého kraje v okolí Labe, Ploučnice a Kamenice a na severozápadě Šluknovského výběžku, na Šluknovské pahorkatině, přičemž směřuje od státní hranice v Hřensku přes Děčín, Benešov nad Ploučnicí, Rybniště, Rumburk, Šluknov, Panský, Mikulášovice až po státní hranici v Dolní Poustevně. Plocha zájmového území je cca 860 km² (viz tabulka 2.1).
Krajina zájmového území je hornatá. Mezi státní hranicí ve Hřensku a Děčínem je tvořena vysokými skalními bloky, lemující tok řeky Labe. Mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí je ohraničena po pravé straně kopci Českého středohoří, zatímco po levé straně se zdvíhají vrcholky Lužických hor. Z Benešova nad Ploučnicí se zájmové území stáčí do Lužických hor, což se projevuje značnými převýšeními. Na vrcholu Lužických hor poblíž nejvyššího vrcholu celé zájmové oblasti, tvořeného horou Jedlová (774 m n.m.) dochází ke zlomu a oblast se dále mírně svažuje do Šluknovské pahorkatiny, jejímž nejvyšším vrcholem je Hrazený (610 m n.m.). Ve Šluknovské pahorkatině přechází oblast v mírně zvlášněnou krajinu s výškovými rozdíly max. do 300 metrů bez výrazných geografických prvků. Celá oblast je pokryta hustými lesními porosty.

Zatímco oblast mezi Děčínem a Českou Kamenicí je poměrně hustě osídlena, je oblast procházející dále Lužickými horami osídlena řídce. Taktéž oblast Šluknovska je s výjimkou měst Rumburk a Šluknov osídlena řídce menšími obcemi.

Velikost zájmového území projektu ELLA Regio v České republice

<table>
<thead>
<tr>
<th>Oblast</th>
<th>Velikost území</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hřensko - Děčín (podél trasy 098)</td>
<td>70 km²</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín - Rumburk (podél trasy 081)</td>
<td>430 km²</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk - Dolní Poustevna (podél trasy 083)</td>
<td>190 km²</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk / Krásná Lípa - Mikulášovice (podél trasy 084)</td>
<td>170 km²</td>
</tr>
<tr>
<td>Celková plocha železničních tratí v ČR</td>
<td>860 km²</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Obr.2 Nadmořská výška železničních stanic a zastávek

2.1.2.2. Centrální místa a regionální osy

2.1.2.2.1. Zájmové území v České republice


Regionálním centrem s lokálním významem je město Benešov nad Ploučnicí. Benešov nad Ploučnicí je město v severních Čechách, ležící v okrese Děčín v Ústeckém kraji. Leží na rozhraní Lužických hor a Českého středohoří na řece Ploučnici 10 km východně od Děčína. Nachází se v něm důležitá železniční křižovatka. Regionální a nadregionální osy spojují Benešov nad Ploučnicí s dalšími centry jak Ústeckého kraje (Děčín, Česká Kamenice, Rumburk), tak i sousedního kraje Libereckého (Česká Lípa, Liberec).


severní hranici CHKO Labské pískovce, čímž tyto dva subjekty - obec Mikulášovice a CHKO Labské pískovce - od sebe odděluje.


Přehled počtu obyvatel nejvýznamnějších center v české zájmové oblasti znázorňuje následující tabulka.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Sídlo</th>
<th>Počet obyvatel (v tisících)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Děčín</td>
<td>52 260</td>
</tr>
<tr>
<td>Benešov nad Ploučnicí</td>
<td>3 931</td>
</tr>
<tr>
<td>Česká Kamenice</td>
<td>5 557</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk</td>
<td>11 171</td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov</td>
<td>5 625</td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice</td>
<td>2 250</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Poustevna</td>
<td>1 948</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2.1.3. Demografická situace

2.1.3.1. Demografická situace v okresu Děčín

2.1.3.1.1. Struktura obyvatelstva

Demografická situace na sledovaném území a vývoj demografické struktury je důležitým parametrem ovlivňující poptávku po přepravě na daném území. V uplynulých letech počet obyvatel v okrese Děčín mírně narůstal. Demografická situace se vyvíjela následovně:

Obyvatelstvo okresu Děčín (stav vždy k 31.12.), zdroj: www.czso.cz

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rok</th>
<th>2001</th>
<th>2002</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Věkové pásmo \ celkem</td>
<td>133 703</td>
<td>133 631</td>
<td>133 734</td>
<td>133 778</td>
<td>134 090</td>
</tr>
<tr>
<td>0 - 14</td>
<td>22 399</td>
<td>22 115</td>
<td>21 837</td>
<td>21 507</td>
<td>21 265</td>
</tr>
<tr>
<td>15 - 65</td>
<td>94 858</td>
<td>95 055</td>
<td>95 462</td>
<td>95 636</td>
<td>95 995</td>
</tr>
<tr>
<td>65+</td>
<td>16 446</td>
<td>16 461</td>
<td>16 435</td>
<td>16 635</td>
<td>16 830</td>
</tr>
<tr>
<td>Rok</td>
<td>2006</td>
<td>2007</td>
<td>2008</td>
<td>2009</td>
<td>2010</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
</tr>
<tr>
<td>Věk. pásmo \ celkem</td>
<td>134 576</td>
<td>135 441</td>
<td>135 710</td>
<td>135 740</td>
<td>135 238</td>
</tr>
<tr>
<td>0 - 14</td>
<td>21 005</td>
<td>21 022</td>
<td>20 892</td>
<td>20 942</td>
<td>21 011</td>
</tr>
<tr>
<td>15 - 65</td>
<td>96 452</td>
<td>96 939</td>
<td>96 759</td>
<td>96 214</td>
<td>95 162</td>
</tr>
<tr>
<td>65+</td>
<td>17 119</td>
<td>17 480</td>
<td>18 059</td>
<td>18 584</td>
<td>19 065</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Obr.3 Složení obyvatel okresu Děčín dle věku (stav vždy k 31.12.), zdroj: [www.czso.cz](http://www.czso.cz)

Vývoj počtu obyvatel celého okresu Děčín znázorňuje výše uvedený graf, na kterém je patrný od roku 2009 po několikaletém nárůstu mírný pokles.
2.1.3.1.2. Vývoj obyvatelstva do roku 2050

Projekce vývoje obyvatelstva pro Ústecký kraj vychází z posledních výpočtů Českého statistického úřadu, tj. z roku 2012. Ve výpočtech není zahrnuta migrace obyvatel.

Projekce obyvatel Ústeckého kraje do roku 2050, zdroj: www.czso.cz

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rok</th>
<th>2020</th>
<th>2030</th>
<th>2040</th>
<th>2050</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Věkové pásmo \ celkem</td>
<td>787 976</td>
<td>752 951</td>
<td>709 620</td>
<td>663 924</td>
</tr>
<tr>
<td>0 - 14</td>
<td>114 228</td>
<td>101 172</td>
<td>93 516</td>
<td>87 783</td>
</tr>
<tr>
<td>15 - 64</td>
<td>520 110</td>
<td>489 076</td>
<td>432 852</td>
<td>375 319</td>
</tr>
<tr>
<td>65+</td>
<td>153 638</td>
<td>162 703</td>
<td>183 252</td>
<td>200 822</td>
</tr>
</tbody>
</table>
V souladu s prognózovaným vývojem lze předpokládat snížení počtu obyvatel až o cca 18 %. To bude doprovázeno výrazným zvýšením podílu osob ve věku nad 65 let (nárůst cca 78 %) a k tomu odpovídajícím poklesem podílu obyvatel v produktivním věku (14 - 64 let, pokles o cca 35 %). Dětská složka obyvatelstva do 14 let se sníží o cca 26 %. Podíl složky obyvatelstva kategorie 0 - 14letých poklesne z 15,5 % z roku 2010 na cca 13,2 % v roce 2050.

2.1.3.2. Demografická situace v severovýchodu okresu Děčín

2.1.3.2.1. Struktura obyvatelstva

Okres Děčín leží v severní části Ústeckého kraje. V rámci zájmové oblasti je nejvýznamnější oblastí severovýchodní část okresu Děčín - Šluknovský výběžek, který je tvořen dvěma správními obvody, Rumburkem a Varnsdorfem, a zahrnuje celkem 18 obcí. Šluknov a okolí je integrován do správního obvodu Rumburk. Rozloha Šluknovského výběžku je 355, 01 km².


Na 1 km² připadá 155 obyvatel, což je o něco více než průměr celé ČR (131 obyv./km²). Největší centra Šluknovského výběžku jsou Varnsdorf, Rumburk a Šluknov, ve kterých se nachází cca 60 % všech obyvatel Šluknovského výběžku.
### Obr.6 Složení obyvatel Šluknovského výběžku dle věku (stav vždy k 31.12.), zdroj: [www.czso.cz](http://www.czso.cz)

#### 2.1.3.3. Počty obyvatel podél železničního spojení

V tabulce 2.6 jsou zaneseny počty obyvatel měst a obcí zájmového území, které jsou obsluhovány železničním spojením. Je patrné, dochází k mírnému nárůstu obyvatel ve větších obcích, vyjma samotného Děčína, popřípadě v jejich přirozených satelitech.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Město</th>
<th>Počet obyvatel</th>
<th>Pozn.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Dolní Žleb</td>
<td>173</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín</td>
<td>48 179</td>
<td>56 013</td>
</tr>
<tr>
<td>Březiny u Děčína</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Malá Veleň</td>
<td>430</td>
<td>407</td>
</tr>
<tr>
<td>Benešov nad Ploučnicí</td>
<td>4 965</td>
<td>6 748</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Habartice</td>
<td>578</td>
<td>517</td>
</tr>
<tr>
<td>Markvartice</td>
<td>631</td>
<td>580</td>
</tr>
<tr>
<td>Veselé pod Rabštejnem</td>
<td>431</td>
<td>227</td>
</tr>
<tr>
<td>Česká Kamenice</td>
<td>5 414</td>
<td>7 034</td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Kamenice</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Mlýny</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Kytlice</td>
<td>547</td>
<td>370</td>
</tr>
<tr>
<td>Jedlová</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Chřibská</td>
<td>1 737</td>
<td>2 180</td>
</tr>
<tr>
<td>Rybníště</td>
<td>1 011</td>
<td>673</td>
</tr>
<tr>
<td>Krásná Lípa</td>
<td>3 727</td>
<td>3 686</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk</td>
<td>10 058</td>
<td>11 170</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Křečany</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Staré Křečany</td>
<td>1 102</td>
<td>1 138</td>
</tr>
<tr>
<td>Panský</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Brtníky</td>
<td>332</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Valdek</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov</td>
<td>5 824</td>
<td>5 654</td>
</tr>
<tr>
<td>Velký Šenov</td>
<td>2 425</td>
<td>2 069</td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice</td>
<td>2 805</td>
<td>2 654</td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Poustevna</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Město</td>
<td>Počet obyvatel</td>
<td>Pozn.</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------</td>
<td>---------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Poustevna</td>
<td>2 145</td>
<td>2 165</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>98 814</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Poznámky:
1) chybí dostupná data  
2) pod Děčín spadají části Dolní Žleb, Přípeř, Prostřední Žleb a Čertova voda, kterými prochází trať 098  
3) od roku 1980 jsou součástí Děčína  
4) jedná se o rekreační ves, spadající pod Kytlici  
5) jedná se o osadu, spadající pod Jiřetín pod Jedlovou  
6) jedná se o osadu, spadající pod Staré Křečany

2.1.3.4. Ekonomická a průmyslová struktura

2.1.3.4.1. Česká část studované části
Ekonomickým centrem zájmové oblasti v České republice je jednoznačně město Děčín. Dalšími méně významnými centry jsou města Benešov nad Ploučnicí, Česká Kamenice, Rumburk a Šluknov.

2.1.3.4.2. Specifikace ekonomických center a jejich úkolů

Severně od centra Děčína na pravém břehu Labe ve čtvrti Loubí se nachází přístav, který je největším říčním přístavem v ČR. Ve čtvrti Rozbělesy je na levém břehu Labe druhý, zimní přístav. Kousek jižněji, v pravobřežních Křešicích jsou umístěny loděnice ČSPL.

Hlavním odvětvím průmyslu v Benešově nad Ploučnicí bylo před rokem 1990 textilnictví, dnes ho tvoří převážně kovovýroba, realizovaná několika menšími firmami.

Nejvýznamnějším podnikem v České Kamenici byla dříve velká papírna, dnes je zdejší průmysl zcela v útlumu a obyvatelé obce musí za prací dojíždět. Podstatně lepší situace
je v sousedním Kamenickém Šenově, ležícím ovšem již v Libereckém kraji, ve kterém je soustředěno několik podniků a firm, zabývajících se sklářstvím (užitkové a průmyslové sklo, nástěnná svítidla a pod.), z nichž nejvýznamnějším je PRECiosa - LUSTERY.

V Chřibské se nachází tři společnosti, zabývající se výrobou skla (Black, Crystal Millenium a Rubín Glass) a akciová společnost Sponit, vyrábějící níže.

Ekonomický potenciál Rybniště představují především drobní podnikatelé a fyzické osoby, podnikající v oblasti stavební výroby, broušení skla či truhlářství. Průmysl v Rumburku není příliš zastoupen, nejvýznamnějším podnikem je firma ABX, vyrábějící krbová kamna a několik drobných textilních firm, např. VKUS. Významnou firmou ve Šluknově jsou Kamenoprůmyslové závody, s.r.o. Dále jsou zde zastoupeny firmy na výrobu polyesterénových prvků, izolačních stavebních dílců, eurooken a dveří (Hogg) a také textilní firmy.

V Mikulášovicích se nachází pouze firma MIKOV, vyrábějící nože.

V Dolní Poustevně je průmysl tvořen pouze drobnými podnikateli a fyzickými osobami. Mezi nejdůležitější místní firmy patří Centroflor, produkující umělé květiny, Izopol, vyrábějící pěnový polystyrén a OK-FORM, dodávající nástroje a formy pro výrobu pěnového polystyrenu.

2.1.3.4.3. Možnosti vývoje, přiřazení pracovních míst k centrám

Počet pracovních míst v jednotlivých centrech souvisí zejména s celkovou ekonomickou situací v České republice, která je součástí celosvětového globalizovaného trhu. V současnosti dochází k pozvolnému oživení.

Rozložení podniků podle počtu zaměstnanců v jednotlivých centrech, zdroj: www.czso.cz

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Dolní Žleb</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Březiny u Děčína</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Malá Veleň</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Benešov n. Pl.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Habartice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Markvartice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Město</td>
<td>Rozložení podniků podle počtu zaměstnanců</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------------</td>
<td>-------------------------------------------</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Veselé p. Rab.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Česká Kamenice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Kamenice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mlýny</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kytlice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jedlová</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Chřibská</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rybníště</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Krásná Lípa</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Křečany</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Staré Křečany</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Panský</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brtníky</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Valdek</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Velký Šenov</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Poustevna</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Poustevna</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>


<table>
<thead>
<tr>
<th>Město</th>
<th>Počet ekonomicky aktivních obyvatel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rybníště</td>
<td>351</td>
</tr>
<tr>
<td>Krásná Lípa</td>
<td>1 459</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk</td>
<td>5 325</td>
</tr>
<tr>
<td>Staré Křečany</td>
<td>541</td>
</tr>
<tr>
<td>Město</td>
<td>Počet ekonomicky aktivních obyvatel</td>
</tr>
<tr>
<td>------------------</td>
<td>--------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov</td>
<td>2 500</td>
</tr>
<tr>
<td>Velký Šenov</td>
<td>894</td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice</td>
<td>1 032</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Poustevna</td>
<td>832</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>42 501</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vzhledem k nabídce malého počtu pracovních míst v oblasti Šluknovského výběžku musí velká část ekonomicky aktivních obyvatel za práci dojíždět, nejvíce jich směřuje do Děčína.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Velikostní kategorie (podle počtu zaměstnanců)</th>
<th>2009 (k 31.12.)</th>
<th>2010 (k 31.12.)</th>
<th>2011 (k 31.12.)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Neuvedeno</td>
<td>105 484</td>
<td>107 743</td>
<td>109 994</td>
</tr>
<tr>
<td>Bez zaměstnanců</td>
<td>50 914</td>
<td>50 915</td>
<td>51 517</td>
</tr>
<tr>
<td>1 - 5</td>
<td>12 302</td>
<td>12 205</td>
<td>11 909</td>
</tr>
<tr>
<td>6 - 9</td>
<td>1 991</td>
<td>1 838</td>
<td>1 726</td>
</tr>
<tr>
<td>10 - 19</td>
<td>1 769</td>
<td>1 677</td>
<td>1 607</td>
</tr>
<tr>
<td>20 - 24</td>
<td>435</td>
<td>381</td>
<td>360</td>
</tr>
<tr>
<td>25 - 49</td>
<td>832</td>
<td>777</td>
<td>741</td>
</tr>
<tr>
<td>50 - 99</td>
<td>502</td>
<td>495</td>
<td>479</td>
</tr>
<tr>
<td>100 - 199</td>
<td>214</td>
<td>205</td>
<td>214</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Ekonomické subjekty podle kategorie počtu zaměstnanců v Ústeckém kraji, zdroj [www.czso.cz](http://www.czso.cz)
<table>
<thead>
<tr>
<th>Velikostní kategorie (podle počtu zaměstnanců)</th>
<th>2009 (k 31.12.)</th>
<th>2010 (k 31.12.)</th>
<th>2011 (k 31.12.)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>200 - 249</td>
<td>47</td>
<td>51</td>
<td>41</td>
</tr>
<tr>
<td>250 - 499</td>
<td>73</td>
<td>78</td>
<td>68</td>
</tr>
<tr>
<td>500 - 999</td>
<td>42</td>
<td>46</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>1 000 a více</td>
<td>16</td>
<td>11</td>
<td>11</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2.1.3.4.4. Pracovní trh
Hospodářský rozvoj na evropském a světovém trhu má také přímý dopad na zaměstnanost v daném regionu.

Obr.7 Vývoj počtu volných míst v okrese Děčín, zdroj ÚP ÚK

Míra nezaměstnanosti v okrese Děčín vždy značně převyšovala její průměr v rámci ČR.

Míra nezaměstnanosti v okresu Děčín v letech 2000 - 2012, zdroj ČSÚ

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rok</th>
<th>2000</th>
<th>2001</th>
<th>2002</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
<th>2006</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Počet uchazečů</td>
<td>9 028</td>
<td>8 979</td>
<td>10 598</td>
<td>11 272</td>
<td>11 181</td>
<td>11 000</td>
<td>9 846</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet volných míst</td>
<td>-</td>
<td>1 092</td>
<td>702</td>
<td>979</td>
<td>467</td>
<td>411</td>
<td>716</td>
</tr>
<tr>
<td>Rok</td>
<td>2007</td>
<td>2008</td>
<td>2009</td>
<td>2010</td>
<td>2011</td>
<td>2012</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Počet uchazečů</td>
<td>8 603</td>
<td>8 253</td>
<td>10 647</td>
<td>10 730</td>
<td>9 486</td>
<td>9 981</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Počet volných míst</td>
<td>533</td>
<td>327</td>
<td>148</td>
<td>180</td>
<td>191</td>
<td>190</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Míra nezaměstnanosti</td>
<td>11,00 %</td>
<td>10,78 %</td>
<td>14,96 %</td>
<td>15,71 %</td>
<td>13,88 %</td>
<td>14,77 %</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Informace o stavu nezaměstnanosti v okrese Děčín v 12/12 a 01/13, zdroj ÚP ÚK

<table>
<thead>
<tr>
<th>Trh práce Ústeckého kraje</th>
<th>Okres Děčín</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>12/12</td>
</tr>
<tr>
<td>Míra nezaměstnanosti</td>
<td>14,13 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Volná pracovní místa</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- na konci předchozího měsíce</td>
<td>231</td>
</tr>
<tr>
<td>- pro absolventy a mladistvé</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>- pro osoby se ZP</td>
<td>41</td>
</tr>
<tr>
<td>- na konci sledovaného měsíce</td>
<td>190</td>
</tr>
<tr>
<td>Uchazeči o zaměstnání</td>
<td>9 981</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rok</th>
<th>2012</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Počet uchazečů</td>
<td>4082</td>
</tr>
<tr>
<td>Míra nezaměstnanosti</td>
<td>16,42 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Nezaměstnanost v hospodářský slabém Šluknovském výběžku je velmi vysoká. Ekonomicky aktivní obyvatelé musí často za práci dojíždět.
2.1.4. Dostupnost osobních automobilů

2.1.4.1. Okres Děčín a Česká republika

Neustále se zvyšující požadavky na mobilitu a rostoucí životní úroveň mají vliv na počet automobilů. Nejčastější cesty obyvatel zájmového území jsou uskutečňovány na základě potřeby přepravy do zaměstnání či do škol. Cesty do škol jsou realizovány většinou prostředky veřejné dopravy, cesty do zaměstnání jsou realizovány veřejnou dopravou i osobními automobily. Pro většinu cestujících je hlavním kritériem cena, rychlost a spolehlivost, v případě užívání osobních automobilů i určitá míra nezávislosti.

Porovnání celkového počtu vozidel v okrese Děčín a v České republice v letech 2005 až 2011, zdroje: ČSÚ, Ročenky Ministerstva dopravy

<table>
<thead>
<tr>
<th>Celkový počet vozidel (k 31.12.)</th>
<th>2005</th>
<th>2006</th>
<th>2007</th>
<th>2008</th>
<th>2009</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>okres Děčín</td>
<td>71 831</td>
<td>77 418</td>
<td>82 454</td>
<td>85 237</td>
<td>84 273</td>
<td>84 885</td>
<td>85 534</td>
</tr>
<tr>
<td>ČR</td>
<td>5 465 821</td>
<td>5 726 085</td>
<td>6 025 040</td>
<td>6 216 897</td>
<td>6 310 714</td>
<td>6 406 576</td>
<td>6 533 246</td>
</tr>
<tr>
<td>Podíl D/ČR</td>
<td>1,31 %</td>
<td>1,35 %</td>
<td>1,37 %</td>
<td>1,37 %</td>
<td>1,34 %</td>
<td>1,32 %</td>
<td>1,31 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pokles počtu vozidel v roce 2009 byl způsoben změnou v systému pojištění vozidel. Následkem této změny došlo k hromadnému odhlašování a rušení starších vozidel.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rok</th>
<th>2005</th>
<th>2006</th>
<th>2007</th>
<th>2008</th>
<th>2009</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>okres Děčín</td>
<td>1,87</td>
<td>1,74</td>
<td>1,64</td>
<td>1,59</td>
<td>1,61</td>
<td>1,59</td>
<td>1,55</td>
</tr>
<tr>
<td>Česká republika</td>
<td>2,85</td>
<td>2,77</td>
<td>2,71</td>
<td>2,50</td>
<td>2,38</td>
<td>2,33</td>
<td>2,39</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2.1.5. Vzdělání

2.1.5.1. Umístění škol a vývoj školské struktury v české zájmové oblasti

Školská struktura v České republice je ve své podstatě integrativní - velká většina dětí navštěvuje společně devítiletou základní školu.

Ve vzdělání lze pokračovat na čtyřletých středních odborných školách. Tento především technicky zaměřený typ odborné školy může být zakončen výučním listem nebo maturitou. Absolventi a absolventky středních odborných škol mají dobré předpoklady pro studium na technické vysoké škole.
Druhým typem středních škol jsou čtyřletá a víceletá gymnázia. Absolventi a absolventky těchto škol většinou pokračují v dalším studiu na vysoké škole.

Počet škol v obcích české zájmové oblasti k 03.09.2012, zdroj: Registr škol v okrese Děčín

<table>
<thead>
<tr>
<th>Město</th>
<th>ZŠ</th>
<th>SŠ a SOU</th>
<th>Gymnázium</th>
<th>VŠ</th>
<th>Poznámka</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Dolní Žleb</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1)</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2)</td>
</tr>
<tr>
<td>Březiny u Děčína</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Malá Veleň</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Benešov nad Ploučnicí</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Habartice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Markvartice</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Veselé pod Rabštejnem</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Česká Kamenice</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Kamenice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mlyny</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kytlice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jedlová</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Chřibská</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rybníště</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Krásná Lípa</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk</td>
<td>5</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Křečany</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Staré Křečany</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Panský</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brtníky</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Valdek</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Velký Šenov</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Poustevna</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Poznámky:
1) ZŠ se nachází v Hřensku
2) V Děčíně se nachází detašované pracoviště ČVUT Praha, fakulta dopravní, fakulta jaderná a fyzikálně inženýrská

Rozmístění jednotlivých typů škol a počet v nich se vzdělávajících žáků mají velký vliv na potřebu mobility žáků, kteří využívají především prostředky veřejné dopravy. Zatímco základní školy jsou rozvrženy v okrese Děčín poměrně rovnoměrně, střední školy, učiliště a gymnázia jsou soustředěna pouze do největších center okresu, tj. do Děčína, České Kamenice, Rumburka a Varnsdorfu (ve Varnsdorfu se nachází šest ZŠ a čtyři SŠ). Centrem, kde se nachází nejvíce základních a středních škol, je město Děčín.

Většina středoškoláků v jižní části okresu Děčín cestuje do školy právě do Děčína. Ve Šluknovském výběžku se doprava středoškoláků koncentruje do Rumburku a Varnsdorfu, pouze část z nich jezdí za studiem až do Děčína.

2.1.6. Volný čas a cestovní ruch


Co se týče spojení severní části Šluknovského výběžku s příhraniční oblastí děčínského okresu, nenabízí možnost veřejného dopravu ve současné době dostatečnou nabídku veřejné dopravy v potřebném rozsahu. Proto při těchto cestách převažuje využívání individuální dopravy, popřípadě je od těchto cest upuštěna a turistický průmysl je tímto velmi ochuzen. Nabídka spojení Šluknovského výběžku s německou turistickou oblastí je zcela zanedbána, v případě realizace takového cestu se nabízí pouze spojení přes Dolní Poustevnu a Sebnitz, přičemž jednotlivé úseky mezi nádražními budovami obou obcí je potřeba překonat péší.

2.1.6.1. Česká zájmová oblasti

Ze samotných obcí nabízí největší využití pro trávení volného času město Děčín, ve kterém se nachází např. dva zámky, jeden v pravobřežním Děčíně a druhý v levobřežních Podmoklech. Děčínský zámek se vypíná na ostrohu nad soutokem Labe a Ploučnice a vede k němu strmá cesta, tzv. Dlouhá jízda. Pod zámkem se nachází park a Zámecký rybník. Dnešní podobu získal v letech 1668 - 83.
Dalšími turistickými cíly v Děčíně jsou např. Pastýřská stěna se ZOO na jejím vrchu či kamenný most přes Ploučnici do Starého města z roku 1569.


Poslední přírodní rezervací v české zájmové oblasti je CHKO Labské pískovce, která se nachází v jižní části Šluknovského výběžku. Z jihu je ohraničena státní hranicí a hranicemi NP České Švýcarsko a CHKO Lužické hory, ze severu železniční tratí 084 Kránská Lípa - Panský - Mikulášovice dolní nádraží.

2.2. DOPRAVNÍ ANALÝZA

2.2.1. Všeobecné výroky ke struktuře dopravní sítě v zájmové oblasti

2.2.2. Spoje veřejné dopravy mezi centrálními místy

2.2.2.1. Bad Schandau - Děčín

Přeshraniční spojení mezi těmito dvěma místy veřejnou dopravou je zajištěno téměř výhradně železnici, která je svojí rychlostí konkurenceschopná automobilové a autobusové dopravě, neboť toto spojení leží na 1. koridoru a vede v souběhu se silnicí i/62 na českém, resp. i/172 na německém území.

Pravidelná autobusová doprava je zde provozována pouze v letní turistické sezóně od dubna do konce října linkou Nationalparkexpresu Königstein - Bad Schandau - Hřensko - Mezná a celoročně linkou DPMD Děčín - Loubí., a.s.. Přímé autobusové spojení mezi Bad Schandau a Děčínem neexistuje.

Mezi Děčínem, Hřenskem, Bad Schandau a Pirnou je od dubna do října v provozu také několik lodních linek, navíc je na Labi několik přívozů, spojující oba břehy řeky, např. v Dolním Žlebu či Bad Schandau.

2.2.2.2. Děčín - Benešov nad Ploučnicí


Výsledný interval na trati 081 ve směru Děčín hlavní nádraží - Benešov nad Ploučnicí činí ve špičce cca 30 / 30 / 20 / 45 minut, v opačném směru cca 30 / 60 minut.

Mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí panuje také silná autobusová doprava, zajišťovaná DPMD, a.s.

2.2.2.3. Jedlová - Rumburk

Stanice Jedlová, přestože se nachází v hlubkých lesích v samém středu CHKO Lužické hory, je významnou uzlovou stanici, neboť se zde na trať 081 Děčín - Rumburk napojuje trať 080 z Bakova nad Jizerou. Ta vede turisticky atraktivním krajem kolem Doksa a ve směru na Rumburk na ni leží významné stanice Česká Lípa, Nový Bor a Svor.
Zatímco ve směru z Děčína jsou po trati vedeny ve dvouhodinovém taktu osobní vlaky, ve směru z České Lípy se jedná o rychlíky a spěšné vlaky. Jejich interval se pohybuje v rozmezí 2 - 4 hodiny. Výsledný interval všech vlaků se v obou směrech pohybuje kolem jedné hodiny, pouze v dopoledním sedle činí interval mezi vlaky 2 hodiny.

Vzhledem k charakteru krajiny a vedení zdejších komunikací je autobusová doprava mezi Českou Kamenicí a Rybništěm vedena v jiné trase a to po silnici II/263. Narozdíl od železnice může autobusová doprava obslužit obec Chřibskou a její nejbližší okolí přímo. V Rybništi se autobusové linky větví do dvou směrů - do Rumburku a Varnsdorfu.

Mezi Děčínem a Chřibskou je zaveden v pracovních dnech dvouhodinový takt, z Chřibské do Rybniště a dále na obou všech menovaných větvích takt jedné hodiny.

2.2.2.4. Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna

Železniční trať číslo 083 mezi Rumburkem a Dolní Poustevnou je vedena řídké osídlenou oblastí, mezi Rumburkem a Šluknovem prakticky zcela mimo obydlenou oblast. Narozdíl od autobusové dopravy, která je mezi těmito centry vedena přes Jiříkov, nabízí vlak rychlejší spojení. Provozován je ve dvouhodinovém taktu.


2.2.2.5. Rumburk / Krásná Lípa - Panský - Mikulášovice dolní nádraží

Tato v rámci Šluknovského výběžku poměrně hustě obýdané oblast je obsluhována jak železnicí, tak i souběžně vedoucími autobusovými linkami, majícími dvouhodinový takt.

2.2.3. Železniční síť

2.2.3.1. Železniční spojení

V české zájmové oblasti se nacházejí čtyři celostátní tratě (č. 073, 080, 090 a 098) a šest tratí regionálních (č. 083, 084, 088, 089, 132 a 901). Železniční osa Dresden - Děčín - Ústí nad Labem - Praha (098 / 090) je navíc součástí transevropských železničních koridorů.

Páteřní železniční linka zájmové oblasti sestává z tratí RB71, 098, 081 a 083. K ní se přimykají navazující tratě 090, 073, 086, 901, 080, 089, 084 a 088. Bližší popis jednotlivých úseků tratí je popsán v následující tabulce.

Technické parametry železničních tratí hlavních a navazujících náležející do celé zájmové oblasti
<table>
<thead>
<tr>
<th>Trať</th>
<th>Délka (km)</th>
<th>Vmax (km/h)</th>
<th>Stav</th>
<th>Nádraží</th>
<th>Poznámka</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>098</td>
<td>22</td>
<td>120</td>
<td>Dvoukolejná, elektrifikována</td>
<td>Bad Schandau, Prostřední Žleb, Děčín hl.n.</td>
<td>V Prostředním Žlebu je nástupiště ve směru Děčín, v Schöně (Gr) změna proudové soustavy (3kV= / 15 kV 16⅔ Hz ~)</td>
</tr>
<tr>
<td>RB 71</td>
<td>28</td>
<td>60</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Bad Schandau, Rathmannsdorf, Ulbersdorf, Sebnitz</td>
<td>Stavědlo Ulbersdorf bez výpravčího</td>
</tr>
<tr>
<td>083</td>
<td>17 (18)</td>
<td>50</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Sebnitz, Dolní Poustevna, Mikulášovice dolní, Velký Šenov, Šluknov</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>083</td>
<td>10</td>
<td>60</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Šluknov, Rumburk</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>084</td>
<td>18</td>
<td>50</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Mikulášovice dolní, Panský</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>084</td>
<td>5</td>
<td>40</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Krásná Lípa, Panský</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>081</td>
<td>41</td>
<td>70</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Děčín hl.n., Děčín východ, Benešov n.P., Markvartice, Č. Kamenice, Mlýny, Jedlová</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava
Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
<table>
<thead>
<tr>
<th>Trať</th>
<th>Délka (km)</th>
<th>V&lt;sub&gt;max&lt;/sub&gt; (km/h)</th>
<th>Stav</th>
<th>Nádraží</th>
<th>Poznámka</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>081</td>
<td>9</td>
<td>60</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Jedlová, Chřibská, Rybníště</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>081</td>
<td>11</td>
<td>80</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Rybníště, Krásná Lípa, Rumburk</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>089/DB236</td>
<td>23</td>
<td>50</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Rybníště, Varnsdorf, Großschönau</td>
<td>Trať 089 Rybníště - Liberec</td>
</tr>
<tr>
<td>089/DB235</td>
<td>6</td>
<td>100</td>
<td>dvoukolejná</td>
<td>Zittau</td>
<td>Nástupiště stanice Mittelherwigsdorf je na trati směr Varnsdorf</td>
</tr>
<tr>
<td>088</td>
<td>9</td>
<td>60</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Rumburk, Jiříkov, Ebersbach</td>
<td>Nádraží Jiříkov leží ve odvětví; není přímé spojení mezi nádražími Jiříkov a Ebersbach, t.č. bez osobní dopravy</td>
</tr>
<tr>
<td>080</td>
<td>25</td>
<td>60</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Jedlová, Svor, Nový Bor, Česká Lípa</td>
<td>Trať 080 Jedlová - Bakov nad Jizerou</td>
</tr>
<tr>
<td>081</td>
<td>20</td>
<td>60</td>
<td>jednokolejná</td>
<td>Benešov n. Pl., Františkov n. Pl., Police-Žandov, Stružnice, Česká Lípa</td>
<td>Odbočná větev tratí 081 Děčín - Rumburk</td>
</tr>
<tr>
<td>073</td>
<td>28</td>
<td>80</td>
<td>dvoukolejná elektrifikovaná</td>
<td>Děčín hl. n., Děčín východ, Ústí nad Labem-Střekov</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Vedení jednotlivých železničních tratí v celé zájmové oblasti včetně jejich nejvyšších traťových rychlostí zobrazuje následující schéma.

Obr.8 Zobrazení železničních tratí v zájmovém území, zdroj Studie ELLA Regio

Páteřní železniční linka Sebnitz - Bad Schandau - Děčín - Rumburk - Dolní Poustevna se skládá z několika tratí a úseků. Na tuto linku navazují v uzlových stanicích další železniční trati a úseky.

Navazující železniční trati v zájmové oblasti

<table>
<thead>
<tr>
<th>Uzlová stanice</th>
<th>Číslo trati</th>
<th>Navazující trati</th>
<th>Pozn.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Sebnitz</td>
<td>RB 71</td>
<td>Bad Schandau - Sebnitz - Neustadt - Pirna</td>
<td>1)</td>
</tr>
<tr>
<td>Bad Schandau</td>
<td>RB 72</td>
<td>Bad Schandau - Pirna</td>
<td>2)</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín hl. n.</td>
<td>073</td>
<td>Ústí nad Labem-Střekov - Děčín hl. n.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>090</td>
<td>(Praha -) Vraňany - Ústí nad Labem hl. n. - Děčín hl. n.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Uzlová stanice</td>
<td>Číslo trati</td>
<td>Navazující trati</td>
<td>Pozn.</td>
</tr>
<tr>
<td>----------------</td>
<td>------------</td>
<td>------------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín hl. n.</td>
<td>132</td>
<td>Telnice - Oldřichov u Duchcova</td>
<td>3)</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín východ</td>
<td>073</td>
<td>Ústí nad Labem-Střekov - Děčín hl. n.</td>
<td>4)</td>
</tr>
<tr>
<td>Benešov n. P.</td>
<td>081</td>
<td>Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa</td>
<td>5)</td>
</tr>
<tr>
<td>Č. Kamenice</td>
<td>901</td>
<td>Česká Kamenice - Kamenický Šenov</td>
<td>6)</td>
</tr>
<tr>
<td>Jedlová</td>
<td>080</td>
<td>Bakov nad Jizerou - Česká Lípa - Jedlová</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rybniště</td>
<td>089</td>
<td>Liberec - Varnsdorf - Rybniště/Seifhennersdorf</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Krásná Lípa</td>
<td>084</td>
<td>Krásná Lípa - Panský - Mikulášovice dol. n./Rumburk</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk</td>
<td>084</td>
<td>Rumburk - Panský - Mikulášovice dol. n./Krásná Lípa</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>088</td>
<td>Rumburk - Jiříkov/Ebersbach</td>
<td>7)</td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice</td>
<td>084</td>
<td>Mikulášovice dol. n. - Panský - Rumburk/Krásná Lípa</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Poznámky:
1) Úsek páteřní linky Bad Schandau - Sebnitz leží na trati RB 71 Bad Schandau - Neustadt - Pirna
2) přímá trasa podél řeky Labe
3) t. č. bez osobní dopravy
4) úsek Děčín hl. n. - Děčín východ je společný pro tratě 073 Děčín hl. n. - Ústí nad Labem-Střekov a 081 Děčín hl. n. - Rumburk/Česká Lípa
5) odbočná větev trati 081 Děčín hl. n. - Rumburk
6) trať v soukromém vlastnictví s občasným muzejním provozem
7) t. č. bez osobní dopravy

2.2.3.2. Klasifikace a funkce železničních tratí

Jednotlivé železniční tratě lze rozdělit z různých hledisek do jednotlivých kategorií, např. podle počtu přepravených osob, dostupnosti železničních zastávek, návaznosti na další železniční tratě a pod.

Celá železniční linka Bad Schandau - Děčín - Rumburk - Dolní Poustevna spadá do první kategorie, to znamená, že je vedena po tratích s velkým přepravním potenciálem.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Železniční tratě</th>
<th>Druh</th>
<th>Funkce a význam</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RB 71 Bad Schandau - Sebnitz - Neustadt - Pirna</td>
<td>DB</td>
<td>Regionální dráha s velkým přepravním potenciálem</td>
</tr>
<tr>
<td>RB 72 Bad Schandau - Pirna</td>
<td>DB</td>
<td>Celostátní dráha zapojená do provozu linek S-Bahn Dresden (S1)</td>
</tr>
<tr>
<td>Železniční trať</td>
<td>Druh</td>
<td>Funkce a význam</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------</td>
<td>------</td>
<td>-----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>098 Děčín - Bad Schandau</td>
<td>celostátní DB</td>
<td>Celostátní dráha, významné mezistátní spojení mezi ČR a SRN</td>
</tr>
<tr>
<td>090 Děčín - Vraňany - Praha</td>
<td>celostátní</td>
<td>Významná trať, mezikrajské spojení Ústí n. L. a Prahy, mezinárodní koridor</td>
</tr>
<tr>
<td>072 Děčín - Ústí nad Labem-Střekov</td>
<td>celostátní</td>
<td>Trať má pro osobní dopravu regionální význam, je určena více pro tranzitní nákladní dopravu do/ze SRN</td>
</tr>
<tr>
<td>081 Děčín - Rumburk</td>
<td>celostátní</td>
<td>Významná trať zajišťující spojení Šluknovského výběžku s Děčínskem</td>
</tr>
<tr>
<td>081 Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa</td>
<td>celostátní</td>
<td>Významná trať zajišťující mezikrajské spojení, spojuje Ústí a Děčín v UK s Českou Lípou a Libercem v LK</td>
</tr>
<tr>
<td>901 Česká Kamenice - Kamenický Šenov</td>
<td>muzejní KŽCD</td>
<td>Trať vlastněná soukromým subjektem, určená pro muzejní jízdy, přispívá k turistickému ruchu v dané oblasti</td>
</tr>
<tr>
<td>080 Bakov nad Jizerou - Jedlová</td>
<td>celostátní</td>
<td>Významná trať spojující Šluknovský výběžek s Českolipskem a Dokssem</td>
</tr>
<tr>
<td>089 Liberec - Zittau - Rybníště/Seif-hennersdorf</td>
<td>regionální DB</td>
<td>Významná trať spojující města Liberec, Hrádek nad Nisou, Zittau, Varnsdorf, významné mezistátní spojení (Dresden, Görlitz, Cottbus)</td>
</tr>
<tr>
<td>084 Krásná Lípa - Panský</td>
<td>regionální</td>
<td>vedlejší trať, umožňuje spojení Mikulášovicka s jižní části okresu Děčín bez nutnosti zajižďky do rumburka</td>
</tr>
<tr>
<td>084 Rumburk - Panský - Mikulášovice</td>
<td>regionální</td>
<td>vedlejší trať mající velký význam pro jižní část Šluknovského výběžku</td>
</tr>
<tr>
<td>083 Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna</td>
<td>regionální</td>
<td>Regionální trať důležitá pro Šluknovský výběžek, spojuje nejvýznamnější centra - Rumburk, Šluknov, Mikulášovice</td>
</tr>
<tr>
<td>088 Rumburk - Jiříkov/Ebersbach</td>
<td>regionální DB</td>
<td>vedlejší trať, zajišťuje mezistátní spojení mezi ČR a SRN,</td>
</tr>
<tr>
<td>132 Děčín - Oldřichov u Duchcova</td>
<td>regionální</td>
<td>vedlejší trať, spojuje obce v podhůří Krušných hor</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Na tratích 088 Rumburk - Jiříkov/Ebersbach a 132 Děčín - Oldřichov u Duchcova je dlouhodobě zastavena veškerá osobní doprava, trať 088 je využívána pro mezistátní nákladní dopravu.

2.2.4. Silniční sítě


Přímé spojení Děčína s Českou Kamenicí zajišťuje komunikace 1. třídy I/13, která je součástí mezinárodní spojnice E442. Ta však z České Kamenice vede dále na Nový Bor a Liberec. Spojení České Kamenice s Rumburkem je tak možné pouze po komunikaci 2. třídy II/263 přes Chřibskou a Kráznou Lípu, která vede dále Jiříkov a Ebersbachu, popř. po souběžných komunikacích 3. třídy. Do Rumburku je možné dojet také po silnici 1. třídy I/9, která se na komunikaci I/13 napojuje ve Svoru, čímž se ovšem cestovní vzdálenost prodlužuje o 9 kilometrů.


Oblast Mikulášovic je dostupná pouze po komunikacích 3. třídy, navíc v souběhu se železniční tratí 084 Mikulášovice – Rumburk.

2.2.5. Veřejná osobní doprava v české zájmové oblasti

Nabídka veřejné osobní dopravy je v české zájmové oblasti zajišťována:

- příměstskou osobní vlakovou dopravou
- dálkovou osobní vlakovou dopravou
- regionální autobusovou dopravou
- městskou autobusovou dopravou (Děčín)
- příměstskou tramvajovou dopravou (Bad Schandau)
- lodním přívozem (Dolní Žleb, Schöna, Bad Schandau)

Veřejná doprava je doposud v sousedních zemích plánována, prováděna a financována podle příslušností samostatně. Základem se staly zákony a nařízení jednotlivých zemí. Objednavatelé dopravních výkonů odpovědní za veřejnou dopravu se snaží koordinovat.
a společně uskutečňovat opatření s cílem atraktivnější nabídky přeshraničního spojení příměstské veřejné osobní dopravy

2.2.5.1. Veřejná osobní doprava v českém zájmovém území

2.2.5.1.1. Právní rámcové podmínky

Zabezpečením úkolů plánování a koordinace veřejné dopravy v Ústeckém kraji je pověřen Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor dopravy. Veřejná osobní doprava v České republice je v České republice provozována na základě zákonů a nařízení o závazcích a povinnostech veřejného poskytovatele služeb veřejné osobní dopravy. Veřejná osobní doprava je v České republice uskutečňována na základě zákonů a nařízení o závazcích veřejného objednavatele dopravních výkonů pro poskytování veřejné dopravní služby.

- zákon č. 40/1964 Sb., občanský Zákoník, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 248/1995 Sb., o obecně prospěšných společnostech a o změně a doplnění některých Zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti, ve znění pozdějších předpisů.

2.2.5.1.2. Autobusové linky veřejné osobní dopravy v české zájmové oblasti

V autobusové dopravě v ÚK působí od roku 2009, po odstoupení Ústeckého kraje od smlouvy s dopravcem DPÚK a vyhlášení výběrového řízení na nové dopravce, hned několik provozovatelů. V okrese Děčín patří mezi nejvýznamnější BusLine, a.s. (dříve ČSAD Semily, a.s.) a Dopravní podnik města Děčína, a.s.

**Autobusové linky provozované v okresu Děčín v JŘ 2012/2013**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Trasa</th>
<th>Dopravce</th>
<th>Interval</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>512 401</td>
<td>Dolní Poustevna - Staré Křečany, Brtníky - Rumburk - Chřibská - Česká Kamenice - Děčín</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 402</td>
<td>Varnsdorf - Chřibská - Česká Kamenice - Děčín</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 403</td>
<td>Varnsdorf - Chřibská - Chřibská, Krásné Pole</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>60 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 404</td>
<td>Rumburk - Krásná Lípa - Rybníště - Jiřetín pod Jedlovou, nám.</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>60 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 405</td>
<td>Rumburk - Staré Křečany - Krásná Lípa - Doubice</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 407</td>
<td>Staré Křečany, Brtníky - Krásná Lípa - Varnsdorf</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 408</td>
<td>Varnsdorf - Rumburk</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>60 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 409</td>
<td>Varnsdorf - Rumburk - Jíříkov - Ebersbach</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>60 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 410</td>
<td>Varnsdorf - Seifhennersdorf - Rumburk - Jíříkov - Šluknov - Velký Šenov</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>60 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 411</td>
<td>Mikulášovice - Velký Šenov - Šluknov - Šluknov, Rožany</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>nepravidelně cca 120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 412</td>
<td>Česká Kamenice - Jetřichovice - Vysoká Lípa</td>
<td>DPMD, a. s.</td>
<td>nepravidelně cca 120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 413</td>
<td>Velký Šenov - Lobendava - Dolní Poustevna</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 414</td>
<td>Česká Kamenice - Kerhartice</td>
<td>DPMD, a. s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 415</td>
<td>Česká Kamenice - Kytlice</td>
<td>DPMD, a. s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 416</td>
<td>Česká Kamenice - Studený</td>
<td>DPMD, a. s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 417</td>
<td>Hřensko - Mezní Louka - Jetřichovice - Chřibská - Doubice - Krásná Lípa</td>
<td>DPMD, a. s.</td>
<td>jednotlivé jízdy</td>
</tr>
<tr>
<td>512 421</td>
<td>Česká Kamenice - Děčín</td>
<td>BusLine a.s.</td>
<td>60 min</td>
</tr>
<tr>
<td>Linka</td>
<td>Trasa</td>
<td>Dopravce</td>
<td>Interval</td>
</tr>
<tr>
<td>-------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>512 422/423</td>
<td>Děčín - Ludvíkovic - Kámen - Arnoltice - Labská Stráň - Růžová - Janov</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>nepravidelně cca 120</td>
</tr>
<tr>
<td>512 424</td>
<td>Děčín - Ludvíkovic - Dobrná - Huntří - Nová Oleška - Srbská Kamenice - Jetřichovice - Vysoká Lípa</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>nepravidelně cca 120</td>
</tr>
<tr>
<td>512 425</td>
<td>Benešov nad Ploučnicí - Česká Kamenice</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>60 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 426</td>
<td>Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Žandov - Vemeří</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 427</td>
<td>Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Vemeří - Příbram - Rychnov</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 428</td>
<td>Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Hefmanov - Blankartice - Pfojtovice</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 429</td>
<td>Děčín - Těchlovice</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>linka MHD</td>
</tr>
<tr>
<td>512 430</td>
<td>Děčín - Malšovice - Javory</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>linka MHD</td>
</tr>
<tr>
<td>512 431</td>
<td>Děčín - Sněžník</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>linka MHD</td>
</tr>
<tr>
<td>512 434</td>
<td>Děčín - Hřensko - Mezní Louka - Jetřichovice - Chrudimská - Krásná Lípa</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>jednotlivé jízdy</td>
</tr>
<tr>
<td>512 440</td>
<td>Liberec - Nový Bor - Děčín (objednatelé Ústecký kraj a Liberecký kraj)</td>
<td>Ostatní</td>
<td>jednotlivé jízdy</td>
</tr>
<tr>
<td>512 445</td>
<td>Děčín - Jílové - Libouchec - Telnice - Chlumec</td>
<td>DPMD, a.s.</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 454</td>
<td>Česká Lípa - Nový Bor - Rumburk (objednatelé Ústecký kraj a Liberecký kraj)</td>
<td>Ostatní</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 461</td>
<td>Nový Bor - Kamenický Šenov - Česká Kamenice (objednatelé Ústecký kraj a Liberecký kraj)</td>
<td>Ostatní</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 462</td>
<td>Česká Lípa - Kamenický Šenov - Česká Kamenice (objednatelé Ústecký kraj a Liberecký kraj)</td>
<td>Ostatní</td>
<td>120 min</td>
</tr>
<tr>
<td>512 482</td>
<td>Nový Bor - Polevsko - Kytlice (objednatelé Ústecký kraj a Liberecký kraj)</td>
<td>Ostatní</td>
<td>120 min</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Poznámka:
_Kurzívou jsou zaznamenány linky, které nespadají přímo do zájmové oblasti._
2.2.5.1.3. Vlakové linky veřejné osobní dopravy v české zájmové oblasti

Ve vlakové dopravě působí na celém zájmovém území téměř výhradně České dráhy, a.s. s výjimkou provozu na trati 089. Veškerá doprava v úseku této trati, náležející Ústeckému kraji, je zajišťována vlaky TRILEX společnosti Vogltandbahn, GmbH.

Provoz na trati 098 Děčín - Bad Schandau je zajišťován pouze osobními vlaky ČD. Mezi Děčínem a Dolním Žlebem je zavedena taktová doprava (v pracovní dny 60-ti minutový takt, dopoledne a večer 120-ti minutový), každý druhý spoj pokračuje dále do Bad Schandau, čímž zde vzniká dvouhodinový takt. O víkendu jsou v provozu pouze spoje do Bad Schandau. Dále jsou mezi stanicemi Děčín hl. nádr. a Bad Schandau vedeny ve dvouhodinovém taktu mezinárodní spoje EC a EN, spojující Švýcarsko, Rakousko a Maďarsko s Českou republikou, Spolkovou republikou Německem a Polskem. Pro lokální dopravu nejsou tyto vlaky příliš využívány.

Mezi Děčínem a 11 kilometrů vzdáleným Benešovem nad Ploučnicí panuje poměrně silná osobní doprava. Tento úsek využívají jednak osobní vlaky směřující do Rumburku a Dolní Poustevny, jednak také osobní vlaky jedoucí do Liberce i rychlíky, spojující Ústí nad Labem s Libercem. Ve směru Česká Kamenice - Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa je veden pouze sezónní muzejní vlak společnosti KŽC Doprava, s.r.o. v trase Kamenický Šenov - Liberec


Mezi Rumburkem a Dolní Poustevnou na trati 083 jsou vedeny ve dvouhodinovém taktu přímě osobní vlaky z Děčína, doplněné v úseku mezi Rumburkem a Šluknovem dalšími páry osobních vlaků, dvěma páry R a jedním spojem Sp., čímž je zde ve špičkách pracovních dní zaveden 60-ti minutový takt.

Trať 088 do Jiříkova a Ebersbachu je t. č. zcela bez osobní dopravy.
Seznam jednotlivých vlakových linek a jejich dopravců je zachycen v následující tabulce.


### Vlakové linky provozované v okresu Děčín v pracovní dny

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Trasa</th>
<th>Dopravce</th>
<th>Počet spojů T/Z</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>L2</td>
<td>Děčín - Česká Lípa - Liberec (osobní vlaky)</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>10/11</td>
</tr>
<tr>
<td>R</td>
<td>Rumburk - Jedlová - Česká Lípa - Kolín</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>5/5</td>
</tr>
<tr>
<td>R28</td>
<td>Ústí nad Labem - Děčín - Česká Lípa - Liberec (rychlíky)</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>9/8</td>
</tr>
<tr>
<td>RE20</td>
<td>Dresden - Ústí nad Labem - Litoměřice</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>-/-</td>
</tr>
<tr>
<td>TLX</td>
<td>Rybníště / Seifhennersdorf - Varnsdorf - Zittau - Liberec</td>
<td>Vogltandbahn, GmbH</td>
<td>9/9</td>
</tr>
<tr>
<td>U1</td>
<td>Děčín - Ústí nad Labem - Most (- Chomutov)</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>20/20</td>
</tr>
<tr>
<td>U7</td>
<td>Ústí nad Labem-Střekov - Děčín</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>7/7</td>
</tr>
<tr>
<td>U8</td>
<td>Děčín - Česká Kamenice - Rumburk</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>14/14</td>
</tr>
<tr>
<td>U23</td>
<td>Děčín - Bad Schandau / ELBE-LABE SPRINTER</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>8/8</td>
</tr>
<tr>
<td>U23</td>
<td>Děčín - Dolní Žleb</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>15/15</td>
</tr>
<tr>
<td>U27</td>
<td>Mikulášovice - Rumburk</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>9/9</td>
</tr>
<tr>
<td>U28</td>
<td>Rumburk - Dolní Poustevna</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>13/13</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Vlakové linky provozované v okresu Děčín ve dnech pracovního volna

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Trasa</th>
<th>Dopravce</th>
<th>Počet spojů T/Z</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>L2</td>
<td>Děčín - Česká Lípa - Liberec (osobní vlaky)</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>9/10</td>
</tr>
<tr>
<td>R</td>
<td>Rumburk - Jedlová - Česká Lípa - Kolín</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>5/5</td>
</tr>
<tr>
<td>R28</td>
<td>Ústí nad Labem - Děčín - Česká Lípa - Liberec (rychlíky)</td>
<td>České dráhy, a. s.</td>
<td>9/7</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Linka** | **Trasa** | **Dopravce** | **Počet spojů T/Z**
--- | --- | --- | ---
RE20 | Dresden - Ústí nad Labem - Litoměřice | České dráhy, a. s. | 1/1
TLX | Rybníště / Seifhennersdorf - Varnsdorf - Zittau - Liberec | Voglilandbahn, GmbH | 8/8
U1 | Děčín - Ústí nad Labem - Most (- Chomutov) | České dráhy, a. s. | 17/19
U7 | Ústí nad Labem-Střekov - Děčín | České dráhy, a. s. | 6/6
U8 | Děčín - Česká Kamenice - Rumburk | České dráhy, a. s. | 10/9
U23 | Děčín - Bad Schandau / ELBE-LABE SPRINTER | České dráhy, a. s. | 9/9
U23 | Děčín - Dolní Žleb | České dráhy, a. s. | 11/11
U27 | Mikulášovice - Rumburk | České dráhy, a. s. | 8/8
U28 | Rumburk - Dolní Poustevna | České dráhy, a. s. | 10/10

Do počtu spojů jsou zahrnuty všechny spoje, které vyjíždějí z Děčína a přijíždějí do Děčína. Všechny spoje však nejsou vedeny v celé trase linky, některé končí v dřívější stanici nebo jsou přesměrovány jinam (např. z České Lípy do Nového Boru na lince L2).

### 2.2.5.1.4. Přestupní místa veřejné příměstské dopravy

Pokud to bylo z hlediska infrastruktury možné, byly stanice příměstské vlakové osobní dopravy a zastávky veřejné osobní dopravy umístěny v co nejkratší vzdálenosti od sebe. Na železniční lince Bad Schandau - Děčín - Rumburk - Dolní Poustevna tak vznikly přestupní místa v těchto bodech:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Město</th>
<th>Žel. stanice/zastávka</th>
<th>Zastávka MHD / autobusové nádraží</th>
<th>Vzdálenost (m)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bad Schandau</td>
<td>Bad Schandau</td>
<td>autobusové nádraží</td>
<td>300</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Krippen</td>
<td>autobusové nádraží</td>
<td>200</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>tramvaj</td>
<td>600</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>lodní přívoz</td>
<td>400</td>
</tr>
<tr>
<td>Schöna</td>
<td>Schöna</td>
<td>lodní přívoz</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>autobusová zastávka</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>Město</td>
<td>Žel. stanice/zastávka</td>
<td>Zastávka MHD / autobusové nádraží</td>
<td>Vzdálenost (m)</td>
</tr>
<tr>
<td>------------------</td>
<td>----------------------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Žleb</td>
<td>Dolní Žleb</td>
<td>lodní přívaz</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín</td>
<td>Děčín hl. nádraží</td>
<td>zastávky MHD</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Děčín východ</td>
<td>autobusové nádraží</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>Benešov n. Pl.</td>
<td>Benešov nad Ploučnicí</td>
<td>autobusové nádraží</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>Česká Kamenice</td>
<td>Česká Kamenice</td>
<td>autobusové nádraží</td>
<td>600</td>
</tr>
<tr>
<td>Rybníště</td>
<td>Rybníště</td>
<td>autobusová zastávka</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>Krásná Lípa</td>
<td>Krásná Lípa</td>
<td>autobusové nádraží</td>
<td>1 000</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk</td>
<td>Rumburk</td>
<td>autobusová zastávka</td>
<td>300</td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov</td>
<td>Šluknov</td>
<td>autobusová zastávka</td>
<td>400</td>
</tr>
<tr>
<td>Velký Šenov</td>
<td>Velký Šenov</td>
<td>autobusové nádraží</td>
<td>600</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Poustevna</td>
<td>Dolní Poustevna</td>
<td>autobusové nádraží</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

2.2.5.1.5. Vozidla ve veřejné osobní dopravě

Na zájmovém území jsou v současné době až na výjimky využívána novější vozidla, přičemž další nové vozy jak v železniční, tak autobusové dopravě se uvádějí či v běhu tohoto a příštího roku budou uvádět do provozu.

2.2.5.1.5.1. Železniční doprava

Vzhledem k rozsáhlosti zájmového území a odlišným úsekům jednotlivých tratí je vozový park poměrně pestrý.

Na trati 098 jsou v českém zájmovém území užívány motorové jednotky 642 DB Siemens Desiro. Na německém zájmovém území do provozu zasahují také soupravy linky S 1 systému S-Bahn v Drážďanech. Na spojích mezinárodních vlaků kategorií EC a EN se objevují elektrické vícesystémové lokomotivy 371 ČD, 380 ČD, 180 DB, 189 DB či 1216 ÖBB.

Provoz osobních vlaků do Rumburku je zajišťován převážně motorovými jednotkami řady 814.0 Regionova a 642 Siemens Desiro, které si České dráhy pronajaly od DB. Na některých spojích se objevují i motorové vozy řady 810. Počínaje rokem 2013 jsou do provozu nasazovány i nové motorové jednotky řady 844 PESA Link nesoucí jméno RegioShark, jejichž počet se bude postupně navýšovat.

Osobní vlaky do Liberce jsou obsluhovány jednotkami 814.0 Regionova, rychlíky motorovými vozy řad 843 a 854 s připojnými vozy 043 a 054. Výjimečně mohou být tyto
připojné vozy taženy motorovými lokomotivami řady 742 či 750. Od září 2013 budou na osobních vlacích Děčín - Liberec nasazovány nové motorové vozy Stadler 841.

Rychlíky na trati 081 v úseku Rumburk - Jedlová jsou dopravovány motorovými vozy řady 854 s řídicími vozy řady 954.

Mezi Českou Kamenicí a Benešovem nad Ploučnicí je v letních měsících zaveden jeden pár zvláštních vlaků Česká Kamenice - Liberec (dopravce KŽC Doprava), jehož provoz je zajištěn historickými motorovými vozy M 262.0 (830), popř. M 131.1.

Provoz na trati 084 zajišťují motorové vozy řady 810 a motorové jednotky řady 814.0 Regionova.

Provoz na trati 083 zajišťují motorové jednotky 814.0 Regionova, 642 Siemens Desiro a motorové vozy řady 810. Nově se na lince U28 začínají nasazovat motorové jednotky 844 RegioShark. Na rychlících a spěšných vozech jsou nasazovány soupravy tažené motorovými vozy řady 854.

Na trati 089 Rybníště - Varnsdorf - Liberec je provoz zajišťován motorovými jednotkami 642 Siemens Desiro.

Osobní vlaky na trati 090 jsou vedeny elektrickými lokomotivami řady 163, 363 a elektrickými patrovými jednotkami 471, rychlíky z Liberce motorovými vozy řad 843 a 854 a vlaky vyšší kategorie elektrickými vícesystémovými lokomotivami řad 371 ČD, 380 ČD, 180 DB, 189 DB či 1216 ÖBB.

Obr.9 Motorová jednotka řady 814.0

Obr.10 Motorový vůz řady 843
Obr. 11 Souprava řídicího vozu řady 954 a motorového vozu řady 854

Obr. 12 Motorový vůz řady 841

Obr. 13 Motorová jednotka řady 642

Obr. 14 Motorová jednotka řady 844

Obr. 15 Motorová lokomotiva řady 750

Obr. 16 Osobní vozy řady 054

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
2.2.5.1.5.2. Autobusová doprava

Na autobusové dopravě se v okrese Děčín podílejí převážně dvě dopravní společnosti - BusLine a.s. a Dopravní podnik města Děčína, a. s.


DPMD, a. s. využívá v příměstské dopravě jako autobusy linkové, tak i v městském provedení. Autobusy již v městském provedení zajiždějí do nejbližších obcí v okolí Děčína a do Benešova nad Ploučnicí. V městské provedení se používají autobusy SOR, Renault Citybus, Irisbus Citelis či Mercedes-Benz Citaro ve třídveřovém provedení délky 12 metrů a 15 metrů a také ve článkovém provedení o délce 18 metrů.

V regionální a dálkové dopravě využívá DPMD, a. s. autobusy Irisbus Citelis Line, Karosy C 934, C 954 a C 956 Axer a Mercedes-Benz Citaro ve dvou- a třídveřovém provedení standardní délky 12 metrů.

Všechny autobusy musí splňovat podmínku na stáří maximálně sedmi let.
2.2.5.1.6. Rámcové podmínky pro taxi-dopravu

Taxislužba je veřejná silniční doprava, kterou se zajišťuje přeprava osob a jejich zavazadel osobními vozidly s kapacitou nejvýše osmi míst k přepravě osob kromě místa řidiče. Taxislužba je alternativou MHD.

Provozovatelé taxislužby s uděleným oprávněním s předmětem podnikání v silniční motorové dopravě, která je dále konkretizováno druhem dopravy jako taxislužba, mohou podnikat se svými vozidly po celém území České republiky. Provozovatelé taxislužby se řídí zákonem 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Počet vozidel taxislužby v oblasti je určován průměrnou poptávkou po taxislužbě.

2.2.6. Jízdní doby mezi jednotlivými centry

V současné době musí obyvatelé Šluknovského výběžku při cestách do okresního města Děčín volit trasu přes Českou Kamenici, čímž se cesta neúměrně prodlužuje. V úvahu připadá buď užití přímé autobusové linky číslo 512 401 Dolní Poustevna - Staré Křečany, Brtníky - Rumburk - Chřibská - Česká Kamenice - Děčín nebo vlakového
spoj linky U8, resp. přímého spoje linek U28 a U8. V případě cesty ze Šluknova je nevýhodou autobusového spojení do Rumburku zajíždka přes Jiříkov.

Pro cesty z východní oblasti Šluknovského výběžku, tj. z Varnsdorfu a jeho okolí, je v případě užití vlaku pro změnu nutný přestup v Rybníšti, zatímco autobusová linka 512 402 Varnsdorf - Chřibská - Česká Kamenice - Děčín vede přímo.

Jízdní dobu vlaků a autobusů mezi jednotlivými centry znázorňuje následující tabulka.

**Jízdní doby vlaků a autobusů mezi jednotlivými centry**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Jízdní doba (min.)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Vlak</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Poustevna - Rumburk</td>
<td>44</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice dolní nádr. - Rumburk</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>Varnsdorf - Rumburk</td>
<td>bez spojení</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk - Rybníště</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Varnsdorf - Rybníště</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>Rybníště - Děčín</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín - Rybníště</td>
<td>74</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín - Bad Schandau</td>
<td>15</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Jízdní doby vlaků a autobusů mezi centry Šluknovského výběžku a Děčínem**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Jízdní doba (min.)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Vlak</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Poustevna - Děčín</td>
<td>129</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov - Děčín</td>
<td>93</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk - Děčín</td>
<td>85</td>
</tr>
<tr>
<td>Varnsdorf - Děčín</td>
<td>89</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rybníště - Děčín</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>Úsek</td>
<td>Jízdní doba (min.)</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------------</td>
<td>--------------------</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Vlak</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk - Bad Schandau</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pro názornost je ve výše uvedené tabulce uvedeno několik modelových situací, které určují, kolik času stráví cestující, směřující z určitého centra Šluknovského výběžku do Děčína.

Jak je z tabulky patrné, jízdní doby vlaků a autobusů jedoucích do Děčína ze západní části Šluknovského výběžku (Dolní Poustevna, Šluknov) i z východní části (Varnsdorf) se od sebe příliš neliší. Ovšem na trase Rumburk - Děčín má podstatně kratší jízdní dobu autobus narozdíl od vlaku.

Cestující také může využít kombinaci obou dopravních prostředků, např. pro cestu z okrajové části Šluknovského výběžku do Rumburka vlak a následně do Děčína autobus. Při tomto způsobu dopravy se ovšem může doba cesty prodloužit o čekací čas v přestupních bodech.

Následující tabulka znázorňuje jízdní doby v případě užití přeshraničního železničního spojení Dolní Poustevna – Sebnitz.

### Jízdní doby vlaků a autobusů mezi přeshraničními centry

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Jízdní doba (min.)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Vlak</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>43</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk - Šluknov - Sebnitz</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Sebnitz - Bad Schandau</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Bad Schandau - Děčín</td>
<td>15</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Níže uvedená tabulka přináší modelové situace v případě užití přeshraničního železničního spojení Dolní Poustevna – Sebnitz.
Nové jízdní doby vlaků a autobusů mezi centry Šluknovského výběžku a Děčínem

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Jízdní doba (min.)</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Vlak</td>
<td>Bus</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Poustevna - Děčín</td>
<td>43</td>
<td>34 + 15 vlak</td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov - Děčín</td>
<td>74</td>
<td>69 + 15 vlak</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk - Děčín</td>
<td>83</td>
<td>115 + 15 vlak</td>
</tr>
<tr>
<td>Varnsdorf - Děčín</td>
<td>114</td>
<td>140 + 15 vlak</td>
</tr>
<tr>
<td>Rybníště - Děčín</td>
<td>65</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk - Bad Schandau</td>
<td>68</td>
<td>115</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Jak je z výše uvedené tabulky patrné, dojde při realizaci vlakového spojení mezi železničními stanicemi v Dolní Poustevně a Sebnitz k výraznému zkrácení cestovních dob mezi centry západní části Šluknovského výběžku a Děčínem, popř. mezi všemi centry a oblastí Saského Švýcarska, což bude mít pozitivní dopad na turistický ruch.

V případě užití autobusu bude potřeba počítat v Bad Schandau s přestupem na vlak, neboť zavedení autobusového spojení Bad Schandau - Děčín se neplánuje.
2.3. VÝHLED

Realizace konceptu přeshraniční dopravy mezi Dolní Poustevnou a Sebnitz je důležitým impulzem k dalšímu rozvoji Šluknovského výběžku. Úkolem do budoucna je dále rozvíjet dopravní obslužnost v úzké spolupráci se zaměstnavateli, školami, obcemi a v neposlední řadě s obyvateli.

Problemátika dalšího rozvoje se může být řešena v rámci dalších projektů. Možná témata jsou např.: • optimalizace infrastruktury – jak železniční infrastruktury (vč. nástupišť), tak autobusové infrastruktury (autobusová nádraží, přestupní body, zastávky) • kvalitativní partnerství mezi objednatelem veřejné dopravy a dopravci • turistická doprava.

Neodkladným úkolem zůstává obnovení železničního hraničního přechodu Sebnitz – Dolní Poustevna. Poté bude možné realizovat celkovou koncepci vlakové i autobusové dopravy v regionu národních parků Českosaského Švýcarska, která už nepovažuje státní hranici za hranici pro dopravu, ale za hranici, která státy spojuje. To umožní realizovat turistická vlaková spojení, které spojí Saské a České Švýcarsko se Žitavskou pahorkatinou.

Struktura linek vlakové dopravy nově pokryje celou česko-německou železniční síť. Pro tuto nová spojení není potřeba nových železničních vozidel ve srovnání s nynějším stavem a to díky spojení dosavadních linek. Autobusová doprava nadále obsluží those místa, která nemají dostup k vlakové dopravě. Ve spojení se železnicí vytváří regionální dopravní síť, která spojuje většinu míst jednou za hodinu a to i přes státní hranice.

Zvláště z hlediska úspěšné úpravy výrazné redukce emise škodlivých látek produkovaných v dopravě a celkového ekologicky přijatelného vytváření mobility nelze od této relace vlakové osobní dopravy v oblasti Česko-saského Švýcarska upustit.

Pro úspěšnost budoucích záměrů je třeba výrazným způsobem krátkodobě až střednědobě zlepšit infrastrukturní předpoklady. To se týká stejno měrou úprav tratí a výstavby nových stanic. Tím lze nabídnout rychlejší a vzhledem k motorizované individuální dopravě konkurenceschopnější výkony vlakové osobní dopravy. Zřízením dalších stanic by mohlo být výrazně zlepšeno zpřístupnění sídelních oblastí a spojení s ostatními druhy dopravy podél železničních tratí.
2.3.1. Návrhy a úpravy provozních konceptů autobusové dopravy za účelem zavedení nebo zlepšení přepravních relací v:

2.3.1.1. prodloužená autobusová linka 412 Česká Kamenice – Jetřichovice – Vysoká Lípa – Hřensko – Bad Schandau


Předpokládaný rozsah provozu prodloužených spojů na lince 412 se navrhuje v počtu 3-4 páru spojů v období od dubna do září v sobotu a v neděli a k tomu od července do srpna i v pracovních dnech.

2.3.1.2. Zlepšení návaznosti S-Bahn Schöna – autobus v Hřensku přívozem F1 a případně i F2

Po povodní z června roku 2013 již byly opraveny oba labské přívozy poblíž českých hranic F1 (Schöna – Hřensko) a F2 (Schmlka Hirschmühle – Schmlka). To se již nestalo s přívozem v Dolním Žlebu. Tyto i dalších labské přívozy v Saska nemají pevný jízdní řád a jezdí jen podle potřeby a aktuálního provozu na Labi. Dále na některých přívozech neplatí tarif VVO, např. na přeshraničním přívozu F1. Právě tento přívoz je důležitou spojnicí Hřenska s frekventovanou železniční tratí č. 098 (Elbe-Labe Sprinter) a pokud má být součástí dopravní obslužnosti regionu, měl by spadat do tarifu společného pro Ústecký kraj i Dopravní svaz VVO. Od 15.6.2014 budou prodlouženy vložené vlaky z Děčína až do ŽST Schöna, což může zvýšit poptávku po spojení Hřenska s Děčínem po řečnici.

Pro potřeby plánování dopravního spojení, které v sobě obsahují přívoz je nutné garantovat, že přívoz jezdí dle potřeby, třeba i jen pro jediného cestujícího, nebo jeho provoz navíc upřesnit, či z ekonomických důvodů omezit jízdním řádem.


ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava
Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverband
vycházel z časových poloh vlaků ve stanici Bad Schandau, s tím, že pro cestující z obou stran bude zachována dostatečná rezerva, aby dojeli do Šöny a přejeli Labe přívozem a nastoupili do spoje linky 412, či 434 v zastávce Šönsko,,střed.

Doba na přestup mezi vlakem, či autobusem a přívozem je vzhledem k bezprostřední blízkosti stanovena v rozmezí 2 - 6-ti minut. Jízdní doba přívozu z jedné strany Labe na druhou je stanovena s rezervou na 3 minuty. Délka odbavení cestujících se pohybuje od jedné do pěti minut. Předpokládá se, že přívoz bude navazovat na všechny vlaky od 5:00 do 19:00. U obou přívozů je z ekonomických důvodů záhodno podmínit provoz poptávkou cestujících. Přívoz pojede podle jízdního řádu, jen když bude alespoň jeden cestující. V opačném případě, kdy by kapacita přívozu nedostačovala, pojede přívoz vícekrát za sebou. Přívoz musí akceptovat ostatní provoz na řece, který má přednost i případná zpoždění vlaků, na které navazují.

Tento systém bude obdobný systému radiobusů s tou výhodou, že komunikace mezi cestujícími a obsluhou přívozu funguje vizuálně. Tak jako obsluha přívozu vidí přijíždějící vlak, tak vidí cestující, kteří přichází na molo minimálně 3 minuty před odjezdem dle jízdního řádu. Proto je možné vypravit přívoz jen tehdy, pokud je ze strany cestujícího zájem a nezáleží na tom, na které straně se přívoz právě nachází.

V níže navrženém jízdním řádu přívozu F1 je i místo pro operativní jízdy navíc, v případě, kdy řádná jízda nepojme všechny cestující. V jízdním řádu přívozu F2 je tohoto místo méně.

Jízdní řád obou přívozů by mohl vypadat takto:

**F1 Schöna,Ort (D) – Šönsko,přistaviště (CZ)**

**doprava.kr-ustecky.cz; vvo-online.de**

**dopravce:**

<table>
<thead>
<tr>
<th><strong>Cesty</strong></th>
<th><strong>Cesty</strong></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Šönsko,Ort</td>
<td>Šönsko,Ort</td>
</tr>
<tr>
<td>odj.</td>
<td>odj.</td>
</tr>
<tr>
<td>6:07</td>
<td>5:47</td>
</tr>
<tr>
<td>7:07</td>
<td>6:47</td>
</tr>
<tr>
<td>8:07</td>
<td>7:47</td>
</tr>
<tr>
<td>9:07</td>
<td>8:47</td>
</tr>
<tr>
<td>10:07</td>
<td>9:47</td>
</tr>
<tr>
<td>11:07</td>
<td>10:47</td>
</tr>
<tr>
<td>12:07</td>
<td>11:47</td>
</tr>
<tr>
<td>13:07</td>
<td>12:47</td>
</tr>
<tr>
<td>14:07</td>
<td>13:47</td>
</tr>
<tr>
<td>15:07</td>
<td>14:47</td>
</tr>
<tr>
<td>16:07</td>
<td>15:47</td>
</tr>
<tr>
<td>17:07</td>
<td>16:47</td>
</tr>
<tr>
<td>18:07</td>
<td>17:47</td>
</tr>
<tr>
<td>19:07</td>
<td>18:47</td>
</tr>
<tr>
<td>20:07</td>
<td>19:47</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Poznámka:** pokud není ani jeden cestující, přívoz nejede. V případě nedostačující kapacity, přívoz absorbuje cestu vícekrát.

**F1 Šönsko,přistaviště (CZ) - Schöna,Ort (D)**

**doprava.kr-ustecky.cz; vvo-online.de**

**dopravce:**

<table>
<thead>
<tr>
<th><strong>Cesty</strong></th>
<th><strong>Cesty</strong></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Šönsko,Ort</td>
<td>Šönsko,Ort</td>
</tr>
<tr>
<td>přj.</td>
<td>přj.</td>
</tr>
<tr>
<td>6:10</td>
<td>5:50</td>
</tr>
<tr>
<td>7:10</td>
<td>6:50</td>
</tr>
<tr>
<td>8:10</td>
<td>7:50</td>
</tr>
<tr>
<td>9:10</td>
<td>8:50</td>
</tr>
<tr>
<td>10:10</td>
<td>9:50</td>
</tr>
<tr>
<td>11:10</td>
<td>10:50</td>
</tr>
<tr>
<td>12:10</td>
<td>11:50</td>
</tr>
<tr>
<td>13:10</td>
<td>12:50</td>
</tr>
<tr>
<td>14:10</td>
<td>13:50</td>
</tr>
<tr>
<td>15:10</td>
<td>14:50</td>
</tr>
<tr>
<td>16:10</td>
<td>15:50</td>
</tr>
<tr>
<td>17:10</td>
<td>16:50</td>
</tr>
<tr>
<td>18:10</td>
<td>17:50</td>
</tr>
<tr>
<td>19:10</td>
<td>18:50</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Poznámka:** pokud není ani jeden cestující, přívoz nejede. V případě nedostačující kapacity, přívoz absorbuje cestu vícekrát.
2.3.1.3. Cyklodoprava a způsoby přepravy jízdních kol autobusy

Mimo možnosti přepravy jízdních kol ve vlakových spojích ČD, v regionu Šluknovska, údolí Labe a okolí Děčínského Sněžníku funguje v současné době pouze jedna cyklobusová linka 431 (512431 Děčín - Sěžnick), která zajišťuje dopravu cyklistů z Děčína na Sněžník a tím i do přilehlých Krušných hor. Dále se plánuje nasazení cyklovleků na linku 434, která by dostala cyklisty do nástupních míst na hranicích národního parku Českosaské Švýcarsko. Na těchto linkách jezdí a budou s nejvyšší pravděpodobností jezdit běžné autobusy s tažným zařízením a vybavené cyklovlekem.

Obr.22 Cyklobusy v Ústínském kraji s vlekem, Zdroje: www.kr-ustecky.cz; www.kolo.cz
Provedení cyklovleků je různé i v rámci Ústeckého kraje, Tak jak to vyplývá z výše uvedený obrázků.


Další možností přepravy jízdních kol, které se v Ústeckém kraji ani v sousedním Sasku nepoužívají jsou uvnitř upravená vozidla, která již kvůli svému stáří již nelze nasazovat na běžných spojích. Ve vnitřním prostoru těchto vozidel je polovina sedadel nahrazena držáky na kola přidělanýma na stěnách. Tyto cyklobusy jezdí v Jizerských horách, v Krkonoších (BusLine a.s., OSNADO s.r.o.), v Hostýnských vrchách (KRODOS BUS a.s.) a na dalších místech v České republice.

Obr.24 Přeprava jízdních kol uvnitř vozidla, zdroje: www.jabloneckydenik.cz; www.cyklistika.infocesko.cz

Možnost přepravy jízdních kol na běžných autobusových spojích v této oblasti neexistuje. Pro tento účel již dvě dopravní společnosti v České republice (ČSAD Vsetín, a.s. - Valšský cyklobus a RDS bus, s.r.o. - cyklobusy na Čerchov) využívají držáky na zadní straně autobusu, i přesto nasazují takto vybavená vozidla pouze na cyklobusových linkách, protože osazení až sedmi kol na tento držák vyžaduje přítomnost řidiče a cyklisty navíc nabírají pouze na zastávkách, které jsou v samostatném zálivu.

Obr.25 Přeprava jízdních kol na zádi vozu, zdroj: www.mestovsetin.cz
Pro použití na běžných linkách nabízí inspiraci autobusy některých městských dopravních podniků ve Spojených státech, či Kanadě. Na přední části autobusu mají připevněn sklopný nosič na dvě jízdní kola, který ovládají sami cestující a kola jsou pod dohledem řidiče. Tyto nosiče však s nejvyšší pravděpodobností nejsou homologovány pro provoz v České republice a bylo by nutno je nechat procesem ověření projít.

Obr.26 Přeprava jízdních kol na čele vozu,

### 2.3.1.4. Posílení linky 452 a její návaznosti na linky VVO 217/218/219 Petrovice/Bahratal – (doprava do Tisé a na Děčínský Sněžník)

2.3.1.5. **Nová cyklobusová linka** (Ebersbach – Neugersdorf – Rumburk – Varnsdorf – Grossschönau – Luž – Waltersdorf – Krompach – Mařenice – Cvikov – Nový Bor)


2.3.1.6. **Další možná přeshraniční propojení veřejnou dopravou.**

Od přechodu Petrovice/Bahratal až k Varnsdorfu existuje v současné době celkem 5 propojení:

- Cyklobusy na přechodu Petrovice/Bahratal
- železniční přechod Dolní Žleb/Schmilka
- labský přívoz Schöna – Hřensko
- železniční přechod Varnsdorf/Seifhennersdorf
- železniční přechod Varnsdorf/Grossschönau

V červnu 2014 bude zprovozněn železniční přechod Sebnitz/Dolní Poustevna. V rámci tohoto a následujících projektů se počítá s obnovením osobního provozu na železničním přechodu Jiříkov/Neugersdorf a s možností vybudování nového železničního spojení ze Seifhennersdorfu do Rumburku. Výše je již navrženo prodloužení autobusové linky z Hřenska až do Bad Schandau, prodloužení české linky č.452 až do Bieлагrundu, její prodloužení přes Rosenthal na Sněžník se vzhledem k úzké komunikaci a vysokým nákladům na jejím zprůjezdnění nedoporučuje. Frekventovaným silničním přechodem bez propojení veřejnou dopravou je silniční přechod Rožany/Sohland. Na tomto přechodu však tvoří největší frekvenci obyvatelé saského příhraní, kteří jezdí do Rožan a dále do Šluknova za nákupy, ostatních cestujících je zde minimum, proto by zavedení autobusové linky nedosáhlo patřičného efektu.
Návrh řešení turistických autobusových linek a cyklobusů

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
3. Analýza dopravních podmínek stávající železniční trati mezi Rumburkem a Bad Schandau (AP 400), Analýza železniční infrastruktury na Šluknovsku (AP 410)
3.1. Obecné informace o pojížděných tratích

Traťová infrastruktura na území České republiky je provozována SŽDC, s.o. (další údaje v úvodním dopisu). Provozovatel infrastruktury tratě na území Spolkové republiky Německo je spol. DB Netz AG.

Všechna přístupová místa (nádraží a zastávky) na území Spolkové republiky Německo jsou provozovány spol. DB Station&Service AG. Zastávky a samostatná nástupiště na území České republiky jsou provozovány SŽDC, s.o.. Podchody, nádražní budovy ve stanicích a nástupiště k nim bezprostředně přiléhající jsou provozovány společností České dráhy, a. s.

Obr.27 Schéma železniční sítě v českém zájmovém území (červeně traťové úseky dotčené, modře traťové úseky návazné)
3.2. Přehled dotčených traťových úseků tratí 081, 083, 084, 085, 089 a 098

3.2.1. Trať 081 / 545 B (Děčín hl. nádr. -) Benešov nad Ploučnicí - Rumburk

3.2.1.1. Základní údaje

Klasifikace dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách: dráha celostátní
Trakce: nezávislá
Provoz: jednokolejný, obousměrný
Rozchod kolejí: 1 435 mm
Zábrzdná vzdálenost: 700 m
Traťová třída: C3 (úsek Benešov n/P - Jedlová C2)

Organizování a provozování drážní dopravy podle: ČD D2

Používaný traťový radiový systém: není

Dovolené traťové zatížení třídy C: 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr

Skutečná délka tratě: 58, 92 km

3.2.1.2. Další rozhodné údaje

Nejvyšší traťová rychlost: 80 km/hod

Traťové zabezpečovací zařízení:
Úsek Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí: hradlový obousměrný poloautoblok bez kontroly volnosti tratě, typ AH - 88

Úsek Benešov nad Ploučnicí - Česká Kamenice: telefonické dorozumívání

Úsek Česká Kamenice - Jedlová: reléové poloautomatické obousměrné zabezpečovací zařízení RPB - 88

Úsek Jedlová - Rybniště: hradlový poloautoblok

Úsek Rybniště - Rumburk: reléový poloautoblok AŽD 11 se světelnými, na sobě závislými návěstidly

Staniční zabezpečovací zařízení:

Správce infrastruktury: SŽDC Oblastní řed. Ústí n.L

Vlastník infrastruktury: SŽDC, s.o.

Provozovatel dráhy: SŽDC, s.o.
Poznámka: Celá trať není vybavena vlakovým zabezpečovacím systémem.

3.2.1.3. Popis


Šest kilometrů za Krásnou Lípou následuje uzlová stanice Rumburk, koncová stanice železniční trati 081. Z Rumburku vychází další tři trati:

083 - Rumburk - Šluknov - Mikulášovice dolní nádraží - Dolní Poustevna
084 - Rumburk - Panský - Mikulášovice dolní nádraží
088 - Rumburk - Jiříkov/Ebersbach DB (obě stanice leží v těsném sousedství, mezi nimi prochází státní hranice), která se v Ebersbachu napojovala na trať DB ve směru Dresden a Zittau. V GVD 2012/2013 je na této trati osobní doprava zcela zastavena.

3.2.1.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích tratí (v ‰)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Děčín hlavní nádraží - Děčín východ</td>
<td>1, 943</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín východ - Březiny u Děčína</td>
<td>2, 263</td>
<td>7</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Březiny u Děčína - Malá Veleň</td>
<td>2, 177</td>
<td>11</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Malá Veleň - Benešov nad Ploučnicí</td>
<td>2, 633</td>
<td>6</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/OÖPNV přeshraniční regionální doprava
Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund

78
<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rohzodný spád</th>
<th>Rohzodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Benešov nad Ploučnicí - Dolní Habartice</td>
<td>2,637</td>
<td></td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Habartice - Markvartice</td>
<td>2,741</td>
<td></td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Markvartice - Veselé pod Rabštejnem</td>
<td>3,900</td>
<td></td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Veselé pod Rabštejnem - Česká Kamenice</td>
<td>3,970</td>
<td></td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Česká Kamenice - Horní Kamenice</td>
<td>1,679</td>
<td></td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Kamenice - Mlýny</td>
<td>5,322</td>
<td></td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Mlýny - Kytlice</td>
<td>2,748</td>
<td></td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Kytlice - Jedlová</td>
<td>5,702</td>
<td></td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>Jedlová - Chřibská</td>
<td>5,604</td>
<td></td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>Chřibská - Rybniště</td>
<td>3,681</td>
<td></td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Rybniště - Krásná Lípa město</td>
<td>2,933</td>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Krásná Lípa město - Krásná Lípa</td>
<td>1,870</td>
<td></td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Krásná Lípa - Rumburk</td>
<td>6,008</td>
<td></td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk - Krásná Lípa</td>
<td>6,008</td>
<td></td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Krásná Lípa - Krásná Lípa město</td>
<td>1,870</td>
<td></td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Krásná Lípa město - Rybniště</td>
<td>2,933</td>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Rybniště - Chřibská</td>
<td>3,681</td>
<td></td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Chřibská - Jedlová</td>
<td>5,604</td>
<td></td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>Jedlová - Kytlice</td>
<td>5,702</td>
<td></td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>Kytlice - Mlýny</td>
<td>2,748</td>
<td></td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Mlýny - Horní Kamenice</td>
<td>5,322</td>
<td></td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Kamenice - Česká Kamenice</td>
<td>1,679</td>
<td></td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Česká Kamenice - Veselé pod Rabštejnem</td>
<td>3,970</td>
<td></td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Veselé pod Rabštejnem - Markvartice</td>
<td>3,900</td>
<td></td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Markvartice - Dolní Habartice</td>
<td>2,741</td>
<td></td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Habartice - Benešov nad Ploučnicí</td>
<td>2,637</td>
<td></td>
<td>11</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Úsek

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Benešov nad Ploučnicí - Malá Veleň</td>
<td>2, 633</td>
<td></td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Malá Veleň - Březiny u Děčína</td>
<td>2, 177</td>
<td></td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Březiny u Děčína - Děčín východ</td>
<td>2, 263</td>
<td></td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín východ - Děčín hlavní nádraží</td>
<td>1, 943</td>
<td></td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Obr.28 Výškový profil trati 081

#### 3.2.1.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr tam)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>3, 533 (Děčín východ)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4, 026</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>5, 126</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>5, 236</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>5, 855 (Březiny u Děčína)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9, 077 (Malá Veleň)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9, 540</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>km (směr tam)</td>
<td>Max. rychlost (km/h)</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------</td>
<td>----------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 640</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>10, 818</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 711 (Benešov nad Ploučnicí)</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>12, 100</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>14, 348 (Dolní Habartice)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>16, 619</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>17, 000</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>17, 089 (Markvartice)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>19, 550</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>20, 736</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>21, 100 (Veselé pod Rabštejnem)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>24, 200</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>24, 959 (Česká Kamenice)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>25, 300</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>26, 638 (Horní Kamenice)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>26, 600</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>27, 120</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>29, 634</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>31, 500</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>31, 960 (Mlýny)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>32, 340</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>34, 708 (Kytlice)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>35, 320</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>40, 070</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>40, 410 = 70, 802 (Jedlová)</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>71, 180</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>71, 600</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>76, 406 (Chřibská)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>km (směr tam)</td>
<td>Max. rychlost (km/h)</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------</td>
<td>----------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>80, 087 (Rybniště)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>80, 420</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>80, 670</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>82, 980</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>83, 020 (Krásná Lípa město)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>84, 110</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>84, 578</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>84, 890 (Krásná Lípa)</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>85, 393</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>90, 380</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>90, 912 (Rumburk)</td>
<td>60</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr zpět)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>90, 912 (Rumburk)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>90, 380</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>85, 393</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>84, 890 (Krásná Lípa)</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>84, 578</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>84, 110</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>83, 020 (Krásná Lípa město)</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>82, 980</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>80, 670</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>80, 420</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>80, 087 (Rybniště)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>76, 406 (Chřibská)</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>71, 600</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>71, 180</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>70, 802 = 40, 410 (Jedlová)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>40, 070</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>km (směr zpět)</td>
<td>Max. rychlost (km/h)</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------</td>
<td>---------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>35, 320</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>34, 708 (Kytlice)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>32, 340</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>31, 960 (Mlýny)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>31, 500</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>29, 634</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>28, 200</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>27, 120</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>26, 600</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>26, 638 (Horní Kamenice)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>25, 300</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>24, 959 (Česká Kamenice)</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>24, 200</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>21, 100 (Veselé pod Rabštejnem)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>20, 736</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>19, 550</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>17, 089 (Markvartice)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>17, 000</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>16, 619</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>14, 348 (Dolní Habartice)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>12, 100</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 711 (Benešov nad Ploučnicí)</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>10, 818</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 640</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 540</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 077 (Malá Veleň)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>5, 588 (Březiny u Děčína)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>5, 236</td>
<td>60</td>
</tr>
</tbody>
</table>
km (směr zpět) | Max. rychlost (km/h)
---|---
5, 126 | 70
4, 026 | 40
3, 533 (Děčín východ) |

Pozn.: Cestovní rychlost vlaků je ovšem závislá na typu užitého hnacího vozidla.

3.2.1.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení

3.2.1.6.1. Stanice Děčín hlavní nádraží (135 m n. m.)

je uzlovou stanicí a leží v km 538, 645 dvoukolejné elektrifikované (= 3 kV) trati Praha - Děčín, přičemž kilometráž je počítána ze směru Wien Hbf. Je stanící přechodovou pro osobní i nákladní dopravu mezi ČR a SRN.

Pro trať 132 Děčín hl. nádr. - Oldřichov u Duchcova, na níž je veškerá doprava v současné době zastavena, je stanící odbočnou (km 0,000).

Pro trať 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Jedlová - Rumburk je stanící odbočnou (km 0,000).

Pro trať 098 Děčín - Dolní Žleb je stanící odbočnou (km 0,000).

Je stanící dispoziční s pravomocí obousměrnou.

Obvod stanice je rozdělen na tři části: osobní nádraží, nákladní nádraží a odstavné nádraží (tzv. Kolejová skupina střed).

Vybavení: V obvodu osobního nádraží jsou čtyři krytá zvýšená nástupiště a jedno nekryté zvýšené nástupiště. Ve směru od/do Benešova nad Ploučnicí - Rumburku/České Lípy lze pro osobní vlaky stavět přímou vlakovou cestu k nástupištím III (kolej 4 a 6a) a IV (kolej 12).
Nástupiště u kolejí železniční stanice Děčín osobní nádraží

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Poznámka</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>539, 525</td>
<td>539, 575</td>
<td>50</td>
<td>IA. nástupiště, jednostranné, přístup je z nástupiště I.</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>539, 525</td>
<td>539, 817</td>
<td>292</td>
<td>I. nástupiště, jednostranné kryté, přístup přes halu budovy</td>
</tr>
<tr>
<td>3a</td>
<td>539, 877</td>
<td>539, 952</td>
<td>75</td>
<td>I. nástupiště, jednostranné, přístup přes halu budovy</td>
</tr>
<tr>
<td>1 + 2</td>
<td>539, 419</td>
<td>539, 828</td>
<td>409</td>
<td>II. nástupiště, ostrovní kryté, přístup dvěma podchodů</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>539, 417</td>
<td>539, 757</td>
<td>340</td>
<td>III. nástupiště, ostrovní kryté, přístup dvěma podchodů</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>539, 426</td>
<td>539, 526</td>
<td>100</td>
<td>III. nástupiště, ostrovní kryté, přístup dvěma podchodů</td>
</tr>
<tr>
<td>6a</td>
<td>539, 639</td>
<td>539, 729</td>
<td>90</td>
<td>III. nástupiště, ostrovní kryté, přístup dvěma podchodů</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>539, 575</td>
<td>539, 755</td>
<td>180</td>
<td>IV. nástupiště, jednostranné kryté, přístup dvěma podchodů</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Na nástupiště I. a IA. je umožněn bezbariérový přístup osobám s omezenou možností pohybu přímým vstupem z odbavovací haly nádražní budovy, na nástupiště II. až IV. pomocí výtahů mezi odjezdovou halou a podchodem a mezi podchodem a jednotlivými nástupišti.

K informacím pro cestující o příjezdech a odjezdech vlaků či o mimořádnostech v dopravě slouží dynamické světelné oznamovací panely.

Nádraží v Děčíně bylo v rámci modernizace I. koridoru kompletně zrekonstruováno. Staniční budova obsahuje kromě osobních pokladen také ČD-centrum, směnárnu, restaurace a kiosky.

Stanice Děčín hlavní nádraží je společnou stanicí pro železniční tratě 081 Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk / Česká Lípa, 090 Děčín - Praha, 098 Děčín - Bad Schandau a 132

Děčín - Oldřichov u Duchcova. Ve stanici jsou mezi vlaky na jednotlivých tratích zajištěny přestupní vazby, pokud není v jízdním řádu uvedeno jinak (to se týká hlavně

Před výpravní budovou jsou umístěny zastávky návazných autobusových link v MHD, ve vzdálenosti cca 500 m od výpravní budovy jižním směrem se nachází autobusové nádraží.

3.2.1.6.2. Stanice Děčín východ (139 m n. m.)

je uzlovou stanicí a leží v km 456, 872 elektrifikované ( = 3 kV) dvoukolejně trati 073 Ústí nad Labem-Střekov - Děčín východ, resp. v km 3,533 neelektrifikované trati 081 Děčín hl. nádr. - Rumburk / Česká Lípa. Jednokolejný úsek Děčín hlavní nádraží - Děčín východ je společný pro obě trati. Pro trať 073 je stanici přechodovou pro nákladní dopravu mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo.

Obvod stanice je rozdělen na tři části: horní nádraží, dolní nádraží a přechodové nádraží. Přes horní nádraží jsou trasovány osobní vlaky ve směru z/do Děčína hl. nádraží, dolní nádraží je určeno hlavně pro nákladní dopravu a byt' je vybaveno dvěma nástupiště, pro osobní dopravu se v běžném provozu nepoužívá. Toto nádraží je spojeno krátkou jednokolejně elektrifikovanou tratí, zaústěnou do stanice Děčín - Prostřední Žleb, s tratí 098 Děčín hl. nádr. - Bad Schandau ležící na druhém břehu řeky Labe. Obě části stanice Děčín východ jsou propojeny přechodovým nádražím, přes které jsou z horního nádraží vedeny vlaky na trať 073 do Ústí nad Labem.


V obvodu osobního nádraží jsou čtyři nástupiště:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nástupiště u kolejí železniční stanice Děčín východ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kolej č.</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>105</td>
</tr>
<tr>
<td>103</td>
</tr>
<tr>
<td>101</td>
</tr>
<tr>
<td>102</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Elektrické osvětlení železničních prostranství je celkové.

Před výpravní budovou je stanice autobusů městské a linkové dopravy.
3.2.1.6.3. Zastávka Březiny u Děčína (155 m n. m.)


Jednostranné zvýšené nástupiště typu SUDOP o délce 110 m leží na levé straně trati a navazuje k němu železniční přejezd. Přístup na zastávku je bezbariérový po veřejné komunikaci a zvýšeném nástupišti.

Osvětlení je elektrické, napájené z veřejné sítě a tvoří ho 5 kusů perónního osvětlení (150 W). Na nástupišti je umístěn plechový přístřešek pro cestující.

V km 7, 973 se po pravé straně trati nachází objekt hradla Soutěska, jež bylo zrušeno v roce 2011.

3.2.1.6.4. Zastávka Malá Veleň (181 m n. m.)

leží v km 9, 078 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk / Česká Lípa. Zastávka je neobsazena a nemá výpravní oprávnění.

Jednostranné nástupiště typu SUDOP o délce 100 m leží na levé straně trati a je vybaveno masivní zděnou čekárnou pro cestující. Osvětlení je elektrické, napájené z veřejné sítě a tvoří ho 4 kusy perónního osvětlení (125 W). Je spínáno fotobuňkou.

Přístup na zastávku je bezbariérový po veřejné komunikaci a zvýšeném nástupišti.

V km 9, 800 se po pravé straně nachází objekt hradla Dolina, jež bylo zrušeno v roce 2008.

3.2.1.6.5. Stanice Benešov nad Ploučnicí (196 m n. m.)

je uzlová stanice, ležící v km 11, 711 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk / Česká Lípa. Je stanicí odbočnou (km 0,000) pro větev trati 081 Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa, která má délku 20, 436 km.

Stanice s vlastním výpravním oprávněním, odbavení cestujících se provádí ve stanici. Stanice je obsazena výpravcem. Výpravní budova stojí vlevo.

Součástí stanice jsou dvě stavědla, objekty SDC a STO a skladiště.

Ve stanici jsou čtyři zvýšená nástupiště se zpevněnou hranou, osazenou betonovými obrubníky.
Nástupiště u kolejí železniční stanice Benešov nad Ploučnicí

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
<th>Počet úrovň. přechodů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>4</td>
<td>11, 597</td>
<td>11, 777</td>
<td>180</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>11, 570</td>
<td>11, 820</td>
<td>250</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>11, 555</td>
<td>11, 855</td>
<td>300</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>11, 555</td>
<td>11, 855</td>
<td>300</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Přístup na zvýšená nástupiště u kolejí číslo 4, 2, 1, 3 je umožněn úrovňovými přechody z krytého nástupiště.

Osvětlení venkovních železničních prostranství je provedeno stožáry JŽ 12m a výbojkovými svítidly na budově. Vnitřní prostory ŽST jsou osvětleny zářivkovými a žárovkovými svítidly.

Kolejiště a obě zhlaví jsou osazeny 41 kusy stožáru typu JŽ 12m. Kryté nástupiště je osvětleno třemi výbojkovými závěsnými svítidly. Vnější prostory výpravní budovy osvětluji 3 výbojková svítidla na budově. Čekárnou a vnitřní prostory výpravní budovy osvětluji žárovková a zářivková svítidla.

Stanice je přístupná bezbariérově včetně nástupišť s náhradním opatřením za pomoci zaměstnance dopravce bez možnosti dalších služeb.

3.2.1.6.6. Zastávka Dolní Habartice (224 m n. m.)


3.2.1.6.7. Zastávka Markvartice (264 m n. m.)
leží v km 17, 089 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Stanice má tři kolejí a v jejím obvodu je také hláška a nákladiště. Má výpravní oprávnění k výpravě cestujících, zavazadel a vozových zásilek.

Zvýšené jednostranné nástupiště je zpevněno hranou o délce 150 m, osvětlení elektrické, napájené z veřejné sítě. V budově je umístěna čekárna pro cestující. Zastávka je přístupná bezbariérově.
3.2.1.6.8. Zastávka Veselé pod Rabštejnem (301 m n. m.)

leží v km 20, 989 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Zastávka je neobsazena, původní výpravní budova byla po letech chátrání střžena.

Jednostranné nástupiště, ležící vpravo, je sypané drtí a dlouhé 100 m. Venkovní osvětlení je provedeno 13 stožáry JŽ se světelnými zdroji (výbojka 250 W) - je majetkem OU Veselé pod Rabštejnem. Zastávka je přístupná bezbariérově po místní komunikaci.

3.2.1.6.9. Stanice Česká Kamenice (323 m n. m.)

je stanicí uzlovou a leží v km 24, 959 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Je odbočnou stanicí (km 0,000) pro trať 901 Česká Kamenice - Kamennický Šenov, na které je udržován občasný muzejní provoz. Tento 4 km dlouhý úsek byl do roku 1979 součástí 28 km dlouhé železniční trati 8c Česká Kamenice - Česká Lípa. Trať je pronajata Klubu přátel lokálky, občanské sdružení, sídlo Česká Kamenice, Nádražní ulice.

V obvodu stanice je výpravní budova, skladště, budova bývalé topírny a tři stavědla. Stanici budova, stojící vlevo, je po rekonstrukci.

Stanice je obsazena výpravčím a má vlastní výpravní oprávnění, odbavení cestujících se provádí ve stanici.

Ve stanici jsou tři zvýšená nástupiště se zpevněnou hranou osazenou betonovými obrubníky.

| Nástupiště u kolejí železniční stanice Česká Kamenice |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Kolej č. | Počátek v km | Konec v km | Délka (m) | Druh nástupiště | Počet úrovň. přechodů |
| 1 | 24, 926 | 25, 086 | 160 | TYSCHER | 2 |
| 3 | 24, 871 | 25, 021 | 150 | TYSCHER | 3 |
| 4 | 24, 914 | 25, 999 | 75 | TYSCHER | - |
| 1a | 26, 582 | 26, 694 | 112 | SUDOP | zast. Horní Kamenice |

Přístup na nástupiště u koleje č. 1 je přímo z krytého nástupiště, přístup na zvýšená nástupiště u kolejí číslo 3 a 4 je umožněn úrovňovým přechodem z krytého nástupiště. Osvětlení venkovních železničních prostranství je provedeno stožáry JŽ 12m (41 kusů), perónními stožáry (3 kusy), výbojkovými svítidly na ramínkách (2 kusy) a výbojkovými svítidly závěsnými (2 kusy). Prostor pro cestující a ostatní vnitřní prostory jsou osvětleny pomocí žárovkových a zářivkových svítidel.
Přístup na nádraží je bezbariérový z ulice Nádražní. Zde je umístěna i zastávka linkových autobusů, autobusové nádraží je vzdáleno cca 500 metrů.

3.2.1.6.10. Zastávka Horní Kamenice (332 m n. m.)

Přímo ve stanici, v km 26, 632 leží výhybka vlečky V3032 do fy Transpedia Česká Kamenice.

3.2.1.6.11. Stanice Mlýny (403 m n. m.)
leží v km 31, 960 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Stanice je obsazena výpravčím a má výpravní oprávnění. Probíhá zde pravidelné křižování Os vlaků.

Stanice má tři kolejí, v jejím obvodu je výpravní budova a skladiště. Ve stanici jsou dvě zvýšená nástupiště se zpevněnou hranou, osazenou betonovými obrubníky.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nástupiště u kolejí železniční stanice Mlýny</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kolej č.</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Osvětlení venkovních železničních prostranství je provedeno stožáry JŽ 12m a výbojkovými svítidly na budově.

Stanice je přístupná bezbariérově včetně nástupišť s náhradním opatřením za pomoci zaměstnané dopravce bez možnosti dalších služeb.

3.2.1.6.12. Zastávka Kytlice (443 m n. m.)
leží v km 34, 708 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Zastávka leží vpravo, má výpravní oprávnění k výpravě cestujících a zavazadel. Odbavování cestujících provádí závorář. Zastávka je vybavena čekárnou a betonovým nástupištěm SUDOP o délce 150 metrů.

Venkovní osvětlení je provedeno čtyřmi perónními stožárky, vnitřní prostory jsou
osvětleny žárovkovými a zářivkovými svítidly. Jejich ovládání je provedeno ze služební místnosti závorářského stanoviště - obsluha vypínačem.

Zastávka je přístupná bezbariérová.

3.2.1.6.13. Stanice Jedlová (544 m n. m.)

je stanicí uzlovou. Leží v km 40, 410 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk, pro kterou je stanící odbočnou, a v km 70, 802 jednokolejné trati 080 Bakov nad Jizerou - Česká Lípa - Jedlová. Je výměnnou mezi RCP Ústí nad Labem a Pardubice.

Stanice je obsazena výpravčím a má výpravní oprávnění k výpravě cestujících a zavazadel.

V obvodu stanice je výpravní budova, stojící vpravo, skladiště a stavědla St. 1 (směr Děčín) a St. 2 (směr Rumburk).

Ve stanici je celkem pět zvýšených nástupišť.

<p>| Nástupiště u kolejí železniční stanice Jedlová |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
<th>Počet úrovň. přechodů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2</td>
<td>40,334 = 70,726</td>
<td>40,404 = 70,796</td>
<td>70</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>40,367 = 70,759</td>
<td>40,515 = 70,907</td>
<td>148</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>40,367 = 70,759</td>
<td>40,515 = 70,907</td>
<td>148</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>40,367 = 70,759</td>
<td>40,515 = 70,907</td>
<td>148</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>40,351 = 70,743</td>
<td>40,491 = 70,883</td>
<td>140</td>
<td>sypané drtí</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pro přechod cestujících jsou zřízeny přechodové můstky proti dopravní kanceláři přes kolej č. 1, 3, 5 a 7 (km 40, 410 = 70, 802) a na rohu staniční budovy přes kolej č. 2, 1, 3 a 5 (km 40, 434 = 70, 826). Celá stanice je umístěna v levotočivém oblouku.

Osvětlení venkovních železničních prostranství je provedeno pomocí stožárů JŽ 12m (25 kusů), dále výbojkových svítidel na výložníku (3 kusy), perónního stožárku (1 kus) a závěsných výbojkových svítidel pod krytým nástupištěm (3 kusy). Čekárna a ostatní vnitřní prostory jsou osvětleny pomocí žárovkových a zářivkových svítidel.

Ve stanici je elektromechanické zabezpečovací zařízení podle TNŽ 34 2620 2. kategorie se světelnými návěstidly.

Stanice není přístupná bezbariérově ani s pomocí zaměstnance dopravce.
3.2.1.6.14. Stanice Chřibská (493 m n. m.)

leží v km 76, 406 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Zastávka leží vpravo, má výpravní oprávnění k výpravě cestujících a zavazadel.

Stanice má pět kolejí, z nichž tři jsou dopravní, v jejím obvodu je výpravní budova a skladiště. Ve stanici jsou tři nástupiště s pevnou hranou.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
<th>Počet úrovň. přechodů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2</td>
<td>76, 347</td>
<td>76, 447</td>
<td>100</td>
<td>s pevnou hranou</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>76, 347</td>
<td>76, 467</td>
<td>120</td>
<td>s pevnou hranou</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>76, 361</td>
<td>76, 421</td>
<td>60</td>
<td>s pevnou hranou</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pro přechod cestujících jsou zřízeny v kolejích č. 1, 3, 5 betonové přechody, které jsou umístěny proti vchodu do dopravní kanceláře (km 76, 408).

Osvětlení stanice zajišťují stožáry JŽ 12m (18 kusů), výbojková ramena (4 kusy), žárovková stropní svítidla (4 kusy). Vnitřní prostory osvětlojí zářivková a žárovková svítidla.

Stanice je přístupná bezbariérově.

3.2.1.6.15. Stanice Rybniště (465 m n. m.)

je stanicí uzlovou a leží v km 80, 087 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Je odbočnou stanicí (km 0,000) pro trati 089 Rybniště - Varnsdorf - Liberec.

V obvodu stanice je výpravní budova, dvě skladiště, dvě budovy bývalých topíren a dvě stavědla. Staniční budova je po rekonstrukci.

Stanice leží vpravo, je obsazena výpravčím. Nemá vlastní výpravní oprávnění, odbavení cestujících se provádí ve vlaku.

Stanice má dvanáct kolejí a čtyři zvýšená nástupiště se zpevněnou hranou osazenou betonovými obrubníky.
### Nástupiště u kolejí železniční stanice Rybniště

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
<th>Počet úrovň. přechodů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>4</td>
<td>80, 038</td>
<td>80, 106</td>
<td>68</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>79, 978</td>
<td>80, 148</td>
<td>170</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>79, 976</td>
<td>80, 179</td>
<td>203</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>80, 089</td>
<td>80, 122</td>
<td>33</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Přístup na nástupiště u koleje č. 4 je přímo z krytého nástupiště, pro přechod cestujících na nástupiště v úrovni kolejí je zřízeno celkem 6 přechodových betonových můstků naproti vchodu do čekární (km 80, 091).

Osvětlení stanice zajišťují stožáry JŽ 12m (43 kusů), perónní stožárky (2 kusy), závěsná výbojková svítidla (4 kusy) a výbojková ramena (5 kusů). Čekárnou a vnitřní prostory osvětlují zářivková a žárovková svítidla.

Stanice je přístupná bezbariérově včetně nástupiště bez dalších služeb.

V blízkosti stanice se nacházejí zastávky autobusové linkové dopravy.

#### 3.2.1.6.16. Zastávka Krásná Lípa město (457 m n. m.)

Leží v km 83,020 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Má výpravní oprávnění k odbavování cestujících a zavazadel. Má čekárnou a 116 metrů dlouhé nástupiště s pevnou hranou typu TYSCHER. Je obsazena závorářem s prodejem jízdenek.

Osvětlení je elektrické, napájené z veřejné sítě. Tvoří ho perónní stožárky (5 kusů, výbojky 250 W)), zářivkové svítidlo (1 kus) a žárovkové svítidlo (1 kus).

Zastávka je přístupná bezbariérově.

V blízkosti zastávky se nacházejí zastávky autobusové linkové dopravy.

#### 3.2.1.6.17. Stanice Krásná Lípa (453 m n. m.)

Je stanicí uzlovou a leží v km 84, 890 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Je přilehlou stanicí (km 5, 407) pro trat’ 084 Krásná Lípa - Panský.

Stanice má šest kolejí, z nichž čtyři jsou dopravní, v jejím obvodu je výpravní budova a skladiště.

Stanice leží vlevo, je obsazena výpravčím a má vlastní výpravní oprávnění, odbavení cestujících se provádí ve stanici.
Nástupiště u kolejí železniční stanice Krásná Lípa

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
<th>Počet úrovň. přechodů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>84, 908</td>
<td>85, 158</td>
<td>250</td>
<td>s pevnou hranou</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>84, 808</td>
<td>84, 918</td>
<td>110</td>
<td>100 m sypané drtí, 10 m s pevnou hranou</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>84, 808</td>
<td>84, 918</td>
<td>110</td>
<td>sypané drtí</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pro přechod cestujících na nástupiště v úrovni kolejí jsou zřízeny 2 betonové přechodové můstky v kolejí č. 3, dva dřevěné přechodové můstky v kolejí č. 1 a 1 betonový v kolejí č. 2. Všechny přechody leží v úrovni staniční budovy.

Osvětlení stanice zajišťují stožáry JŽ 12m (32 kusů), perónní stožárky (2 kusy), závěsná svítidla (4 kusy) a výložníky (4 kusy). Čekárnu a vnitřní prostory jsou vybaveny zářivkovým a žárovkovým osvětlením.

Stanice je přístupná bezbariérově.

V blízkosti stanice se nacházejí zastávky autobusové linkové dopravy.

3.2.1.6.18. Stanice Rumburk (387 m n. m.)

je stanicí uzlovou a leží v km 90,898 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Je odbočnou stanicí pro tratě 088 Rumburk - Jiříkov / Ebersbach (Sachs) (km 90, 898) a 083 Rumburk - Dolní Poustevna (km -0,491). Dále je přilehlou stanicí na dirigovanou trať 084 Mikulášovice dolní nádraží - Panský – Rumburk (km 17, 858)

Je dispoziční stanicí pro tratě Rumburk - Jedlová, Rumburk - Šluknov, Rumburk - Jiříkov st. hr. s pravomocí obousměrnou, pro trať Jedlová - Česká Lípa hl. n. s pravomocí jednosměrnou. Je přechodovou pohraniční stanicí na DB.

Stanice s vlastním výpravním oprávněním, odbavení cestujících se provádí ve stanici. Stanice je obsazena výpravčím.

Stanici budova je po rekonstrukci. Nachází se v ní kiosk a restaurace.

Vybavení: Stanice má deset kolejí, z nichž šest je dopravních, v obvodu nádraží jsou čtyři zvýšená nástupiště. Ve směru od/do Benešova nad Ploučnicí lze pro osobní vlaky stavět přímou vlakovou cestu ke všem nástupištím.
Nástupiště u kolejí železniční stanice Rumburk

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
<th>Počet úrovní přechodů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>90, 653</td>
<td>90, 830</td>
<td>122</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>90, 744</td>
<td>90, 914</td>
<td>170</td>
<td>s pevnou hranou</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>90, 730</td>
<td>91, 895</td>
<td>165</td>
<td>s pevnou hranou</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>90, 730</td>
<td>91, 895</td>
<td>165</td>
<td>sypané drtí</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Na všechna nástupiště je společný vchod a východ vstupní halou výpravní budovy.

Pro přechod cestujících přes nástupiště v úrovni kolejí jsou zřízeny 2 přechodové můstky přes koleje č. 2a (dřevěný) a 3 (betonový) proti vstupu do útulku vlakových čet, 3 dřevěné můstky přes koleje č. 1, 3, 5 proti dopravní kanceláři, 1 dřevěný můstek přes kolej č. 1, 2 betonové můstky přes kolej č. 3 a 5 proti úschovně zavazadel a 3 betonové můstky přes kolej č. 1, 3 a 5 proti vchodu do restaurace.

Osvětlení stanice zajišťují stožáry JŽ 12m (44 kusů), závěsné výbojky (6 kusů) a výbojková ramena (17 kusů). Čekárnu a vnitřní prostory září zářivková a žárovková svítila.

Stanice je přístupná bezbariérově včetně nástupišť bez dalších služeb.

V blízkosti stanice se nacházejí zastávky autobusové linkové dopravy.

3.2.1.7. Provoz

Provoz na trati 081 se člení do čtyř proudů. Rozsah osobní dopravy v GVD 2012 / 2013 je následující:

3.2.1.7.1. Děčín hlavní nádraží - Rumburk

Provoz na trati 081 v celém úseku Děčín hl. nádraží - Rumburk obsluhují výhradně osobní vlaky ve dvouhodinovém taktu (linka U8). Brzy ráno a v noci je zaveden jeden pár spěšných vlaků. Většina osobních vlaků pokračuje z Rumburku dále do Dolní Poustevny (linka U28).

Ve špičkách pracovních dní jsou navíc v úseku Děčín - Česká Kamenice (- Jedlová) zavedeny posilové spoje, které tak zhušťují interval mezi spoji na 45/75 minut ve směru do České Kamenice, resp. cca 60 minut ve směru do Děčína.

3.2.1.7.2. Děčín hlavní nádraží - Benešov nad Ploučnicí

Úsekem Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí jsou vedeny ve dvouhodinovém taktu osobní vlaky Děčín - Liberec a také ve dvouhodinovém taktu rychlíky Ústí nad Labem - Liberec (linka D22), přičemž v úseku Děčín - Benešov n. Pl. je mezi nimi v obou směrech cca hodinový interval.
Ve spojení s provozem na větví do Rumburku tak vzniká ve směru Děčín hlavní nádraží - Benešov nad Ploučnicí špičkový interval cca 30 / 30 / 20 / 45 minut, v opačném směru 30 / 60 minut.

### 3.2.1.7.3. Rumburk - Jedlová

Tímto úsekem jsou vedeny rychlíky, spěšné a osobní vlaky Rumburk - Kolín, resp. Rumburk - Bakov nad Jizerou (linka D23) v intervalu 2 - 4 hodiny. Spolu s osobními vlaky do/z Děčína zde vzniká prakticky hodinový interval, v dopoledním sedle dvouhodinový.

### 3.2.1.7.4. Děčín hlavní nádraží - Děčín východ

Provoz v tomto úseku doplňují ve dvouhodinovém intervalu osobní vlaky vedené z Děčína hl. nádraží do Ústí nad Labem - Střekova.

### 3.2.1.8. Vozidla

Provoz osobních vlaků do Rumburku je zajišťován společností ČD převážně motorovými jednotkami řady 814.0 Regionova a 642 Siemens Desiro, které si České dráhy pronajaly od DB. Na některých spojích se objevují i motorové vozy řady 810. Počínaje rokem 2013 jsou do provozu nasazovány i nové motorové jednotky řady 844 RegioShark, jejichž počet se bude postupně navyšovat.

Osobní vlaky do Liberce jsou obsluhovány jednotkami 814.0 Regionova a nově motorovými vozy řady 841, rychlíky motorovými vozy řad 843 a 854 s přípojnými vozy 043 a 054. Výjimečně mohou být tyto přípojné vozy taženy motorovými lokomotivami řady 742 či 750.

Rychlíky na trati 081 v úseku Rumburk - Jedlová jsou dopravovány motorovými vozy řady 854 s řídicími vozy řady 954.

Mezi Českou Kamenicí a Benešovem nad Ploučnicí je v letních měsících zaveden jeden pár zvláštních vlaků Česká Kamenice - Liberec (dopravce KŽC Doprava), jehož provoz je v režii historických motorových vozů M 262.0, popř. M 131.1.

### 3.2.2. Trať 083 / 546 A Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna

#### 3.2.2.1. Základní údaje

| Klasifikace dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách: | dráha regionální |
| Trakce: | nezávislá |
| Provoz: | jednokolejný, obousměrný |
| Rozchod kolejí: | 1 435 mm |
| Zábrzdna vzdálenost: | 400 m |
| Traťová třída: | C2 |
Organizování a provozování drážní dopravy podle: ČD D2 (Rumburk - Šluknov)
ČD D3 (Šluknov - Dolní Poustevna)

Používaný traťový radiový systém: není
Dovolené traťové zatížení třídy C: 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr
Skutečná délka tratě: 26, 271 km

3.2.2.2. Další rozhodné údaje

Nejvyšší traťová rychlost: 60 km/hod
Traťové zabezpečovací zařízení: telefonické dorozumívání
Staniční zabezpečovací zařízení: se světelnými, na sobě závislými návěstidly
Správce infrastruktury: SŽDC Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Vlastník infrastruktury: SŽDC, s.o.
Provozovatel dráhy: SŽDC, s.o.
Poznámka: Trať není vybavena vlakovým zabezpečovacím systémem.

3.2.2.3. Popis

Km 0,000 trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna leží v km 90, 542 trati 081 Děčín - Rumburk. Výjezd ze stanice Rumburk je umožněn z kolejí 1, 2, 5 a 7. Pro přímé vlaky Děčín - Dolní Poustevna se jedná o stanici úvraťovou. Trať směřuje do Šluknova severozápadním směrem, po stanici Valdek v mírném stoupání, dále trať celkově mírně klesá. Od zastávky Velký Šenov směřuje trať do km 21 jihozápadním směrem ke státní hranici, poté se stočí k severozápadu a táhlým obloukem se stáčí opět k jihozápadu.

Mezi stanicemi Šluknov zastávka a Velký Šenov zastávka se v km 12, 694 na širé trati levým obloukem odpojuje 1, 1 km dlouhá vlečka do kamenolomu. Před stanicí Mikulášovice dolní nádraží se z levé strany napojuje trať 084 Rumburk / Krášná Lipa - Panský - Mikulášovice dolní nádraží. V km 21,5 trať překračuje po 218, 75 m dlouhém a 34 m vysokém mostě Vilémovský potok. V km 24, 8 překračuje po 30 m dlouhém mostě Luční potok. Provozní úsek trati končí za stanicí Dolní Poustevna v km 25,999, zbývající 72 m dlouhý úsek na státní hranici (km 26, 271) je odstraněn.

Státní hranici na německé straně kopíruje trať DB z Bautzenu, která dále pokračuje do Bad Schandau. V km 27, 14 (počítáno z Rumburku) leží stanice Sebnitz (Sachs).
### 3.2.2.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rumburk - Valdek</td>
<td>5,031</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Valdek - Šluknov údolí</td>
<td>2,589</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov údolí - Šluknov</td>
<td>2,423</td>
<td>10</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov - Šluknov zastávka</td>
<td>2,019</td>
<td>10</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov zastávka - Velký Šenov zastávka</td>
<td>3,059</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Velký Šenov zastávka - Velký Šenov</td>
<td>1,750</td>
<td>6</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Velký Šenov - Lipová u Šluknova</td>
<td>1,660</td>
<td>9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lipová u Šluknova - Mikulášovice d. nádr.</td>
<td>2,184</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice d. nádr. - Vilémov u Šluknova</td>
<td>1,779</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vilémov u Šluknova - Horní Poušťovna</td>
<td>1,837</td>
<td>8</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Poušťovna - Dolní Poušťovna</td>
<td>2,047</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Dolní Poušťovna - Horní Poušťovna</td>
<td>2,047</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Poušťovna - Vilémov u Šluknova</td>
<td>1,837</td>
<td>8</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vilémov u Šluknova - Mikulášovice d. nádr.</td>
<td>1,779</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice d. nádr. - Lipová u Šluknova</td>
<td>2,184</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lipová u Šluknova - Velký Šenov</td>
<td>1,660</td>
<td>9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Velký Šenov - Velký Šenov zastávka</td>
<td>1,750</td>
<td>6</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Velký Šenov zastávka - Šluknov zastávka</td>
<td>3,059</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov zastávka - Šluknov</td>
<td>2,019</td>
<td>10</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov - Šluknov údolí</td>
<td>2,423</td>
<td>10</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šluknov údolí - Valdek</td>
<td>2,589</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Valdek - Rumburk</td>
<td>5,031</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 3.2.2.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr tam)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>90, 912= - 0, 491 (Rumburk)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>0, 206</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>4, 540 (Valdek)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6, 939</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>7, 025</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>7, 129 (Šluknov údolí)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9, 230</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 552 (Šluknov)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9, 892</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 571 (Šluknov zast.)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>12, 690</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>12, 820</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>14, 525</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>14, 630 (Velký Šenov zastávka)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>14, 670</td>
<td>50</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Obr.29 Výškový profil trati 083

ELLARegio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr tam)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>14, 855</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>14, 920</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>16, 200</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>16, 380 (Velký Šenov)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>16, 623</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>16, 690</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>18, 040 (Lipová u Šluknova)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>19, 970</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>20, 224 (Mikulášovice dolní nádraží)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20, 440</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>20, 520</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>20, 600</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>21, 020</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>21, 125</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>22, 003 (Vilémov u Šluknova)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>23, 840 (Horní Poustevna)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>23, 895</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>23, 990</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>25, 617</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>25, 887 (Dolní Poustevna)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr zpět)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>25, 887 (Dolní Poustevna)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>25, 617</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>23, 840 (Horní Poustevna)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>22, 003 (Vilémov u Šluknova)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>21, 175</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>21, 110</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>20, 440</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>km (směr zpět)</td>
<td>Max. rychlost (km/h)</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------</td>
<td>---------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>20, 224 (Mikulášovice dolní nádraží)</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>19, 970</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>18, 040 (Lipová u Šluknova)</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>16, 766</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>16, 670</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>16, 380 (Velký Šenov)</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>16, 200</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>14, 955</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>14, 910</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>14, 770</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>14, 630 (Velký Šenov zastávka)</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>14, 590</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>12, 820</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>12, 690</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 571 (Šluknov zast.)</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 892</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 552 (Šluknov)</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 230</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>7, 129 (Šluknov údolí)</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>7, 182</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>7, 015</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>4, 540 (Valdek)</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>0, 206</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>- 0, 491 = 90, 912 (Rumburk)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

3.2.2.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení
3.2.2.6.1. Stanice Rumburk (387 m n. m.)
je stanicí uzlovou a leží v km 90, 898 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Rumburk. Pro trať 083 je stanicí odboučnou (km -0,491).
Podrobnější popis stanice viz bod 2.1.6.18.

3.2.2.6.2. Zastávka Valdek (405 m n. m.)
leží v km 4, 540 jednokolejné trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna. Není obsazena a má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravnou zavazadlo - odbavení se provádí ve vlaku. Cestující je povinen podat cestovní zavazadlo k přepravě a při výstupu jej odebrat přímo u vlaku.
Zastávka má závětří a nástupiště s pevnou hranou o celkové délce 61 m. Elektrické osvětlení, které je napájeno z veřejné sítě, se skládá ze tří perónních stožárků s výbojkami RVL (250 W) a jednoho žárovkového svítidla se žárovkou (200 W). Je řízené spínacími hodinami.
Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.2.6.3. Zastávka Šluknov údolí (364 m n. m.)
leží v km 7, 297 jednokolejné trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna. Není obsazena a má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravnou zavazadlo - odbavení se provádí ve vlaku. Cestující je povinen podat cestovní zavazadlo k přepravě a při výstupu jej odebrat přímo u vlaku.
Zastávka má závětří a sypané nástupiště o celkové délce 52 m. Elektrické osvětlení, které je napájeno z veřejné sítě, se skládá z jednoho žárovkového svítidla (200 W). Je řízené spínacími hodinami.
Zastávka není přístupná bezbariérově ani s pomocí zaměstnance dopravce.

3.2.2.6.4. Stanice Šluknov (340 m n. m.)
leží v km 9, 552 jednokolejné trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna.
Stanice má čtyři koleje, z nichž dvě jsou dopravní, v jejím obvodu je výpravní budova a skladiště. Nádražní budova je po rekonstrukci.
Stanice leží vlevo, je obsazena výpravčím a má vlastní výpravní oprávnění, odbavení cestujících se provádí ve stanici.
Nástupiště u kolejí železniční stanice Šluknov

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
<th>Počet úrovňí přechodů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>9, 561</td>
<td>9, 606</td>
<td>45</td>
<td>s pev. hranou</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>9, 514</td>
<td>9, 559</td>
<td>45</td>
<td>s pev. hranou</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pro přechod cestujících na nástupiště v úrovni kolejí je zřízen 1 přechodový můstek, nacházející se v km 9, 560.

Osvětlení stanice zajišťují stožáry perónní stožárky, závěsná svítidla a výložníky. Čekárnou a vnitřní prostory jsou vybaveny zářivkovým a žárovkovým osvětlením.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb. V blízkosti stanice se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

3.2.2.6.5. Zastávka Šluknov zastávka (366 m n. m.)


Zastávka má závětří a nástupiště z betonových desek (typ SUDOP) o celkové délce 40 m. Elektrické osvětlení zastávky je napájeno z veřejné sítě.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

V blízkosti zastávky se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

3.2.2.6.6. Zastávka Velký Šenov zastávka (375 m n. m.)


Zastávka má závětří a nástupiště z betonových desek (typ SUDOP) o celkové délce 40 m. Elektrické osvětlení zastávky je napájeno z veřejné sítě.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

V blízkosti zastávky se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

3.2.2.6.7. Stanice Velký Šenov (364 m n. m.)

leží v km 16,380 jednokolejné trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna. Je obsazena závorářem s prodejem jízdenek. Dopravna má výpravní oprávnění pro cestující a cestovní zavazadla.
Je vybavena čekárnou, skladištěm, krytým perónem a nástupištěm s pevnou hranou u kolejí č. 1 a 3, každé v délce 50 m. V kolejí číslo 3 jsou zřízeny dva dřevěné přechodové můstky. Nástupiště a čekárna jsou osvětlovány elektricky - obsluhuje závorář.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

V blízkosti dopravny se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

3.2.2.6.8. Zastávka Lipová u Šluknova (351 m n. m.)


Zastávka má závětří a nástupiště z betonových desek (typ SUDOP) o celkové délce 40 m. Elektrické osvětlení zastávky je napájeno z veřejné sítě.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

V blízkosti zastávky se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

3.2.2.6.9. Stanice Mikulášovice dolní nádraží (382 m n. m.)

je uzlovou stanicí a leží v km 20,224 jednokolejné trati Rumburk - Dolní Poustevna. Je odbočnou stanicí (km 0,000) pro trať Mikulášovice dolní nádraží - Panský - Rumburk. Je dirigující stanicí pro dirigované tratě 083 Šluknov - Mikulášovice dolní nádraží - Dolní Poustevna a 084 Mikulášovice dolní nádraží - Panský - Rumburk / Krásná Lípa.

Stanice má sedm kolejí, z nichž pět je dopravních. Vjezd ze směru Šluknov je možný k nástupišti na kolejí 1, 2 a 5, zatímco ke kolejím 3, 7 a 9 je možný vjezd ze směru Panský.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
<th>Počet úrovňí přechodů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>20, 175</td>
<td>20, 350</td>
<td>175</td>
<td>TYSCHER</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>20, 185</td>
<td>20, 350</td>
<td>165</td>
<td>sypané drtí</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>20, 200</td>
<td>20, 325</td>
<td>125</td>
<td>sypané drtí</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>20, 200</td>
<td>20, 270</td>
<td>70</td>
<td>sypané drtí</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>20, 200</td>
<td>20, 280</td>
<td>80</td>
<td>s pevnou hranou</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Osvětlení stanice zajišťují stožáry JŽ 12m (27 kusů), halogenové reflektory, umístěné na stožárech JŽ 12m (2 kusy), perónní stožárky (2 kusy) a výbojková svítidla (6 kusů). Čekárnou a vnitřní prostory zařízení jsou osvětleny čelovou a žárovkovou osvětlením.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.
3.2.2.6.10. Zastávka Vilémov u Šluknova (354 m n. m.)


Zastávka má závětří a nástupiště z betonových desek (typ SUDOP) o celkové délce 40 m, elektrické osvětlení čekárny a nástupiště spínané automaticky fotobuňkou.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

V blízkosti zastávky se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

3.2.2.6.11. Zastávka Horní Poustevna (338 m n. m.)


Zastávka má nástupiště s pevnou hranou typu TYSCHER o celkové délce 30 m. Elektrické osvětlení čekárny a nástupiště je ovládané a spínané automaticky fotobuňkou.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

V blízkosti zastávky se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

3.2.2.6.12. Stanice Dolní Poustevna (329 m n. m.)


Dopravna má čekárnu, krytý perón a nástupiště u koleje číslo 1 v celkové délce 70 metrů (z toho 35 metrů s pevnou hranou a 35 metrů sypané) a u koleje číslo 2 sypané v celkové délce 70 metrů. Elektrické osvětlení nástupiště a čekárny je spínano automaticky fotobuňkou, obsluhu osvětlení kolejiště z provozních důvodů provádí doprovod vlaku.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

V blízkosti dopravny se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

3.2.2.7. Provoz


Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverband

TRANSPORT INTEGRITY UNITE ELLA Regio
Všechny vlaky provozují ČD.

3.2.2.8. Vozidla

3.2.3. Trať 084 / 546 C Rumburk/Krásná Lípa - Panský - Mikulášovice dolní nádraží

3.2.3.1. Základní údaje
Klasifikace dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách: dráha regionální
Trakce: nezávislá
Provoz: jednokolejný, obousměrný
Rozchod kolejí: 1 435 mm
Zábrzdna vzdálenost: 400 m
Traťová třída: C3 (Rumburk - Panský - Krásná Lípa) B2 (Panský - Mikulášovice dolní nádr.)
Organizování a provozování drážní dopravy podle: ČD D3
Používaný traťový radiový systém: není
Dovolené traťové zatížení třídy B: 16 t na nápravu
Dovolené traťové zatížení třídy C: 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný
mětr
Skutečná délka tratě: 5, 017 km (Panský - Krásná Lípa) 17, 783 km (Rumburk - Mikulášovice)

3.2.3.2. Další rozhodné údaje
Nejvyšší traťová rychlost: 50 km/hod
Traťové zabezpečovací zařízení: telefonické dorozumívání
Staniční zabezpečovací zařízení: se světelnými, na sobě závislými návěstidly
Správce infrastruktury: SŽDC Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Vlastník infrastruktury: SŽDC, s.o.
Provozovatel dráhy: SŽDC, s.o.
Poznámka: Trať není vybavena vlakovým zabezpečovacím systémem.

3.2.3.3. Popis

Km 0, 000 trati 084 leží v km 20, 116 jednokolejné trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna. Ze stanice Mikulášovice horního nádraží, která je pro trať 084 stanicí odbočnou, se trať stáčí jihovýchodním směrem a 6 km vede ve stoupání podél obce Mikulášovice. Až po stanici Panský kopíruje hranici CHKO Labské pískovce. V km 8, 714 kříží komunikaci II. třídy Krásná Lípa - Velký Šenov.

Ze stanice Panský se pravým obloukem odpojuje odbočná větev trati 084 Panský - Krásný Les, jejímž vrcholovým bodem je zastávky Zahrady u Rumburka.

Trať 084 Mikulášovice dolní nádr. - Rumburk se ze stanice Panský za stálého klesání stáčí mírným severovýchodním směrem do Rumburka. V km 17, 5 se připojuje k trati 081 Děčín - Rumburk, se kterou vede souběžně až do koncové stanice Rumburk. Před přejezdem v km 17, 791 se k trati 084 z levé strany připojuje trať 083 Rumburk - Dolní Poustevna.

3.2.3.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v %)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rumburk - Dolní Křečany</td>
<td>2, 379</td>
<td>7</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Křečany - Staré Křečany</td>
<td>2, 278</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Staré Křečany - Panský</td>
<td>2, 209</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Panský - Brtníky</td>
<td>1, 828</td>
<td>11</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brtníky - Mikulášovice horní nádraží</td>
<td>3, 856</td>
<td>13</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice h. nádr. - Mikulášovice střed</td>
<td>2, 638</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice střed - Mikulášovice d. nádr.</td>
<td>2, 997</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mikulášovice d. nádr. - Mikulášovice střed</td>
<td>2, 997</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice střed - Mikulášovice h. nádr.</td>
<td>2, 638</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mikulášovice horní nádraží - Brtníky</td>
<td>3, 856</td>
<td>13</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Úsek | Délka úseku (v km) | Rozhodný spád | Rozhodné stoupání
--- | --- | --- | ---
Brtníky - Panský | 1,828 |  | 11
Panský - Staré Křečany | 2,209 | 16 | 
Staré Křečany - Dolní Křečany | 2,278 | 4 | 
Dolní Křečany - Rumburk | 2,379 | 7 | 
Panský - Zahrady u Rumburka | 2,482 | 5 | 
Zahrady u Rumburka - Krásná Lípa | 2,925 | 2 | 
Krásná Lípa - Zahrady u Rumburka | 2,925 | 2 | 
Zahrady u Rumburka - Panský | 2,482 | 5 | 

Obr.30 Výškový profil trati 084

3.2.3.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

3.2.3.5.1. Mikulášovice dolní nádraží - Rumburk

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr tam)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>20,224 = -0,106 (Mikulášovice d. nádr.)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>0,095</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>0,120</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>km (směr tam)</td>
<td>Max. rychlost (km/h)</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------</td>
<td>----------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 930</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 940</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 997 (Mikulášovice střed)</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>3, 380</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>5, 659 (Mikulášovice horní nádr.)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 491 (Brtníky)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 746</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 821</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 275</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 319 (Panský)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 590</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>13, 528 (Staré Křečany)</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>15, 806 (Dolní Křečany)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>17, 775</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>18, 204 = 90, 912 (Rumburk)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>90, 912 = 18, 204 (Rumburk)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>15, 806 (Dolní Křečany)</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>15, 250</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>15, 165</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>13, 528 (Staré Křečany)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 590</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 319 (Panský)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 275</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 821</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 746</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 491 (Brtníky)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>5, 659 (Mikulášovice horní nádr.)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>km (směr tam)</td>
<td>Max. rychlost (km/h)</td>
</tr>
<tr>
<td>-------------------------------</td>
<td>----------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>4, 670</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>4, 590</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>3, 590</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>3, 510</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 997 (Mikulášovice střed)</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 940</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 930</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>0, 245</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>- 0, 106 = 20, 224 (Mikulášovice d. nádr.)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

3.2.3.5.2. Panský - Krásná Lípa

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr tam)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>11, 319 = 0, 000 (Panský)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 180</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 435</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 482 (Zahrady u Rumburka)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5, 407 = 84, 890 (Krásná Lípa)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 3.2.3.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení

#### 3.2.3.6.1. Stanice Mikulášovice dolní nádraží (382 m n. m.)

Je uzlovou stanicí a leží v km 20,224 jednokolejné trati Rumburk - Dolní Poustevna. Pro trať 084 je odbočnou stanicí (km 0,000).

#### 3.2.3.6.2. Zastávka Mikulášovice střed (423 m n. m.)

Leží v km 2,997 jednokolejné trati 084 Mikulášovice dolní nádraží - Rumburk. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Má výdejnu jízdenek.

Zastávka má elektricky osvětlovánou čekárnu, elektricky osvětlované nástupiště z betonových desek (typ SUDOP) o celkové délce 40 m. Elektrické osvětlení nástupiště je spínáno automaticky fotobuňkou.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

#### 3.2.3.6.3. Zastávka Mikulášovice horní nádraží (477 m n. m.)


Zastávka má závětří, nástupiště z betonových desek o celkové délce 40 m. Nástupiště je osvětlováno elektricky veřejným osvětlením.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

#### 3.2.3.6.4. Zastávka Brtníky (426 m n. m.)


Zastávka má závětří, nástupiště z betonových desek o celkové délce 40 m. Elektrické osvětlení nástupiště je spínáno automaticky fotobuňkou.

---

#### km (směr zpět) | Max. rychlost (km/h)
---|---
84, 890 = 5, 407 (Krásná Lípa) | 40
2, 482 (Zahrady u Rumburka) | 20
2, 435 | 40
2, 180 | 0, 000 = 11, 319 (Panský)
Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.3.6.5. Stanice Panský (447 m n. m.)

je uzlová stanice a leží v km 11,319 jednokolejné trati 084 Mikulášovice dolní nádraží - Rumburk. Je odbočnou stanicí (km 0, 000) pro trať 084 Panský - Krásná Lípa. Zastávka není obsazena. Má výpravni oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravnu zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

Stanice má závětrí, ležící vlevo, a sypaná nástupiště u první koleje o celkové délce 45 m a u druhé koleje 40 m.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
<th>Počet úrovň. přechodů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>11, 420</td>
<td>11, 465</td>
<td>45</td>
<td>sypané drtí</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>11, 420</td>
<td>11, 460</td>
<td>40</td>
<td>sypané drtí</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Zastávka má elektrické osvětlení, napájené z veřejné sítě. Osvětlení je provedeno 9 stožáry JŽ 12m s výbojkami RVL (250 W) a dvěma žárovkovými svítidly. Ovládání stožárů č. 8 a 9 je provedeno fotobuňkou, stožáry č. 1 až 7 ovládá doprovod vlaku ze stožáru JŽ 12m č. 1 tlačítkem nebo ze služební místnosti tlačítkem umístěným vedle rozvaděče RO 1.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.3.6.6. Zastávka Staré Křečany (412 m n. m.)


Zastávka má čekárnu a nástupiště z betonových desek o celkové délce 29 m. Zastávka má elektrické osvětlení, napájené z veřejné sítě. Osvětlení je provedeno perónním stožárkem (1 kus) a výbojkovým svítidlem (1 kus, 250 W). Je spínané automaticky fotobuňkou.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.3.6.7. Zastávka Dolní Křečany (403 m n. m.)

Zastávka má přístřešek pro cestující a nástupiště z betonových desek o celkové délce 32 m. Nástupiště je osvětleno 1 ks výbojky (125 W) z rozvodu veřejného osvětlení. Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.3.6.8. Stanice Rumburk (387 m n. m.)
je stanicí uzlovou a leží v km 90, 898 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Rumburk. Pro trať 084 je stanicí přílehlou (km 18, 185).

3.2.3.6.9. Zastávka Zahrady u Rumburka (459 m n. m.)

Zastávka má krytý peron a sypané nástupiště o celkové délce 18 m. Osvětlení je elektrické, napájení z veřejné sítě. Osvětlení zastávky tvoří žárovková svítidla pod perónem (2 kusy) a výbojové svítidlo na strážním domku (1 kus, 122 W). Ovládání pomocí spínačích hodin.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.3.6.10. Stanice Krásná Lípa (453 m n. m.)
je stanicí uzlovou a leží v km 84, 890 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Pro trať 084 je přílehlou stanicí (km 5, 407).

3.2.3.7. Provoz
Na trati 084 Rumburk - Panský - Mikulášovice dolní nádraží je v pracovních dnech provozováno 9 párů osobních vlaků, v sobotu, v neděli a o státních svátcích 8 párů osobních vlaků.

Na trati 084 Panský - Krásná Lípa je provoz zajišťován pouze v sobotu, v neděli a o státních svátcích jedním párem osobních vlaků a jedním párem sezónních spěšných vlaků.

Všechny vlaky provozují ČD.

3.2.3.8. Vozidla
Provoz na trati 084 zajišťují motorové vozy řady 810 a motorové jednotky řady 814.0 Regionova.

3.2.4. Trať 088 / 546 B Rumburk - Jiříkov / Ebersbach (Sachs)

3.2.4.1. Základní údaje
Klasifikace dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách: dráha regionální

113
Trakce: nezávislá
Provoz: jednokolejný, obousměrný
Rozchod kolejí: 1 435 mm
Zábrzdná vzdálenost: 700 m
Traťová třída: C3
Organizování a provozování drážní dopravy podle: ČD D2
Používaný traťový radiový systém: není
Dovolené traťové zatížení třídy C: 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr
Skutečná délka tratě: 7,592 km

3.2.4.2. Další rozhodné údaje
Nejvyšší traťová rychlost: 60 km/hod
Traťové zabezpečovací zařízení: telefonické dorozumívání
Staniční zabezpečovací zařízení: se světelnými, na sobě závislými návěstidly
Správce infrastruktury: SŽDC Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Vlastník infrastruktury: SŽDC, s.o.
Provozovatel dráhy: SŽDC, s.o.

Poznámka: Trať není vybavena vlakovým zabezpečovacím systémem.

3.2.4.3. Popis
Počátek trati 088 leží v km 90,898 jednokolejné trati 081 Děčín - Rumburk, jejímž je pokračováním. Z Rumburku vede trať mírným stoupáním do zastávky Rumburk zastávka, ze které klesá esovitým obloukem do Jiříkova - Filipova. Poté levým obloukem objíždí po rovině Jiříkov a přimyká se ke státní hranici, na jejíž druhé straně vede železniční trať DB235 Zittau - Ebersbach (Sachs) - Dresden. Koncová stanice Jiříkov leží přímo na státní hranici a sousedí se stanicí DB Ebersbach (Sachs).

Za zastávkou Jiříkov - Filipov se odděluje odbočka, která ještě před úrovní jiříkovského nádraží překračuje státní hranici a ve stanici Ebersbach (Sachs) se napojuje na železniční trať DB 235. Tato odbočka byla využívána hlavně nákladními vlaky.

V GVD 2012/2013 je na trati 088 veškerá osobní doprava zastavena.
### 3.2.4.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rumburk - Rumburk zastávka</td>
<td>2,558</td>
<td></td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk zastávka - Jiříkov-Filipov</td>
<td>3,087</td>
<td>11</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jiříkov-Filipov - Jiříkov</td>
<td>1,298</td>
<td>7</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jiříkov-Filipov - státní hranice</td>
<td>1,188</td>
<td>7</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>státní hranice - Ebersbach (Sachs) DB</td>
<td>0,745</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Ebersbach (Sachs) DB - státní hranice</td>
<td>0,745</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>státní hranice - Jiříkov-Filipov</td>
<td>1,188</td>
<td>7</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jiříkov - Jiříkov-Filipov</td>
<td>1,298</td>
<td>7</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jiříkov-Filipov - Rumburk zastávka</td>
<td>3,087</td>
<td>11</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk zastávka - Rumburk</td>
<td>2,558</td>
<td>9</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

---

**Obr.31 Výškový profil trati 088**

---

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNVI/ÖPNV *přeshraniční regionální doprava*

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
### 3.2.4.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr tam)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>90, 912 (Rumburk)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>91, 360</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>93, 470 (Rumburk zastávka)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>96, 557 (Jiříkov - Filipov)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>97, 220</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>97, 855 (Jiříkov)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>97, 745 (státní hranice)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>98, 490 (Ebersbach (Sachs) DB)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr zpět)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>98, 490 (Ebersbach (Sachs) DB)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>97, 745 (státní hranice)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>97, 855 (Jiříkov)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>97, 220</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>96, 557 (Jiříkov - Filipov)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>93, 470 (Rumburk zastávka)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>91, 360</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>90, 912 (Rumburk)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### 3.2.4.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení

#### 3.2.4.6.1. Stanice Rumburk (387 m n. m.)

je stanicí uzlovou a leží v km 90, 898 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Rumburk. Pro trať 088 je stanicí odbočnou (km 90, 898).
3.2.4.6.2. Zastávka Rumburk zastávka (409 m n. m.)

leží v km 93,445 jednokolejné trati 088 Rumburk - Ebersbach (Sachs). Není obsazena. Má výpravniho oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravnu zavazadel - odbavení se provádělo ve vlaku.

Zastávka má krytou čekárnu a nástupiště s pevnou hranou o celkové délce 51 m. Nástupiště má elektrické osvětlení, které je napájeno z veřejné sítě. Osvětlení tvoří perónní stožárky (2 kusy) s výbojkami (250 W) a je spínané spínacími hodinami.

Zastávka není přístupná bezbariérově ani s pomocí zaměstnance dopravce.

3.2.4.6.3. Zastávka Jiříkov - Filipov (373 m n. m.)


Zastávka má krytou čekárnu a nástupiště s pevnou hranou o celkové délce 34 m. Zastávka má elektrické osvětlení, které je napájeno z veřejné sítě. Osvětlení tvoří perónní stožárky (2 kusy) s výbojkami (250 W) a je spínané spínacími hodinami.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.4.6.4. Stanice Jiříkov (364 m n. m.)

leží ve odvětví jednokolejné trati 088 Rumburk - Ebersbach (Sachs) v km 97,855. Uspořádáním kolejí se jedná o stanici hlavovou. Není obsazena. Má výpravniho oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravnu zavazadel - odbavení se provádělo ve vlaku.

Výpravní budova stanice je uzavřena.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nástupiště u kolejí železniční stanice Jiříkov</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kolej č.</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Stanice má elektrické osvětlení, napájené z veřejné sítě. Osvětlení tvoří stožáry JŽ 12m (18 kusů, 250 W), výbojková závěsná svítidla (6 kusů, 125 W), výbojková svítidla na ramenech (7 kusů, 125 W a 250 W). Čekárnou a vnitřní prostory zářivkové a žárovkové osvětlení.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.
V blízkosti stanice se nachází nádraží linkové autobusové dopravy.

3.2.4.6.5. Stanice Ebersbach (Sachs) DB (364 m n. m.)
je stanicí uzlovou a leží v km 98, 490 jednokolejné trati 088 Rumburk - Ebersbach DB. Leží na trati DB 235 Zittau - Bischofswerda - Dresden.
Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.4.6.6. Provoz
V GVD 2012/2013 je trať 088 zcela bez osobní dopravy.

3.2.4.6.7. Vozidla
Před zastavením provozu zde zajišťovaly dopravu motorové vozy řady 810.

3.2.5. Trať 089 / 545 C Rybníště - Varnsdorf

3.2.5.1. Základní údaje
Klasifikace dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách: dráha regionální
Trakce: nezávislá
Provoz: jednokolejný, obousměrný
Rozchod kolejí: 1 435 mm
Zábrzdna vzdálenost: 700 m
Traťová třída: C3
Organizování a provozování drážní dopravy podle: ČD D2
Používaný traťový radiový systém: není
Dovolené traťové zatížení třídy C: 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr
Skutečná délka tratě: 11,047 km

3.2.5.2. Další rozhodné údaje
Nejvyšší traťová rychlost: 60 km/hod
Traťové zabezpečovací zařízení: telefonické dorozumívání
Staniční zabezpečovací zařízení: se světelnými, na sobě závislými návěstidly
Správce infrastruktury: SŽDC Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Vlastník infrastruktury: SŽDC, s.o.
Provozovatel dráhy: SŽDC, s.o.
Poznámka: Trať není vybavena vlakovým zabezpečovacím systémem.

3.2.5.3. Popis

Počátek trati (km 0, 000) leží v km 79, 819 jednokolejné trati 081 Děčín - Rumburk. Ze stanice Rybniště směřuje do Dolního Podluží východním směrem, z Dolního Podluží do Varnsdorfu se stáčí severovýchodním směrem. Trať prochází řídce osídleným územím za stálého klesání do žitavské kotliny. Před stanicí Varnsdorf se k trati připojuje odbočka trati 089/DB 236 Seifhennersdorf DB - Varnsdorf. Konec trati 089 Rybniště - Varnsdorf leží na žitavském zhlaví stanice Varnsdorf, jež se nachází těsně před státní hranicí.

3.2.5.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rybniště - Horní Podluží</td>
<td>3, 310</td>
<td>10</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Podluží - Jiřetín pod Jedlovou</td>
<td>1, 717</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jiřetín pod Jedlovou - Dolní Podluží</td>
<td>3, 263</td>
<td>11</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Podluží - Varnsdorf</td>
<td>2, 757</td>
<td>13</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Varnsdorf - Großschönau DB</td>
<td>2, 558</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Varnsdorf - Varnsdorf staré nádraží</td>
<td>2, 206</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Varnsdorf st. nádraží - Seifhennersdorf DB</td>
<td>4, 700</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Seifhennersdorf DB - Varnsdorf st. nádraží</td>
<td>4, 700</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Varnsdorf staré nádraží - Varnsdorf</td>
<td>2, 206</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Großschönau DB - Varnsdorf</td>
<td>2, 558</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Varnsdorf - Dolní Podluží</td>
<td>2, 757</td>
<td>13</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Podluží - Jiřetín pod Jedlovou</td>
<td>3, 263</td>
<td>11</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jiřetín pod Jedlovou - Horní Podluží</td>
<td>1, 717</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Horní Podluží - Rybniště</td>
<td>3, 310</td>
<td>10</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Obr. 32 Výškový profil trati 089

3.2.5.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr tam)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>80, 087 = 0,268 (Rybniště)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>0, 087</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>0, 177</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>3, 310 (Horní Podluží)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5, 027 (Jiřetín pod Jedlovou)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6, 160</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>6, 290</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>7, 090</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>7, 220</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>8, 060</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>8, 290 (Dolní Podluží)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>8, 400</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>10, 550</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 047 = 10, 098 (Varndorf)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11, 440 = 9, 705</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 459 = 9, 688 (státní hranice)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10, 098 = 11, 047 (Varndorf)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>km (směr tam)</td>
<td>Max. rychlost (km/h)</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------</td>
<td>----------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>10, 595</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 578</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>12, 304 (Varnsdorf staré nádraží)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr zpět)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>12, 304 (Varnsdorf staré nádraží)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10, 595</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>10, 098 = 11, 047 (Varnsdorf)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 688 = 11, 459 (státní hranice)</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 705 = 11, 440</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10, 098 = 11, 047 (Varnsdorf)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10, 550</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>8, 400</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>8, 290 (Dolní Podluží)</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>8, 060</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>7, 340</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>7, 205</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>6, 660</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>6, 570</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>5, 027 (Jiřetín pod Jedlovou)</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>4, 015</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>3, 885</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>3, 310 (Horní Podluží)</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>0, 177</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>0, 005</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>0, 268 = 80, 087 (Rybniště)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV *přeshraniční regionální doprava*

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
3.2.5.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení

3.2.5.6.1. Stanice Rybniště (465 m n. m.)
je stanicí uzlovou a leží v km 80, 087 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov
nad Ploučnicí - Rumburk. Je odbočnou stanicí (km 0,000) pro trati 089 Rybniště -
Varnsdorf - Liberec.

Podrobnější popis stanice viz bod 2.1.6.15.

3.2.5.6.2. Zastávka Horní Podluží (435 m n. m.)
leží v km 3.310 jednokolejné trati 089 Rybniště - Liberec. Má výpravní oprávnění k
odbavování cestujících a zavazadel.

Zastávka má čekárnu a nástupiště s pevnou hranou v délce 50 metrů. Je obsazena
závorářem s prodejem jízdenek. Osvětlení je elektrické, vnější je ovládané fotobuňkou.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.5.6.3. Hláska a zastávka Jiřetín pod Jedlovou (410 m n. m.)
leží v km 5.027 jednokolejné trati 089 Rybniště - Liberec. Má výpravní oprávnění k
odbavování cestujících, zavazadel.

Zastávka má čekárnu a nástupiště s pevnou hranou v délce 85 m. Je obsazena
hláškařem. Osvětlení je elektrické, obsluhované hláškařem.

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.5.6.4. Stanice Dolní Podluží (375 m n. m.)
leží v km 8, 290 jednokolejné trati 089 Rybniště - Varnsdorf. Je obsazena výpravčím.
Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Má výdejnu jízdenek a výpravnu
zavazadel.

Stanice má výpravní budovu, ležící vlevo, a sypaná nástupiště u první koleje o celkové
délce 168 m a u druhé koleje 130 m. Z koleje č. 2 odbočuje vlečka „TOS Varnsdorf, a.
s.“.

| Nástupiště u kolejí železniční stanice Dolní Podluží |
|-----------------|---|---|---|---|---|
| Kolej č. | Počátek v km | Konec v km | Délka (m) | Druh nástupiště | Počet úrovň. přechodů |
| 1 | 8, 160 | 8, 328 | 168 | sypané drtí | 1 |
| 2 | 8, 182 | 8, 312 | 130 | sypané drtí | - |
Zastávka má elektrické osvětlení, napájené z veřejné sítě. Osvětlení je provedeno stožáry JŽ 12m (9 kusů, 250 W), výbojkovými rameny (5 kusů, 125 W a 250 W) a jedním reflektorem (26 W). Čekánu a vnitřní prostory zářítkové a žárovkové osvětlení.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.5.6.5. Stanice Varnsdorf (340 m n. m.)

leží v km 11, 047 jednokolejné trati 089 Rybníště - Varnsdorf, resp. km 10, 098 jednokolejné odbočky trati 089 Mittelherwigsdorf - Seifhennersdorf. Je obsazena výpravčím. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Má výdejnu jízdenek a výpravnu zavazadel.


Ze stanice odbočují vlečky „Velveta, a. s.“ a „VASPED“.

V obvodu stanice se nachází výpravní budova, ležící vlevo, překladiště, depo a točna. Má celkem šest dopravních kolejí. Z trati 089 je umožněn vjezd na všechny dopravní koleje.

| Nástupiště u kolejí železniční stanice Dolní Podluží |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Kolej č. | Počátek v km | Konec v km | Délka (m) | Druh nástupiště | Počet úrovň. přechodů |
| 5 | 11, 065 | 11, 175 | 110 | zvýšené kryté, s pev. hranou | 3 |
| 3 | 11, 065 | 11, 175 | 110 | zvýšené, sypané drtí | 3 |
| 1 | 11, 025 | 11, 175 | 150 | zvýšené, sypané drtí | 3 |
| 2 | 11, 065 | 11, 155 | 90 | zvýšené, sypané drtí | - |

Stanice má elektrické osvětlení, napájené z veřejné sítě. Osvětlení tvoří stožáry JŽ 12m (56 kusů, 250 W), reflektory (9 kusů, 1 000 W), závěsné výbojky (10 kusů, 125 W) a výbojková ramena (8 kusů v okolí výpravní budovy a 19 kusů v hale depa, 250 W). Čekánu a vnitřní prostory zářítkové a žárovkové osvětlení.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

123

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
Před výpravní budovou je zastávka linkové autobusové dopravy.

3.2.5.6.6. Náklaďáště Varnsdorf staré nádraží (348 m n. m.)
Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.5.6.7. Stanice Seifhennersdorf DB (358 m n. m.)
leží v km 17, 010 jednokolejné odbočky trati 089, resp. trati DB 236 Mittelherwigsdorf - Seifhennersdorf.
Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.5.6.8. Stanice Großschönau DB (329 m n. m.)
leží v km 7, 540 jednokolejné trati 089/DB 236 Mittelherwigsdorf - Seifhennersdorf, což odpovídá km 40, 060 jednokolejné (v úseku Zittau - Mittelherwigsdorf dvoukolejné) trati 089 Liberec - Rybníště.
Stanice, ležící vlevo ze směru Varnsdorf, má dvě dopravní koleje se zvýšenými nástupišti s pevnou hranou.
Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.5.7. Provoz
Je v úseku Varnsdorf - Rybníště veden ve dvouhodinovém taktu přímými vlaky z Liberce. V úseku Varnsdorf - Seifhennersdorf je provoz veden taktéž ve dvouhodinovém taktu přímými vlaky z Liberce, čímž je na trati 089 v úseku Varnsdorf - Liberec celodenně hodinový interval.
Veškerý provoz obstarává společnost Vogtlandbahn GmbH, jejíž vlaky nesou název TRILEX.

3.2.5.8. Vozidla
Provoz je zajišťován motorovými jednotkami 642 Siemens Desiro.

3.2.6. Trať 098/544 A Děčín hlavní nádraží - Dolní Žleb - státní hranice DB

3.2.6.1. Základní údaje
Klasifikace dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách: dráha celostátní
Trakce: elektrická ( = 3 kV)
Provoz: dvoukolejný, obousměrný
Rozchod kolejí: 1 435 mm
Zábrzdná vzdálenost: 1 000 m
Traťová třída: D3 (Děčín hl. nádr. - Děčín Prostřední Žleb)
D4 (Děčín Prostřední Žleb - st. hranice)

Organizování a provozování drážní dopravy podle: ČD D2
Používaný traťový radiový systém:
TRS (Zugfung Kölleda): ŽST Děčín hl.n. – ŽST Dolní Žleb
GSM-R: ŽST Děčín hl.n. – ŽST Dolní Žleb
Dovolené traťové zatížení třídy D: 24 t na nápravu
Skutečná délka tratě: 11, 857 km

3.2.6.2. Další rozhodné údaje
Nejvyšší traťová rychlost: 120 km/hod
Traťové zabezpečovací zařízení: obousměrný trojznaký AB
Staniční zabezpečovací zařízení: se světelnými, na sobě závislými návěstidly
Správce infrastruktury: SŽDC Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Vlastník infrastruktury: SŽDC, s.o.
Provozovatel dráhy: SŽDC, s.o.

3.2.6.3. Popis

Ve stanici Děčín hl. nádr. se od ní pravotočivým obloukem odpojuje trať 081 Děčín - Rumburk, resp. trať 072 Děčín - Ústí nad Labem-Střekov. Mezi Děčínem hl. nádražím a Děčímem-Přípeří prochází dvěma krátkými tunely (Ovčí stěna, 279 m a Červená skála, 149 m). Před stanicí Děčín-Prostřední Žleb se na ni z pravé strany připojuje trať 072 ze směru Děčín východ, které je určena pro nákladní dopravu.

Zastávky jsou vybaveny dvěma peróny, umístěnými na vnějších stranách kolejíště. V Dolním Žlebu jsou mezi kolejemi umístěny dvě kolejové spojky pro zde končící osobní vlaky ze směru Děčín.
V kilometru 11, 857 trať překračuje státní hranici ČR. Zde je také umístěn styk proudových soustav = 3 kV (SŽDC) a ~ 15 kV, 16 ²/³ Hz (DB), který vyžaduje přeshraniční provoz dvousystémovými hnacími vozidly, popř. vozidly nezávislé trakce (motorové jednotky 642 DB Siemens Desiro).

### 3.2.6.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Děčín hl. nádr. - Děčín-Přípeř</td>
<td>1, 437</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín-Přípeř - Děčín-Prostřední Žleb</td>
<td>2, 085</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín-Prostř. Žleb - Děčín-Čertova Voda</td>
<td>2, 745</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín-Čertova voda - Dolní Žleb zastávka</td>
<td>2, 275</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Žleb zastávka - Dolní Žleb</td>
<td>1, 260</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Žleb - státní hranice DB</td>
<td>1, 555</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>státní hranice DB - Dolní Žleb</td>
<td>1, 555</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Žleb - Dolní Žleb zastávka</td>
<td>1, 260</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Žleb zastávka - Děčín-Čertova Voda</td>
<td>2, 275</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín-Čertova Voda - Děčín-Prostř. Žleb</td>
<td>2, 745</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín-Prostřední Žleb - Děčín-Přípeř</td>
<td>2, 085</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín-Přípeř - Děčín hl. nádr.</td>
<td>1, 437</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Výškový profil trati 098

#### 3.2.6.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr tam)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>539, 683 (Děčín hl. nádr.)</td>
<td>105</td>
</tr>
<tr>
<td>540, 032</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>540, 209 = 1, 074</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2, 090</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 270</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>3, 440</td>
<td>115</td>
</tr>
<tr>
<td>3, 715 (Děčín - Prostřední Žleb)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6, 730</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>8, 270</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>9, 100</td>
<td>105</td>
</tr>
<tr>
<td>10, 304 (Dolní Žleb)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10, 390</td>
<td>110</td>
</tr>
<tr>
<td>10, 900</td>
<td>120</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 859 (státní hranice DB)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km (směr zpět)</td>
<td>Max. rychlost (km/h)</td>
</tr>
<tr>
<td>----------------</td>
<td>----------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>11, 859 (státní hranice DB)</td>
<td>120</td>
</tr>
<tr>
<td>10, 900</td>
<td>110</td>
</tr>
<tr>
<td>10, 390</td>
<td>105</td>
</tr>
<tr>
<td>10, 304 (Dolní Žleb)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9, 100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>8, 270</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>6, 730</td>
<td>115</td>
</tr>
<tr>
<td>3, 715 (Děčín - Prostřední Žleb)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3, 440</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 270</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>2, 090</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>1, 074 = 540, 209</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>540, 032</td>
<td>105</td>
</tr>
<tr>
<td>539, 683 (Děčín hl. nádr.)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

3.2.6.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení

3.2.6.6.1. Stanice Děčín hlavní nádraží (135 m n. m.)

je uzlovou stanicí a leží v km 538, 645 dvoukolejné elektrifikované (= 3 kV) trati 090 Praha - Děčín. Je stanicí přechodovou pro osobní i nákladní dopravu mezi ČR a SRN.

Pro trať 098 Děčín - Dolní Žleb je stanicí odbočnou (km 0,000).

3.2.6.6.2. Zastávka Děčín-Přípeř (135 m n. m.)

leží v km 1,935 dvoukolejné trati 098 Děčín hl. nádr. – Dolní Žleb. Výpravní oprávnění nemá.

Je vybavena přístřeškem pro cestující u 2. kolej a nástupišti u 1. kolej v délce 35 m a u 2. kolej v délce 39 m, přístupnými po schodišti.

Zastávka je osvětlena stožáry JŽ 14m (4 kusy), osazenými výbojkovými svítidly (400 W). Spínání osvětlení zastávky je provedeno automaticky fotobuňkou.

Zastávka není přístupná bezbariérově ani s pomocí zaměstnance dopravce.
3.2.6.6.3. Stanice Děčín-Prostřední Žleb (135 m n. m.)

je stanicí uzlovou a leží v km 4,070 dvoukolejné trati 098 Děčín hl. nádr. – Bad Schandau. Je stanicí přilehlou (km 459, 206) pro trať 073 Ústí nad Labem-Střekov - Děčín východ, jejíž úsek Děčín východ - Děčín-Prostřední Žleb je určen pouze pro nákladní dopravu.

Je obsazena výpravčím. Nemá výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla - odbavení se provádí ve vlaku. Stanice není bezbariérově přístupná.

Má sedm dopravních kolejí, stálé jednostranné nástupiště je pouze u koleje č. 7, u kolej č. 6 se nachází náhradní jednostranné nástupiště. Kolejové propojky na obou zhlavích umožňují příjezd k nástupištím z obou traťových kolejí. Nástupiště jsou přístupná po schodištích.

<p>| Nástupiště u kolejí železniční stanice Děčín-Prostřední Žleb |
|---------------------------------|---|---|---|---|</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>7</td>
<td>3, 807</td>
<td>3, 957</td>
<td>150</td>
<td>betonové desky + asfalt</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>3, 842</td>
<td>3, 907</td>
<td>65</td>
<td>TYSCHER</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Stanice má elektrické osvětlení, napájené z veřejné sítě. Osvětlení tvoří stožáry JŽ 14m (34 kusů, 400 W), perónní stožárek (1 kus, 125 W), reflektory (26 kusů, 400 W) a poziční svítidla (10 kusů, 400 W) na osvětlovacích věžích OSŽ 20m. Čekárnu a ostatní vnitřní prostory stanice osvětluje zářivková a žárovková svítidla.

Stanice není přístupná bezbariérově ani s pomocí zaměstnance dopravce.

3.2.6.6.4. Zastávka Děčín-Čertova Voda (135 m n. m.)

leží v km 6,315 dvoukolejné trati 098 Děčín hl. nádr. - Dolní Žleb. Výpravní oprávnění nemá.

Je vybavena přístřeškem pro cestující u 1.a 2. kolej, nástupiště u 1. kolej v délce 47 m a u 2. kolej v délce 50m a podchodem. Nástupiště je zvýšené z betonových desek. Na nástupišti je umístěn rozhlas.

Zastávka je osvětlena stožáry JŽ 14m (6 kusů), osazenými výbojkovými svítidly (400 W). Spínání osvětlení zastávky je provedeno automaticky fotobuňkou.

Zastávka není přístupná bezbariérově ani s pomocí zaměstnance dopravce.

129
3.2.6.6.5. Zastávka Dolní Žleb zastávka (135 m n. m.)

leží v km 9,090 dvoukolejné trati 098 Děčín hl. nádr. - Dolní Žleb. Výpravní oprávnění nemá.

Je vybavena přístřeškem pro cestující u 1. kolej, nástupiště u 1. kolej v délce 50 m a u 2. kolej v délce 50m a podchodem. Nástupiště je zvýšené z betonových desek. Na nástupišti je umístěn rozhlas.

Zastávka je osvětlena stožáry JŽ 14m (5 kusů), osazenými výbojkovými svítidl (400 W). Spínání osvětlení je provedeno automaticky fotobuňkou.

Zastávka není přístupná bezbariérově ani s pomocí zaměstnance dopravce.

3.2.6.6.6. Stanice Dolní Žleb (130 m n. m.)

leží v km 10, 305 dvoukolejné trati 098 Děčín hl. nádr. - Dolní Žleb. Je přechodovou pohraniční stanicí na dráhu DB.

Je obsazena výpravčím. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Je bezbariérově přístupná.

Má dvě dopravní kolej, mezi nimiž je přejezd umožněn dvěma kolejovými spojkami. Má dvě jednostranná nástupiště. Je vybavena výpravní budovou, ležící vlevo, nástupišti z betonových desek a podchodem.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nástupiště u kolej železniční stanice Dolní Žleb</th>
<th>Kolej č.</th>
<th>Počátek v km</th>
<th>Konec v km</th>
<th>Délka (m)</th>
<th>Druh nástupiště</th>
<th>Počet úrovň. přechodů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>10, 266</td>
<td>10, 331</td>
<td>65</td>
<td>SUDOP</td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>10, 266</td>
<td>10, 322</td>
<td>56</td>
<td>SUDOP</td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Přístup na nástupišť u 2. kolej je podchodem z nástupišť u 1. kolej.

Stanice má elektrické osvětlení, napájené z veřejné sítě. Osvětlení tvoří stožáry JŽ 14m (9 kusů, 400 W), perónní stožárky (3 kusy, 70 W), výbojková svítidla na ramínkách (125 W), čekárnu osvětlují zářivková a žárovková svítidla. Spínání osvětlení provádí výpravčí.

Stanice je přístupná bezbariérově bez pomoci zaměstnance dopravce s případnou možností dalších služeb.

3.2.6.7. Provoz

Trať 098 Děčín hl. nádr. - Dolní Žleb je součástí I. koridoru, spojujícího Českou republiku se Spolkovou republikou Německo, proto zde panuje velmi čilý provoz. V pracovních dnech jsou po trati 098 vedeny ve dvouhodinovém osobní vlaky Děčín hl. nádr. - Dolní Žleb. Ve stejném, dvouhodinovém taktu jsou vedeny i spoje Děčín hl. nádr.
- Bad Schandau, čímž mezi Děčínem a Dolním Žlebem vzniká hodinový takt (linka U23).

O sobotách, nedělích a svátcích jsou po trati 098 vedeny pouze spoje Děčín - Bad Schandau, provozované ve dvouhodinovém taktu.

Dále úsekem Děčín - Bad Schandau projíždějí ve dvouhodinovém taktu mezinárodní vlaky kategorií EC a EN. Tyto však staví pouze ve stanicích Děčín hl. nádr. a Bad Schandau, do vnitrostátní dopravy mezi Děčínem a Dolním Žlebem tedy nijak nezasahují.

Osobní dopravu na trati 098 zajišťují ČD a DB.

3.2.6.8. Vozidla

Na spojích osobních vlaků jsou nasazovány motorové jednotky 642 DB Siemens Desiro a 814.0 ČD Regionova, na spojích mezinárodních vlaků kategorií EC a EN se objevují elektrické vícesystémové lokomotivy 371 ČD, 380 ČD, 180 DB, 189 DB či 1216 ÖBB.

3.2.7. Trať 073 / 544 B Děčín východ - Děčín-Prostřední Žleb

3.2.7.1. Základní údaje

Klasifikace dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách: dráha celostátní
Trakce: elektrická ( = 3 kV)
Provoz: jednokolejný, obousměrný
Rozchod kolejí: 1 435 mm
Zábrzdná vzdálenost: 400 m
Tratová třída: D4
Organizování a provozování drážní dopravy podle: ČD D2
Používaný traťový radiový systém: TRS (Zugführung Kölleda): ŽST Děčín hl.n. – ŽST Dolní Žleb
Dovolené traťové zatížení třídy D: 24 t na nápravu
Skutečná délka tratě: 3, 649 km

3.2.7.2. Další rozhodné údaje

Nejvyšší traťová rychlost: 50 km/hod
Traťové zabezpečovací zařízení: automatické hradlo
Staniční zabezpečovací zařízení: se světelnými, na sobě závislými návěstidly
Správce infrastruktury: SŽDC Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Vlastník infrastruktury: SŽDC, s.o.
Provozovatel dráhy: SŽDC, s.o.

3.2.7.3. Popis


Trať 073 / 544 B vede ze stanice Děčín východ dolní nádraží jednokolejně, nadjíždí vlečku do přístavu v Děčíně-Loubí, prochází 450 m dlouhým tunelem pod Stoliční horou, ze kterého přechází na 250 m dlouhý most přes Labe, za kterým se napojuje do stanice Děčín-Prostřední Žleb.

3.2.7.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Úsek</th>
<th>Délka úseku (v km)</th>
<th>Rozhodný spád</th>
<th>Rozhodné stoupání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Děčín východ - Děčín-Prostřední Žleb</td>
<td>3, 649</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín-Prostřední Žleb - Děčín východ</td>
<td>3, 649</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Obr.34 Výškový profil trati 540 B

3.2.7.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

<table>
<thead>
<tr>
<th>km (směr tam)</th>
<th>Max. rychlost (km/h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>455, 557 (Děčín východ)</td>
<td>/40/</td>
</tr>
<tr>
<td>457, 725</td>
<td>50</td>
</tr>
</tbody>
</table>
3.2.7.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení

3.2.7.6.1. Stanice Děčín východ (139 m n. m.)
je uzlovou stanicí a leží v km 456, 872 elektrifikované ( = 3 kV) dvoukolejné trati 073 Ústí nad Labem-Střekov - Děčín východ, resp. v km 3,533 neelektrifikované trati 081 Děčín hl. nádr. - Rumburk / Česká Lípa. Pro trať 073 / 544 B je stanicí přechodovou pro nákladní dopravu mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo.
Podrobnější popis stanice viz bod 2.1.6.2.

3.2.7.6.2. Stanice Děčín-Prostřední Žleb (135 m n. m.)
je uzlovou stanicí a leží v km 4,070 dvoukolejné trati 098 Děčín hl. nádr. – Bad Schandau. Je stanicí přilehlou (km 459, 206) pro trať 073 / 544 B Ústí nad Labem-Střekov - Děčín východ.
Podrobnější popis viz bod 2.6.6.3.

3.2.7.7. Provoz
Trať 073 / 544 B je určena pro nákladní dopravu, osobní doprava je na ni provozována jen ve výjimečných případech (např. při nehodách a rekonstrukcích na trati 098 v úseku Děčín hl. nádr. - Děčín-Prostřední Žleb).

3.2.7.8. Vozidla
Vzhledem k charakteru dopravy jsou na trati 073 / 544 B v běžném provozu nasazovány výhradně elektrické lokomotivy pro nákladní dopravu řad 371 a 372 ČD a 180 DB. Mohou se zde objevit i lokomotivy motorové (řada 742, 753.7).
3.3. Přehled navazujících traťových úseků tratí 073, 080, 081, 089, 090 a 132

3.3.1. Trať 073 / 503 B Děčín hl. nádr. - Ústí nad Labem-Střekov

Trať 073 / 503 B, dlouhá 25,8 km, je v úseku Děčín hl. nádr. - Děčín východ peážní s tratí 081 Děčín hl. nádr. - Rumburk. Ze stanice Děčín východ je stavebně provedena jako dvoukolejná obousměrná trať, která vede jihozápadním směrem po pravém břehu řeky Labe. V uzlové stanici Ústí nad Labem-Střekov se napojuje na trať 072 Ústí nad Labem-západ - Lysá nad Labem.

Jsou na ni provozovány pouze osobní vlaky Děčín hl. nádr. - Ústí nad Labem-Střekov v taktu 2 / 4 hodiny. Provoz zajišťují motorové vozy 810 a motorové jednotky 814.0.

Nejvýznamnějšími centry, ležícími na trati, jsou obce Děčín, Ústí nad Labem (Střekov) a Boletice nad Labem. Ze stanice Velké Březno vychází muzejní železniční trať Velké Březno - Zubrnice.

3.3.2. Trať 080 / 540 B Jedlová - Česká Lípa (- Bakov nad Jizerou)


Celou trať 080 projíždějí v taktu 2 - 4 hodiny rychlíky linky D23 Šluknov / Rumburk - Kolín.

Provoz osobních vlaků na trati zajišťují převážně motorové jednotky 814.0, na rychlíky jsou vypravovány motorové vozy 854 s řídicími vozy 954, vybavenými oddíly 1. třídy.

Nejvýznamnějšími centry, ležícími na trati, jsou obce Svor, Nový Bor, Česká Lípa, Doksy, Bělá pod Bezdězem a Bakov nad Jizerou.

3.3.3. Trať 081 / 545 A Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa

Označení 545 A nesou tratě 081 Děčín východ - Česká Lípa a 086 Česká Lípa - Liberec. Ve stanici Benešov nad Ploučnicí se od tratí 545 A odpojuje trať 081 / 545 B Benešov nad Ploučnicí - Rumburk (podrobnější popis viz bod 2.1)
Úsek Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa je dlouhý 20,4 km a je veden v mírném stoupání údolím řeky Ploučnice. Těsně před stanicí Česká Lípa hlavní nádraží se ke trati z levé strany přimyká trať 080 Jedlová - Bakov nad Jizerou.

Na trati jsou vedeny ve dvouhodinovém intervalu osobní vlaky Děčín hl. nádr. - Liberec i rychlíky Ústí nad Labem - Liberec, čímž mezi Benešovem nad Ploučnicí a Českou Lípou vzniká cca hodinový takt.

Na osobní vlaky jsou vypravovány motorové jednotky 814.0 a motorové vozy 841, na rychlíky motorové vozy 843 a 854 s přípojnými vozy 043 a 054.

Nejvýznamnějšími centry, ležícími na trati, jsou obce Benešov nad Ploučnicí a Česká Lípa.

3.3.4. Trať 089 / 547 D Varnsdorf - Zittau - Liberec

Pokračováním trati 089 / 545 C z Rybníště do Varnsdorfu je trať 089 / 547 D (Varnsdorf - Zittau--) Hrádek nad Nisou - Liberec o délce 42,5 km. Mezi Varnsdorferm a Hrádkem nad Nisou je vedena peážně přes území dvou cizích států - Spolkové republiky Německo a Polsko. Německá peáž měří 17,7 km, polská peáž 2,76 km. Zatímco česká a německá část trati je ve velmi dobrém stavu, je stav trati na polském území dlouhodobě neuspokojivý.

Trať z Varnsdorfu do Zittau klesá, od hraničního mostu přes Nisu mezi Zittau a Porajówem až do Liberce opět pozvolná stoupá. Od Hrádku nad Nisou po Liberec vede údolím řeky Nisy.

Ve stanici Zittau na trať 089 navazují trati DB 220 Zittau - Görlitz - Cottbus, DB 235 Zittau - Bischofswerda - Dresden, DB 236 Zittau - Varnsdorf - Seifhennersdorf, která se v úseku Zittau - Varnsdorf s trati 089 překrývá, a SOEG 238 Zittau - Oybin / Jonsdorf.

V koncové stanici Liberec na trati 089 navazují tratě 030 Liberec - Pardubice, 036 Liberec- Tanvald, 037 Liberec - Černousy a 086 Liberec - Česká Lípa.

Provoz osobních vlaků na trati 089 / 547 D zajišťuje Vogtlandbahn GmbH vlaky TRILEX v hodinovém intervalu, ve špičkách pracovních dní jsou vedeny další posilové spoje v úseku Liberec - Hrádek nad Nisou, čímž je v tomto úseku interval snížen na 30 minut.

Spěšné vlaky (Tanvald -) Liberec - Dresden, provozované ve čtyřhodinovém intervalu, vypravují ČD, a. s.

Osobní vlaky jsou provozovány motorovými jednotkami 642 VLB Siemens Desiro, spěšné vlaky motorovými jednotkami 642 DB Siemens Desiro.

Nejvýznamnějšími centry, ležícími na trati, jsou obce Varnsdorf, Zittau, Hrádek nad Nisou, Chrastava a Liberec.
3.3.5. Trať 090 / 527 A Děčín hl. nádr. - Vraňany


Ve Vraňanech na trať 090 navazuje trať s číslem 091, která vede dále do Prahy-Bubenče, kde se dělí na větve vedoucí do stanic Praha hl. nádr. a Praha Masarykovo nádr.

Provoz na trati odpovídá jejímu významu. Mezi Děčínem a Ústím n. L. jsou v hodinovém intervalu vedeny osobní vlaky linky U1 Děčín hl. nádr. - Most, na které ve stanici Ústí nad Labem hl. nádr. navazují osobní vlaky linky U4 Ústí nad Labem - Hněvice s prodloužením jako linka S4 do Prahy. Dále jsou mezi Děčínem a Ústím n. L. ve dvouhodinových intervalech provozovány rychlíky Liberec - Ústí nad Labem a Děčín - Praha hl. nádr. (linka R20), mezi nimiž projíždějí také taktéž ve dvouhodinovém intervalu vlaky kategorií EC a EN, spojující Spolkovou republiku Německo a Polsko na severu s Českou republikou či Maďarskem a Rakouskem na jihu.

Osobní vlaky do Mostu jsou vedeny elektrickými lokomotivami řady 163, rychlíky z Liberce motorovými vozy řad 843 a 854 a vlaky vyšší kategorie elektrickými vícensystémovými lokomotivami řad 371 ČD, 380 ČD, 180 DB, 189 DB či 1216 ÖBB.

Nejvýznamnějšími centry, ležícími na trati, jsou obce Děčín, Povrly, Ústí nad Labem, Lovosice, Roudnice nad Labem, Vraňany, Kralupy nad Labem, Praha Masarykovo nádr.

3.3.6. Trať 132 / 535 A Děčín hl. nádr. - Oldřichov u Duchcova

Trať je ze stanice Děčín hl. nádr. vedena do stanice Děčín hl. nádr. - západ, ze které vlaky pokračovaly dále do Oldřichova úvratí. Trať je vedena v podhůří Krušných hor, nadjíždí Ústí nad Labem a těsně mějí Teplice. Ve stanici Oldřichov u Duchcova se napojuje na trať 130 Ústí nad Labem - Chomutov. délka trati činí 40, 3 km.


Před zastavením provozu zajišťovaly dopravu na trati 132 motorové vozy řad 810 a 830.

Nejvýznamnějšími centry, ležícími na trati, jsou obce Děčín, Jílové u Děčína, Libouchec, Telnice, Bohosudov, Krupka, Novosedlice a Teplice.
### 3.4. Technické parametry užívaných vozidel

#### 3.4.1. Motorové vozy

<table>
<thead>
<tr>
<th>Typ</th>
<th>Výrobce</th>
<th>Výkon (kW)</th>
<th>Max. rychlost (km/hod)</th>
<th>Hmotnost (t)</th>
<th>Obsaditelnost (sezení/stání)</th>
<th>Poznámka</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>810</td>
<td>Vagónka Studénka</td>
<td>155</td>
<td>80</td>
<td>20</td>
<td>55 / 40</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>814.0 + 914.0</td>
<td>Pars Nova Šumperk</td>
<td>242</td>
<td>80</td>
<td>55</td>
<td>72 / 80</td>
<td>dvoudílná jednotka, rek o 810 a 010, nízkopodlažní pouze v 914</td>
</tr>
<tr>
<td>840</td>
<td>Stadler</td>
<td>2x 257</td>
<td>100</td>
<td>42</td>
<td>71 / 77</td>
<td>RS 1</td>
</tr>
<tr>
<td>841</td>
<td>Stadler</td>
<td>2x 257</td>
<td>120</td>
<td>42</td>
<td>71 / 77</td>
<td>RS 1</td>
</tr>
<tr>
<td>843</td>
<td>MSV Studénka</td>
<td>2x 300</td>
<td>120</td>
<td>56</td>
<td>54 + 5 / 60</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>844</td>
<td>PESA Bydgoszc z</td>
<td>2x 350</td>
<td>120</td>
<td>84</td>
<td>120 / 100</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>854, 854.2</td>
<td>Pars Nova Šumperk</td>
<td>588</td>
<td>120</td>
<td>51, 5</td>
<td>48 / 60</td>
<td>reko 853 a 852</td>
</tr>
<tr>
<td>642</td>
<td>Siemens</td>
<td>550</td>
<td>120</td>
<td>64</td>
<td>112 / 120</td>
<td>Desiro, v provozu u DB a VLB</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### 3.4.2. Řídicí vozy

<table>
<thead>
<tr>
<th>Typ</th>
<th>Výrobce</th>
<th>Výkon (kW)</th>
<th>Max. rychlost (km/hod)</th>
<th>Hmotnost (t)</th>
<th>Obsaditelnost (sezení/stání)</th>
<th>Poznámka</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>943</td>
<td>MSV Studénka</td>
<td>-</td>
<td>120</td>
<td>28</td>
<td>64 / 52</td>
<td>do souprav s vozy 843</td>
</tr>
<tr>
<td>Typ</td>
<td>Výrobce</td>
<td>Výkon (kW)</td>
<td>Max. rychlost (km/hod)</td>
<td>Hmotnost (t)</td>
<td>Obsaditelnost (sezení/stání)</td>
<td>Poznámka</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>-----------</td>
<td>------------</td>
<td>------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------------------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>953</td>
<td>Pars Nova Šumperk</td>
<td>-</td>
<td>120</td>
<td>35</td>
<td>88 / 60</td>
<td>do souprav s vozy 854 a 843. Vybaveny také 1. třídou</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### 3.4.3. Přípojné vozy

<table>
<thead>
<tr>
<th>Typ</th>
<th>Výrobce</th>
<th>Výkon (kW)</th>
<th>Max. rychlost (km/hod)</th>
<th>Hmotnost (t)</th>
<th>Obsaditelnost (sezení/stání)</th>
<th>Poznámka</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>010</td>
<td>Vagónka Studěnka</td>
<td>-</td>
<td>80</td>
<td>15</td>
<td>56 + 6 / 42</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>013</td>
<td>Vagónka Studěnka</td>
<td>-</td>
<td>80</td>
<td>15</td>
<td></td>
<td>uzpůsoben pro přepravu jízdních kol</td>
</tr>
<tr>
<td>043</td>
<td>MSV Studěnka</td>
<td>-</td>
<td>120</td>
<td>27</td>
<td>72 / 60</td>
<td>do souprav s vozy 843</td>
</tr>
<tr>
<td>054</td>
<td>Pars Nova Šumperk</td>
<td>-</td>
<td>120</td>
<td>34</td>
<td>88 / 60</td>
<td>reko 053</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### 3.4.4. Lokomotivy

<table>
<thead>
<tr>
<th>Typ</th>
<th>Výrobce</th>
<th>Výkon (kW)</th>
<th>Max. rychlost (km/hod)</th>
<th>Hmotnost (t)</th>
<th>Motor</th>
<th>Poznámka</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>742</td>
<td>ČKD</td>
<td>883</td>
<td>90</td>
<td>64</td>
<td>K 6 S 230 DR</td>
<td>uzpůsobeny pro otevírání dveří</td>
</tr>
<tr>
<td>750</td>
<td>ČKD</td>
<td>1 325</td>
<td>100</td>
<td>74</td>
<td>K 12 V 230 DR</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
3.5. Definování kritických míst na tratích


Obr.35 Typy traťových zabezpečovacích zařízení (Zdroj: SŽDC, s.o.)

Stav železničního svršku je neuspokojivý, tratě rychlosti jsou dlouhodobě nízké. Na tratích provozovaných dle předpisu SŽDC D3 je povoleno zaváděná maximální tratě rychlosti pouze do hodnoty 60 km/h. V případě požadavku na vyšší rychlost v těchto úsecích je nutné trať vybavit zabezpečovacím zařízením pro jízdu vlaků a provozovat dopravu klasicky podle předpisu SŽDC D1.
Samostatným problémem je nízký stupeň zabezpečení železničních přejezdů, nejčastěji pouze výstražnými kříži. Z důvodů nedostatečných rozhledových poměrů na přejezdech je snížena rychlost železniční dopravy až na 10 km/h.

Nástupiště odpovídají stávajícím požadavkům jen ojediněle z důvodu nízké výšky. Ta neumožňuje bezbariérový nástup do moderních nízkopodlažních vozidel. Ve stanicích malá šířka nástupišť mezi kolejemi brání i použití výklopné plošiny pro nástup osob s invalidním vozíkem. Po vyklopení má nástupní plošina příliš strmý sklon a výstupní prostor zasahuje do sousední kolej.

**3.5.1. Sdělovací zařízení**

Pro komunikaci a zabezpečení provozu se na tratích v oblasti dosud využívají většinově pevné drážní telefonní linky. Není tedy možný přenos zabezpečený informací mezi operátorem dráhy a vozidly během jízdy. V těchto případech není možné v případě nebezpečí jedoucí vlak varovat, ani využít systémy, s jejichž pomocí lze v případě ohrožení vlak dálkově zastavit.
Obr.37 Vybavení tratí radiovým systémem (Zdroj: SŽDC, s. o.)

Největší komplikace způsobuje chybějící radiový systém v úsecích se zjednodušeným řízením provozu dle předpisu SŽDC D3.

Obr.38 Tratě provozované dle předpisu D3. Zdroj: SŽDC, s. o.

Na tratích provozovaných dle předpisu D3 přebírá část povinností operátora dráhy přímo strojvedoucí. Komunikace mezi strojvedoucím a dirigujícím dispečerem je nezbytná k zabezpečení jízdy vlaků. Při chybějícím radiovému spojení musí strojvedoucí ve stanicích s ohlašovací povinností zajistit vlak, opustit své stanoviště, dojít do dopravní kanceláře umístěné ve výpravní budově, odemknout a s využitím pevné linky v

Výrazného zlepšení je možné dosáhnout, pokud by byla trať provozovaná podle předpisu D3 vybavena radiovou sítí. V tom případě provádí strojvedoucí potřebné úkony s pomocí vysílačky přímo ze svého stanoviště a odpadá docházka do dopravní kanceláře v dopravně s ohlašovací povinností. Při pokrytí trati radiovým signálem je též možné v případě ohrožení vlak dálkově zastavit.

V řešeném území se také nalézá jeden stavební objekt, jehož kritický stavební stav může způsobit zastavení provozu. Jedná se o železniční most v Brtníkách na trati Rumburk - Mikulášovice dolní nádraží. Celková cestovní doba vlaků pak není v dnešní době konkurenceschopná.

Definování kritických míst na tratích vychází ze dvou obecných pohledů.

3.5.1.1.

První oblastí jsou místa či úseky, jejichž technický stav již neodpovídá dnešním požadavkům na rychlost, kvalitu a bezpečnost železniční dopravy. Ponecháním zastaralých technických řešení nebo špatného stavu infrastruktury se snižuje konkurenceschopnost železnic a její dlouhodobá udržitelnost se stává diskutabilní. Oprava všech takových míst se zda být vzhledem k jejich množství (většina sítí) v krátkodobém horizontu z finančních důvodů nereálná. Proto by se předpokládá, že nedostatky budou odstraňovány průběžně v rámci běžné údržby nebo ve společných akcích s řešením druhé oblasti.

3.5.1.2.

Druhá oblast obsahuje místa, která jsou kritická v případě požadavku na změnu dopravního konceptu z důvodu zlepšení nabídky pro cestující nebo snižení nákladů na provozování vlakové dopravy ze strany objednateлů, dopravců i operátorů a správцů infrastruktury. Proto byly v jiných kapitolách této studie sestaveny různé dopravní modely, které na tratích připadají v úvahu. Každý z modelů má vzhledem k infrastruktuře kritická místa. Bez realizování některých opatření na infrastruktuře nejsou některé z modelů realizovatelné, případně by byla významně snížena stabilita provozu.

Některá kritická místa (úseky) jsou v zásadě společná všem dopravním modelům. Často se jedná o nevyhovující stav infrastruktury, popsaný v první oblasti. Kritickým místům, u nichž dochází k průniku potřeb na zlepšení z různých oblastí, by měla být věnována prioritní pozornost.
Hlavní kritická místa na tratích se vztahem k provozu ve Šluknovském výběžku

3.5.2. Úsek Chrastava - Hádek nad Nisou - Zittau

Žádaný cíl:


Nedostatky bránící dosažení cíle:

- havarijní stav trati Hádek nad Nisou - Zittau na polském území s rychlostí pouze 30 km/h
- pomalá jízda 20 km/h na mittelherwigsdorfském zhlaví ve stanici Zittau z důvodu špatného stavu výhybek
- nízká rychlost 50 km/h v úseku Mittelherwigsdorf - Varnsdorf
- nedokončení opravy trati Chrastava - Hádek nad Nisou státní hranice pro rychlost až 100 km/h.

Potřebná opatření pro dosažení cíle:

- v úseku Chrastava - Hádek nad Nisou státní hranice dokončit opravy trati a zvýšit rychlost až na 100 km/h
- na polském úseku Hádek nad Nisou - Zittau zvýšit rekonstrukci svršku rychlost na 100 km/h, zabezpečit přejezdy a opravit mosty
- v rámci připravované modernizace zabezpečovacího zařízení a změny konfigurace kolejiště ve stanici Zittau opravit výhybky
- v rámci připravované modernizace zabezpečovacího zařízení zvýšit rychlost v úseku Zittau - Mittelherwigsdorf na 120 km/h
- opravit trať Mittelherwigsdorf - Varnsdorf a zvýšit rychlost na 80 km/h (realizace 2013)
3.5.3. Úsek Jedlová (mimo) - Rybniště (včetně)

Žádaný cíl:

Umožnění rychlého křižování a přestupů cílově mezi vlaky všech směrů v uzlu Rybniště (X:30) a dosažitelnost sousedních křižovacích míst Nový Bor, resp. Česká Kamenice (X:00).

Nedostatky bránící dosažení cíle:

- příliš dlouhé staniční intervale v ŽST Rybniště, postupné vjezdy, omezení rychlosti, nevhodná nástupiště
- nízká traťová rychlost 60 km/h v úseku Rybniště - Jedlová
- dlouhé následné intervaly v úseku Rybniště - Jedlová (cca 7 minut)

Potřebná opatření pro dosažení cíle:

- modernizace ŽST Rybniště včetně staničního zabezpečovacího zařízení, úpravy konfigurace kolejíště pro zvýšení rychlosti a bezbariérových nástupišť pro přestupy hrana - hrana mezi vlaky
- modernizace zabezpečovacího zařízení v úseku Rybniště - Jedlová včetně oddílů pro dosažení následného intervalu mezi vlaky max. 4 minuty
- oprava svršku s optimalizací GPK pro zvýšení rychlosti až na 70 - 80 km/h v úseku Rybniště - Jedlová

3.5.4. Úsek Bad Schandau - Mikulášovice dolní nádraží

Žádaný cíl:

Dosažení systémové jízdní doby Bad Schandau - Mikulášovice dolní nádraží 30 minut pro zlepšení návazností na přípoje v údolí Labe, optimální návaznost na autobusy v Mikulášovicích dolním nádraží, výhodné časy dojezdů v Rumburku a minimalizaci počtu souprav v oběhu.

Nedostatky bránící dosažení cíle:

- nízká traťová rychlost
- nevyhovující zabezpečovací zařízení a chybějící radiové spojení na českém území
- zastaralá stanice Mikulášovice dolní nádraží

Potřebná opatření pro dosažení cíle:

- oprava svršku s optimalizací GPK pro zvýšení rychlosti až na 70 - 80 km/h
- nová radiová síť na české části tratě
- zabezpečení přejezdů s nedostatečnými rozhledovými poměry (SRN i ČR)
- zavedení provozu dle předpisu SŽDC D1 na české části tratě
- modernizace ŽST Mikulášovice dolní nádraží včetně staničního zabezpečovacího zařízení, úpravy konfigurace kolejiště pro zvýšení rychlosti a bezbariérových nástupišť pro přestupy hrana - hrana mezi vlaky (turistická linka) a na autobusy

3.5.5. Úsek Rybniště - Varnsdorf

Žádaný cíl:
Dosažení návaznosti mezi vlaky v uzlech Zittau (X:00), Varnsdorf (X:15/X:45), Rybniště (X:30).
Nedostatky bránící dosažení cíle:
- příliš dlouhé staniční intervaly v ŽST Varnsdorf, postupné vjezdy, omezení rychlosti, nevhodná nástupiště
- nízká traťová rychlost 50 km/h v úseku Rybniště - Varnsdorf
- omezení traťové rychlosti na přejezdech
Potřebná opatření pro dosažení cíle:
- modernizace ŽST Varnsdorf včetně staničního zabezpečovacího zařízení, úpravy konfigurace kolejiště pro zvýšení rychlosti a bezbariérových nástupišť pro přestupy hrana - hrana mezi vlaky
- nová radiová síť
- zabezpečení přejezdů s nedostatečnými rozhledovými poměry
- modernizace zabezpečovacího zařízení v úseku Rybniště - Varnsdorf včetně oddílu
- oprava svršku s optimalizací GPK pro zvýšení rychlosti až na 70 - 80 km/h v úseku Rybniště - Varnsdorf

3.5.6. Chybějící železniční spojení (Varnsdorf) - Seifhennersdorf - Rumburk

Žádaný cíl:
Zajištění nejsilnější vazby Rumburk - Varnsdorf železniční dopravou a umožnění poskytovat v oblasti smysluplnou nabídku vlakových spojů v relacích, které jsou dle
přepravních průzkumů nejvytíženější. Chybějící infrastruktura pro přímé spojení mezi Rumburkem a Varnsdorfem zásadně znehodnocuje celý železniční systém ve Šluknovském výběžku.

Nedostatky bránící dosažení cíle:

- neexistence přímé železniční trati, na které by bylo možné nabídnout konkurenceschopné vlakové spojení

Potřebná opatření pro dosažení cíle:

- novostavba cca 5 km přeshraniční železniční trati pro rychlost cca 80 km/h mezi Seifhennersdorfem a stávající tratí Jiříkov - Rumburk
- reaktivace ŽST Seifhennersdorf včetně vybavení pro systémové křižování
- v úseku Varnsdorf - Seifhennersdorf zabezpečení přejezdů s nedostatečnými rozhledovými poměry
- modernizace zabezpečovacího zařízení v úseku Varnsdorf - Seifhennersdorf
- oprava svršku stávajících tratí Varnsdorf - Seifhennersdorf a části stávající tratí Jiříkov - Rumburk s optimalizací GPK pro zvýšení rychlosti až na 70 - 80 km/h

3.5.7. Železniční stanice Děčín východ, Česká Kamenice, Rumburk, Mikulášovice dolní nádraží

Žádaný cíl:

Uzlové stanice pro systémové křižování budou umožňovat rychlé a bezpečné křižování vlaků a přestupy mezi vlaky a na návazné autobusy s použitím bezbariérových nástupišť.

Nedostatky bránící dosažení cíle:

- příliš dlouhé staniční intervaly, postupné vjezdy, omezení rychlosti, nevhodná nástupiště
- zastaralé zabezpečovací zařízení
- nedostatečná vybavenost pro návaznou dopravu

Potřebná opatření pro dosažení cíle:

- modernizace ŽST včetně staničního zabezpečovacího zařízení, úpravy konfigurace kolejiště pro zvýšení rychlosti, bezbariérových nástupišť pro přestupy hrana - hrana - hrana mezi vlaky a vybavení přednádraží pro návaznou dopravu

146
3.5.8. Zabezpečení železničních přejezdů

Žádaný cíl:
Bezpečnost na železničních přejezdech bez omezení traťové rychlosti.

Nedostatky bránící dosažení cíle:
- přejezdy se špatnými rozhledovými poměry zabezpečené pouze výstražným křížem

Potřebná opatření pro dosažení cíle:
- modernizace přejezdových zabezpečovacích zařízení optimálně v coordinaci s dalšími opatřeními

3.5.9. Pokrytí tratí radiovým signálem

Žádaný cíl:
Zajištění přenosu informací mezi provozovatelem dráhy a vozidly, zkrácení technologických intervalů v úsecích provozovaných dle předpisu SŽDC D3

Nedostatky bránící dosažení cíle:
- chybějící radiové spojení

Potřebná opatření pro dosažení cíle:
- nová drážní radiová síť v oblasti, zejména v úsecích provozovaných dle předpisu SŽDC D3

3.5.10. Opravy mostů (Zittau, Brtníky, Děčín)

Žádaný cíl:
- Zajištění dlouhodobé provozuschopnosti dráhy udržováním zásadních stavebních objektů v uspokojivém stavu.

Nedostatky bránící dosažení cíle:
- dlouhodobé mostní provizorium přes Labe mezi stanicemi Děčín hl. n. a Děčín východ s omezenými parametry
- havarijní stav mostu v Brtníkách hrozí zastavením provozu na trati Mikulášovice dolní nádraží - Panský
- zanedbaný stav hraničního viaduktu neumožňuje zvýšit rychlost v úseku Zittau - Hrádek n. N.
Potřebná opatření pro dosažení cíle:

- výměna mostní konstrukce v Děčíně (realizace 2013)
- výměna mostní konstrukce v Brtníkách
- generální oprava hraničního mostu v Zittau

3.5.11. Úsek Šluknov - Mikulášovice dolní nádraží - Sebnitz - řízení provozu dle předpisu ŠŽDC D3

Žádaný cíl:

- Zkrácení technologických časů na tratích provozovaných dle předpisu ŠŽDC D3, zvýšení bezpečnosti provozu a možnost zvýšení rychlosti nad 60 km/h.

Nedostatky bránící dosažení cíle:

- nedostatečná úroveň zabezpečovacího zařízení na českém území
- nařízení předpisu ŠŽDC D3
- chybějící drážní radiové spojení

Potřebná opatření pro dosažení cíle:

- nové zabezpečovací zařízení na českém území
- vybudování drážní radiové sítě
- provozování dopravy dle předpisu ŠŽDC D1

3.6. Informační systémy v železničních stanicích a autobusových zastávkách

Téměř ve všech ŽST v oblasti Šluknovska sousedícího se Svobodným státem Sasko chybí dvojjazyčné informace a informace o dopravě nabídce v sousedním Sasku.

Ve všech zdejších ŽST jsou vylepené staniční jízdní řády, které vydává Správa železniční dopravní cesty (dále jen ŠŽDC). Ve staničních jízdních řádech jsou pak uvedeny všechny vlaky, které ve stanici zastavují včetně míst a časů odjezdu z jejich cílových a výchozích stanic. Čili v ŽST, kde projíždějí vlaky s výchozí, či cílovou stanicí v Sasku, jsou uvedeny i informace o časech příjezdu a odjezdu do/ze saských stanic. Na významných ŽST (Děčín hl.n., Rumburk, Varnsdorf, Markvartice, Šluknov) je vystaveno schéma sítě linek Regiotakt. Regiotakt je společným regionálním produktem Českých drah a.s. (dále jen ČD) jako většinového železničního dopravce na tratích v Ústeckém kraji a Ústeckého kraje jako objednatele regionální osobní železniční dopravy. Jedná se však jen o sít' železniční bez návaznosti na veřejnou autobusovou dopravu. Výjimku tvoří mezinárodní autobusová linka 409 spojující Rumburk s
Ebersbachem. V této mapě jsou přeshraniční přesahy linky TLX (dopravce Vogtlandbahn) z Varnsdorfu přes Zittau do Liberce, linek U23, RE20 z Děčína a přes Děčín do Drážďan. Ze saských železničních linek jsou v tomto schématu znázorněny části linek S1 z Švýcarska do Drážďan, SB71 z Bad Schandau přes Sebnitz směrem do Neustadt a část linky RE2 ze Zittau do Drážďan.

Regionální veřejná autobusová doprava objednávaná Ústeckým krajem navazuje na vlaky, ale informace o tomto propojení na ŽST chybí, i přesto, že 2 linky jsou mezinárodní a na vlaky navazují. Linka č. 410 projíždí na cestě od ŽST ve Varnsdofu do Rumburku Seifhennersdorfem, ovšem s vyloučením přepravy na území Saska a linka č. 409 spojuje ŽST Varnsdorf, ŽST Rumburk s ŽST ve Ebersbachu a vytváří tím napojení na přímé vlaky v relaci Zittau – Dresden.

O turistických cílech na vybraných ŽST na Šluknovsku (Dolní Podluží, Mikulášovice střed ad.) informují trojjazyčné informační tabule Destinační agentury České Švýcarsko.

Na saské straně panuje obdobný nedostatek oboustranních dopravních informací. Slabým místem ŽST na Šluknovsku je absence směrových tabulí z center obcí, či blízkých autobusových zastávek na ŽST a opačně. ŽST jsou v této oblasti často situovány mimo zástavbu, což neznalým návštěvníkům orientaci znesnadňuje. Na druhou stranu směrově informační roli zde výrazně zastává turistické značení Klubu Českých turistů. Toto značení informuje téměř vždy o ŽST, avšak opačně neinformuje vždy o vzdálenosti do center obcí, či blízkých autobusových zastávkách, ale zaměřuje se spíše na jiné turistické cíle.

Alespoň dvojjazyčné nápisy jsou zastoupeny pouze na ŽST Děčín hl.n. A pak na zcela náhodně na ŽST, kde se zachovaly německé nápisy z doby před rokem 1945 (ŽST Chřibská a Jedlová). Pro cizí návštěvníky však mohou být srozumitelné piktogramy obvyklých služeb. V Sasku běžné sloupky s telefonem pro volání SOS v ŽST na Šluknovsku zcela chybí. Jejich roli však plní veřejné telefonní automaty ve vybraných ŽST (ŽST Rumburk, Děčín hl.n., ad.)

Obnovením železničního spojení Sebnitz s Dolní Poustevnou a zavedením další mezinárodní linky U28/S28 z Rumburku do Bad Schandau v kterékoliv její variantě naroste nutnost informování o nabídce obou dopravních systémů včetně informací o návazných autobusových spojích.

Pocit propojenosti dopravních systému na obou stranách státní hranice posílí vydání společné mapy sítě link z Ústeckého kraje, tak i dopravního svazu VVO na saské straně. V této mapě by v rámci možností měly být formou piktogramů znázorněny turistické cíle ve vztahu k vlakovým a autobusovým linkám, kterými se k nim návštěvník dostane.
3.6.1. Návrh k propojení jízdních vlakových i autobusových jízdních řádů se serverem www.google.maps.com


Dalším krokem může být jak v oblasti Ústeckého kraje tak i v sousední oblasti dopravního svazu VVO přidání další vrstvy autobusových zastávek, které budou propojeny s jízdními řády dotčených autobusových dopravců.

Poté bude stačit stejně jako dnes na saské straně na železnici, dodat hodnotu druhé destinace k zastávce vybrané v mapě a cestující dostane kompletní informaci o dopravním spojení. Tato informace bude navíc jednoduše upravovatelná tažením myší jedním, nebo druhým bodem do jiné lokality. Tím se větší množství dopravních spojení vytvářejí na přeshraničním úseku.

Poté bude stačit stejně jako dnes na saské straně na železnici, dodat hodnotu druhé destinace k zastávce vybrané v mapě a cestující dostane kompletní informaci o dopravním spojení. Tato informace bude navíc jednoduše upravovatelná tažením myší jedním, nebo druhým bodem do jiné lokality. Tím se větší množství dopravních spojení vytvářejí na přeshraničním úseku.

Dalším krokem může být jak v oblasti Ústeckého kraje tak i v sousední oblasti dopravního svazu VVO přidání další vrstvy autobusových zastávek, které budou propojeny s jízdními řády dotčených autobusových dopravců.

Poté bude stačit stejně jako dnes na saské straně na železnici, dodat hodnotu druhé destinace k zastávce vybrané v mapě a cestující dostane kompletní informaci o dopravním spojení. Tato informace bude navíc jednoduše upravovatelná tažením myší jedním, nebo druhým bodem do jiné lokality. Tím se větší množství dopravních spojení vytvářejí na přeshraničním úseku.

Dalším krokem může být jak v oblasti Ústeckého kraje tak i v sousední oblasti dopravního svazu VVO přidání další vrstvy autobusových zastávek, které budou propojeny s jízdními řády dotčených autobusových dopravců.

Poté bude stačit stejně jako dnes na saské straně na železnici, dodat hodnotu druhé destinace k zastávce vybrané v mapě a cestující dostane kompletní informaci o dopravním spojení. Tato informace bude navíc jednoduše upravovatelná tažením myší jedním, nebo druhým bodem do jiné lokality. Tím se větší množství dopravních spojení vytvářejí na přeshraničním úseku.

Dalším krokem může být jak v oblasti Ústeckého kraje tak i v sousední oblasti dopravního svazu VVO přidání další vrstvy autobusových zastávek, které budou propojeny s jízdními řády dotčených autobusových dopravců.

| http://maps.google.com/help/maps/mapcontent/transit/ |
4. Analýza dopravní obslužnosti, potenciálů cestujících a dopravních vlivů (AP 420)
4.1. Analýza dopravní obslužnosti

Pro tuto kapitolu byly zpracovány dva názorné gravitační modely, které svým vzájemným srovnáním přibližují přepravní vztahy na Šluknovsku a jeho nejблиžším okolí.

4.1.1. Šluknovsko – vyjíždějící dle SLDB 2011 v pracovní den


4.1.2. Šluknovsko – počty cestujících dle druhů využité dopravy v pracovní den

Nejvyšší frekvence cestujících jsou mezi Varnsdorfem a Rumburkem (celkem 3866 osob/den, z toho 744 žáků a studentů), Rumburkem a Šluknovem (2764 osob/den, z toho 1060 žáků a studentů) a mezi Varnsdorfem a Dolním Podlužím (celkem 2852 osob/den, z toho 1020 žáků a studentů), kde je zahrnuta frekvence z velké části Šluknovska směrem do Prahy. Ze vzdálenějších cílů dojížďky obyvatel Šluknovska převládá Děčín, následuje Ústí nad Labem, Česká Lípa a Praha. Ze severozápadního Šluknovska vyjíždí do Děčína, Ústí nad Labem a Prahy většina z 334 osob/den, což je potenciál pro nové železniční spojení Dolní Poustevny přes Sebnitz a Bad Schandau do Děčína. V současné době mohou tímto směrem obyvatelé cestovat pouze osobním automobilem. Do sousedního Svobodného státu Sasko vyjíždí dle tohoto modelu celkem 522 obyvatel/den, z toho 54 žáků a studentů. Poměr žáků a studentů k celkovému počtu vyjíždějících obyvatel je ve srovnání s vnitrozemskými směry téměř třikrát nižší. Specifickým směrem přeshraniční vyjížďky je tranzitní spojnice Varnsdoru s Libercem přes Zittau (celkem 658 os./den, z toho 408 žáků a studentů).

Jednu z nejnižších frekvencí vykazuje spojnice Mikulášovic se Starými Křečany (celkem 212 os./den, z toho 84 žáků a studentů), ještě nižší je frekvence mezi Starými Křečany a Krásnou Lípou. To odpovídá nízké poptávce po drážní přepravě v těchto relacích.

Druhý model, který vychází z odlišných dat a znázorňuje sílu přepravních proudů dle využitých dopravních prostředků. Hodnoty o počtu osob přepravených osobním autem vychází z dat Sčítání z roku 2010, které provádělo Ředitelství silnic a dálnic ČR. Pro názornost bylo každé započítané vozidlo násobeno průměrným 1,5 cestujícím. Údaje o počtu cestujících ve vlacích a autobusech veřejné dopravy byly použity ze sčítání Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství a koordinátora veřejné dopravy Libereckého kraje společnosti KORID LK, spol. s r.o.

4.1.3. Srovnání veřejné dopravy s individuální automobilovou dopravou (IAD) v relaci Šluknovsko – Děčín (Ústí nad Labem)

Pro srovnání veřejné a individuální automobilové dopravy na stupnici 1 – nejlepší až 5 – nejhorší, byly využity následující kritéria:

**vzdálenost vzdusnou čarou** – představuje ideální vzdálenost shodnou pro auto, autobus i vlak

**přístupová doba** – docházková doba k autu, či zastávce a v cílovém místě od auta, či od zastávky. Nejideální doba přístupu byla zvolena 1 minuta (2*1min= 2 min.), která však není nikdy využita. Nejnižší hodnota má ve všech relacích automobil (4 min.) s výjimkou relace Děčín – Ústí nad Labem. Hodnota 4 min. je uváděna u autobusových zastávek v centru obce (Varnsdorf, Šluknov, Velký Šenov). Maximální únosnou přístupovou dobou bylo stanoveno 30 min. U ŽST Chřibská, Varnsdorf, Markvartice a Lipová.

**Jízdní doba** – tato hodnota bbyla vážena časem potřebným k překonání ideální vzdálenosti vzdusnou čarou při maximální rychlosti 85 km/h a minimální 5 km/h. To odpovídá jízdě auta a na druhé straně chůzi. V této hodnotě se projevují terénní i administrativní překážky (kopce, státní hranice,..ad.). Toto kritérium vychází téměř vždy ve prospěch IAD.

**Počet páru spojů** – nejlepší hodnotou bylo stanoveno 60 páru spojů v pracovní den, která byla použita pro IAD, která má v tomto kritériu oproti VD nespornou výhodu. Hodnotě 60 páru spojů se blíží vlaková relace Děčín – Ústí nad Labem. Počet páru spojů byl navýšen za každý rychlík, či spěšný vlak a naopak snížen o každý přestup.

**Cena jízdného** – toto kritérium bylo vztaženo ke vzdálenosti vzdusnou čarou. Nejlepší hodnota je přiřazena ceně 1 Kč/km a opačné je tomu při ceně 5 Kč/km. Pro cenu jízdného je použit ceník ČD odpovídající měsíční jízdence při 2*21 cestě za měsíc. U autobusů je využit ceník dopravce BusLine a.s. při obyčejném jízdném. Zde se projevuje výhoda veřejné dopravy, která je ve většině relací levnější než cesta autem při průměrném 1,5 cestujícím.

Jedinou relací, v níž vychází lépe veřejná doprava před IAD je Děčín – Ústí nad Labem. V ostatních relacích je veřejná doprava IAD více či méně blíží. Ze srovnání vlaku s autobusem vychází až na relaci Děčín – Ústí nad Labem lépe autobus, což je dáno delší
přístupovou vzdáleností z center obcí k ŽST. Neexistence měsíčních jízdenek v příměstských autobusech (měsíční má pouze DPMD, a.s.) způsobuje, že nejlevněji vychází vlak.

Možnost výrazného zlepšení celkových hodnot nabízí relace Děčín – Dolní Poustevna (propojením přes Sebnitz) a Děčín – Varnsdorf (zavedením přímých vlaků).

Údaje o vzdálenosti a cestovní dobu pro IAD pocházejí ze serveru www.viamichelin.com a pro autobusy a vlaky z portálu www.idos.cz.

Souhrn zvláštní relace obcí Šluknovska s Ústím nad Labem nebyla vypracována vzhledem k faktu, že všechny tyto relace vedou podél Labe společně. Proto je relace Děčín s Ústím nad Labem uvedena zvlášť.
5. Tarifní systém, Návrhy pro využití jednotného tarifního systému a systému jízdních dokladů kompatibilního s dalšími systémy
5.1. Úvod

Jedním ze základních opatření, kterými může být zvýšena atraktivita veřejné hromadné dopravy osob v Euroregionu Elbe/Labe je tarifní systém. Přiměřená výše jízdného, která bude vycházet z české cenové hladiny, a srozumitelný jednotný tarifní systém mohou do veřejné příhraniční osobní dopravy nalákat velké množství nových cestujících, kteří v současné době využívají k cestám v dané oblasti individuální automobilovou dopravu.

Tato studie analyzuje současný stav tarifů ve veřejné hromadné dopravě osob v předmětném území, formuluje požadavky na nově vyvíjený tarif v příhraniční osobní dopravě, vypracovává varianty tarifů pro příhraniční osobní železniční dopravu na lince Rumburk – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau – Děčín, hodnotí jejich silné a slabé stránky a sepisuje požadavky na odbavování.

V současné době jsou velké rozdíly v tarifech ve veřejné hromadné dopravě osob mezi německou a českou částí Euroregionu Elbe/Labe. V německé části Euroregionu je možné cestovat veřejnou hromadnou dopravou na jeden integrovaný jízdní doklad dopravního svazu VVO. Na české straně se integrovaný dopravní systém teprve připravuje a cestující musejí využívat tarify jednotlivých dopravců. Rozdíly jsou i v cenové úrovni tarifů, které jsou dané rozdílnou kupní silou ve Spolkové republice Německo a v České republice. Tato studie se snaží nalézt řešení tohoto problému.
5.2. Analýza stávajících tarifů v Euroregionu Elbe / Labe

Přehled tarifů, které v současné době platí v Euroregionu Elbe / Labe názorně ukazuje tento obrázek:

Obr.39 Přehled tarifů v Euroregionu Elbe / Labe

5.2.1. Tarify vnitrostátní

Vnitrostátní tarify platí pouze v jedné zemi Euroregionu Elbe / Labe (buď v SRN nebo v ČR) a vycházejí z kupní síly v daném státě. Vnitrostátní tarify nemají přesah do druhé země euroregionu.

5.2.1.1. Vnitrostátní tarif v německé části Euroregionu Elbe / Labe – Tarif VVO

V německé části Euroregionu Elbe / Labe je veřejná osobní doprava integrovaná. V regionální osobní železniční dopravě, ve veřejné linkové autobusové dopravě, v městských hromadných dopravách (jak v tramvajové tak v autobusové dopravě) a na většině přívozů na území dopravního svazu VVO platí jeden Tarif VVO.

Tarif VVO je zónový tarif. Cestující si zakupují jízdní doklady na základě jejich zónové a časové platnosti. Tarif VVO je velkoplošný tarif zahrnující více zón. Oblast integrované dopravy se člení celkem do 21 tarifních zón. Předěl mezi sousedními tarifními zónami

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava
Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
tvoří hranice tarifní zóny. Na těchto hraničních se vždy nachází zastávky. Jako hranice tarifní zóny může sloužit jedna zastávka, stejně jako několik zastávek či všechny zastávky v jedné obci. Ve výjimečných případech se může hranice tarifní zóny nacházet také mezi dvěma železničními nebo autobusovými zastávkami.

Obr.40 Plán tarifních zón VVO
<table>
<thead>
<tr>
<th>Číslo</th>
<th>Číslo zóny</th>
<th>Název zóny</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>10</td>
<td>Dresden</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>20</td>
<td>Hoyerswerda</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>30</td>
<td>Kamenz</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>31</td>
<td>Radelberg</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>32</td>
<td>Wittichenau</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>33</td>
<td>Lauta</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>34</td>
<td>Königsbrück</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>40</td>
<td>Großenhain</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>41</td>
<td>Riesa</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>42</td>
<td>Thiendorf</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>43</td>
<td>Gröditz</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>50</td>
<td>Meißen</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>51</td>
<td>Nossen</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>52</td>
<td>Radebeul</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>60</td>
<td>Dippoldiswalde</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>61</td>
<td>Freital</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>63</td>
<td>Altenberg</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>70</td>
<td>Pirna</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>71</td>
<td>Bad Gottleuba</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>72</td>
<td>Bad Schandau</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>73</td>
<td>Neustadt</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Při „přejetí“ hranice tarifní zóny je nutno zaplatit cenu za 2 tarifní zóny. Aby se tento cenový skok (z cenové skupiny 1 do cenové skupiny 2) „zmínil“, byly na hranicích sousedních tarifních zón stanoveny „pohraniční oblasti“. Pro cestující je to výhodné tehdy, pokud nastupují kousek před hranicí jedné tarifní zóny a vystupují opět kousek za touto hranicí. Pohraniční oblasti jsou různě veliké a zohledňují síť linek a dopravní poměry. Pohraniční oblast je na jízdním dokladu zvlášť vyznačena a sice buď na potisku z 159chna159159ače nebo u časových jízdenek potiskem „Grenzraum“ (pohraniční oblast). Pohraniční oblasti jsou přehledně uvedeny na plánu tarifních zón nebo v tabulce s jízdním řádem na zastávce. Jede-li cestující jen v rámci pohraniční oblasti (mezi zastávkami A a B), potřebuje jen jízdní doklad pro jednu tarifní zónu, tedy cenovou skupinu 1 (použijete-li jízdenku pro jednotlivou jízdu) nebo cenovou skupinu A (použijete-li časovou jízdenku).
Jízdenky pro jednotlivou jízdu

Jízdenky pro jednotlivou jízdu jsou vydávány v těchto variantách:

- Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro 1 tarifní zónu
- Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro 2 tarifní zóny
- Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro 3 tarifní zóny
- Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro celou oblast VVO

Jízdenky pro 1 tarifní zónu platí i jako jízdenka v příhraniční oblasti. Pro každou variantu jsou vydávány i cenově zvýhodněné jízdenky pro 4 jízdy. Při použití jízdenek pro jednotlivou jízdu v 1. třídě je možné zakoupit doplatkovou jízdenku příslušné cenové skupiny.

Časové jízdenky

Časové jízdenky jsou v tarifu VVO vydávány v několika variantách: denní, týdenní, měsíční či roční jízdenka.

Denní jízdenky opravňují v rozsahu své prostorové platnosti od označení k libovolnému počtu jízd v prostředcích hromadné dopravy (kromě zvláštních dopravních prostředků) do 4.00 hod. následujícího dne. Denní jízdenky neplatí na úzkorozchodných drahách a ve výtahu v Bad Schandau. V lanovkách v Drážďanech, v Kirnitzschtalbahn v Bad Schandau a v Citybusu v Míšni opravňují platné denní jízdenky k zakoupení zlevněné jízdenky pro jednotlivé osoby v příslušném dopravním prostředku. Denní jízdenky jsou nabízeny ve variantách:

- denní jízdenka pro jednu osobu pro 1 tarifní zónu
- denní jízdenka pro jednu osobu pro 2 tarifní zóny
- denní jízdenka pro jednu osobu pro celou oblast VVO
- noční jízdenka pro celou oblast VVO
- rodinná denní jízdenka pro 1 tarifní zónu
- rodinná denní jízdenka pro 2 tarifní zóny
- rodinná denní jízdenka pro celou oblast VVO
- denní jízdenka pro malou skupinu cestujících pro celou oblast VVO

Časové jízdenky s delší časovou platností slouží pro každodenní cesty do školy nebo do práce. Časové jízdenky s delší časovou platností než jeden den jsou prodávány v následujících variantách:

- týdenní jízdenka (platná do 7. dne od označení)
• měsíční jízdenka (platná do stejného dne měsíce následujícího po označení)
• měsíční jízdenka „od 9 hodin“ (platná do stejného dne měsíce následujícího po označení; neplatí po-pá od 4.00 hod. do 9.00 hod.)
• měsíční abonentka (na kalendářní měsíc)
• měsíční abonentka „od 9 hodin“ (na kalendářní měsíc; neplatí po-pá od 4.00 hod. do 9.00 hod.)
• roční jízdenka (na kalendářní rok)

Týdenní, měsíční a roční jízdenky jsou vydávány v 5 cenových skupinách:

• **Cenová skupina A** (pro jízdy v rámci jedné tarifní zóny (kromě tarifní zóny Drážďany) nebo v rámci pohraniční oblasti)
• **Cenová skupina A1** (pro jízdy v rámci tarifní zóny Drážďany)
• **Cenová skupina B** (pro jízdy ve dvou sousedních tarifních zónách, tedy při překročení jedné hranice tarifní zóny. Tarifní zóna, kterou se při jízdě projíždí opakovaně, se počítá pouze jednou)
• **Cenová skupina C** (pro jízdy v rámci jedné tarifní zóny a ve všech přilehlých tarifních zónách, tedy při překročení minimálně dvou hranic tarifních zón)
• **Cenová skupina D** (pro jízdy ve všech tarifních zónách – oblast integrované dopravy)


**Slevy**

Tarif VVO nabízí velký sortiment slev pro vyjmenované skupiny obyvatel:

• **Tělesně postižení občané** (tělesně postižení občané se v souladu s ustanoveními Deváté knihy Sociálního zákoníku (SGB IX) přepravují zdarma pouze tehdy, pokud se mohou prokázat platným průkazem pro postižené a přílohou příslušného úřadu péče s platným kolkem. Bezplatnou přepravu doprovázejících osob upravují také ustanovení Deváté knihy Sociálního zákoníku, doprovod musí být také uveden v průkazu postiženého)
• **Senioři** (bonus je nabízen všem občanům od dovršeného 60. roku života, kteří mohou využívat denní jízdenky pro jednotlivé osoby za snížené jízdné)
**Děti** (bezplatně se přepravují děti do 5 let a skupiny dětí z mateřských škol. Děti ve věku od 6 do 14 let včetně mohou využívat snížené ceny jízdného. Pro časové jízdenky je zapotřebí platná zákaznická karta, kterou musí potvrdit vzdělávací zařízení)

**Žáci, učni, studenti** (žáci, učňovská mládež a studenti mohou využívat zlevněné jízdné pouze u časových jízdenek. Předpokladem k tomu je zákaznická karta potvrzená vzdělávacím zařízením a opatřená pevně přilepenou pasovou fotkou a osobními údaji, které jsou vyplněny kompletně a nesmazatelným inkoustem.)

**Speciální a akční tarifní nabídky**

Rozsáhlá je i oblast speciálních a akčních tarifních nabídek Tarifu VVO. Tyto jízdenky jsou nabízené specifickým skupinám cestujících. V současné době existují v těchto variantách:

- **Turistické jízdenky** – propojují turistickou nabídku a jízdenku na hromadnou dopravu ve VVO. Uživatel tak může pohodlně pro svůj individuální výlet využít vlak, autobus nebo tramvaj. V současné době jsou vydávány v těchto variantách:
  - **Dresden City-Card 1 den** (24 hodin možnost používat veškeré prostředky městské hromadné dopravy v tarifní zóně Drážďany (platí od 18 hod. dne před a 4 hod. dne po platnosti). Jízdenka neplatí na lanových drahách)
  - **Dresden City-Card pro rodiny 1 den** (24 hodin možnost používat veškeré prostředky městské hromadné dopravy v tarifní zóně Drážďany pro rodiny (max. 4 děti do 14 let) (platí od 18 hod. dne před a 4 hod. dne po platnosti). Jízdenka neplatí na lanových drahách)
  - **Dresden City-Card 2 dny** (48 hodin možnost používat veškeré prostředky městské hromadné dopravy v tarifní zóně Drážďany pro rodiny (max. 4 děti do 14 let) (platí od 2 po sobě následující dny do 4 hod. následujícího dne). Jízdenka neplatí na lanových drahách)
  - **Dresden City-Card pro rodiny 2 dny** (48 hodin možnost používat veškeré prostředky městské hromadné dopravy v tarifní zóně Drážďany pro rodiny (max. 4 děti do 14 let) (platí od 2 po sobě následující dny do 4 hod. následujícího dne). Jízdenka neplatí na lanových drahách)
  - **Dresden Regio-Card 5 dní** (5 dní možnost používat veškeré prostředky městské hromadné dopravy na území integrované dopravy VVO (platí 5 po sobě následujících dne do 4 hod. následujícího dne) opravňuje k zakoupení zlevněného jízdního dokladu pro okružní jízdu Míšní, na úzkorozchodné železnice (Lößnitzgrundbahn a Weißeritztalbahn), dráždanské lanovky a na Kirnitzschtalbahn)
  - **Dresden Regio-Card pro rodiny 5 dní** (5 dní možnost používat veškeré prostředky městské hromadné dopravy na území integrované dopravy VVO pro rodiny (max. 4 děti do 14 let) (platí 5 po sobě následujících dne do 4 hod. následujícího dne) opravňuje k zakoupení zlevněného jízdního dokladu pro okružní jízdu Míšní, na úzkorozchodné železnice (Lößnitzgrundbahn a Weißeritztalbahn), dráždanské lanovky a na Kirnitzschtalbahn)
dokladu pro okružní jízdu Míšní, na úzkorozchodné železnice (Lößnitzgrundbahn a Weißeritztalbahn), drážďanské lanovky a na Kirnitzschtalbahn)

0 Sächsische Dampfschiffahrts Card (jízdenka platí v den platnosti v prostoru integrované dopravy VVO. Sezónní nabídka (duben-říjen), vydává pouze Saská parolavba (Sächsische Dampfschiffahrt))

0 City Ticket (na jednu cestu (variantně na libovolný počet jízd) z cílového nádraží do cíle cesty všemi prostředky městské hromadné dopravy (kromě lanového) v tarifní zóně Drážďany; platí také v den cesty až do zapsání na jízdence na vlak. Předpokladem je jízdenka na vlak (ICE, IC, EC) na vzdálenost více než 100 km a zakoupený průkaz Bahn Card. Cena je zahrnuta v ceně jízdenky)

0 Fahren & Fliegen (ve všech prostředcích městské hromadné dopravy na území integrované dopravy (kromě zvláštních dopravních prostředků) pouze s odpovídajícím dokladem, jako je speciální zákaznická karta/cestovní doklad s přílohou k platné letence (řízní poskytovatelé). Cena je zahrnuta v ceně letenky)

- Jízdenky pro návštěvníky kulturních událostí – propojují kulturní nabídku a jízdenku na hromadnou dopravu ve VVO. Při zakoupení vstupenky na kulturní akci (koncert, opereta, divadlo atd.) zákazník získá možnost využít prostředky hromadné dopravy. Pro cestu na akci a zpět tak může využít dopravu vlakem, autobusem nebo tramvají. Dané jízdenky jsou k dispozici pro Státní operetu v Drážďanech, pro divadla Junge Generation, Brückenmännchen, na festival Elbhangfest, nebo do erdgas arena Riesa.

- Jízdenky pro návštěvníky sportovních utkání – propojují sportovní události a jízdenku na hromadnou dopravu ve VVO. S nákupem vstupenky na sportovní událost (jednotlivé akce nebo např. sezónní herní série atd.) zákazník současně získává i možnost cestovat veřejnou hromadnou dopravou.

- Jízdenky k veletrhům a kongresům – zahrnují vstupné na kongres, veletrh či výstavu a jízdenku na veřejné dopravu. Při nákupu stovky vstupenky na sportovní událost (jednotlivé akce nebo např. sezónní herní série atd.) zákazník získává i možnost cestovat veřejnou hromadnou dopravou.

- Hotelové jízdenky – při nákupu jednoho nebo několika nocí v hotelu zákazník má možnost využívat veřejnou hromadnou dopravu.

- Žákovské jízdenky – pro žáky a žákyně nabízí Tarif VVO velké množství speciálních jízdenek, často ve spojení se zajímavou akcí nebo výstavou. Při nákupu speciální nabídky pro žáky získá zájemce zároveň možnost využívat veřejnou hromadnou dopravu. V současné době jsou žákovské jízdenky nabízené v těchto variantách:
SuperSommerFerienTicket (letní prázdninová jízdenka) – nepřenosná jízdenka pro žáky a učně do 20 let včetně v době letních prázdnin v Sasku v systémech integrované dopravy VVO a VON. Pro uživatelé zlevněných abonentek a ročních karet je tato jízdenka prodávána za sníženou cenu.

Ferienpass der Stadt Dresden (prázdninový pas města Drážďan) – Ve všech místních dopravních prostředcích TZ 10 (kromě zvláštních dopravních prostředků). Vydává Městský úřad péče o mládež v omezeném nákladu.

Schulkino Dresden (školní kino Drážďany) a Schulkino Dresden plus (školní kino Drážďany plus) – tyto jízdenky platí ve všech místních dopravních prostředcích v oblasti integrované dopravy (kromě zvláštních dopravních prostředků) a jsou určeny pouze pro skupiny žáků.

- Jízdenky k jízdám za prací – u této jízdenky je se zaměstnaneckým poměrem spojeno oprávnění k používání veřejné hromadné dopravy většinou v podobě abonentky. Zaměstnanci tak mohou využívat vlak, autobus a tramvaj nejen na cesty do práce, nýbrž také v době svého volna.
- Semestrální jízdenka – speciální jízdenka pro studenty. Platí pouze ve spojení s platným osobním dokladem. Pro semestrální jízdenku platí zásadně přepravní podmínky a ustanovení tarifu VVO v příslušně platném znění, doplněné zvláštními smluvními úpravami obsaženými v dohodě o semestrální jízdence se studentskými radami a konstituovanými studentskými organizacemi.
- Jízdenky pro jízdu z/do servisu – v autoservisech, které uvedenou službu nabízí, je po objednávce opravy vydání jízdní doklad pro veřejnou hromadnou dopravu. Zákazníci tak mohou po odevzdání soukromého nebo služebního automobilu použít vlak, autobus nebo tramvaj pro cestu ze servisu a zpět.

Zvláštní dopravní prostředky

V dopravním svazu VVO jsou provozovány i zvláštní dopravní prostředky, které dnes slouží z větší části k rozvoji a podpoře cestovního ruchu a většinou nezajišťují pro obyvatele regionu každodenní dopravu do škol a zaměstnání. Ve zvláštních dopravních prostředcích platí speciální tarif a jen některé nabídky Tarifu VVO.

- Labské přívozy
  - Labské přívozy v tarifní zóně Drážďany (TZ 10) – Na labských přívozech v tarifní zóně Drážďany v zásadě platí všechny jízdní doklady systému integrované dopravy v souladu s jejich prostorovou a časovou platností. Pokud cestující použije při své cestě pouze přívoz, zaplatí za přepravu cenu určenou tarifem pro přepravu Labskými přívozy.
  - Dálkové plavby po Labi v tarifních zónách Radebeul (TZ 52) a Míšeň (TZ 50) – Dálkové plavby po Labi jsou všechny plavby mezi přívozy Radebeul a Kötz-Gauernitz a Brockwitz-Scharfenberg a Míšeň. U těchto jízd neplatí...
jízdní doklady systému integrované dopravy. Pro dálkové plavby po Labi platí zvláštní jízdné.

- Labské přívozy v tarifních zónách Pirna (TZ 70) a Bad Schandau (TZ 72)
  – Na labských přívozech v tarifních zónách Pirna a Bad Schandau v zásadě platí všechny jízdní doklady systému integrované dopravy v souladu s jejich prostorovou a časovou platností. Pokud cestující použije při své cestě pouze přívoz, zaplatí za přepravu cenu určenou tarifem. Na labském přívozu v lázních 165chna neplatí jízdní doklady systému integrované dopravy.

- Labský přívoz Schna – Hřensko – Na tomto labském přívozu nejsou kromě jízdenky REGIONet Labe-Elbe uznané žádné jízdní doklady systému integrované dopravy VVO.

- Dálkové jízdy po Labi v tarifních zónách Pirna (TZ 70) a Bad Schandau (TZ 72)

- Kirnitzschtalbahn – tramvaj v údolí říčky Kirnitzsch
  – Na Kirnitzschtalbahn platí časové jízdenky tarifu VVO v souladu s jejich prostorovou a časovou platností. Oprávnění k současné přepravě platné pro časové jízdenky zde neplatí. Pro jednotlivé jízdy je nutno zakoupit samostatné jízdní doklady.

- Lanovky
  – Na lanovkách v Drážďanech platí časové jízdenky tarifu VVO v souladu s jejich prostorovou a časovou platností. Oprávnění k přepravě jízdního kola nebo psa u časových jízdenek a platné denní jízdenky opravňují k zakoupení zlevněné jízdenky na lanové dráhy na osobu. Jednotlivé jízdenky jsou vydávány také pro cestu nahoru a dolů. Obě jízdy musí být vykonány ve stejný den. Mimořádná nabídka pro cestující, kteří využívají lanovky často, je BergbahnCard. Tuto speciální zákaznickou kartu na lanové dráhy v Drážďanech lze zakoupit za ochranný poplatek 5,00 euro. Karta BergbahnCard je platná od data vystavení po dobu jednoho roku, je určena pro konkrétní osobu a opravňuje vlastníka k nákupu zlevněné jízdenky na lanovky.

- Okružní jízdy Mišní
  – Pro okružní jízdu Mišní platí časové jízdenky tarifu VVO v souladu s jejich prostorovou a časovou platností. Oprávnění ke spolujízdě u časových jízdenek v tarifní zóně Mišin a platné celodenní jízdenky opravňují k zakoupení zlevněné jízdenky pro jednu osobu.

- Výtah v Bad Schandau
  – Ve výtahu platí časové jízdenky tarifu VVO v souladu s jejich časovou a prostorovou platností. Oprávnění k současné přepravě zde neplatí. Pro jednotlivé jízdy je nutno zakoupit samostatné jízdní doklady.

Cílem nabídky Tarifu VVO je oslovit co nejvíce cestujících (jednotlivců i skupin) a nabídnout jim výhodné cestování veřejnou dopravou v oblasti VVO.

165

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverband
5.2.1.2. Vnitrostátní tarif v české části Euroregionu Elbe / Labe

V české části Euroregionu Elbe / Labe veřejná osobní doprava dosud integrovaná není. Na přípravě integrace pracuje Ústecký kraj a spuštění integrovaného tarifního systému je plánováno k 1.1.2015. V současné době na území Ústeckého kraje platí neintegrované tarify jednotlivých dopravců.

**Tarif Českých drah**

Vzhledem k tomu, že České dráhy mají de facto monopol na zajišťování osobní železniční dopravy v Ústeckém kraji a prakticky i v celé České republice, je vnitrostátní tarif Českých drah použitelný jako přestupní tarif v celé železniční síti. Tarif Českých drah je tarif kilometrický. Cena za přepravu se vypočte v závislosti na tarifní vzdálenosti, zvolené vozové třídě nebo druhu vlaku, případně druhu místa, použitím druhu jízdného dle tarifu TR 10 a akviziční slevě vyhlášené v Přepravní a tarifním věstníku.

**Druhy jízdného**

Základním členěním jízdného je členění na jízdné regulační (ceny jsou stanoveny výměrem Ministerstva financí ČR) a obchodní nabídky Českých drah.

**Regulované jízdné**

- **Základní jízdné** je obyčejné jízdné ve smyslu regulace cen dle výměru Ministerstva financí ČR. Základní jízdné je cena za jednosměrnou jízdnou pro cestující v 1. nebo 2. vozové třídě, kteří nevyužijí zvláštní jízdné, zlevněné jízdné nebo řádně zveřejněnou a v PTV vyhlášenou akviziční slevu. Nárok na základní jízdné cestující neprokazují.

- **Zvláštní jízdné** je cena regulovaná výměrem Ministerstva financí ČR a vypočítá se ze základního jízdného jako sazba na 1 kilometr. Nárok na zvláštní jízdné je cestující povinen prokázat předepsaným průkazem.
  - **Zvláštní jízdné pro děti** – nárok na toto jízdné mají děti od 6ti do 15ti let a to jak v 1. tak ve 2. vozové třídě. Děti ve věku od 10 do 15 let jsou povinné prokázat nárok na zvláštní jízdné jakýmkoliv (oficiálním) průkazem ověřeným razítkem či jinými specifickými znaky vydavatele nebo ve formě plastové karty viditelně opatřené fotografii, jménem a datem narození, případně datem 15. narozenin nebo rodným číslem dítěte.
  - **Zvláštní jízdné pro žáky** - je určeno pro cestující, kteří plní povinnou školní doházku nebo se soustavně připravují na budoucí povolání ve střední, vyšší odborné, vysoké nebo speciální škole v denní nebo prezenční formě studia ve všech školách v ČR a školách v zahraničí, u kterých je studium postavené na roveň studia ve střední nebo vysoké škole v ČR. Zvláštní jízdné lze uplatnit z železniční stanice v ČR ležící 1. nebo 2. vozové třídě nebo časově nejbližší místo internátu / koleje do a ze stanice ležící místně nebo časově nejbližší sídlo školy směrem nejkratším nebo časově nejvýhodnějším, případně pro část tohoto úseku při použití více dopravců nebo individuální dopravy. Nárok na zvláštní jízdné mají žáci a studenti do 26 let. Zvláštní

---

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV / přeshraniční regionální doprava

Ústecký kraj / Zweckverband Verkehrsverband
jízdné nelze uplatnit v měsících červenec a srpen. Zvláštní jízdné pro žáky se přiznává pouze ve 2. vozové třídě.

- Zvláštní jízdné pro osoby zvlášť těžce postižené na zdraví a přeprava jejich průvodců - Nárok na zvláštní jízdné pro osoby zvlášť těžce postižené na zdraví se prokazuje průkazem ZTP nebo ZTP/P. Zvláštní jízdné pro osoby zvlášť těžce postižené na zdraví se přiznává pouze ve 2. vozové třídě.

- Zvláštní jízdné pro rodiče (soudem stanovené opatrovníky) k návštěvě zdravotně postižených dětí umístěných v ústavech na území ČR - Nárok na zvláštní jízdné mají rodiče nebo soudem stanovení opatrovníci (dále jen „rodiče“) při jízdách k návštěvám nezaopatřených dětí tělesně, mentálně nebo smyslově postižených nebo chronicky nemocných, trvale nebo dlouhodobě umístěných ve zdravotnických, školských, sociálních zařízeních a ústavech7 (dále jen „ústavech“). Zvláštní jízdné lze uplatnit z železniční stanice ležící místně nebo časově nejblíže místu trvalého pobytu rodičů do stanice ležící místně nebo časově nejblíže sídlu ústavu zásadně směrem nejkratším nebo časově nejvýhodnějším. Zvláštní jízdné pro rodiče se přiznává pouze ve 2. vozové třídě.

**Obchodní nabídky ČD**

Obchodní nabídky ČD platí zpravidla ve všech vlacích ČD mimo vlaků s globální cenou.

**In-karta**

Velká část obchodních nabídek ČD je vázána na In-kartu. In-karta je bezkontaktní čipová karta velikosti standardní bankovní platební karty, která slouží jako nosič jízdních dokladů, slev, EPIK a dalších služeb, aplikací nebo bonusových programů ČD. In-kartu může zákazník získat po vyplnění a odevzdání „Žádosti / smlouvy o vydání a používání In-karty“ u pokladní přepážky. In-karta je Českými dráhmi, a.s. vydávána ve dvou variantách: nepřenosná a přenosná.
Zákaznické aplikace na In-kartě

- **IN 25 %** - IN 25 % je elektronická aplikace nahaná na nepřenosné In-karty nebo nepřenosné karty jiného subjektu. Aplikaci IN 25 % si může cestující zakoupit s platností na 1 nebo 3 roky. Aplikaci IN 25 % pro všechny kategorie cestujících si může cestující zakoupit i jako IN 25 START s platností na 3 měsíce, a to pouze do nové nebo pokračovací karty současně s podáním žádosti o její vystavení. Oprávněný uživatel aplikace IN 25 % obdrží slevu 25 % dle ceníku v tarifu TR 10, a to v závislosti na kategorii cestujícího. Aplikace IN 25 % je vydávána v těchto variantách:
  - IN 25 % pro cestující starší 26ti let
  - IN 25 % pro mládež od 15ti do 26ti let
  - IN 25 % pro děti do 15 let
  - IN 25 % pro držitele průkazů ZTP a ZTP/P

- **IN 50 %** - IN 50 % je elektronická aplikace nahaná na nepřenosné In-karty nebo nepřenosné karty jiného subjektu. Aplikaci IN 50 % si může cestující zakoupit s platností na 1 nebo 3 roky. Aplikace IN 50 % opravňuje držitele ke slevám dle ceníku v tarifu TR 10 ve výši 50 % ze základního jízdného a zpáteční slevy a 25 % z ceny traťových jízdenek. Aplikace IN 50 % je vydávána v těchto variantách:
  - IN 50 % pro cestující starší 26ti let
  - IN 50 % pro mládež od 15ti do 26ti let
  - IN 50 % pro důchodce

- **IN 100 %** - IN 100 % je elektronická aplikace nahaná na nepřenosné In-karty nebo nepřenosné karty jiného subjektu. Aplikaci IN 100 % si může cestující zakoupit s platností na 1 nebo 3 roky. Aplikace IN 100 % opravňuje cestujícího k používání všech vlaků ČD v 1. i 2. vozové třídě, používání lanové dráhy ČD Liberec-Horní Hanychov – Ještěd a bezplatné přepravě jednoho spoluzavazadla a jednoho psa.

- **IN Business** - je elektronická aplikace přenosné roční sítové jízdenky nahané do přenosné In-karty. Aplikace IN Business opravňuje cestujícího k používání všech vlaků ČD v 1. i 2. vozové třídě, používání lanové dráhy ČD Liberec-Horní Hanychov – Ještěd a bezplatné přepravě jednoho spoluzavazadla a jednoho psa.

- **IN Senior** - Aplikace IN Senior je určena pro cestující 70 +, nahaná na čipu nepřenosné In-karty. Aplikaci IN Senior si může cestující zakoupit s platností na 1 nebo 3 roky. Aplikace IN Senior opravňuje držitele k použití 2. vozové třídy osobních a spěšných vlaků ČD bez zakupování jízdenek pro jednotlivou jízdu a ke slevě dle ceníku v tarifu TR 10: 50 % ze základního jízdného a zpáteční slevy při použití rychlíků, vlaků vyšší kvality v 1. i 2. vozové třídě, osobních vlaků v 1. vozové třídě a autobusu Airport Express a 25 % z ceny traťových jízdenek.
Obchodní nabídky, na které lze uplatnit slevu zákaznickou aplikací

- **Zpáteční sleva** – Zpáteční sleva se poskytuje při zakoupení zpáteční jiždenky:
  - za základní jízdě,
  - za zvláštní jízdě,
  - se slevou pro důchodce,
  - se slevou pro skupinu.

Zpáteční sleva se poskytuje v 1. i 2. vozové třídě dle náruku cestujícího podle podmínek příslušné slevy dle ceníku v tarifu TR 10 nebo podle vyhlášeného ceníku akčních jíždenek. Držitelé platné zákaznické aplikace mají nárok na zlevněnou cenu zpáteční slevy dle ceníku v tarifu TR 10.

- **Traťové jiždenky** - Traťová jiždenka umožňuje v době své platnosti používat vlaky ČD k opakovaným jízdám mezi stanicemi a po trase uvedené na jiždence v libovolném směru nebo úseku. První a poslední den platnosti je na traťové jiždence vytíštěn nebo se zobrazí na čtecím zařízení; platnost traťové jiždenky nelze dodatečně měnit. Po jiné trase mezi stanicemi uvedenými na jízdním dokladu lze traťovou jiždenku použít podle podmínek příslušné slevy dle ceníku v tarifu TR 10 nebo podle vyhlášeného ceníku akčních jíždenek. Traťové jiždenky žákovské se prodávají pouze pro 2. vozovou třídu na maximální tarifní vzdálenost 120 km jako týdenní, měsíční a čtvrtletní.

- **Akční jiždenky** - Cena Akční jiždenky, výše slevy, vozová třída a vybrané relace jsou vždy stanoveny při vyhlášení akce a mohou se pro jednotlivé akce lišit. Akční jiždenka může být jednosměrná nebo zpáteční pro konkrétní relaci dle vyhlášených podmínek. Místa, kde lze zakoupit Akční jiždenku jsou stanoveny při vyhlášení podmínek. Akční jiždenku lze použít v libovolném směru na jízdě v celé trase. Akční jiždenku lze použít pouze do vyprodaného tarifního kontingentu (počtu) jiždenek na vyhlášenou akci na den. Velikost kontingentu pro jednotlivé relace se nezveřejňuje. Akční jiždenku lze použít ve spojení s časovým doplatkem a cenou v celé trase.
zpáteční Akční jízdenka platí vždy do 24:00 hodin následujícího dne po prvním dni platnosti. V současné době jsou v prodeji následující akční jízdenky s vazbou na Ústecký kraj:
  o akční jízdenka Praha - Most
  o akční jízdenka Praha – Chomutov/Jirkov
  o akční jízdenka Praha – Litvínov

Obchodní nabídky pro cestující bez zákaznické aplikace na kartě

- **Slevy pro důchodce** - Nárok na slevu pro důchodce mají osoby pobírající důchod starobní nebo invalidní pro invaliditu 3. stupně nebo osoby po dovršení 60 let pobírající vdovský či vdovecký důchod. Sleva pro důchodce se poskytuje pouze ve 2. vozové třídě ve výši 25 % ze základního jízdného a zpáteční slevy. Nárok na slevu prokazuje cestující platným průkazem pro důchodce vydaným kterýmkoliv dopravcem ve veřejnějších drážních osobních dopravách.

- **Kilometrická banka ČD** - je přenosný jízdní doklad platný ve všech vlacích ČD v 1. i ve 2. vozové třídě. Kilometrické banky ČD prodávají vybrané pokladní přepážky. Na jednu Kilometrickou bnku ČD mohou cestovat max. 3 cestující starší 15 let, kteří mají zapsanou stejné nástupní i cílovou stanici, přičemž dvě děti do 15 let se považují za jednoho cestujícího staršího 15 let. Doba platnosti Kilometrické banky ČD je 6 měsíců od prvního dne platnosti. Ve 24.00 hodin vyznačeného posledního dne platnosti končí platnost Kilometrické banky ČD, i kdyby nebyl vyčerpán kilometrický vklad nebo nebyla ukončena poslední započatá jízda. Minimální a maximální odpočet kilometrů za jednoho cestujícího:

<table>
<thead>
<tr>
<th>2. vozová třída</th>
<th>1. vozová třída</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Cestující</td>
<td>Násobek km</td>
</tr>
<tr>
<td>Dospělý</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Dítě</td>
<td>0,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- **Sleva pro skupinu** - Sleva pro společnou jízdu minimálně 2, maximálně 30 platících cestujících ve 2. vozové třídě, odbavených na jedné společné jízdě nebo na více vzájemně provázaných jízdenkách se stejnou nástupní i výstupní stanicí. Sleva pro skupinu je vydávána ve dvou variantách: pro jednosměrnou cestu a pro zpáteční cestu. U jednosměrné (zpáteční) jízdenky se slevou pro skupinu se cena vypočte takto:
  o základní (zpáteční) jízdné pro prvního cestujícího
  o sleva 30 % ze základního (zpátečního) jízdného pro druhého cestujícího
- Sleva 50 % ze základního (zpátečního) jízdného pro třetího a každého dalšího cestujícího ve skupině do celkového počtu 30 cestujících


**Vlak +** - Sleva VLAK+ je poskytována na akce vyhlášené v dostatečném předstihu PTV a trvale cestujícím, kteří použijí z žst. Praha hl. n. do stanice Praha letiště/Airport autobus Airport express a následně leteckou dopravu do cíle své cesty a zpět. Sleva VLAK+ je ve výši 25 % ze zpáteční slevy dle ceníku 2D tarifu TR 10 s výjimkou žákovského jízdného a zvláštního jízdného pro rodiče dojíždějící za dětmi do ústavu. Jízdenka se slevou VLAK+ platí pro jednu cestu TAM a jednu cestu ZPĚT v tomto pořádku ve 2. vozové třídě a po stejné přepravní trase. Jízdenka VLAK+ letiště platí 30 dnů, přičemž cesta TAM musí být nastoupena v první den její platnosti a cesta zpět kdykoliv v době platnosti jízdenky. Pro cestu ZPĚT musí mít cestující jízdenku se slevou VLAK+ letiště potvrzenou datumovým razítkem ČD, které získá bezprostředně po příletu na informační přepážce Letiště Václava Havla Praha po předložení palubní vstupenky. Datum uvedený na razítku je datem nástupu jízdy pro cestu ZPĚT z letiště (od 20:00 hodin lze na letišti požádat o razítko s datem následujícího dne), jízda musí být ukončena do 24:00 hod. dne, následujícího po dni uvedeném na razítku, nejpozději však do 24:00 hod. posledního dne platnosti jízdenky.

**Celodenní jízdenka** - Celodenní jízdenka je síťová jízdenka pro jednu osobu, umožňující neomezený počet jízd všemi vlaky ČD ve 2. vozové třídě. Celodenní jízdenka platí na území České republiky za stejných podmínek rovněž ve všech vlacích provozovaných firmou GW Train Regio a. s. a Vogtlandbahn GmbH podle smluvních přepravních podmínek těchto dopravců. Celodenní jízdenka se vystavuje ve variantách:

- jednodenní jízdenka platná v celé ČR
**Skupinová víkendová jízdenka** - Skupinová víkendová jízdenka umožňuje neomezený počet jízd všemi vlaky ČD ve 2. vozové třídě. Jízdenka platí v sobotu, v neděli a ve dnech uznaných státem jako svátek, pokud případají na jiný den, než je sobota nebo neděle. Jízdenku může současně použít maximálně 5 spolucestujících, přičemž pouze maximálně 2 cestující z celkového počtu mohou být starší 15 let. Skupinová víkendová jízdenka se vystavuje ve variantách:

- jednodenní jízdenka platná v celé ČR


- v I. cenové úrovni jsou jízdenky nejlevnější a zakoupit je lze v předprodeji až 2 měsíce před odjezdem, nejpozději však 7 dní před odjezdem
- ve II. cenové úrovni jsou jízdenky dražší a jejich prodej je zahájen po vyprodání jízdenek I. cenové úrovni, nejpozději však 6 dní před odjezdem; prodej je ukončen nejpozději 3 dny před odjezdem
- ve III. cenové úrovni jsou jízdenky nejdražší a jejich prodej je zahájen po vyprodání jízdenek II. cenové úrovni, nejpozději však 2 dny před odjezdem; prodej je ukončen ve 23.59 hodin dne odjezdu nebo vyprodáním jízdenek

Cestující se zákaznickou aplikací na In-kartě ČD nebo na jiné kartě, na papírové předběžné In-kartě nebo dočasné In-kartě si mohou jízdenky v I., II. i III. cenové úrovni zakoupit výhodněji - za ceny nižší než cestující bez karty.
**Slevy 25 % na vybraných tratích** - Od 1. března 2013 je možné cestovat se slevou 25 % (jízdné IN 25 % bez prokazování nároku na tuto slevu) ve vlacích ČD na vyjmenovaných tratích nebo úsecích tratí. V Ústeckém kraji se jedná o tyto tratě a traťové úseky:

- 081 Rybniště – Rumburk
- 083 Rumburk – Dolní Poustevna
- 084 Rumburk – Staré Křečany / Zahrady u Rumburka – Mikulášovice dolní nádraží
- 097 Lovosice – Teplice v Čechách
- 110 Louny – Slaný (přesah do Středočeského kraje)
- 131 Ústí nad Labem hl. n. – Úpořiny – Bílina (neplatí pro samostatné jízdy Ústí n. L. hl.n. – Ústí n. L. západo)
- 135 Most – Moldava v Krušných horách
- 161 Blatno u Jesenice – Rakovník (přesah do Středočeského kraje)

**Tarify ve veřejné linkové autobusové dopravě v Ústeckém kraji**

Ve veřejné linkové autobusové dopravě v Ústeckém kraji neplatí jeden integrovaný tarif. Každý dopravce ve veřejné linkové autobusové dopravě v Ústeckém kraji si vydává svůj vlastní tarif a smluvní přepravní podmínky. Někteří dopravci nabízejí cestujícím cestujícím možnost využívat k placení jízdného bezkontaktní čipové karty. Při placení jízdného pomocí bezkontaktní čipové karty je cestujícím nabízena sleva z jízdného. Tyto karty jsou ale použitelné jen u dopravce, který ji vydal a není možné je použít u jiného dopravce.

Většina dopravců nabízí cestujícím pouze jízdenky pro jednotlivou jízdu. Jednotlivé jízdné je cestujícím nabízeno v těchto variantách:

- **Obyčejné (plné) jízdné** - platí cestující od 15 let
- **Zlevněné jízdné pro děti od 6 do 15 let a rodiče při návštěvě zdravotně postižených dětí umístěných v ústavech**
- **Zlevněné žákovské jízdné pro děti od 6 do 15 let** – jízdné je určeno pro dopravu do škol a platí pouze se žákovským průkazem. Zlevněné žákovské jízdné neplatí v měsíci červencí a srpnu
- **Zlevněné žákovské jízdné pro žáky a studenty od 15 let do 26 let** – jízdné je určeno pro dopravu do škol, internátů a koleji. Platí pouze se žákovským průkazem a neplatí v měsíci červencí a srpnu
- **Zlevněné jízdné pro držitele průkazu ZTP a ZTP/P**

Výše uvedené slevy z jízdného jsou dány českou legislativou a žádné další většinou dopravci nenabízejí.
V zájmové území nabízí časové předplatní jízdenky na svých linkách pouze Dopravní podnik města Děčína, a.s.. Území obsluhované veřejnou linkovou autobusovou dopravou dopravce je rozděleno do sedmi tarifních pásem. Předplatní časové jízdenky jsou nabízeny v těchto variantách:

- **Základní občanské časové jízdné** – nepřenosné jízdenky na držitele
  - 7 denní jízdenka
  - 15 denní jízdenka
  - 30 denní jízdenka
  - 90 denní jízdenka
  - 180 denní jízdenka

- **Zlevněné časové jízdné pro děti od 6ti do 15 let** – nepřenosné jízdenky na držitele
  - 15 denní jízdenka
  - 30 denní jízdenka
  - 90 denní jízdenka
  - 180 denní jízdenka

- **Zlevněné časové jízdné pro žáky a studenty od 15ti do 26 let** – nepřenosné jízdenky na držitele
  - 15 denní jízdenka
  - 30 denní jízdenka
  - 90 denní jízdenka
  - 180 denní jízdenka

- **časové jízdné přenosné** – přenosné jízdenky, jízdenky nejsou vydávány na konkrétního držitele
  - 15 denní jízdenka
  - 30 denní jízdenka
  - 90 denní jízdenka

---

### Tarify v městských hromadných dopravách na území Ústeckého kraje

V současné době je na území Ústeckého kraje provozováno celkem 16 městských hromadných doprav. Každá městská hromadná doprava má svůj vlastní tarif a své smluvní přepravní podmínky.

Města na území Ústeckého kraje, kde je provozována městská hromadná doprava:

- Bílina
Cílem tohoto materiálu není udělat vyčerpávající analýzu tarifních systémů jednotlivých městských hromadných doprav. V další analýze proto budou popsány jen 3 městské hromadné dopravy, které se úzce váží k oblasti Českého Švýcarka: Děčín, Ústí nad Labem a Varnsdorf.

Městská hromadná doprava v Děčíně

Městskou hromadnou dopravu v Děčíně tvoří 17 autobusových linek s čísly z rozmezí 1–37 (1–4, 7–10, 12, 14, 21, 22, 32, 33 a 37, licenční čísla 515001 až 515037). Většina linek má více variant trasy. MHD Děčín je zajišťována jen na území Města Děčín. Město Děčín je pro účely tarifu 1 tarifní zónou. Nástup do vozidla je určen předními dveřmi.

K odbavování cestujících v městské autobusové dopravě v Děčíně (dále jen MAD) a linkové dopravě jsou používány bezkontaktní čipové karty. Tyto karty pak lze použít jako časovou předplatní jízdenku nebo jako elektronickou peněženku s tím, že v případě placení jízdného elektronickou peněženkou může být cena jízdného nižší než při platbě jízdného přímo v hotovosti. Karty jsou zhotovovány na počátku životnosti.

Cestující je povinen platit jízdné a přepravné jen v odpočítaných mincích, které jsou po všechnu platbu přímou, při případě připojení do prvního autobusu a bez prodlení a vyzvání je vhodit do mincovního systému nebo přiložit čipovou kartu ke čtečce zabudované v mincovním systému. Převodné, přestupní, celodenní a skupinové jízdné musí cestující nahlásit před vhozením mincí nebo před připojením čipové karty ke čtečce. Přestupní jízdenka
má dvě části. První část jízdenky si ponechá cestující a druhou část si odebere od cestujícího řidič druhého autobusu, který vystaví kontrolní jízdenku s nulovou hodnotou.

**Druhy jízdného**

- **Jízdenky pro jednotlivou jízdu** – jsou nabízené ve dvou variantách jako nepřestupní a přestupní jízdenky. Možná je platba v hotovosti nebo prostřednictvím bezkontaktní čipové karty (v tomto případě je jízdenka levnější). Jízdenky pro jednotlivou jízdu jsou vydávány v těchto variantách:
  - Jízdenka s výstupem do třetí zastávky od stanice nástupu pro dospělou osobu starší 15 let – nepřestupní
  - Jízdenka s výstupem do třetí zastávky od stanice nástupu pro dítě od 6 do 15 let – nepřestupní
  - Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro dospělou osobu starší 15 let – nepřestupní
  - Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro dítě od 6 do 15 let – nepřestupní
  - Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro dospělou osobu – přestupní
  - Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro dítě od 6 do 15 let – přestupní

- **Časové jízdenky** – jsou vydávány v těchto variantách:
  - 24 hodinová jízdenka – přenosné jízdenky
    - pro dospělou osobu starší 15 let
    - pro dítě od 6 do 15 let
  - Základní občanské časové jízdné – nepřenosné jízdenky na držitele
    - 7 denní jízdenka
    - 15 denní jízdenka
    - 30 denní jízdenka
    - 90 denní jízdenka
    - 180 denní jízdenka
  - Zlevněné časové jízdné pro děti od 6ti do 15 let – nepřenosné jízdenky na držitele
    - 15 denní jízdenka
    - 30 denní jízdenka
    - 90 denní jízdenka
    - 180 denní jízdenka
  - Zlevněné časové jízdné pro žáky a studenty od 15ti do 26 let – nepřenosné jízdenky na držitele
15 denní jízdenka
30 denní jízdenka
90 denní jízdenka
180 denní jízdenka

Zlevněné časové jízdné pro občany nad 70 let, držitelé zlaté plakety Dr. Jánského, členové Konfederace politických vězňů v pásmu – nepřenosné jízdenky na držitele

30 denní jízdenka
90 denní jízdenka
180 denní jízdenka
365 denní jízdenka

časové jízdné přenosné – přenosné jízdenky, jízdenky nejsou vydávány na konkrétního držitele

15 denní jízdenka
30 denní jízdenka
90 denní jízdenka

Městská hromadná doprava v Ústí nad Labem

Autobusové linky MHD Ústí nad Labem mají čísla z rozsahu 1–27 (neobsazena čísla 8, 14, 22, 24, 25 a 26: linka 10 je sezonní skibus, linka 20 A 21 je sezonní cyklobus (celkem 18 denních linek), noční linky 101 a 102, licenční čísla 595003 až 595103. Trolejbusové linky mají vyznačenou číselnou řadou od 51 do 62. (číslo 61 je neobsazeno). Městské autobusové linky obsluhují i města Trmice a Chabařovice a obce Chlumec, Přestanov, Stebno, Dolní Záležly, Řehlovice, Habrovany. Některé z těchto měst a obcí se v 90. letech od Ústí odtrhly. Na území města Ústí nad Labem zasahuje i trasa linky číslo 137 MHD Teplice, provozované společností Veolia Transport Teplice s. r. o.

Tarifní zóny

Od 1. prosince 2011 je zavedena zónová platnost jízdních dokladů. Území obsluhované Dopravním podnikem města Ústí nad Labem je od 1. prosince 2011 rozděleno do 5 tarifních zón:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Číslo zóny</th>
<th>Vymezení zóny</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>101</td>
<td>vymezena katastrálním územím města Ústí nad Labem, Trmice a katastrálním území obce Ryjice, Řehlovice, Habrovany, Stebno, Dolní Záležly;</td>
</tr>
<tr>
<td>Číslo zóny</td>
<td>Vymezení zóny</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>---------------</td>
</tr>
<tr>
<td>111</td>
<td>vymezena katastrálním územím města Chabařovice;</td>
</tr>
<tr>
<td>121</td>
<td>vymezena katastrálním územím obce Chlumec;</td>
</tr>
<tr>
<td>122</td>
<td>vymezena katastrálním územím obce Přestanov;</td>
</tr>
<tr>
<td>431</td>
<td>vymezena katastrálním územím města Krupka.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Obr.41** Zónová platnost předplatní časové jízdenky je vyznačena pro přehlednost na časových kupónech jako oblast I., oblast II. nebo oblast III. Složení oblastí:

---

**ELLA Regio** - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
Druhy jízdních dokladů

- **Jízdenky pro jednotlivou jízdu** - Jízdenky pro jednotlivou jízdu jsou jízdenky přestupní, časově omezené a se zónovou platností. Označují se při zahájení první jízdy, při přestupu se již neoznačují. Jízdenka platí od času vytištěného strojkem na označení jízdenek po dobu vyznačenou na jízdence. Jízdenky pro jednotlivou jízdu jsou vydávány v těchto variantách:
  - Jízdenka pro jednotlivou jízdu s časovou platností 20 min – tato jízdenka neplatí v zóně 101 Ústí nad Labem
  - Jízdenka pro jednotlivou jízdu s časovou platností 45 min
  - SMS jízdenka pro jednotlivou jízdu s časovou platností 60 min – tato jízdenka je vydávána pouze pro základní plnocenne jízdné
  - Jízdenka pro jednotlivou jízdu s časovou platností 75 min

Vyjma SMS jízdenky pro jednotlivou jízdu s časovou platností 60 min jsou všechny jízdenky pro jednotlivou jízdu vydávány ve dvou variantách:
  - Základní plnocenné jízdné – platí osoby starší 15 let
  - Zlevněné jízdné – platí níže uvedené kategorie cestujících:
    - děti od 6 do 15 let, přičemž děti ve věku od 10 do 15 let jsou povinné prokázat nárok na slevu platnou průkazkou,
    - jedna osoba přepravující dítě do věku 3 let,
    - osoby, kterým byl přiznán invalidní důchod III. stupně,
    - osoby od dosažení věku 62 let,
    - osoby, které pobírají starobní důchod.

- **Časové jízdenky** - Jízdenky pro jednotlivou jízdu jsou jízdenky přestupní, časově omezené a se zónovou platností. Označují se při zahájení první jízdy, při přestupu
  - Jízdenka s časovou platností 24 hodin
  - SMS jízdenka s časovou platností 24 hodin
  - 7 denní časová předplatná jízdenka pro oblast I. – nepřenosná
- plnocenná (občanské jízdné)
- zlevněná pro děti od 6 do 15 let
- studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let
- pro osoby pobírající starobní důchod
- pro osoby přepravující dítě do dovršení věku 3 let

  o 15 denní časová předplatní jízdenka pro oblast I. – nepřenosná
  - plnocenná (občanské jízdné)
  - zlevněná pro děti od 6 do 15 let
  - studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let
  - pro osoby pobírající starobní důchod
  - pro osoby přepravující dítě do dovršení věku 3 let

  o 30 denní časová předplatní jízdenka pro oblast I. – nepřenosná
  - plnocenná (občanské jízdné)
  - zlevněná pro děti od 6 do 15 let
  - studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let
  - pro osoby pobírající starobní důchod
  - pro osoby přepravující dítě do dovršení věku 3 let

  o 90 denní časová předplatní jízdenka pro oblast I. – nepřenosná
  - plnocenná (občanské jízdné)
  - zlevněná pro děti od 6 do 15 let
  - studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let
  - pro osoby pobírající starobní důchod
  - pro osoby přepravující dítě do dovršení věku 3 let

  o 180 denní časová předplatní jízdenka pro oblast I. – nepřenosná

  o 365 denní časová předplatní jízdenka pro oblast I. – nepřenosná
  - plnocenná (občanské jízdné)

  o 30 denní časová předplatní jízdenka pro oblast I. – přenosná
  - plnocenná

  o 90 denní časová předplatní jízdenka pro oblast I. – přenosná
  - plnocenná

  o 7 denní časová předplatní jízdenka pro oblast II. – nepřenosná
- plnocná (občanské jízdné)
- zlevněná pro děti od 6 do 15 let
- studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let

0 30 denní časová předplatní jízdenka pro oblast II. – nepřenosná
- plnocná (občanské jízdné)
- zlevněná pro děti od 6 do 15 let
- studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let

0 90 denní časová předplatní jízdenka pro oblast II. – nepřenosná
- plnocná (občanské jízdné)
- zlevněná pro děti od 6 do 15 let
- studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let

0 7 denní časová předplatní jízdenka pro oblast III. – nepřenosná
- plnocná (občanské jízdné)
- zlevněná pro děti od 6 do 15 let
- studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let

0 30 denní časová předplatní jízdenka pro oblast III. – nepřenosná
- plnocná (občanské jízdné)
- zlevněná pro děti od 6 do 15 let
- studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let

0 90 denní časová předplatní jízdenka pro oblast III. – nepřenosná
- plnocná (občanské jízdné)
- zlevněná pro děti od 6 do 15 let
- studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let

Městská hromadná doprava ve Varnsdorfu

5.2.2. Tarify mezinárodní

5.2.2.1. Jednodenní jízdenky Elbe / Labe

Sítová jízdenka Labe-Elbe nabízí výhody integrované jízdenky vhodné pro celodenní cestování v Euroregionu Elbe / Labe, v Ústeckém kraji nebo při cestě do Drážďan a okolí. Na jednu jízdenku má cestující možnost cestovat všemi vlaky ČD (vlaky kategorie EC jen na území Ústeckého kraje), vlaky Trilex společnosti Vogtlandbahn a linkami smluvních autobusových dopravců, včetně městské hromadné dopravy v Děčíně, Ústí nad Labem, Teplicích, Mostě, Litvínově, Chomutově, Jirkově a Lovosicích. Je ideální pro skupinové turistické výlety i pro běžné cestování, protože není omezena na určité dny, ale lze ji zakoupit a použít každý den v týdnu. Jízdenku nelze zakoupiť v předprodeji a platí do 4.00 hodin následujícího dne.

Jízdenka Labe-Elbe propojuje Ústecký kraj a Sasko, kde cestující může využívat prostředky veřejné hromadné dopravy zahrnuté do sítě dopravního svazu Horní Polabí (VVO). Mimo to lze jízdenku částečně uplatnit při cestách do oblasti dopravního svazu ZVON kam zasahují autobusové linky 409, 410 a železniční linka Trilex (platí v úseku Rybníště - Zittau).

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava
Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverband
Platnost sítové jízdenky Labe – Elbe:
- ve 2. třídě všech vlaků ČD v rozsahu obchodní nabídky Celodenní jízdenka region Ústecký
- ve spojkách Dopravního podniku města Děčín, a. s.
- ve spojkách Dopravního podniku města Ústí nad Labem, a. s.
- ve vybraných autobusech ČSAD Semily, a. s.
- ve vybraných spojkách Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, a. s.
- ve vybraných autobusech společnosti Autobusy KAVKA, a. s.
- ve vybraných spojkách společnosti ČSAD Karlovy Vary a. s.
- ve vybraných spojkách společnosti ČSAD Slaný a. s.
- ve vybraných spojkách společnosti Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a. s.
- na autobusových linkách číslo 217 Bahratal – Tisá a číslo 398 Altenberg – Teplice
- ve spojkách dopravního svazu VVO v Německu (regionální železniční i autobusové spoje včetně městské dopravy v rámci působnosti dopravního svazu)
- ve vybraných spojkách společnosti Veolia Transport Teplice s. r. o.
- ve všech Vogtlandbahn GmbH (TRILEX) na trati 0 89 v úseku Rybníště - Varnsdorf - Zittau


Jednodenní jízdenka Labe - Elbe je nabízena v těchto variantách:
- Jednodenní síťová jízdenka Labe - Elbe pro jednoho cestujícího (bez ohledu na věk)
- Jednodenní síťová jízdenka Labe - Elbe pro dva až pět cestujících (bez ohledu na věk)
- Jednodenní síťová jízdenka Labe - Elbe pro jízdní kolo (jako spoluzavazadlo)

Cena jízdenek je závislá na zemi, ve které si zákazník jízdenku zakoupí:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh jízdenky</th>
<th>Cena v ČR</th>
<th>Cena v SRN</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Jízdenka Labe – Elbe pro jednoho cestujícího</td>
<td>200,- Kč</td>
<td>16,- Eur</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdenka Labe – Elbe pro 2 až 5 cestujících</td>
<td>400,- Kč</td>
<td>31,- Eur</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdenka Labe – Elbe pro jízdní kolo</td>
<td>90,- Kč</td>
<td>4,- Eur</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Obr. 43 Oblast platnosti jízdenky Elbe / Labe

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/OÖPNV přeshraniční regionální doprava

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
5.2.2.2. Celodenní jízdenka v ČR + Německo


Jízdenky jsou nabízeny v těchto variantách:

- jednodenní síťová jízdenka pro Ústecký kraj pro jednoho cestujícího (bez ohledu na věk)
- jednodenní jízdenka pro jízdní kolo (jako spoluzavazadlo)

Platnost jízdenky:

- ve 2. třídě všech vlaků Českých drah v Ústeckém kraji
- v Německu ve 2. třídě vlaků kategorií S (Stadt Bahn), RB (Regional Bahn), RE (Regional Express), IRE (Inter Regio Express), VBG (Vogtlandbahn), ALX (Alex), TLX (Trilex), RBG (Regentalbahn), OE (Ostdeutschen Eisenbahn), SB, SE (Städtebahn Sachsen) a Agilis na vybraných tratích (viz mapka platnosti).

Ceny jízdenek:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh jízdenky</th>
<th>Cena</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Jednodenní síťová region Ústecký (v ČR platí v rozsahu nabídky Celodenní jízdenka region Ústecký)</td>
<td>300,- Kč</td>
</tr>
<tr>
<td>Jednodenní doklad pro jízdní kolo (jako spoluzavazadlo)</td>
<td>90,- Kč</td>
</tr>
</tbody>
</table>

5.2.2.3. Sachsen – Böhmen Ticket

Jízdenka se prodává pouze v Německu. Jízdenka je prodávána ve variantách pro 1, 2, 3, 4 či 5 osob a pro jízdní kolo. Jízdenka Sachsen – Böhmen Ticket platí v osobní železniční dopravě v Sasku a v České republice ve všech v příhraničních oblastech.
Ceny jízdenek:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh jízdenky</th>
<th>Cena</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro 1 osobu</td>
<td>25,- Eur</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro 2 osoby</td>
<td>28,50 Eur</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro 3 osoby</td>
<td>32,- Eur</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro 4 osoby</td>
<td>35,50 Eur</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro 5 osob</td>
<td>39,- Eur</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro jízdní kolo</td>
<td>5,- Eur</td>
</tr>
</tbody>
</table>

5.2.2.4. Jízdenky pro trať Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rybníště / Seifhennersdorf

Pro cestu vlakem společnosti Vogtlandbahn na trati číslo SŽDC č. 089 Liberec - Zittau - Varnsdorf - Rybníště/Seifhennersdorf je možné zakoupit jízdenky přímo ve vlaku nebo v zákaznickém centru společnosti Vogtlandbahn v Hrádku nad Nisou. Cestující si zde může zakoupit i jízdenky pro další cestu návaznými vlaky Českých drah. Ve vlacích společnosti Vogtlandbahn GmbH platí jízdní doklady Vogtlandbahn, v územní platnosti daných tarifů jízdní doklady integrovaných dopravních systémů ZVON a IDOL a vybrané jízdní doklady Českých drah, a. s..

Vybrané jízdní doklady ČD platné ve vlacích Trilex společnosti Vogtlandbahn:

- mezinárodní jízdenky vydané dle SCIC-NRT
- jízdenky InterRail
- jízdenky Eurail
- jízdenky Skupinová víkendová jízdenka (celostátní i regionální)
- jízdenky Skupinová víkendová jízdenka+Německo (celostátní i regionální)
- jízdenky Celodenní jízdenka+Německo
- jízdenky Libnet+
- jízdenky Labe-Elbe na trati 0 89 v úseku Rybníště - Varnsdorf - Zittau

5.2.2.5. Zvýhodněné cestování v relaci Děčín – Bad Schandau

Pro cestu vlakem Českých drah 2. třídou do Bad Schandau a zpět cestující může využít zvýhodněné jízdenky MPS (malý pohraniční styk). Jízdenky lze zakoupit u kterékoli pokladně přepážky nebo u průvodčího ve vlaku ČD (při nástupu ve stanici, kde se neprodávají jízdenky). Jízdenky je možné zakoupit jako jednosměrné nebo zpáteční.
Děti a psi mají slevu 50 % ze základního nebo zpátečního jízdného MPS Bad Schandau.

Pokud si cestující zakoupí jízdenku pro cestu ze stanice Bad Schandau zpět do ČR předem v ČR, zaplatí za ni opět zvýhodněné jízdné MPS Bad Schandau. Při nákupu jízdenky v Německu platí podmínky německých drah (DB). Ceny mezinárodních jízdenek jsou pevně stanoveny v eurech a na koruny se přepočítávají dle platného jednotného železničního kurzu.

Ceník jízdenek MPS Bad Schandau:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Název stanice v Německu</th>
<th>Obyčejné jízdné MPS Bad Schandau 2. třída</th>
<th>Zákaznické jízdné MPS Bad Schandau (In-karta s Rail plus nebo BahnCard) 2. třída</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Schöna</td>
<td>2,00 EUR (50 Kč)</td>
<td>1,60 EUR (40 Kč)</td>
</tr>
<tr>
<td>Schmilka-Hirschmühle</td>
<td>3,00 EUR (75 Kč)</td>
<td>2,40 EUR (60 Kč)</td>
</tr>
<tr>
<td>Krippen</td>
<td>3,00 EUR (75 Kč)</td>
<td>2,40 EUR (60 Kč)</td>
</tr>
<tr>
<td>Bad Schandau</td>
<td>3,00 EUR (75 Kč)</td>
<td>2,40 EUR (60 Kč)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

5.2.2.6. Skupinová víkendová jízdenka

S vnitrostátní nabídkou Skupinová víkendová jízdenka cestující mohou využít i k cestě do vybraných stanic v Německu. Jízdenka platí v sobotu nebo v neděli. Jízdenku je možné použít bez doplatku také pro cestu vlakem do následujících železničních stanic v Německu:
- Bad Brambach
- Bärenstein
- Furth im Wald
- Johanngeorgenstadt
- Klingenthal
- Schirnding
- Schöna
- Zittau

Jízdenky platí pouze do uvedených stanic a pouze ve vlcích kategorií RB (Regional Bahn), RE (Regional Express), VBG (Vogtlandbahn) a ALX (Alex).
5.2.2.7. Skupinová víkendová jízdenka + Německo

Jednodenní síťová jízdenka pro cestování po ČR a v německém příhraničí. Jízdenku lze využít v sobotu nebo v neděli. Na jízdenku lze cestovat pouze v sobotu nebo v neděli (nelze ji použít ve státní svátek), a to vždy do 24.00 hodin. Jízdenku lze zakoupit pouze v den jízdy, nelze ji zakoupit v předprodeji.

Skupinová víkendová jízdenka + Německo platí ve 2. třídě všech vlaků Českých drah podle platnosti příslušné varianty jízdenky (celostátní nebo regionální), do vlaků SC je nutné zakoupit místěnku pro každého spolucestujícího, ve 2. třídě vlaků společnosti GW Train Regio, a s. podle platnosti příslušné varianty jízdenky (celostátní nebo regionální) na tratích 145 Sokolov - Kraslice - Klingenthal - Zwenetal a 149 Karlovy Vary - Mariánské Lázně a v Německu ve 2. třídě vlaků kategorií S (Stadt Bahn), RB (Regional Bahn), RE (Regional Express), IRE (Inter Regio Express), VBG (Vogtlandbahn), ALX (Alex), TLX (Trilex), RBG (Regentalbahn), OE (Ostdeutschen Eisenbahn), SB, SE (Städtebahn Sachsen) a Agilis na vybraných tratích.

Pro výlety s jízdním kolem si cestující může k nabídce přikoupit jednodenní přepravní doklad, který platí po celý den ve vymezených oblastech u nás i v Německu. Kola se přepravují formou spoluzavazadla.

Skupinová víkendová jízdenka + Německo se prodává u pokladních přepážek nebo u průvodců ve vlaku (při nástupu ve stanici, kde se neprodávají jízdenky), platí ve 2. třídě, doplatek do 1. třídy není možný. Jízdenku nelze vrátit ani vyměnit.

Varianty jízdenek:

- celostátní (v ČR celá republika) pro 1 až 5 cestujících, z toho nejvýše 2 mohou být starší 15 let
- regionální (v ČR pouze vybraný kraj) pro 1 až 5 cestujících, z toho nejvýše 2 mohou být starší 15 let
- jednodenní pro jízdní kolo (jako spoluzavazadlo)

5.2.2.8. Jízdenka Schöneswochende Ticket

5.2.2.9. Mezinárodní jízdenky

Druhy mezinárodních jízdenek a možnosti jejich použití:

• jízdenky pro určitou trasu – tzv. jízdenky NRT (vydávají se dle Zvláštních přepravních podmínek v mezinárodní přepravě pro jízdní doklady bez integrované rezervace); platí zpravidla 15 dní, z jízdného se poskytují různé slevy, k jízdence je navíc možné dokoupit rezervaci místa

• jízdenky pro konkrétní den a vlak – tzv. jízdenky IRT; obsahují jízdenku a rezervaci místa k sezení nebo lehátkový či lůžkový příplatek, případný servis

• síťové jízdenky – tzv. RPT jízdenky; platí na vybrané síti železničních tratí, ve vybraných vlacích, je možné na ně cestovat bez omezení počtu ujetých kilometrů

• jízdenky pro zvláštní nabídky

Při výdeji mezinárodní jízdenky u pokladní přepážky ČD (včetně smluvních partnerů) se za úsek ČD účtuje jízdné podle NRT ČD následovně:

• základní jízdné se slevou 50 % z NRT ČD (nárok cestující neprokazuje),

• zákaznické jízdné se slevou 62,5 % z NRT ČD (cestující musí prokázat při zakoupení i kontrolu jízdenek nárok na slevu IN 25 %, IN 50 %, IN 100 %, In Senior, není-li u konkretní nabídky stanoveno jinak),

• zvláštní jízdné s různou výši slevy z NRT ČD (např. jízdenky v rámci zvláštních nabídek, jízdenky se slevou na průkaz FIP 50 % atd.), nebno je za úsek ČD stanovena cena relační,

• jízdné NRT ČD plné (jízdenky vystavené v tranzitu, např. Schöna Gr. - Břeclav Gr.).

Ceny mezinárodních jízdenek jsou stanoveny v eurech. Cena v českých korunách, kterou cestující zaplatí u pokladní přepážky nebo na internetu, se určí přepočtem podle aktuálního Jednotného železničního kurzu. Mezinárodní jízdenky neplatí u nezasmluvněných dopravců jednotlivých států.

5.2.2.10. Tarif na autobusové lince Dresden - Teplice

Autobusová linka Dresden – Teplice je určena pouze pro příhraniční cestující, vnitrostátní přeprava cestujících není umožněna. Jízdenky jsou cestujícím prodávány pouze v autobuse a jsou nabízeny ve dvou variantách: základní jízdné a zvýhodněné jízdné.
Ceník jízdného:

5.2.2.11. Tarif na autobusové lince Bahraťal - Tisá

Autobusová linka Bahraťal - Tisá je určena pouze pro příhraniční cestující. Jízdenky jsou cestujícím prodávány pouze v autobuse a jsou nabízeny ve dvou variantách: základní jízdné a zvýhodněné jízdné.

Ceník jízdného:

- Základní jízdné – 1,50 Eur (40 Kč),
- Zvýhodněné jízdné – 1,00 Eur (25 Kč).

5.2.2.12. Tarif na přívoze Schöna - Hřensko

Jízdné pro jednotlivou jízdu na přívoze Schöna – Hřensko je nabízeno ve dvou variantách: základní jízdné a zvýhodněné jízdné.

Ceník jízdného:

- Základní jízdné – 1,50 Eur (40 Kč),
- Zvýhodněné jízdné – 1,00 Eur (30 Kč).
5.3. Příprava Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje

V současné době Ústecký kraj intenzivně připravuje Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje. Jeho spuštění je plánováno k 1.1.2015, kdy začnou veřejnou linkovou autobusovou dopravu na území Ústeckého kraje provozovat dopravci vzešlé z veřejných soutěží.

Jedním z hlavních pilířů IDS je tarifní systém. Při jeho konstrukci je nutné vycházet z demografického rozložení v dané oblasti a místních podmínek. Analýzou území Ústeckého kraje byl pro Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje zvolen zónově–relační tarif. Tento tarif je v současné době používán v sousedním Německu u dopravního svazu ZVON, v Libereckém kraji v integrovaném dopravním systému IDOL a u integrovaného dopravního systému Královéhradeckého kraje IREDO. Zavedením zónově-relačního tarifního systému v Ústeckém kraji vznikne rozsáhlá souvislá oblast s jedním tarifním systémem.

Základními dokumenty, kterými se bude řídit integrovaný tarif v Ústeckém kraji jsou Tarif IDS Ústeckého kraje a Smluvní přepravní podmínky IDS Ústeckého kraje.

5.3.1. Výhody zónově-relačního tarifu

- území je rozděleno do geografických obvodů (tarifních zón), ve kterých platí jedna cena, při cestách přes více zón je cena odvozena od projížděného úseku – relace,
- umožňuje sjednocení kilometrických tarifů ČD a PAD a současných tarifů MHD tím, že sjednocuje železniční stanice a zastávky, zastávky veřejné linkové dopravy a zastávky MHD do jedné tarifní zóny,
- možnost systematického rozšíření území IDS bez ohledu na podíl a spádovost radiálních a tangentiálních cest v začleněném území,
- ponechává velkou samostatnost jednotlivým zónám (např. městům s MHD), kterým umožňuje stanovit výši tarifu v dané zóně dle rozhodnutí samosprávy města,
- možnost přiřazení tržeb místu jejich vzniku a tím možnost identifikovat místo spotřeby dopravního výkonu,
- jedna cena v celé obci – všechny zastávky/stanice, které se nacházejí ve všech jejích částech budou patřit do jedné zóny,
- menší přepravní nespravedlivost ve srovnání se zónovým tarifem,
- odstraňuje nepřestupnost v liniových tarifech, dobré dopravní řešení spolu s vhodnými cenami může podpořit mobilitu cestujících, která může generovat větší tržby a snižovat potřebu dotací.
5.3.2. Metodika vyhlášení Tarifu IDS Ústeckého kraje

Ústecký kraj stanoví Tarif IDS Ústeckého kraje jako maximální cenu nařízením kraje dle § 4 odst.1 a § 4a odst. 1 zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů. Tímto způsobem bude realizována legislativní správnost tarifu.

Vzhledem k tomu, že součástí Tarifu IDS Ústeckého kraje budou i tarify pro zóny s MHD, který vyhlašují rady měst těchto zón, je potřeba, aby byly nejdříve schváleny radami měst a vyhlášeny tarify pro zóny s MHD.

Na základě znalosti tarifů zón s MHD bude nutné zkontrolovat tarifní mapu a počet tarifních jedinců pro relace začínající v nejbližším okolí zón s MHD a končící v těchto zónách (pokud bude mít cestující pro tyto relace integrovanou jízdenku na BČK bude moci v rámci časové platnosti využívat MHD v těchto zónách). Základním požadavkem je, aby jednotlivé obyčejné jízdné, ani předplatní časové jízdné (tj. sedmidenní, tříctedílení apod.) pro tyto relace nebylo nižší než stejný druh jízdních dokladů platící pouze v zónách s MHD. Kdyby se tento požadavek nepodařilo splnit, došlo by v zónách s MHD k poklesu prodeje jednozónových jízdenek (jednotlivých i předplatních) a tím i k poklesu tržeb v systému.

Po kontrole Tarifní mapy a případném upravě počtu tarifních jedinců na některých relacích, bude Radě Ústeckého kraje ke schválení předloženo nařízení kraje, které stanovuje Tarif IDS Ústeckého kraje jako maximální cenu pro veřejnou dopravu v kraji. Součástí tohoto nařízení bude konkrétní ceník. Nařízení by mělo být schváleno nejpozději tři měsíce před spuštěním tarifu, aby bylo možné tarif nahrát do všech odbavovacích zařízení a připravit kvalitní marketing.

5.3.3. Základní principy integrovaného tarifu IDS Ústeckého kraje

Pro potřeby Tarifu IDS Ústeckého kraje byla vytvořena Tarifní mapa IDS, která Ústecký kraj rozdělila do 409 tarifních zón.

5.3.3.1. Tarifní zóny

Tarifní zóny budou základním prvkem zónově-relačního integrovaného tarifu IDS Ústeckého kraje. Při tvorbě tarifních zón se vychází z principu: jedna obec = minimálně jedna tarifní zóna, územně rozsáhlejší obce budou rozděleny na více tarifních zón.

Tarifní zóny budou konstruovány jako malé s průměrem do 6 km. Při jejich tvorbě je cílem dosáhnout následujících:

- menší přepravní nespravedlnosti pro cestující,
- menší prottarifovací ztrátu dopravců,
- menší potřebu tarifních průniků zón a/nebo zvláštních jízdenek pro krátké trasy.

Po rozdělení Ústeckého kraje do tarifních zón budou v každé zóně vybrány přepravně nejvýznamnější zastávky veřejné dopravy, tzv. tarifní zastávky. Zde platí pravidlo: Každá
tarifní zóna je reprezentována pouze jednou tarifní zastávkou. K těmto tarifním zastávkám budou přiřazeny další zastávky veřejné dopravy (MHD, zastávky PAD, železniční stanice a zastávky) v jejím blízkém okolí.

**Obr.44 Příklad přiřazení jednotlivých zastávek k tarifní zóně**

**5.3.3.2. Tarifní mapa a tarifní matice**

Obr.45 Ukázka Tarifní mapy IDS Ústeckého kraje

Při konstrukci tarifní mapy IDS Ústeckého kraje je uvažováno s maximální mezizónovou vzdáleností 6 tarifních jednic. Těmto šesti tarifním jednicím byla přiřazena cena 16 Kč. Tato cena je odvozena z ceny obvyklé v MHD. Ve výjimečných případech, kdy mezi jednotlivými zónami není početné osídlení (např. horské či pánvová oblasti) a v okolí měst s městskou hromadnou dopravou (se kterými je, z důvodu ponechání rozhodnutí o tarifu v dané zóně na místní samosprávě, počítáno jako s jednou nadzónou) je tarifní vzdálenost, tj. počet tarifních jednic, mezi dvěma sousedními zónami vyšší.

Při stanovení přepravní vzdálenosti mezi nesousedními zónami je spočítána nejkratší cesta pomocí Dijkstraova algoritmu. Algoritmus pracuje tak, že nejprve přiřadí výchozí zóně hodnotu 0. Všem ostatním zónám přiřadí hodnotu nekonečna a tuto následně snižuje až na nejnižší možnou hodnotu. To provádí tak, že všem zónám spojeným s výchozí zónou tarifní hranou přiřadí místo nekonečna hodnotu prezentovanou počtem tarifních jednic této tarifní hrany. Z takto ohodnocených sousedních zón vybere tu s nejnižší hodnotou a postupí do ní. Následně opět provede přičtení počtu tarifních jednic z této zóny do jejich sousedních zón. Pakliže narazí na sousední zónu, která již byla ohodnocena (existuje k ní z výchozí zóny cesta s menším počtem tarifních hran), porovná vypočítanou hodnotu s hodnotou získanou předchozími kroky a je-li nyní vypočítaná hodnota nižší, tak ji nahradí tu původní, jinak původní hodnotu ponechá. Hodnota zóny, u které již byly při výpočtech zohledněny všechny tarifní hrany z ní vedoucí, se stane jako finální a tato zóna se již v dalších výpočtech ignoruje. Celý algoritmus se opakuje přesně tolikrát, kolik je v oblasti zón (každý cyklus zjistí finální hodnotu u právě jedné zóny). Vlastní výpočet se provádí při jakékoliv změně tarifní
mapy (přidání či odebrání tarifní hrany, změna počtu tarifních jednic) a jeho výstupem je Tarifní matice IDS Ústeckého kraje, která je rozhodná pro stanovení jízdného.

5.3.3.3. Tarifní nadzóna a matice povolených cest

Tarifní nadzóna je uskupení několika tarifních zón, které spolu bezprostředně sousedí do logického celku, který následně (formou matice povolených cest) vymezuje povolené cesty v rámci zakoupené jízdenky. Tarifní nadzóny neslouží pro výpočet jízdného, ale jsou podkladem pro kontrolní mechanismus. Každá tarifní zóna je přiřazena právě k jedné tarifní nadzóně. V Tarifu IDS Ústeckého kraje je 409 tarifních zón, které jsou zahrnuty v 74 tarifních nadzónách. Konkrétní rozdělení Ústeckého kraje do tarifních zón a tarifních nadzón je uvedeno v tarifní mapě a seznamu tarifních zón a nadzón.

Obr.46 Rozdělení Ústeckého kraje do tarifních nadzón a zón

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

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

Každá tarifní zóna v IDS Ústeckého kraje je označena unikátním třímístným číselným kódem. S těmito kódy pracují odbavovací zařízení všech dopravců zapojených do IDS Ústeckého kraje. V tomto kódu první dvě číslice určují tarifní nadzónu a třetí číslice je pořadové číslo zóny. Pro větší přehlednost a snazší zapamatovatelnost pro zaměstnance dopravců je pořadovým číslem 1 v každé nadzóně označená nejdůležitější tarifní zóna.

5.3.3.5. Přepravní nespravedlnost tarifního systému IDS Ústeckého kraje

Přepravní nespravedlnost tarifního systému IDS Ústeckého kraje je v zónách s městskou hromadnou dopravou, obdobně jako dnes, zmenšována různou časovou platností jednotlivých jízdenek. V ostatních zónách je díky zvolenému typu velmi malých tarifních zón nízká. Každou tarifní zónu je možné pro cesty mimo tarifní zónu rozdělit do tří oblastí:

- oblast, ve které cestující zaplatí vyšší jízdné než v ryze kilometrickém tarifu,
- oblast, ve které cestující zaplatí stejné jízdné jako v ryze kilometrickém tarifu,
- oblast, ve které cestující zaplatí nižší jízdné než v ryze kilometrickém tarifu.
5.3.3.6. Druhy jízdného

Se vznikem Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje k 1.1.2015 se předpokládá zavedení níže uvedených druhů jízdného, které budou platit na celém území Ústeckého kraje:

- **obyčejné (plné) jízdné** - cena za přepravu všech cestujících kategorie „základní 15+“, tj. cestujících, kteří neprokáží nárok na použití zvláštního nebo zlevněného jízdného podle podmínek stanovených SPP IDS ÚK a Tarifem IDS ÚK,

- **zlevněné (zvláštní jízdné)** - cena za přepravu cestujícího, který má nárok na slevu dle podmínek stanovených SPP IDS ÚK a Tarifem IDS ÚK. Toto zlevněné (zvláštní) jízdné existuje v následujících variantách:
  - **poloviční jízdné** - jízdné maximálně ve výši 50% obyčejného (plného) jízdného, za toto jízdné se přepravuje kategorie cestujících „dítě“, tj.:
    - děti od 6. do 15. roku, tj. do dne, který předchází dni 15. narozenin. Nárok na toto jízdné se od 10 let prokazuje příslušným průkazem,
    - rodiče nebo soudem stanovení opatrovníci (dále jen „rodiče“) k návštěvé dětí zdravotně postižených, umístěných v ústavu. Nárok na toto jízdné se prokazuje příslušným průkazem,
  - **žákovské jízdné** - jízdné maximálně ve výši 37,5% obyčejného (plného) jízdného, za toto jízdné se přepravuje kategorie cestujících „žák-15“, tj.:
    - žáci do 15 let (do dne, který předchází dni 15.narozenin). Nárok na toto jízdné se prokazuje Žákovským průkazem do 15let,
  - **studentské jízdné** - jízdné maximálně ve výši 75% obyčejného (plného) jízdného, za toto jízdné se přepravuje kategorie cestujících „student 15-26“, tj.:
    - žáci a studenti denní nebo prezenční formy studia ve věku od 15 do 26 let (do dne, který předchází dni 26. narozenin). Cestující prokazuje nárok na zvláštní jízdné Žákovským průkazem 15-26let,
  - **ZTP, ZTP/P** - jízdné maximálně ve výši 25% obyčejného (plného) jízdného, za toto jízdné se přepravuje kategorie cestujících „ZTP, ZTP/P“, tj.:
osoby těžce postižené na zdraví, kterým budou poskytnuty výhody podle zvláštních předpisů (jsou držiteli průkazů ZTP a ZTP/P),
• bezplatná přeprava - nárok na bezplatnou přepravu mají:
  o děti do 6 let (cestující starší 10let s platnou jízdenkou mají nárok na bezplatnou přepravu dvou dětí do 6 let),
  o představitelé státní moci a některých orgánů a soudů, o nichž tak stanoví Zákon č.236/1995 Sb.,
  o průvodce držitele průkazu ZTP/P nebo vodicí pes.

5.3.3.7. Tarifní pravidla
Tarif IDS ÚK je zónově-relační a časový, tzn. všechny jízdenky platí pouze v rozsahu zónové, relační a časové platnosti, která je na jízdenkách vyznačena, pokud není platnost jízdního dokladu omezena jinak. Jízdenky IDS ÚK platí u zapojených železničních dopravců pouze ve 2. vozové třídě osobních vlaků, spěšných vlaků a vyhlášených rychlíků.

Cestující s platným jízdním dokladem IDS ÚK je oprávněn použít k jízdě mezi zastávkami/stanicemi nástupní a cílové zóny libovolné spoje všech zapojených dopravců nejkratším počtem přestupů, docházkovou cestou nebo jízdenkou nejkratším počtem přestupů mezi spoji nebo dopravcemi.

Výše jízdného je uvedena v Ceníku IDS ÚK a stanoví se podle:
• tarifní vzdálenosti,
• typu zóny (v případě jednozónových jízdních dokladů; existuje zóna s MHD a zóna bez MHD),
• použitého druhu jízdného.

Pro stanovení jízdného a přepravného budou rozhodné tarifní jednice uvedené v tabulkách tarifní matice IDS ÚK. Reklamace jízdného (uplatnění práva z předplatné smlouvy) se bude uplatňovat pouze u dopravce, u kterého byla jízdenka zakoupena.

5.3.3.8. Použití bezkontaktní čipové karty BČK
Při zakoupení jízdenky prostřednictvím BČK cestující obdrží i papírový doklad o zaplacení. Jako jízdní doklad slouží BČK, kterou se cestující při případné kontrole musí prokázat. Papírový doklad o zaplacení není jízdním dokladem, ale slouží pouze jako potvrzení o uskutečněné transakci, které je potřeba v případě reklamace či ztráty karty předložit.

Při jízdě mezi zónami s jízdenkou na bázi BČK lze zahájit jízdu v kterékoli zastávce/stanici nástupní zóny a jízdu ukončit v kterékoli zastávce/stanici cílové zóny (s možným přestupem mezi spoji nebo dopravci). Vydávány budou rovněž jednozónové jízdenky pro jízdy mezi zastávkami/stanicemi jedné zóny.
5.3.3.9. Jízdní doklady

Jízdenka pro jednotlivou jízdu

Jízdenku pro jednotlivou jízdu bude možné zakoupit buď ve formě papírové jízdenky jako neintegrovanou jízdenku pro jednotlivou jízdu, jako integrovanou jízdenku pro vzdálenost do 30 tarifních jednic, nebo ve formě BČK, která umožňuje zakoupení integrované jízdenky pro jednotlivou jízdu:

- **neintegrovaná papírová jízdenka pro jednotlivou jízdu** – platnost jízdenky je omezena zónovou platností jízdenky. Jízdenka platí pro konkrétní spoj, pro který byla zakoupena.
- **integrovaná papírová jízdenka pro jednotlivou jízdu do 30 tarifních jednic** – platnost jízdenky je omezena zónovou, relační a časovou platností jízdenky. Jízdenka je vydávána pro vzdálenosti do 30 tarifních jednic. Ceny jízdenek budou uvedeny v Ceníku jízdného IDS ÚK,
- **integrovaná jízdenka pro jednotlivou jízdu na bázi BČK** - jízdenka je přestupní. Její platnost je omezena zónovou, relační a časovou platností jízdenky.

Jízdenka pro jednotlivou jízdu opravňuje v době své platnosti k jedné jízdě mezi zónami na ní uvedenými.

**Platnost jízdenek pro jednotlivou jízdu:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tarifní vzdálenost [tarifní jednice]</th>
<th>Časová platnost [min]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>0 – 6</td>
<td>45</td>
</tr>
<tr>
<td>7 – 10</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>11 – 20</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>21 – 30</td>
<td>120</td>
</tr>
<tr>
<td>31 – 50</td>
<td>180</td>
</tr>
<tr>
<td>51 – 80</td>
<td>240</td>
</tr>
<tr>
<td>81 a více</td>
<td>kalendářní den</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Jízda musí být ukončena nejpozději spojem, který podle jízdního řádu dorazí do cílové stanice před koncem platnosti jízdenky. Jízdenka není postupitelná, pokud cestující začal uplatňovat své právo k přepravě z ní vyplývající.

Jízdenky IDS ÚK pro jednotlivou jízdu platící na celém území Ústeckého kraje kromě jednotlivých jednozónových jízdenek pro zóny s MHD budou vydávány v těchto variantách:

- neintegrovaná papírová jízdenka pro jednotlivou jízdu:
o jízdné základní 15+,
o zvláštní jízdné dítě,
o zvláštní jízdné žák -15,
o zvláštní jízdné student 15-26,
o zvláštní jízdné ZTP, ZTP/P,

• integrovaná jízdenka pro jednotlivou jízdenku na bázi BČK:
  o zlevněné jízdné základní 15+,
o zvláštní jízdné dítě,
o zvláštní jízdné žák -15,
o zvláštní jízdné student 15-26,
o zvláštní jízdné ZTP, ZTP/P.

Jednozónová jízdenka

Jednozónová jízdenka bude platit pouze pro jízdy v rámci jedné zóny. Časová platnost a cena této jízdenky bude uvedena v ceníku IDS ÚK jako jízdenka pro 0 tarifních jednic. Cena a podmínky pro nákup jednotlivých jednozónových jízdenek pro zóny s MHD budou stanoveny radami těchto měst.

Předplatní časové jízdenky

Ceny časových jízdenek určuje na základě počtu tarifních jednic Ceník jízdného IDS ÚK. Předplatní časová jízdenka opravňuje v době své platnosti k libovolnému počtu jízd mezi zónami (relacemi), pro které byla zakoupena. Předplatní časové jízdenky platí do 24.00 hodin posledního dne období, které je na nich vyznačeno. Platnost jízdenky nelze dodatečně měnit.

Časové jízdenky se vydávají v těchto variantách:

• integrovaná papírová sedmidenní jízdenka pro vzdálenost do 30 tarifních jednic – platnost jízdenky bude omezena zónovou, relační a časovou platností pro kterou byla zakoupena, má klouzavý tarif. Vydávána bude pro kategorie cestujících:
  o základní 15+,
o žák -15,
o student 15-26,
• integrovaná sedmidenní jízdenka na bázi BČK – platnost jízdenky bude omezena zónovou, relační a časovou platností pro kterou byla zakoupena, má klouzavý tarif a její pořízení bude možné jen prostřednictvím BČK. Vydávána bude pro kategorie cestujících:
  o základní 15+,
o žák -15,
• student 15-26,
  • integrovaná třicetidenní jízdenka na bázi BČK – platnost jízdenky bude omezena zónovou a časovou platností pro kterou byla zakoupena, má klouzavý tarif a její pořízení bude možné jen prostřednictvím BČK. Vydávána bude ve variantách:
    o základní 15+,
    o žák -15,
    o student 15-26,
• integrovaná devadesátidenní jízdenka na bázi BČK – platnost jízdenky bude omezena zónovou a časovou platností pro kterou byla zakoupena, má klouzavý tarif a její pořízení bude možné jen prostřednictvím BČK. Vydávána bude ve variantách:
    o základní 15+,
    o žák -15,
    o student 15-26,
Držitel zlevněných časových jízdenek sedmidenních a třicetidenních bude povinen prokázat nárok na jejich použití:
  • jízdenka žák-15 - Žákovským průkazem do 15 let;
  • jízdenka student 15-26 - Žákovským průkazem 15 - 26 let;
Zlevněné časové jízdenky sedmidenní, třicetidenní a devadesátidenní pro žáky a studenty platí po celou dobu časové platnosti, včetně sobot, nedělí a státem uznaných svátků. Nárok na toto zlevněné časové jízdné však vzniká pouze v období 1.9. – 30.6. školního/akademického roku. Zóny s MHD mohou ve svých Tarifech platných pouze v těchto zónách vyhlásit zlevněné časové sedmidenní, třicetidenní a devadesátidenní jednozónové jízdenky pro žáky a studenty, které budou platit i během školních prázdnin, tj. v červenci a srpnu.
5.4. Přehled odbavovacích systémů

5.4.1. Odbavovací systémy v německé části Euroregionu Elbe / Labe

Přehled odbavovacích systémů používaných v německé části Euroregionu Elbe / Labe je uveden v části zpracované společností ISUP. Na konci této kapitoly je pak uvedena tabulka shrnující odbavovací systémy v celém Euroregionu Elbe / Labe.

5.4.2. Odbavovací systémy v české části Euroregionu Elbe / Labe

5.4.2.1. České dráhy, a. s.


5.4.2.2. Vogtlandbahn GmbH

Společnost Vogtlandbahn GmbH provozuje na území Ústeckého kraje regionální osobní železniční dopravu pouze na jednom úseku železniční tratě č. 089 z Rybníšť do Varnsdorfu. Z tohoto důvodu společnost na území Ústeckého kraje nemá žádné kontaktní a předprodejní místo (kontaktní místo společnosti je v Hrádku nad Nisou v Libereckém kraji). Prodej a kontrolu jízdních dokladů zajišťuje průvodčí ve vlaku. Stacionární automaty na výdej jízdních dokladů ani automaty ve vozidlech společnost nepoužívá. Ve vlacích Vogtlandbahn GmbH může cestující využít k odbavení bezkontaktní čipovou kartu Opuscard, která se používá v integrovaném dopravním systému Libereckého kraje IDOL.
5.4.2.3. Dopravci v regionální autobusové dopravě


5.4.2.4. Dopravci v městských hromadných dopravách


5.4.2.5. Odbavovací systémy v české části Euroregionu Elbe / Labe po zavedení IDS Ústeckého kraje

Po zavedení IDS Ústeckého kraje dojde ke sjednocení typu bezkontaktních čipových karet, které se používají k odbavování cestujících. Jedna bezkontaktní čipová karta bude použitelná ve všech druzích veřejné osobní dopravy v Ústeckém kraji.
### Přehled nejdůležitějších odbavovacích systémů

<table>
<thead>
<tr>
<th>Oblast</th>
<th>Dopravce</th>
<th>Automat ve vozidle</th>
<th>Stacionární automat</th>
<th>Pokladna předprodeje</th>
<th>Řidič autobusu/průvodčí</th>
<th>elektr. jízdenky</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>VVO</td>
<td>Deutsche Bahn AG</td>
<td>-</td>
<td>✓</td>
<td>✓</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Städtebahn Sachsen GmbH</td>
<td>-</td>
<td>✓</td>
<td>✓</td>
<td>✓</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB)</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>✓</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Dopravci v regionální autobusové a městské dopravě</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>✓</td>
<td>✓</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ústecký kraj</td>
<td>České dráhy, a.s.</td>
<td>-</td>
<td>0&lt;sup&gt;1&lt;/sup&gt;</td>
<td>✓</td>
<td>✓</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Vogtlanbahn GmbH</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>✓</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Dopravci v regionální autobusové dopravě</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>✓</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Dopravci v městské hromadné dopravě</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>✓</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

0 = omezený sortiment

<sup>1</sup> = pouze v žst. Ústí nad Labem hl. n.
5.5. Návrh tarifu a způsobu odbavování pro železniční linku Rumburk – Sebnitz - Děčín

5.5.1. Začlenění linky v regionu


5.6. Rámcové podmínky tarifu a požadavky na vyvíjený tarif

Rámcové podmínky tarifu pro železniční linku Rumburk – Sebnitz – Děčín jsou dány zejména těmito skutečnostmi:

• **rozdílné cenové hladiny** - kupní síla v České republice je výrazně nižší než ve Spolkové republice Německo. Tarif ve veřejné osobní dopravě musí odpovídat kupní síle v dané zemi.

• **rozdílné tarifní systémy** – tarifní systém v německé části Euroregionu Elbe / Labe je odlišný od tarifních systémů v české části. V německé části je základním tarifem tarif VVO. Jedná se o zónový tarif s velkými tarifními zónami. V české části Euroregionu Elbe / Labe v současné době není zaveden integrovaný dopravní systém a cestující musí zaplatit ve každém dopravním prostředku, který pro svou cestu využije jízdné zvlášť. V současné době jsou zde nejčastěji používané kilometrické tarify. Po zavedení IDS Ústeckého kraje (předpoklad k 1.1.2015) dojde k zavedení zónové – relačního tarifu s malými tarifními zónami v tomto území. Propojení tarifních systémů v německé a české části Euroregionu Elbe / Labe pak bude snazší.

• **Rozdílné hladiny tržeb** – zatímco rozdíly v nákladech na provoz veřejné osobní dopravy (zejména té železniční) se v německé i české části Euroregionu Elbe / Labe postupně srovnávají, rozdíly v tržbách zůstávají velké. V současné době je nejkratší jízdenka v německé části Euroregionu Elbe / Labe prodávána za 2 Eur tedy asi 50 Kč, v české části Euroregionu Elbe / Labe to je 9,- Kč, po zavedení Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje to bude 12,- Kč.

Požadavky na vyvíjený tarif na železniční lince Rumburk – Sebnitz – Děčín dané zadavatelem jsou:

• Základním požadavkem je zachování vnitrostátního jízdného na společné železniční příhraniční lince U23 Děčín – Bad Schandau – Dolní Poustevna – Rumburk v úsecích nacházejících se na území Ústeckého kraje a to bez ohledu na to, zda je využíván také peážní úsek přes Německo

• Koordinace se stávajícím tarifem VVO, zabránění jeho obcházení a tím i snížení výše tržeb z tarifu VVO

• Harmonizace způsobu odbavování cestujících v německé i české části tratě

Navrhované řešení musí zahrnovat:

• Zónově-relační tarif Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje, jehož princip je součástí dopravního plánu kraje pro období let 2012-2016

• Tarif dopravního svazu Horní Polabí VVO (platnost na území dopravního svazu)

• Částečné prolínání tarifů VVO a Ústeckého kraje s přesahem do první zastávky na území sousedního tarifu.

• Síťový tarif Elbe-Labe-Ticket/ jednodenní jízdenka Labe-Elbe
5.6.1. Varianty tarifů na železniční lince Rumburk – Sebnitz - Děčín

Matice tarifních vzdáleností

Jedním z dalších podkladů pro tvorbu tarifu na železniční lince Rumburk – Sebnitz – Děčín je matice tarifních vzdáleností. Ta udává kilometrické vzdálenosti mezi významnými železničními stanicemi a zastávkami na železniční lince:

5.6.1.1. Varianta A: Rozšíření tarifu ČD na celou trať Rumburk – Sebnitz - Děčín

Při rozšíření tarifu ČD na celou trať Rumburk – Sebnitz – Děčín by došlo k přiřazení kilometrických údajů k jednotlivým železničním stanicím a zastávkám (jejich kilometrické vzdálenosti od Rumburku resp. Děčína). Cena jízdného by se pak vypočítávala na základě kilometrické vzdálenosti ujeté cestujícím.

Výhody této varianty:

• Jednoduchý tarifní systém
• Takovýto tarif by nepřinesl žádnou změnu pro české cestující
• Nebylo by nutné vytvářet žádný dodatečný tarif
• Ceny jízdného odpovídají české kupní síle

Nevýhody této varianty:

• Daný tarif není možné harmonizovat s tarifem VVO
• Problémy u relací, které mají začátek, cíl cesty a/nebo procházejících oblastí VVO
• Nebezpečí kanibalismu tarifu VVO

Ceník obyčejného jízdného pro jednotlivou jízdu

Ceník obyčejného jízdného pro jednotlivou jízdu by vypadal takto:

Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013

Ceník jízdného pro jednotlivou jízdu (akce ČD – sleva 25 %)
Ceník jízdného pro jednotlivou jízdu se zahrnutím akce ČD – sleva 25% v úseku Rumburk – Dolní Poustevna by vypadal takto:

Ceny vycházejí z cenové úrovni k 1.1.2013

Ceník jízdného pro časovou 30denní (měsíční) jízdenku

Ceny vycházejí z cenové úrovni k 1.1.2013

Největší nevýhodou varianty A je problém očekávaného kanibalismu tarifu VVO. Byl proveden vzorový výpočet tržeb pro měsíční jízdenky mezi Sebnitz a Bad Schandau. Z důvodu přechodu cestujících z tarifu VVO na cenově výhodnější tarif ČD u pravidelně dojíždějících osob lze jen u tohoto druhu jízdného na výše uvedené relaci očekávat o cca 20.000 € ročně nižší tržby. K dalším ztrátám ve výběru tržeb by došlo u jiných druhů jízdních dokladů.
5.6.1.2. Varianta B: Rozšíření tarifu ČD na celou trať, minimální ceny pro relace se začátkem, cílem nebo procházející VVO

Varianta B počítá s rozšířením tarifu ČD na celou trať Rumburk – Sebnitz – Děčín a současně zavádí minimální cenu jízdného ve výši ceny jednozónové jízdenky pro oblast VVO.

Výhody této varianty:

- Žádná změna pro české cestující
- Tarif na území Ústeckého kraje odpovídá české cenové hladině
- V omezené míře možná harmonizace s tarifem VVO

Nevýhody této varianty:

- Nutno zavést dodatečný tarif
- Velké cenové skoky u relací se začátkem, cílem a/nebo procházejících VVO

Ceník obyčejného jízdného pro jednotlivou jízdu

Ceník obyčejného jízdného pro jednotlivou jízdu by vypadal takto:

Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013

Ceník jízdného pro jednotlivou jízdu (akce ČD – sleva 25 %)

Ceník jízdného pro jednotlivou jízdu se zahrnutím akce ČD – sleva 25% v úseku Rumburk – Dolní Poustevna by vypadal takto:
Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013

Ceník jízdného pro časovou 30denní (měsíční) jízdenku

5.6.1.3. Dodatečná opce: zavedení nových tarifních zón VVO pro Děčín a Rumburk pro přeshraniční jízdy se začátkem nebo cílem cest v VVO

Varianta B počítá s rozšířením tarifu ČD na celou trat’ Rumburk – Sebnitz – Děčín a současně zavádí minimální cenu jízdného ve výši ceny jednozónové jízdenky pro oblast VVO.

Výhody této varianty:
  • Přímý tarif z oblasti VVO do Šluknova, Rumburku, Děčína
  • Žádná změna pro německé cestující

Nevýhody této varianty:
Vyšší náklady na systém odbavování na českém území (úprava tarifních údajů, označování atd.)

Vyšší náklady na koordinaci s českými partnery

5.6.2. Varianta C: Propojení tarifů ČD a VVO

Varianta C počítá s propojením tarifů ČD a VVO (na českém území by platil tarif ČD, na německém území by platil tarif VVO). Tato varianta by umožňovala prodej jízdních dokladů i do dalších míst v tarifní zóně VVO 70 (Pirna) a 73 (Neustadt).

Výhody této varianty:

- Odpovídá v Ústeckém kraji české a v VVO německé cenové hladině
- Přímý tarif do příhraničních cílů v VVO, zapojení přívozů
- Možná harmonizace s tarifem VVO

Nevýhody této varianty:

- Nutno zavést dodatečný tarif
- Vysoké požadavky na systém odbavování cestujících
- Velké zdražení cest přes oblast VVO

Ceník obyčejného jízdného pro jednotlivou jízdu

Ceník obyčejného jízdného pro jednotlivou jízdu by vypadal takto:

Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013

Ceník jízdného pro jednotlivou jízdu (akce ČD – sleva 25 %)
Ceník jízdného pro jednotlivou jízdu se zahrnutím akce ČD – sleva 25% v úseku Rumburk – Dolní Poustevna by vypadal takto:

Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013

Ceník jízdného pro časovou 30denní (měsíční) jízdenku

Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013
### 5.6.3. Porovnání cen jízdného a shrnutí

<table>
<thead>
<tr>
<th>Relation</th>
<th>VVO</th>
<th>Grenz-verkehr ČR</th>
<th>Tarif MPS</th>
<th>SCIC DB/ČD</th>
<th>Variante A)</th>
<th>Variante B)</th>
<th>Option</th>
<th>Variante C)</th>
<th>ČD-Tarif über Č. Kamenice</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rumburk - Děčín</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>3,70 €</td>
<td>3,70 €</td>
<td>--</td>
<td>4,80 €</td>
<td>3,60 €</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rumburk - B. Schandau</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>2,60 €</td>
<td>2,60 €</td>
<td>3,80 €</td>
<td>3,80 €</td>
<td>--</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>D. Poustevna - Sebnitz</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>0,40 €</td>
<td>0,40 €</td>
<td>2,00 €</td>
<td>0,40 €</td>
<td>--</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>D. Poustevna - D. Žleb</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>1,80 €</td>
<td>2,00 €</td>
<td>--</td>
<td>2,80 €</td>
<td>--</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Sebnitz - Bad Schandau</td>
<td>2,00 €</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>1,10 €</td>
<td>2,00 €</td>
<td>VVO</td>
<td>VVO</td>
<td>--</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B. Schandau - Schôna</td>
<td>2,00 €</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>0,80 €</td>
<td>2,00 €</td>
<td>VVO</td>
<td>VVO</td>
<td>--</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B. Schandau - D. Žleb</td>
<td>--</td>
<td>4,00 €</td>
<td>3,00 €</td>
<td>1,00 €</td>
<td>2,00 €</td>
<td>3,80 €</td>
<td>2,50 €</td>
<td>--</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bad Schandau - Děčín</td>
<td>--</td>
<td>4,00 €</td>
<td>3,00 €</td>
<td>9,60/5,40 €</td>
<td>1,50 €</td>
<td>2,00 €</td>
<td>3,80 €</td>
<td>3,00 €</td>
<td>--</td>
</tr>
</tbody>
</table>
5.6.4. Požadavky na systém odbavování cestujících ve vlacích na železniční trati Rumburk - Sebnitz - Děčín

- Prodej všech jízdenek VVO (kromě předplacených a ročních jízdenek)
- Uznávání všech ostatních, ve veřejné osobní dopravě VVO platných oprávnění k jízdě (např. paušální jízdenka Länder-Ticket DB AG, SemesterTicket atd.)
- Prodej tarifu ČD
- Prodej tarifu Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje
- označení jízdenek ve vlaku/na nástupišti
- osobní prodej jízdních dokladů ve vlacích (průvodčí)
- příjem mincí a bankovek v českých korunách a eurech
- výdej jízdních dokladů dle předpisů resp. dohody s VVO, DB a příp. Ústeckým krajem
- dvojjazyčný a odpovídajícím způsobem vyškolený doprovodný vlakový personál
5.7. Návrh dalších tarifních opatření v Euroregionu Elbe / Labe

Spuštěním Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje dojde k dalšímu zkvalitnění cestování v české části Euroregionu Elbe / Labe. Cestující si už nebudou muset kupovat v každém dopravním prostředku nový jízdní doklad ale ke svým cestám budou moci využít jen jeden integrovaný jízdní doklad.

Turistickou dopravu v Euroregionu Elbe / Labe výrazně usnadnilo zavedení jízdenky Labe – Elbe a dalších turistických jízdenek (Sachsen – Böhmen Ticket apod.)

Nabídka jízdních dokladů pro cestování v Euroregionu Elbe / Labe je poměrně značná. V nabídce jsou různé jízdní doklady pro každodenní cesty do zaměstnání, škol či pro příležitostné cesty veřejnou dopravou. Nižši uvedené návrhy tarifních opatření by měli přispět k dalšímu zatraktivnění cestování veřejnou dopravou v regionu a doplnit nabídku jízdních dokladů o některé chybějící produkty.

5.7.1. Prověření možnosti otevření vlaků EC Praha – Dresden pro cestující s regionálními jízdními doklady VVO a Ústeckého kraje


Vlaky EC musí splňovat následující kritéria:

• musí se jednat o vlak mezinárodní
• vlak musí být řazen z vozů 1. a 2. třídy,
• ve vlaku musí být řazen jídelní vůz, do 500 km postačí bistrovůz,
• vlak musí být řazen skupinově, tedy že je řazen vůz nebo vozy 1. třídy, následně restaurační vůz a potom vozy 2. třídy,
• ve vlaku je nutné nasazovat vozy různých typů, což znamená, že ve vlaku musí být řazeny jak vozy oddílové (tzv. kupé vozy), tak vozy velkoprostorové, ať už s leteckým uspořádáním nebo standardním uspořádáním sedadel proti sobě
• všechny vozy musí být klimatizovány
• vlaky EC musí zastavovat pouze ve významných městech, toto kritérium bývá někdy porušováno
• vlak nesmí zastavovat ve stanicích na dobu delší než pět minut, ve výjimečných případech do 15 minut,
• personál vlaku musí mluvit více jazyky, z nichž jeden musí být angličtina, francouzština, němčina nebo italština
• písemné informace se poskytují ve více jazycích
• **průměrná rychlost** je vyšší než 90 km/h, a to včetně zastávek. Toto se netýká spojů jedoucích horským terénem.
• vlak jede přes den - začátek jízd po 6:00, příjezd do cíle před půlnocí


5.7.2. Oblastní turistických jízdenek České Švýcarsko a České Švýcarsko +


**Jízdenka České Švýcarsko**

Jízdenka České Švýcarsko by umožňovala cestování veřejnou osobní dopravou po území bývalého okresu Děčín.

Jízdenka by byla prodávána v těchto variantách:

• **24 hodinová jízdenka České Švýcarsko** – jízdenka by platila pro cestování veřejnou osobní dopravou ve stanoveném území po dobu 24 hodin od času prodeje pro jednu osobu

• **24 hodinová jízdenka České Švýcarsko rodinná** – jízdenka by platila pro cestování veřejnou osobní dopravou ve stanoveném území po dobu 24 hodin od času prodeje pro jednu osobu pro maximálně 2 dospělé a 3 děti do 15 let

• **48 hodinová jízdenka České Švýcarsko** – jízdenka by platila pro cestování veřejnou osobní dopravou ve stanoveném území po dobu 48 hodin od času prodeje pro jednu osobu

• **48 hodinová jízdenka České Švýcarsko rodinná** – jízdenka by platila pro cestování veřejnou osobní dopravou ve stanoveném území po dobu 48 hodin od času prodeje pro jednu osobu pro maximálně 2 dospělé a 3 děti do 15 let
Návrh cen jízdenek:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh jízdenky</th>
<th>Navrhovaná cena</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>24 hodinová jízdenka České Švýcarsko</td>
<td>100,- Kč</td>
</tr>
<tr>
<td>24 hodinová jízdenka České Švýcarsko rodinná</td>
<td>200,- Kč</td>
</tr>
<tr>
<td>48 hodinová jízdenka České Švýcarsko</td>
<td>150,- Kč</td>
</tr>
<tr>
<td>48 hodinová jízdenka České Švýcarsko rodinná</td>
<td>300,- Kč</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Územní platnost jízdenek České Švýcarsko:

Jízdenky České Švýcarsko by platili ve všech druzích veřejné osobní dopravy – v dálkové osobní železniční dopravě vyjma vlaků EC v úseku Děčín – Bad Schandau, regionální osobní železniční dopravě, veřejné linkové autobusové dopravě na území bývalého okresu Děčín s částečnými přesahy do okolních regionů a v městských hromadných dopravách v Děčíně a Varnsdorfu.

Na železnici by jízdenky České Švýcarsko platili ve 2. třídě rychlíků, spěšných a osobních vlaků na těchto tratích a traťových úsecích:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Číslo trati</th>
<th>Územní platnost jízdenky České Švýcarsko</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>073</td>
<td>Děčín hl. n. - Těchlovice</td>
</tr>
<tr>
<td>081</td>
<td>Děčín hl. n. – Rumburk, Benešov nad Ploučnicí – Starý Šachov</td>
</tr>
<tr>
<td>083</td>
<td>Rumburk – Dolní Poustevna</td>
</tr>
<tr>
<td>084</td>
<td>Rumburk – Krásná Lípa – Panský – Mikulášovice dolní nádraží</td>
</tr>
<tr>
<td>090</td>
<td>Děčín hl. n. - Dobkovic</td>
</tr>
<tr>
<td>098</td>
<td>Děčín hl. n. – Bad Schandau (mimo vlaky EC)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bad Schandau – Sebnitz – Dolní Poustevna (ode dne otevření)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Jízdenka České Švýcarsko +

Jízdenka České Švýcarsko + by umožňovala cestování veřejnou osobní dopravou po území bývalého okresu Děčín a platila by ve vlaku v relaci Praha – Bad Schandau po území bývalého okresu Děčín. S Českými dráhami, a.s. by bylo vhodné domluvit platnost této jízdenky i ve vlacích EC.

Jízdenka by byla prodávána v těchto variantách:

- 24 hodinová jízdenka České Švýcarsko + – jízdenka by platila pro cestování veřejnou osobní dopravou ve stanoveném území po dobu 24 hodin od času prodeje pro jednu osobu
- 24 hodinová jízdenka České Švýcarsko + rodinná – jízdenka by platila pro cestování veřejnou osobní dopravou ve stanoveném území po dobu 24 hodin od času prodeje pro jednu osobu pro maximálně 2 dospělé a 3 děti do 15 let
• **48 hodinová jízdenka České Švýcarsko +** – jízdenka by platila pro cestování veřejnou osobní dopravou ve stanoveném území po dobu 48 hodin od času prodeje pro jednu osobu

• **48 hodinová jízdenka České Švýcarsko + rodinná** – jízdenka by platila pro cestování veřejnou osobní dopravou ve stanoveném území po dobu 48 hodin od času prodeje pro jednu osobu pro maximálně 2 dospělé a 3 děti do 15 let

Návrh cen jízdenek:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh jízdenky</th>
<th>Navrhovaná cena</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>České Švýcarsko +</td>
<td>400,- Kč</td>
</tr>
<tr>
<td>České Švýcarsko + rodinná</td>
<td>800,- Kč</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Platnost jízdenek České Švýcarsko +:

Územní platnost jízdenek České Švýcarsko + byla shodná s územní plaností jízdenky České Švýcarsko s tím, že jízdenky České Švýcarsko + by cestující mohli využít i ve vlacích (včetně vlaků EC) na trati Praha – Bad Schandau. Časová platnost jízdenky České Švýcarsko + by byla 3 dny (včetně prvního dne platnosti jízdenky).

Prodej jízdních dokladů

Jízdní doklady České Švýcarsko a České Švýcarsko + byly prodávány dopravci zajišťujícími výkony v osobní dopravě na území platnosti jízdních dokladů.

Dělba tržeb

Dělba tržeb z jízdenek České Švýcarsko a České Švýcarsko + by probíhala měsíčně. následujícím způsobem:

1. nejprve by došlo k přiřazení tržeb dopravce České dráhy, a.s. za cestu v trati Praha – Bad Schandau a zpět – z každé prodané jízdenky České Švýcarsko + by dopravce obdržel 250,- Kč, z každé jízdenky České Švýcarsko + rodinné pak 500,- Kč.

2. dle realizovaných výkonů v km na území platnosti jízdenky České Švýcarsko by došlo k poměrnému rozpočítání tržeb z jízdenek České Švýcarsko a České Švýcarsko + (po odečtení částky za přepravu v trati Praha – Bad Schandau), přičemž kilometry v železniční dopravě by se vzhledem k nabízené kapacitě vlaků (oproti kapacitě autobusů) násobil koeficientem 1,5.

Rozúčtování tržeb z jízdenek České Švýcarsko a České Švýcarsko + lze popsat vztahem:

\[
T_{ČŠ} = 250 \cdot P_+ + 500 \cdot P_{+R} + \sum[PV_i \cdot (100 \cdot P_{24} + 200 \cdot P_{24R} + 150 \cdot P_{48} + 300 \cdot P_{48R})]
\]

kde:

- \(T_{ČŠ}\) - celkové tržby z jízdních dokladů České Švýcarsko a České Švýcarsko +
- \(P_+\) – počet prodaných jízdních dokladů České Švýcarsko +
- \(P_{+R}\) – počet prodaných jízdních dokladů České Švýcarsko +
- \(PV_i\) – podíl výkonu dopravce i v území platnosti jízdenky České Švýcarsko
P_{24} – počet prodaných jízdních dokladů České Švýcarsko s platností 24 hodin
P_{24R} – počet prodaných jízdních dokladů České Švýcarsko +
P_{48} – počet prodaných jízdních dokladů České Švýcarsko +
P_{48R} – počet prodaných jízdních dokladů České Švýcarsko +

Obdobně jako jízdenky České Švýcarsko a České Švýcarsko + by v budoucnu mohli vzniknout i další takovéto oblastní turistické jízdenky (např. jízdenka České Středohoří, jízdenka Krušné hory apod.). Cílem zavedení těchto jízdenek je podpora cestovního ruchu v turisticky atraktivních oblastech Ústeckého kraje.

5.7.3. Rozšíření platnosti tarifu IDS Ústeckého kraje do významných míst mimo Ústecký kraj

K rozšíření platnosti tarifu IDS Ústeckého kraje do významných míst mimo Ústecký kraj, která leží v těsné blízkosti Ústeckého kraje by mělo dojit s cílem usnadnit cestování veřejnou osobní dopravou v území, které leží na hraničním dvou krajů. V této oblasti by bylo vhodné, aby v budoucnu platili dva integrované tarifní systémy (obou regionů), aby si cestující mohli vybrat integrovaný tarif té oblasti, do které pravidelně dojíždí např. do školy či zaměstnání.

Budoucí tarif IDS Ústeckého kraje bude tarif zónově – relační, tzn. že jízdní doklady IDS ÚK budou platit v rámci jejich relační a časové planosti. Integrovaný tarif bude zaveden na území Ústeckého kraje, ale díky konstrukci tarifu bude možné po projednání s příslušnými subjekty a dopravci, stanovení způsobu rozúčtování tržeb z integrovaných jízdních dokladů rozšířit jeho platnost i do sousedních regionů.

Navrhovaná místa, kam by měla být rozšířena platnost tarifu IDS ÚK směrem do Libereckého kraje:

- Jedlová – Svor – Nový Bor – Česká Lípa
- Česká Kamenice – Prysk - Kamenický Šenov – Okrouhlá - Nový Bor
- Česká Lípa – Zahrádky - Stvolinky – Kravaře – Blíževedly

Rozšíření tarifu IDS Ústeckého kraje směrem do Libereckého kraje bude nejsnazší. Tarif DOL je velmi podobný připravovanému tarifu IDS Ústeckého kraje.

5.7.4. Rozšíření platnosti tarifu IDOL do významných míst v Ústeckém kraji

Se zavedením platnosti Tarifu IDOL byl Tarif IDOL zaveden na linkách veřejné linkové autobusové dopravy v úseku Kamenický Šenov – Česká Kamenice s přesahem do Ústeckého kraje. Dané linky jsou obsluhovány dopravci, kteří mají sídlo v Libereckém kraji, a pro potřeby IDOLu byly jejich autobusy vybaveny odbavovacími zařízeními schopnými odbavit cestující s jízdním dokladem IDOL.

Rozšíření Tarifu IDOL do dalších míst v Ústeckém kraji bude podmíněno nutností vybavit dopravce odbavovacím zařízením, které zvládne odbavit cestující s jízdními
doklady IDOL. Tento problém nenastává u Českých drah, a. s., kteří jsou touto technikou zvládající odbavování cestujících s jízdními doklady IDOL vybaveni. Rozšíření platnosti Tarifu IDOL na železnicí tedy bude možné po domluvě objednatelů a stanovení způsobu rozúčtování tržeb z jízdních dokladů IDOL.

Železniční tratě, kde by bylo vhodné rozšířit platnost Tarifu IDOL v Ústeckém kraji:

- Trať 080: Jedlová zastávka - Jedlová
- Trať 081: Žandov – Benešov nad Ploučnicí – Děčín hl. n., Jedlová - Rumburk
- Trať 087: Blížvedly – Úštěk
- Trať 089: Hrádek nad Nisou – Varndorf – Rybníště


Po vyřešení výše uvedeného problému by bylo vhodné Tarif IDOL rozšířit ve veřejné linkové autobusové dopravě na území Ústeckého kraje v těchto relacích:

- Hrádek nad Nisou - Varnsdorf - Rumburk
- Svor - Varnsdorf
- Česká Kamenice - Děčín
- Dubá - Štětí

5.7.5. Rozšíření platnosti tarifů VVO a ZVON do významných míst v Ústeckém kraji

Po zvýšení dopravní obslužnosti v příhraniční dopravě a zahájením provozu regionální osobní železniční dopravy na trati Děčín – Bad Schandau – Rumburk by bylo vhodné jednat s německými dopravci o rozšíření platnosti tarifů VVO a ZVON na území Ústeckého kraje.

Tarif VVO by bylo vhodné rozšířit o dvě tarifní zóny: Děčínsko a Rumbursko. Tarif ZVON, jehož konstrukce je velmi podobná připravovanému Tarifu IDS Ústeckého kraje, by bylo vhodné rozšířit do oblasti Varnsdorfska a Rumburska.

Rozšíření tarifů VVO a ZVON na území Ústeckého kraje ale bude proces náročnější než rozšíření Tarifu IDOL. Nutné bude vyřešit legislativní překážky, překážky s odbavovací technikou – prodej jízdních dokladů VVO a ZVON bude muset být pravděpodobně omezen jen na předprodejní místa či na německé dopravce.
6. Koncepce přepravní nabídky na železničních tratích, Navržené varianty přepravní nabídky na železničních tratích a páteřních autobusových linkách (AP 430)
### 6.1. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2014

**Možný termín realizace:** 15.6.2014

**Obecný popis:**

V tomto modelu se počítá s propojením tratě z Dolní Poustevny do Sebnitz a tím s prodloužením linky U28/S28 z Dolní Poustevny přes Sebnitz a Bad Schandau až do Děčína. Ostatní vlakové i autobusové linky zůstávají bez podstatných změn oproti stavu z prosince 2013.

Vlakové linky na Šluknovsku doplňují 3 páteřní autobusové linky.

**Změny oproti stavu v září 2013:**

- Prodloužení linky U28/S28 z Dolní Poustevny přes Sebnitz a Bad Schandau až do Děčína s návazností na S-bahn z Bad Schandou do Drážďan.

**Vlakové linky na Šluknovsku (uzlové body - místa systémového křižování):**

**U28/S28** Děčín - Bad Schandau - Sebnitz – Rumburk

- Uzly: Dolní Žleb X:00, Mikulášovice dolní nádraží X:00, (Rumburk X:30)
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3 (včetně posilových spojů v úseku Děčín - Dolní Žleb a Mikulášovice dolní nádraží - Rumburk půlících interval)

**U8** Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Česká Kamenice - Rybniště – Rumburk

- Uzly: Benešov n. P. X:30, Mlýny L:00, (Šluknov S:00)
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3 (včetně posilových spojů Děčín - Česká Kamenice půlících interval)

**R22** Kolín - Nymburk - Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Doksy - Česká Lípa - Nový Bor - Jedlová - Rumburk – Šluknov

- Uzly: Poděbrady S:00, Bělá p. B. L:00, Nový Bor S:00, (Šluknov L:00)
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 4

**L4** (Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou '-') Doksy - Česká Lípa - Nový Bor - Jedlová (- Rumburk – Šluknov)

- Uzly: Doksy S:00, Svor L:00; výhledově: Mladá Boleslav město S:30/L:30; Bělá p. B. S:00, Nový Bor L:00; (Šluknov S:00)
6.1. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2014

- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

L7/TLX Liberec - Hrádek nad Nisou - Zittau - Varnsdorf - Rybniště/Seifhennersdorf

- Uzly: (Liberec X:00), Hrádek n. N. X:30, Großschönau X:00, (Rybniště S:30); výhledově (Liberec X:30), Zittau X:00, (Varnsdorf staré nádraží X:30)
- Interval linky: 60 minut (v úseku Varnsdorf – Rybniště/Seifhennersdorf 120 minut)
- Potřebný počet souprav: 4 (včetně posilových spojů v úseku Liberec - Hrádek n. N. půlících interval)

RE 2 Dresden - Ebersbach - Zittau - Hrádek nad Nisou – Liberec

- Uzly: (Dresden L:00), Wilthen S:00 - Hrádek n. N. L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

RB 61 Dresden - Ebersbach - Zittau

- Uzly: Radeberg S:00, Ebersbach L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

Doplňující páteřní autobusové linky na Šluknovsku (stav):

- 401 Dolní Poustevna - Staré Křečany, Brtníky - Rumburk - Chřibská - Česká Kamenice – Děčín
- 402 Varnsdorf - Chřibská - Česká Kamenice - Děčín
- 409 Varnsdorf - Rumburk - Jiříkov - Ebersbach
- 410 Varnsdorf - Seifhennersdorf - Rumburk - Jiříkov - Šluknov - Velký Šenov

Vybrané požadavky na infrastrukturu:

- propojení železničních tratí Sebnitz - Dolní Poustevna - realizace 2014
- zvýšení rychlosti Bad Schandou - Sebnitz - Mikulášovice dolní nádraží až na 70-80 km/h
- Modernizace ŽST Mikulášovice dolní nádraží
- modernizace přejezdových zab. zař. (PZZ) Dolní Poustevna - Rumburk
### 6.1. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2014

realizace 2013

- pokrytí tratí radiovým signálem (doporučeno)
- modernizace ŽST Rybniště a ŽST Varnsdorf
- zvýšení rychlosti Chrastava - Zittau - Varnsdorf
- optimalizace trati Rybniště - Jedlová včetně traťového zab. zař. (TZZ) s oddíly a zvýšením rychlosti
- terminály: Mikulášovice dolní nádraží, Velký Šenov, Rumburk, Varnsdorf, Česká Kamenice
- nové zastávky: Varnsdorf staré nádraží, Dolní Habartice, Horní Habartice
- lanová dráha Dolní Žleb - Labská Stráň
- oprava železničního mostu Brtníky - zajištění provozuschopnosti trati (turistická / historická železnice)
- zabezpečení železničních přejezdů Zahrady u Rumburka (2x) - bezpečnost provozu - nepříznivé rozhledové poměry (turistická / historická železnice)

### Silné stránky:
- Přímé vlakové spojení severozápadního Šluknovska s Děčínem
- Minimální investice do infrastrukturních opatření
- Obsluha všech vlakových stanic
- proběhy železničních vozidel na lince U28 umožňují provoz posilových spojů
- optimální časy dojezdů linky U28 v Děčíně a v Rumburku

### Slabé stránky:
- Příliš dlouhé čekání v Bad Schandau
- Nevyužívá potenciál rychlé tratě v údolí Labe
- Souběh linek U8 a L4 v úseku Rybniště - Šluknov nebo přestupy na Jedlové a neefektivní oběh vozidla
- nevyužití potenciálu trati Rybniště - Varnsdorf
- nejsou zajištěny dobré návaznosti na rychlíky do Prahy
- neefektivní proběhy vozidel linky U28 v sedlech a o víkendech
6.2. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2014+

Možný termín realizace: 15.6.2014

Obecný popis:
V tomto modelu se počítá s propojením tratě z Dolní Poustevny do Sebnitz a tím s prodloužením linky U28/S28 z Dolní Poustevny přes Sebnitz a Bad Schandau až do Děčína. Jsou navrženy i změny ostatních vlakových i autobusových linek oproti stavu z prosince 2013.

Vlakové linky na Šluknovsku doplňují 3 páteřní autobusové linky.

Změny oproti stavu v září 2013:
- Prodloužení linky U28/S28 z Dolní Poustevny přes Sebnitz a Bad Schandau až do Děčína.
- Prodloužení linky U28/S28 z Rumburku do Ebersbachu.
- Je navržena možnost víkendového turistického provozu přímých vlaků z Děčína a Bad Schandau z Mikulášovic do Rumburku přes Staré Křečany pro obsluhu nástupních míst do Národního parku České Švýcarsko.
- Možnost spojení linky TLX s linkou U8 v jedinou linku Děčín - Varnsdorf - Zittau - Liberec.
- Zkrácení ramene do Seifhennersdorfu pouze do stanice Varnsdorf-pivovar Kocour.
- Přesuny křižování ze Svoru do Nového Boru, z Jablonného v Podještědí do Rynoltic.
- Pro efektivní oběh vozidel je navržen základní křižovací bod v Sebnitz.

Vlakové linky na Šluknovsku (uzlové body - místa systémového křižování):

**U28/S28/U27** Děčín - Bad Schandau - Sebnitz - Šluknov/Panský - Rumburk - Ebersbach
- Uzly: (Děčín S:00), Sebnitz L:00, (Ebersbach S:00)
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 2 (bez posilových spojů Děčín - Dolní Žleb půlících interval)

**U8/L7/TLX** Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Česká Kamenice - Rybníště - Varnsdorf - Zittau - Hrádek nad Nisou - Liberec
- Uzly: Benešov n. P. X:30, Mlýny L:00, Rybníště X:30, Varnsdorf X:00, Hrádek nad Nisou X:30, Liberec X:00
6.2. Drážní doprava Šluknovsko – varianty 2014+

- Interval linky: 60/120 minut
- Potřebný počet souprav: 6 (7 včetně posilových spojů Liberec - Hrádek n. N. půlících interval)

**R22 Kolín - Nymburk - Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Doksy - Česká Lípa - Nový Bor - Jedlová - Rumburk - Šluknov**

- Uzly: Poděbrady S:00, Bělá p. B. L:00, Nový Bor S:00, Šluknov L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 4

**L4 Mladějov - Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Doksy - Česká Lípa - Nový Bor - Jedlová - Rumburk - Šluknov**

- Uzly: Mladá Boleslav město S:30/L:30; Bělá p. B. S:00, Nový Bor L:00; Šluknov S:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

**RE 2 Dresden - Ebersbach - Zittau - Hrádek nad Nisou - Liberec**

- Uzly: Dresden L:00, Wilthen S:00 - Hrádek n. N. L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

**RB 61 Dresden - Ebersbach - Zittau**

- Uzly: Radeberg S:00, Ebersbach L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

**Doplňující páteřní autobusové linky na Šluknovsku (stav):**

- 401 Rumburk - Staré Křečany - Krásná Lípa - Rybníště - Chřibská - Česká Kamenice - Děčín
- 409 Varnsdorf - Studánka - Rumburk - Brtníky - Mikulášovice - Velký Šenov

**Vybrané požadavky na infrastrukturu:**
6.2. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2014+

- propojení železničních tratí Sebnitz - Dolní Poustevna - realizace 2014
- modernizace přejezdových zabezpečovacích zařízení (dále jen PZZ) Dolní Poustevna - Rumburk - realizace 2013
- pokrýtí tratí radiovým signálem (doporučeno)
- zřízení terminálů: Mikulášovice dolní nádraží, Rumburk, Varnsdorf, Česká Kamenice (doporučeno)
- nové vlakové zastávky: Varnsdorf staré nádraží - realizace 2013
- oprava železničního mostu Brtníky - zajištění provozuschopnosti trati (linka U27 - rameno linky U28)
- zabezpečení železničních přejezdů Zahrady u Rumburka (2x) - bezpečnost provozu - nepříznivé rozhledové poměry (linka turistická / historická železnice)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Silné stránky:</th>
<th>Slabé stránky:</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Možnost dosáhnout s minimálním počtem souprav maximálního rozsahu obsluhy</td>
<td>Nevyužívá potenciál rychlé tratě v údolí Labe (zastávkové spoje)</td>
</tr>
<tr>
<td>Lze zahájit provoz bez přípravy dalších investic</td>
<td>Uzlové body nejsou v cílové poloze</td>
</tr>
<tr>
<td>Příznivé cestovní doby při obsluze všech zastávek a krátké přestupní vazby (např. v Bad Schandau)</td>
<td>Potřeba úpravy linky S1 nebo S2 pro vytvoření optimalizované návaznosti v Bad Schandau</td>
</tr>
<tr>
<td>Přímé vlakové spojení severozápadního Šluknovska s Děčínem</td>
<td>Ve směru Ústí nad Labem a Praha návaznost linek U8 a U28 pouze na dálkové vlaky kategorie EC</td>
</tr>
<tr>
<td>Vlakové spojení z Rumburku do Ebersbachu (na vlaky do Drážďan, Žitavy a Liberce)</td>
<td>Nový přestup z Děčína do Rumburku v Rybništi</td>
</tr>
<tr>
<td>Přímá obsluha ŽST Varnsdorf staré nádraží částí spojů, ostatní vazby zajištěny přestupem</td>
<td>Při průjezdu Varnsdorfo se pojede úvratí částí spojů přes Varnsdorf staré nádraží</td>
</tr>
</tbody>
</table>
6.3. Drážní doprava Šluknovsko – varianta Markvartice

Možný termín realizace: 15.6.2014

Obecný popis:


Jsou navrženy i změny ostatních vlakových i autobusových linek oproti stavu z prosince 2013.

Vlakové linky na Šluknovsku doplňují 3 páteřní autobusové linky.

Změny oproti stavu v září 2013:

- Prodloužení linky U28/S28 z Dolní Poustevny přes Sebnitz do Bad Schandau.
- Pro provoz na všech relacích v hodinovém intervalu (mimo tratí č. 084 a 088) je třeba vybudovat tři nové výhybny (Markvartice, Jiřetín p. J. a Großdorf-Kohlmühle). Další křížování vlaků probíhají v Rybništi, Chřibské a Jedlové.
- Přestupní návaznosti linky U8+U28 a L7/TLX v Rybništi jsou směrové v relaci Varnsdorf - Krásná Lípa.
- Provázaním oběhů linek L7/TLX a RE 2 možnost úspory soupravy.
- Úplné těsné vazby do všech směrů v uzlech Lovosice, Bad Schandau, Liberec, Česká Lípa.
- Trať Mikulášovice dolní nádraží - Panský - Krásná Lípa je využívána pro samostatný turistický provoz historickými vozidly coby turistická atrakce obsluhujícími nástupní místa do NP České Švýcarsko.
- Trať Panský - Rumburk je upravena pro provozování ručních drezín pro turisty.
- Přesuny křížování z Jablonného v Podještědí do Rynoltic, z Benešova nad Ploučnicí do Markvartice, z Mlýnů do Jedlové, z Hrádku nad Nisou do Zittau, z Großschönau do Varnsdorfu.

Vlakové linky na Šluknovsku (uzlové body - místa systémového křížování):

U8+U28 Děčín - Bad Schandau - Sebnitz – Šluknov - Rumburk - Rybniště - Česká Kamenice - Benešov n. P. - Děčín

- Uzly: Großdorf-Kohlmühle X:00, Mikulášovice dolní nádraží X:30, Rumburk X:00, Jedlová X:30, Markvartice X:00, (Děčín X:30)

- Interval linky: 60 minut
6.3. Drážní doprava Šluknovsko – varianta Markvartice

- Potřebný počet souprav: 6

L7/TLX Varnsdorf-pivovar Kocour - Zittau - Liberec

- Uzly: (Varnsdorf-pivovar Kocour X:30), Zittau X:00, (Liberec X:30)
- Interval linky: 60 minut
- Potřebný počet souprav: 2,5 (včetně posilových spojů v úseku Liberec - Hrádek n. N. půlících interval)

R22 Kolín - Nymburk - Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Doksy - Česká Lípa - Nový Bor - Jedlová - Rybníště – Varnsdorf-pivovar Kocour

- Uzly: Poděbrady S:00, Bělá p. B. L:00, Svor S:00, (Varnsdorf L:00)
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 4

L4 Mladějov - Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Doksy - Česká Lípa - Nový Bor - Jedlová - Rybníště – Varnsdorf-pivovar Kocour

- Uzly: Mladá Boleslav město S:30/L:30; Bělá p. B. S:00, Svor L:00; (Varnsdorf S:00)
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

RE 2 Dresden - Ebersbach - Zittau - Hrádek nad Nisou – Liberec

- Uzly: (Dresden L:00), Wilthen S:00, Zittau L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 2,5

RB 61 Dresden - Ebersbach - Zittau

- Uzly: Radeberg S:00, Ebersbach L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

Doplňující páteřní autobusové linky na Šluknovsku (stav):

- 409 Varnsdorf - Studánka - Rumburk - Brtníky - Mikulášovice - Velký Šenov
6.3. Drážní doprava Šluknovsko – varianta Markvartice

- 410 Chřibská - Rybniště - Krásná Lípa - Rumburk - Ebersbach - Šluknov - Velký Šenov - Lobendava - Dolní Poustevna

Vybrané požadavky na infrastrukturu:

- propojení železničních tratí Sebnitz - Dolní Poustevna - realizace 2014
- modernizace přejezdových zabezpečovacích zařízení (dále jen PZZ) Dolní Poustevna - Rumburk- realizace 2013
- pokrytí tratí radiovým signálem
- modernizace ŽST Varnsdorf, ŽST Zittau, ŽST Děčín východ, ŽST Česká Lípa, ŽST Mikulášovice dolní nádraží
- nové výhybny Markvartice, Jiřetín p. J. a Großdorf-Kohlmühle
- zvýšení rychlosti Chrastava - Zittau
- zřízení terminálů: Mikulášovice dolní nádraží, Rumburk, Varnsdorf, Děčín východ, Česká Lípa
- nové vlakové zastávky: Varnsdorf staré nádraží, Varnsdorf pivovar Kocour
- visutá lanová dráha Dolní Žleb - Labská Stráň
- oprava železničního mostu Brtníky - zajištění provozuschopnosti trati (linka U27 – rameno linky U28)
- zabezpečení železničních přejezdů Zahrady u Rumburku (2x) - bezpečnost provozu - nepříznivé rozhledové poměry (linka turistická / historická železnice)

Silné stránky:

- Možnost obsluhy všech zastávek
- Optimální přestupná vazby v Děčíně od České Kamenice na linku R20 do Prahy
- Dobrá návaznost na linky S1 v Bad Schandou směrem od Sebnitz do Drážďan
- Výhodná časová poloha linky U8+U28 v Děčíně
- Možnost dosáhnout relativně dobrých proběhů vozidel, další optimalizace

Slabé stránky:

- Investice do infrastruktury mají pro cestující malou přidanou hodnotu (nejou zkracovány cestovní doby, nejsou modernizovány důležité stanice)
- Obtížně řešitelná vazba linek U8+U28 a R22+L4, v úseku Jedlová - Chřibská - Rybniště probíhá křižování ve všech stanicích
- Časová poloha spojů v Rumburku není optimální
6.3. Drážní doprava Šluknovsko – varianta Markvartice

<table>
<thead>
<tr>
<th>spojením oběhů linek L7/TLX a RE2</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>• Přímé vlakové spojení severozápadního Šluknovska a Rumburku s Děčínem</td>
</tr>
<tr>
<td>• Těsné návaznosti ve Varnsdorfu pro relaci Liberec - Děčín.</td>
</tr>
<tr>
<td>• Snížení investičních nákladů na traťová zabezpečovací zařízení a nároků na zvyšování rychlosti jsou kompenzována nutnosti výstavby tří nových výhyben</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| • Linka U28 ze směru Sebnitz nemá dobré přípoje směr Ústí nad Labem |
| • nejsou využívány kvalitní parametry koridorové trati v údolí Labe (Zastávkové vlaky |
| • Cestovní doby jsou delší, než je nutné |

**Možný termín realizace:** 10.12.2016

#### Obecný popis:
V tomto modelu se počítá s propojením tratě z Dolní Poustevny do Sebnitz a tím s prodloužením linky U28/S28 z Dolní Poustevny přes Sebnitz a Bad Schandau až do Děčína. Jsou navrženy i změny ostatních vlakových i autobusových linek oproti stavu z prosince 2013.

Vlakové linky na Šluknovsku doplňují 3 páteřní autobusové linky.

#### Změny oproti stavu v září 2013:
- Prodloužení linky U28/S28 z Dolní Poustevny přes Sebnitz a Bad Schandau až do Děčína.
- Prodloužení linky U28/S28 z Rumburku do Ebersbachu.
- Je navržena možnost víkendového turistického provozu přímých vlaků z Děčína a Bad Schandau z Mikulášovic do Rumburku přes Staré Křečany pro obsluhu nástupních míst do Národního parku České Švýcarsko.
- Přestupní návaznosti linky L7/TLX Liberec - Varnsdorf s linkou U8 Varnsdorf - Děčín.
- Provázaním oběhů linek L7/TLX a RE 2 možnost úspory soupravy.
- Zkrácení ramen do Seifhennersdorfu, všechny vlaky ve Varnsdorfu do zastávky Varnsdorf-pivovar Kocour.
- Zrychlení v úseku Zittau - Varnsdorf - Rybníště projíždění vybraných stanic.
- Přesuny křižování ze Svoru do Nového Boru, z Jablonného v Podještědí do Rynoltic, a Hrádku nad Nisou do Žitavy, z Großschönau do Varnsdorfu, z Mlýnů do České Kamenice a z Benešova nad Ploučnicí do Děčína východ.
- Pro efektivní oběh je navržen základní křižovací bod v Sebnitz.

#### Vlakové linky na Šluknovsku (uzlové body - místa systémového křižování):
**U28/S28/U27**  
Děčín - Bad Schandau - Sebnitz - Šluknov/Panský - Rumburk - Ebersbach  
- Uzly: (Děčín S:00), Sebnitz L:00, (Ebersbach S:00)

- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 2 (bez posilových spojů Děčín - Dolní Žleb půlících interval)

**U8 Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Česká Kamenice - Rybniště - Varnsdorf-pivovar Kocour**

- Uzly: Děčín východ X:30, Česká Kamenice L:00, Rybniště X:30, (Varnsdorf-pivovar Kocour)
- Interval linky: 60/120 minut
- Potřebný počet souprav: 4

**L7/TLX Varnsdorf-pivovar Kocour - Zittau - Hrádek nad Nisou - Liberec**

- Uzly: (Varnsdorf-pivovar Kocour X:30), Zittau X:00, Liberec X:30
- Interval linky: 60 minut
- Potřebný počet souprav: 2,5 (včetně posilových spojů Liberec - Hrádek n. N. půlících interval)

**R22 Kolín - Nymburk - Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Doksy - Česká Lípa - Nový Bor - Jedlová - Rumburk - Šluknov**

- Uzly: Poděbrady S:00, Bělá p. B. L:00, Nový Bor S:00, Šluknov L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 4

**L4 Mladějov - Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Doksy - Česká Lípa - Nový Bor - Jedlová - Rumburk - Šluknov**

- Uzly: Mladá Boleslav město S:30/L:30; Bělá p. B. S:00, Nový Bor L:00; Šluknov S:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

**RE 2 Dresden - Ebersbach - Zittau - Hrádek nad Nisou - Liberec**

- Uzly: Dresden L:00, Wilthen S:00 - Hrádek n. N. L:00

- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 2,5

**RB 61 Dresden - Ebersbach - Zittau**

- Uzly: Radeberg S:00, Ebersbach L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

Doplňující páteřní autobusové linky na Šluknovsku (stav):

- 401 Rumburk - Staré Křečany - Krásná Lípa - Rybniště - Chřibská - Česká Kamenice - Děčín
- 408 Krásná Lípa - Rumburk - Studánka - Varnsdorf
- 409 Varnsdorf - Studánka - Rumburk - Brtníky - Mikulášovice - Velký Šenov

Vybrané požadavky na infrastrukturu:

- propojení železničních tratí Sebnitz - Dolní Poustevna - realizace 2014
- modernizace přejezdových zabezpečovacích zařízení (dále jen PZZ) Dolní Poustevna - Rumburk- realizace 2013
- pokrytí tratí radiovým signálem (doporučeno)
- modernizace ŽST Rybníště, ŽST Varnsdorf, ŽST Zittau a ŽST Česká Kamenice
- zvýšení rychlosti Chrastava - Zittau - Varnsdorf - Rybníště - Jedlová
- modernizace zabezpečovacího zařízení Großschönau - Varnsdorf - Rybníště - Jedlová včetně traťového zabezpečovacího zařízení (dále jen TZZ) s oddíly pro následný interval vlaků 4 minuty (Rybniště - Jedlová)
- modernizace nástupišť v ŽST Nový Bor
- zřízení terminálů: Mikulášovice dolní nádraží, Rumburk, Varnsdorf, Česká

Kamenice, Děčín východ

- nové vlakové zastávky: Varnsdorf staré nádraží, Varnsdorf pivovar Kocour, Dolní Habartice, Horní Habartice
- visutá lanová dráha Dolní Žleb - Labská Stráň
- oprava železničního mostu Brtníky - zajištění provozuschopnosti trati (linka U27 - rameno linky U28)
- zabezpečení železničních přejezdů Zahrady u Rumburku (2x) - bezpečnost provozu - nepříznivé rozhledové poměry (linka turistická / historická železnice)

Silné stránky:

- Zkrácení cestovních dob ve většině relací
- Možnost dosáhnout s minimálním počtem souprav maximálního rozsahu obsluy, další optimalizace spojením oběhů linek L7/TLX a RE2
- Přímé vlakové spojení severozápadního Šluknovska s Děčínem
- Vlakové spojení z Rumburku do Ebersbachu (na vlaky do Drážďan, Žitavy a Liberce)
- Přímá obsluha ŽST Varnsdorf staré nádraží všemi spoji
- Zrychlení mezi Zittau - Varnsdorfem a Rybništěm (projížděním zastávek) a s tím související vytvoření efektivního přestupu v Rybništi do všech směrů
- Přímá dostupnost nástupních míst do NP o víkendu
- Těsné návaznosti ve Varnsdorfu pro

Slabé stránky:

- Nutná příprava a realizace významnějších investic do infrastruktury
- Provozní stabilita závislá na rozsahu infrastrukturálních opatření a kvalitě vozidel
- Nevyužívá potenciál rychlé tratě v údolí Labe (zastávkové spoje)
- Potřeba úpravy linky S1 nebo S2 pro vytvoření optimalizované návaznosti v Bad Schandau
- Ve směru Ústí nad Labem a Praha návaznost linek U8 a U28 pouze na dálkové vlaky kategorie EC
- Omezení místní obsluhy území vlaky v úseku Zittau - Varnsdorf - Rybniště
- Nový přestup z Děčína do Rumburku v Rybništi

relaci Liberec -Děčín.

- Přímé vlakové spojení Děčína s Varnsdorfem

| Možný termín realizace: | Po roce 2016 |

**Obecný popis:**

V tomto modelu se počítá s propojením tratě z Dolní Poustevny do Sebnitz a také s novou tratí ze Seifhennersdorfu do Rumburku. Tím dojde k propojení více linek do páteřní linky U28+TLX z Liberce přes Zittau, Varnsdorf, Rumburk, Šluknov, Dolní Poustevnu a Sebnitz do Bad Schandau. Linky od Děčína a České Lípy přes Rybníště mohou být také vedeny přímo do obou velkých měst Varnsdorfu a Rumburku, mezi kterými zajistí proloženou nabídku spojení. Jsou navrženy i změny ostatních vlakových i autobusových linek oproti stavu z prosince 2013.

Vlakové linky na Šluknovsku doplňují 4 páteřní autobusové linky.

**Změny oproti stavu v září 2013:**

- Prodloužení linky U28/S28 z Dolní Poustevny přes Sebnitz do Bad Schandau.
- Propojení linky U28/S28 z Rumburku přes Varnsdorf a Zittau do Liberce.
- Přetrasování linky U 8 do Rumburku přes Varnsdorf.
- Přetrasování linek R22/L4 z Rumburku do Varnsdorfu místo do Šluknova.
- Provoz na všech relacích v hodinovém intervalu (mimo tratě č. 084 a 088).
- Relace Děčín - Děčín Čertova voda je obsluhována mikrobusy.
- Přestupní návaznosti linky U28+TLX Liberec - Varnsdorf - Rumburk - Bad Schandau s linkou U8 Rumburk - Varnsdorf - Děčín ve Varnsdorfu.
- Provázaní oběhů link L7/TLX a RE 2 možnost úspory soupravy.
- Zrychlení v úseku Zittau - Varnsdorf - Rybníště a Sebnitz - Bad Schandau projížděním vybraných stanic.

- Úplné těsné vazby do všech směrů v uzlech Lovosice, Bad Schandau, Rybniště, Liberec, Česká Lípa.
- Ze zastávky Dolní Žleb navazuje lanová dráha na Labskou Stráň.
- Trať Mikulášovice dolní nádraží - Panský - Krásná Lípa je využívána pro samostatný turistický provoz historickými vozidlly coby turistická atrakce obsluhujícími nástupní místa do NP České Švýcarsko.
- Trať Panský - Rumburk je upravena pro provozování ručních drezín pro turisty.
- Přesuny křižování z Jablonného v Podještědí do Rynoltic, z Benešova nad Ploučnicí do Děčína východ, z Mlýňů do České Kamenice, z Hrádku nad Nisou do Zittau, z Großschönau do Varnsdorfu.
- Pro efektivní oběh jsou navrženy základní křižovací body Rybniště, Seifhennersdorf a dále na lince U28/TLX Mikulášovice dolní nádraží, Rumburk a Zittau.

Vlakové linky na Šluknovsku (uzlové body - místa systémového křižování):

**U28+TLX Bad Schandau - Sebnitz - Šluknov - Rumburk - Varnsdorf - Zittau - Liberec**
- Uzly: (Bad Schandau X:30), Mikulášovice dolní nádraží X:00, Rumburk X:30, Zittau X:00, (Liberec X:30)
- Interval linky: 60 minut
- Potřebný počet souprav: 4,5 (včetně posilových spojů Liberec - Hrádek n. N. půlících interval)

**U8 Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Česká Kamenice - Rybniště - Varnsdorf - Rumburk**
- Uzly: Děčín východ X:30, Česká Kamenice X:00, Rybniště X:30, (Rumburk X:00)
- Interval linky: 60 minut
- Potřebný počet souprav: 4

**R22 Kolín - Nymburk - Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Doksy - Česká Lípa - Nový Bor - Jedlová - Rumburk - Varnsdorf**
- Uzly: Poděbrady S:00, Bělá p. B. L:00, Svor S:00, (Varnsdorf L:00)

- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 4

**L4 Mladějov - Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Doksy - Česká Lípa - Nový Bor - Jedlová - Rumburk - Šluknov**

- Uzly: Mladá Boleslav město S:30/L:30; Bělá p. B. S:00, Svor L:00; (Varnsdorf S:00)
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

**RE 2 Dresden - Ebersbach - Zittau - Hrádek nad Nisou - Liberec**

- Uzly: (Dresden L:00), Wilthen S:00, Zittau L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 2,5

**RB 61 Dresden - Ebersbach - Zittau**

- Uzly: Radeberg S:00, Ebersbach L:00
- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 3

**Doplňující páteřní autobusové linky na Šluknovsku (stav):**

- 401 Děčín - Česká Kamenice - Chřibská - Rybníště - Krásná Lípa - Rumburk
- 409 Rumburk - Brtníky - Mikulášovice - Velký Šenov
- 410 Waltersdorf - Großschönau - Varnsdorf - Studánka - Rumburk - Jiříkov - Šluknov - Velký Šenov - Lobendava - Dolní Poustevna

**Vybrané požadavky na infrastrukturu:**

- propojení železničních tratí Sebnitz - Dolní Poustevna - realizace 2014
- propojení a novostavba železniční trati Seiffhennersdorf - Rumburk

- modernizace přejezdových zabezpečovacích zařízení (dále jen PZZ) Dolní Poustevna - Rumburk- realizace 2013
- pokrytí tratí radiovým signálem
- modernizace ŽST Rybníště, ŽST Rumburk, ŽST Seifhennersdorf, ŽST Varnsdorf, ŽST Zittau, ŽST Česká Kamenice, ŽST Děčín východ, ŽST Česká Lípa, ŽST Mikulášovice dolní nádraží
- zvýšení rychlosti Chrastava - Zittau - Varnsdorf - Rybníště - Jedlová, Varnsdorf - Seifhennersdorf, Mikulášovice dolní nádraží - Bad Schandau
- modernizace zabezpečovacího zařízení Großschönau - Varnsdorf - Rybníště - Jedlová včetně traťového zabezpečovacího zařízení (dále jen TZZ) s oddíly pro následný interval vlaků 4 minuty (Rybníště - Jedlová)
- zřízení terminálů: Mikulášovice dolní nádraží, Rumburk, Varnsdorf, Česká Kamenice, Děčín východ, Česká Lípa
- nové vlakové zastávky: Varnsdorf staré nádraží, Varnsdorf pivovar Kocour, Dolní Habartice, Horní Habartice
- visutá lanová dráha Dolní Žleb - Labská Stráň
- oprava železničního mostu Brtníky - zajištění provozuschopnosti trati (linka U27 - rameno linky U28)
- zabezpečení železničních přejezdů Zahrady u Rumburku (2x) - bezpečnost provozu - nepříznivé rozhledové poměry (linka turistická / historická železnice)
- zvýšení rychlosti Bad Schandau - Sebnitz - Mikulášovice dolní nádraží až na 70-80 km/h

<table>
<thead>
<tr>
<th>Silné stránky:</th>
<th>Slabé stránky:</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Linkové vedení vlaků optimálně postihuje přepravní potřeby</td>
<td>Nutná příprava a realizace významných investic do infrastruktury</td>
</tr>
<tr>
<td>Uzlové body v cílové poloze</td>
<td>Provozní stabilita závislá na rozsahu infrastrukturálních opatření a kvalitě vozidel</td>
</tr>
<tr>
<td>Zkrácení cestovních dob ve většině relací</td>
<td>Omezení místní obsluhy území vlaky v úseku Zittau - Varnsdorf -</td>
</tr>
<tr>
<td>Možnost dosáhnout s minimálním počtem souprav maximálního</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 6.5. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016++

<table>
<thead>
<tr>
<th>rozsahu obsluhy, další optimalizace spojením oběhů linek L7/TLX a RE2</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>• Přímé vlakové spojení severozápadního Šluknovska s Děčínem</td>
</tr>
<tr>
<td>• Vlakové spojení z Rumburku do Ebersbachu (na vlaky do Drážďan, Žitavy a Liberce)</td>
</tr>
<tr>
<td>• Zrychlení mezi Zittau - Varnsdorfem a Rybníštěm (projižděním zastávek) a s tím související vytvoření efektivního přestupu v Rybníšti do všech směrů</td>
</tr>
<tr>
<td>• Těsné návaznosti ve Varnsdorfu pro relaci Liberec -Děčín.</td>
</tr>
<tr>
<td>• Přímé vlakové spojení Děčina s Varnsdorfem i Rumburkem linkou U8</td>
</tr>
<tr>
<td>• využívá potenciál koridorové tratě v údolí Labe pro rychlé spojení s Drážďany, Děčímem, Ústím nad Labem a Prahou</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rybníště a Sebnitz - Bad Schandau</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>• Přímé vlakové spojení severozápadního Šluknovska s Děčínem</td>
</tr>
<tr>
<td>• Vlakové spojení z Rumburku do Ebersbachu (na vlaky do Drážďan, Žitavy a Liberce)</td>
</tr>
<tr>
<td>• Zrychlení mezi Zittau - Varnsdorfem a Rybníštěm (projižděním zastávek) a s tím související vytvoření efektivního přestupu v Rybníšti do všech směrů</td>
</tr>
<tr>
<td>• Těsné návaznosti ve Varnsdorfu pro relaci Liberec -Děčín.</td>
</tr>
<tr>
<td>• Přímé vlakové spojení Děčina s Varnsdorfem i Rumburkem linkou U8</td>
</tr>
<tr>
<td>• využívá potenciál koridorové tratě v údolí Labe pro rychlé spojení s Drážďany, Děčímem, Ústím nad Labem a Prahou</td>
</tr>
</tbody>
</table>
7. Návrh investic, Šetření k nutnosti a financovatelnosti opatření a vytvoření návrhů žádostí o investiční podpory (AP 700)
7.1. Návrh investic

Návrh investic je veden s návazností na zvýšení atraktivity a konkurenceschopnost veřejné dopravy. V první řadě vychází z analýzy příležitostí. Zejména jsou navrhovány investice, které zlepšují nabídku a kvalitu veřejné dopravy v relacích, kde může být veřejná doprava úspěšnou alternativou k dopravě individuální. Za druhé jsou navržené investiční opatření zaměřena na dosažení vyšší provozní efektivity. Tím je míněna zejména správná volba uzlových bodů pro křižování vlaků nebo přestupní vazby a optimální meziúzemní cestovní doby tak, aby měly spoje v místě zdroje a cíle cest optimální časovou polohu a současně bylo možné provoz zajistit co nejmenším množstvím dopravních prostředků v oběhu.

Ve Šluknovském výběžku jsou nejsilnějšími zdroji i cíli cest města Varnsdorf a Rumburk. Přestože se mezi těmito městy denně kolmo do tisíc cest, pro neexistenci přímého železničního propojení je tento masivní přepravní proud zajišťován výhradně autobusy.


- Aby se železniční doprava mohla zhostit role kvalitní páteře veřejné dopravy na Šluknovsku, je nutné doplnit chybějící infrastrukturu:
- úsek Dolní Poustevna - Sebnitz pro spojení západní části Šluknovska s českým vnitrozemím
- úsek Varnsdorf - Rumburk, který umožní např. přímé spojení Varnsdorfu se západní částí Šluknovského výběžku a naopak spojení Rumburku s Libereckem

- Železniční doprava má potenciál pro spojení se sousedními mikroregiony v jižním směru - oblastmi Novoborska, Českolipska, Mladoboleslavska, Českokamenicka a Děčinska. Pro správné fungování hlavních uzlových bodů Děčín, Benešov nad Ploučnicí, Česká Lípa, Rybníště je v tomto směru potřebné posílení kapacity dráhy:
  - v úseku Rybníště (včetně) - Jedlová (mimo) je vhodná modernizace traťového zabezpečovacího zařízení s oddíly pro následný interval vlaků 4 minuty, zvýšení rychlosti společného s efektem vyšší stability provozu na obou tratích z Jedlové a
celková modernizace ŽST Rybníště pro rychlé křižování a přestupy optimálně hrana - hrana mezi vlaky

- úsek Děčín východ - Benešov nad Ploučnicí je kritický vzhledem k vysokému dopravnímu výkonu daného souběhu tratí z Děčína na Českou Lípu a Českou Kamenici. Jako nutné minimum je nutné uvažovat modernizaci ŽST Děčín východ pro rychlé křižování vlaků a vybavení úseku Děčín východ - Benešov nad Ploučnicí oddíly (již realizováno). Vhodná (nikoli nutná) by byla též modernizace ŽST Benešov nad Ploučnicí a případně též zřízení mezilehlé výhybny Soutěsky pro letmé křižování vlaků.

7.1.1. Systémové meziuzlové doby

Pro vysokou efektivitu a atraktivitu dopravy je třeba dosahovat určitých systémových meziuzlových jízdních dob. Kritickými úseky s potřebou zkrácení jízdních dob v přímém vztahu ke Šluknovskému výběžku jsou:

7.1.1.1. Chrastava (X:15/X:45) - Zittau (X:00)

dosažení křižování v ŽST Zittau a lepších možností návazností a obratů vozidel na Šluknovsku. Zrychlení je závislé zejména na opravě polského úseku trati mezi Hrádkem n. N. a Zittau.

7.1.1.2. Bad Schandau (X:30) - Mikulášovice dolní nádraží (X:00)

zvýšení rychlosti a případné omezení počtu zastavovacích míst v tomto úseku je preferováno před případným zřizováním dalších křižovacích míst pro zlepšení návazností v Bad Schandau na linky drážďanského S-bahn, možnost zefektivnění oběhů vozidel, případně pro zavedení hodinového intervalu. Součástí akce musí být zabezpečení zbývajících přejezdů, které by omezovaly traťovou rychlost, příkladně přejezd u nádraží v Bad Schandou či relativně frekventovaný přejezd na silnici Vilémov - Karlín zabezpečený pouze výstražnými křiži.

7.1.1.3. Rybníště (X:30) - Varnsdorf - Zittau (X:00)

zvýšení rychlosti a případné omezení počtu zastavovacích míst v tomto úseku je preferováno před místní obsluhou pro dosažení úplných systémových vazeb mezi linkami a podpoření funkce železnice jako rychlé páteřní obsluhy území. Zabezpečení všech přejezdů v úseku je samozřejmě a nezbytně nutné.

7.1.1.4. Rumburk (X:30) - Varnsdorf ( - Zittau X:00)

zvýšení rychlosti a omezení počtu dalších nových zastavovacích míst v tomto úseku je preferováno před místní obsluhou pro dosažení úplných systémových vazeb mezi linkami a podpoření funkce železnice jako rychlé páteřní mezinárodní obsluhy

---

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava
Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund

251
7.1.2. Modernizace přestupních a křižovacích stanic

Jedním z hlavních opatření navrhovaných za účelem vysoké stability a kvality provozu je modernizace přestupních a křižovacích stanic. Tyto modernizace zahrnují nové staniční zabezpečovací zařízení, nová nástupiště optimalizovaná pro přestupy mezi vlaky, orientační a informační systém pro cestující a optimálně nové traťové zabezpečovací zařízení do sousedních stanic. Spolu s modernizací uzlů je vhodné řešit i přednádražní prostor pro návaznu hromadnou a individuální dopravu včetně autobusových zastávek, parkovišť a příjezdových komunikací.

7.1.2.1. Mikulášovice dolní nádraží (X:00)

je třeba upravit pro rychlé křižování vlaků, doplnit zvýšená nástupiště včetně nástupiště pro turistickou trať ve směru Panský a umožnit zajištění návazné autobusové dopravy do kontaktu s vlakovými nástupištěmi. Samozřejmostí je nové staniční zabezpečovací zařízení, nutná pak oprava přístupové komunikace k nádraží.

7.1.2.2. Rumburk (X:30)

je strategickou přestupní stanici, jejíž význam by měl do budoucna opět vzrůst. Ve stanici je třeba modernizovat zabezpečovací zařízení, vybudovat kvalitní nástupiště, kapacitní parkoviště a pokusit se přiblížit do těsného kontaktu návaznou autobusovou dopravou.

7.1.2.3. Seifhennersdorf

bude soužit pro křižování vlaků mezi Varnsdorferm a Rumburkem v případě stavby nové propojovací tratě. V jejím rámci je potřebné stanici modernizovat.

7.1.2.4. Varnsdorf (X:15/X:45)


7.1.2.5. Zittau (X:00)


7.1.2.6. Rybníště (X:30)

bude mít úlohu důležitého přestupního bodu veřejné dopravy na vstupu do Šluknovského výběžku. Ve stanici se v optimálním případě budou sjíždět čtyři vlaky, jejichž rychlé
vykřížování a vzájemný přestup cestujících je vzhledem k dosahování sousedních uzlových bodů nutností. Využitelná silniční infrastruktura byla v přednádraží vybudována již dříve.

7.1.2.7. Česká Kamenice

je optimálním uzlovým bodem. Na pravidelné křížování vlaků zde lze výhodně navazovat autobusové linky, zejména ve směru Kamenický Šenov, Nový Bor, Liberec. Dále je zde možné ukončit ostrým obratem případné posilové vlaky z Děčína. Předpokládá se modernizace staničního a navazujícího traťového zabezpečovacího zařízení a vybudování nových bezbariérových nástupišť v poloze s návazností na nové autobusové zastávky. V přednádraží budou umístěna parkoviště.

7.1.2.8. Děčín východ

je ve své části náležející trati 081 stanici, kde bude nutná modernizace staničního zabezpečovacího zařízení pro rychlé křížování vlaků. V této souvislosti se předpokládá výstavba bezbariérových nástupišť. V přednádraží se doporučuje vytvářet návaznost na některou z městských autobusových linek.

7.1.3. Zabezpečení přejezdů

Zabezpečení přejezdů pro zvýšení bezpečnosti a zvýšení rychlosti vlaků je nedílnou součástí doporučených opatření na železniční infrastrukturu. Ve většině případů je modernizace přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) součástí modernizací staničních nebo traťových zabezpečovacích zařízení, případně je nutnou podmínkou ke zkrácení jízdních dob pro včasné dosahování systémových uzlů. Nad tento rámec je nutné řešit přejezdy v úsecích: Rumburk - Šluknov - Mikulášovice dolní nádraží s množstvím přejezdů z nichž většina bude modernizována v průběhu roku 2013.

7.1.4. Modernizace železničních nástupišť

Modernizace železničních nástupišť je aktivitou na železniční infrastruktuře, jejíž výsledky je nejintenzivněji a přímo vnímá cestující veřejnost. V minulosti byly akce tohoto typu ze strany správců železnice v České republice neprávem opomíjeny. Bezbariérový nástup do moderních vozidel je nutné vybudovat prioritně ve stanicích s významnými odbíravými cestujícími (pokud tyto práce nebudou provedeny v rámci jiných modernizačních staveb, viz výše):

7.1.4.1. Benešov nad Ploučnicí

je uzlová stanice s vysokým odbíratem cestujících. Modernizace nástupišť přinese mimo komfortu cestujícím hlavně zvýšení bezpečnosti při pohybu v kolejí. 
7.1.4.2. Krásná Lípa

je rychlíková stanice obsluhující významné osídlení. Může zde docházet ke křížování vlaků v případě provozních nepravidelností. Jedním z modernizovaných nástupišť by mělo být též nástupiště pro turistickou trať ve směru Panský.

7.1.4.3. Šluknov

je stanicí ve třetím největším městě výběžku. V návaznosti na modernizovaná vlaková nástupiště by měla být umístěna zastávka navazných autobusů.

7.1.4.4. Velký Šenov

s modernizovaným nástupištěm zvýší komfort pro místní cestující.

7.1.5. Nové železniční zastávky

Prověřením dostupnosti železnice bylo konstatováno, že naši předkové vybírali místa obsluhy území železnicí velmi pečlivě. Ani po více než století nejsou potřeba žádné významné korekce. V některých úsecích by se o určité optimalizaci počtu a polohy zastávek dalo uvažovat, ale většinou se jedná o úseky s kritickou meziuzlovou jízdní dobou, kde by případné přidání míst zastavení způsobilo nerealizovatelnost cílového dopravního konceptu (příkladně úsek Rybniště - Varnsdorf). Vzhledem k výše uvedenému jsou navrhovány tyto nové železniční zastávky:

Obr.1.1. Varnsdorf staré nádraží s umístěním v blízkosti centra a v docházkové vzdálenosti ze sídliště zásadním způsobem zlepší dostupnost železnice ve Varnsdorfu a napomůže k zatrativnění vlakové dopravy.

Obr.1.2. Horní Habartice zajistí spolu se zastávkami Markvartice a Dolní Habartice kvalitní plošnou obsluhu údolní zástavby ležící mimo silnici I/13 vlaky.

Obr.1.3. Dolní Habartice - v návaznosti na novou zastávku Horní Habartice je navrhováno přesunout zastávku Dolní Habartice do optimalizované polohy pro kvalitní plošnou obsluhu údolní zástavby ležící mimo silnici I/13 vlaky.

7.1.6. Modernizace autobusových zastávek, přestupních míst a obratišť

zvyšuje celkový standard a bezpečnost veřejné dopravy. Pozornost je třeba věnovat prioritně místům s vysokou frekvencí cestujících a také silničního provozu, stejně jako nepřehledným místům z důvodu bezpečnosti cestujících. Výběr konkrétních míst bude upřesněn v návaznosti na dlouhodobý koncept linkového vedení a dostupným zdrojům financování. Všechny autobusové zastávky by měly být vybaveny nástupištěm se zvýšenou nástupní hranou, přístřeškem (v nástupním směru), označníkem s potřebnými

ELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverbund
informacemi, navigačními tabulemi, bezpečným bezbariérovým přístupem s návazností na chodník nebo osvětlený přechod pro chodec. Ten je potřebný zejména mezi nástupištěmi různých směrů, pokud jsou v místě realizovány přestupní vazby. Obratiště jsou zřizována v místech, které vyplývají z provozních, prostorových důvodů a z bezpečnosti silničního provozu.

7.1.7. Modernizace autobusových nádraží

v případech, kde se nejedná o společný terminál s železniční dopravou. Situace ve veřejné dopravě se vyvíjí cestou odklonu od kapacitních autobusových nádraží známých z minulosti ke kompaktním přestupním terminálům nebo pouze sloučeným zastávkovým stání. Samostatná autobusová nádraží jsou odůvodněním pouze v místech se silnou dálkovou dopravou. Také v řešené oblasti je navrhováno slučování autobusových a vlakových nádraží do společných přestupních terminálů (např. Varnsdorf, Rumburk). Je navrhována modernizace:

7.1.7.1. Rumburk, Bytex01 (Rumburk, centrum)

je kompaktním funkčním autobusovým nádražím v centru města. Předpokládá se částečná modernizace za účelem dalšího zvýšení standardu významného přestupního místa s vysokým obratem cestujících.

7.1.7.2. Rumburk, že.st.

je významným přestupním uzlem mezi železniční a autobusovou dopravou. Při modernizaci železniční stanice se předpokládá změna prostorové konfigurace s přiblížením vlakových a autobusových nástupišť a kapacitní optimalizace.

7.1.7.3. Varnsdorf, aut.nádr.

je funkční autobusové nádraží. S ohledem na převládající průjezdný charakter autobusových linek a potřebu návazností na železniční dopravu v ŽST Varnsdorf, případně v zastávce Varnsdorf staré nádraží se předpokládá kapacitní optimalizace a celková modernizace stávajícího autobusového nádraží.

7.1.8. Modernizace infrastruktury pro turistickou veřejnou dopravu

je zaměřena na nejdůležitější opatření, která nejsou realizována v rámci projektů základní dopravní obslužnosti. Pořízení dalšího vybavení pro turistickou dopravu, např. nákup speciálních přívěsů pro dopravu jízdních kol nemá charakter infrastrukturních opatření a není zde uváděno.
7.1.8.1. Železniční most Brtníky
je v havarijním stavu a pro udržení provozuschopnosti turistické trati Mikulášovice dolní nádraží - Panský - Krásná Lípa je nezbytné most modernizovat.

7.1.8.2. Modernizace 2 přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ)
v Zahradách u Rumburku z důvodu velmi špatných rozhledových poměrů a zajištění bezpečnosti silničního provozu při jízdách turistických vlaků.

7.1.8.3. Nová zastávka Varnsdorf-pivovar Kocour
je soukromou investicí majitele blízkého pivovaru a je určena nejen pro turisty mířící na návštěvu pivovaru, ale též pro běžné cestující. Realizace v roce 2013

7.1.8.4. Nová lanová dráha Dolní Žleb - Labská Stráň
je námětem na zlepšení dostupnosti obcí na náhorní plošině s přímo návazností na železniční zastávku a přívoz v Dolním Žlebu. Předpokládá se turistické využití s dopravou jízdních kol od železniční tratě a Labské cyklostezky do jižních partií Národního parku České Švýcarsko s efektem zvýšení turistického ruchu v přilehlých obcích. Současně bude lanovka v době provozu schopna sloužit v kombinaci s vlakem pro základní dopravní obslužnost.

7.1.8.5. Vybavení trati Panský – Krásná Lípa
pro turistický provoz ručních drezín zahrnuje stavbu garáže pro údržbu a deponii vozítek, zábran pro oddělení tratí se železničním provozem v souběžných úsecích, vybudování naučné stezky s informačními zastaveními podél trati až do Krásné Lípy, modernizaci vlakového nástupiště a nástupního místa v dopravně Panský a úpravu nástupního místa a přístupové cesty v Krásné Lípě. Tento model turistického provozu na nevyužívané trati funguje nedaleko Znojma v Rakousku poblíž Laa an der Thaya na trati Ernsbrun – Asparn, viz níže uvedené obrázky.
Obr.50 Turistické drezíny na trati na slepé trati Ernsbrun – Asparn v Rakousku; zdroj: http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/003037-Nejen-zeleznicni-nostalgie-pod-Tichymi-vrchy-dil-prvni/

7.1.8.6. Odpočívky pro turisty

se navrhují vybudovat na frekventovaných místech dle dohody s dotčenými organizacemi a samosprávou. Odpočívka bude vybavena informační cedulí s mapou, navigačními ukazateli, lavičkou, stojany na kola, v případě potřeby přístřeškem a dalším drobným mobiliářem (např. odpadkové koše).

7.1.8.7. Vybudování oficiální cyklotrasy Zadní Doubice - Niedermühle - Zadní Jetřichovice

jako logické spojení napříč Českým a Saským Švýcarskem. Chybějící spojení komplikuje plánování nástupních a cílových míst pro cyklovězly s použitím veřejné dopravy. Měla by být vytvářena relativně komfortní trasa nízké obtížnosti vhodná pro rodiny s dětmi, které preferují trasu s převahou mírných sjezdů.

7.1.8.8. Vybudování bezpečné cyklotrasy spojující železniční stanici Jedlová a Novou Huť, resp. Stožecké sedlo

jako chybějícího článku pro přístup z vlakové dopravy do centrální části Lužických hor. Stávající systém cest v oblasti má na kole zcela nesjízdné bahniště úseky. Stanici Jedlová zastávka není z dopravních důvodů účelné obsluhovat všemi vlaky, nadto návaznosti vlaků ve směru od České Kamenice nebudou pro cyklisty a lyžaře optimální.

7.1.9. Ostatní opatření:

7.1.9.1. Radiofikace železničních tratí

je jedním z nejdůležitějších opatření, především na trati se zjednodušeným řízením provozu dle předpisu SŽDC D3. Schopnost spojení mezi strojvedoucím a řízením železničního provozu během jízdy vlaku zásadním způsobem zvyšuje bezpečnost provozu. Vlak je možné pomocí telekomunikačního zařízení v nouzovém případě např.
dálkově zastavit. Na tratích D3 je možné drážním telekomunikačním zařízením předávat hlášení a rozkazy, což např. zásadním způsobem zkracuje technologické intervaly ve stanicích s ohlašovací povinností.

7.1.9.2. Modernizace mostu přes Labe v Děčíně
s náhradou historické konstrukce. Realizace v roce 2013.

7.1.9.3. Informační systémem pro cestující
je základním vybavením všech zastávek. Může se jednat o jednoduchou vývěsku s tištěnými informacemi. Zejména přestupní terminály, uzlové stanice a významné zastávky by měly být vybaveny elektronickými vizuálními a akustickými systémy, které jsou schopné cestující informovat i o provozních nepravidelnostech a mimořádnostech. Předpokládá se postupné vybavování stanic a zastávek moderními systémy z důvodů finanční a technické náročnosti v souběhu s jinými akcemi, např. modernizacemi zabezpečovacích zařízení.

7.1.9.4. Opravy komunikací
jsou nutnou podmínkou provozu návazné silniční dopravy. Stav některých komunikací je obtížný provoz, natož zavedení nové autobusové linky. Komunikace s výjimečně špatným stavem vozovky jsou:

- Příjezdová komunikace k železniční stanici Mikulášovice dolní nádraží. Zde by měl být vytvořen přestupní bod mezi vlakovou a autobusovou dopravou a parkoviště návazné individuální dopravy. Oprava komunikace je nezbytná pro běžný provoz.
- Příjezdová komunikace k dopravně Dolní Poustevna je v neuspokojivém technickém stavu a vyžaduje opravu.

7.2. Příprava žádostí o dotaci pro navržené náměry
V době zpracování tohoto dokumentu nebyla dokončena příprava programovacího období EU 2014 - 2020. Definování dostačujících programů a jejich věcného zaměření probíhá, proto zatím není možné zpracovat návrhy pro žádosti o dotace z konkrétních operačních programů. V zásadě je předpokládána podobná struktura a věcné zaměření, jak tomu bylo v aktuálně končícím období.

Aktuální situace je vhodné využít pro lobbying a pokusit se předjednat s poskytovateli dotace tematické zaměření, případně alokace dotačních prostředků EU pro dosažení společných zájmů několika velmi významných partnerů. Politickou cestou je reálně prosadit vytvoření samostatné dotační kapitoly pouze pro projekt zlepšující veřejnou dopravu v Trojzemí nad rámcem několika klasických dotačních titulů (ROP, Cíl3, OPD, apod.) s jistotou čerpání na akce v (zájmu) regionu. Alternativně lze v jednotlivých dotačních titulech vytvořit projektem čerpatelné parciální alokace. Celková idea projektů na podporu veřejné dopravy a infrastruktury pro ni dokonale odpovídá cílům kohezní
politiky EU a projekt, založený na synergickém efektu několika dotačních titulů v hospodářsky slabém území Trojzemí, by mohl být pilotním příkladem v rámci celé EU. Vzhledem k přeshraničním vztahům do tří zemí EU doporučujeme sledovat vedle regionálních, národních a dvoustranných mezinárodních operačních programů také nadnárodní tituly typu např. Central Europe, které vyžadují účast projektových partnerů z více zemí.
Štěkunovsko, návrh investičních opatření
7.3. Náměty projektů k žádostem o dotaci

7.3.1. Celkový projekt na vybudování infrastruktury pro páteřní železniční linku

Název projektu: TRIBAHN - doprava pro zlepšení hospodářské pozice Trojzemí

Návaznost (rozvoj - udržitelnost) předchozích projektů EU: Nové zastávky a dopravní terminály v LK, Jizerskohorská železnice (ROP), Luise, Lubahn, ELLA Regio, Rekonstrukce trati Harrachov - SPG (Cil3), Rekonstrukce trati Liberec - Tanvald (OPD ČR), Modernizace trati Wroclaw - Görlitz / Jelenia Góra ("OPD PR"), Inter-Regio-Rail / Librail (CE)

Partneři projektu:

- Liberecký kraj (zájem: oprava tratí, zejména Hrádek - Zittau, Tanvald - Železný Brod, Liberec - Česká Lípa)
- Ústecký kraj (zájem: nová trať Varnsdorf - Rumburk, modernizace Rybniště - Jedlová)
- Sasko (zájem: synergické efekty zlepší udržitelnost železniční dopravy v německém příhraničí)
- Vojvodství Dolnoslezské (zájem: oprava trati Jelenia Góra - Zgorzelec)

Další partneři projektu: VVO, ZVON, manažeři infrastruktury (budoucí investoři), euroregiony, města a obce

Věcný rozsah projektu:

- obecně: Česko - Polsko - Německé příhraničí, definované osou Liberec - Zittau - Varnsdorf - Rumburk - Dolní Poustevna - Sebnitz - Bad Schandou

Příklady konkrétních aktivit, které může projekt zahrnovat:

- Optimalizace trati Chrastava - Hrádek n. N. - Zittau - Varnsdorf (vyšší rychlost a bezbariérová nástupiště),
- Nová trať Seifhennersdorf - Rumburk,
- Optimalizace trati Varnsdorf - Rybniště - Jedlová (vyšší rychlost a nové zabezpečovací zařízení),
Optimalizace trati Mikulášovice dolní nádraží - Sebnitz - Bad Schandou (vyšší rychlost a doplnění zabezpečovacího zařízení)
Radiofikace tratí ve Šluknovském výběžku
Dále např. také:
Optimalizace trati Česká Kamenice - Benešov nad Ploučnicí - Děčín východ
Nové zastávky a jejich rekonstrukce,
Terminály dopravy včetně parkoviší, obratišť pro autobusy, apod.,
Informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě
Optimalizace trati Liberec - Česká Lípa,
Oprava trati Jelenia Góra - Zgorzelec,
další investice do infrastruktury v území,

Rozsah projektu je záměrně prezentován v maximalistické variantě pro lepší pochopení souvislostí. Předpokládá se, že rozsah bude upřesněn (redukován) dle úspěchů politických jednání ve vztahu k výsledné disponibilní alokaci prostředků.

7.3.2. Samostatné projekty na vybudování infrastruktury

7.3.2.1. Optimalizace trati Chrastava - Hrádek n. N. - Zittau - Varnsdorf

Návaznost (rozvoj - udržitelnost) předchozích projektů EU: Nové zastávky a dopravní terminály v LK, Luise, Lubahn, ELLA Regio, Inter-Regio-Rail / Librail (CE)

Partneři projektu:
- Liberecký kraj
- Ústecký kraj
- ZVON

Další partneři projektu: Wojwodství Dolnoslezské, manažeři infrastruktury (budoucí investoři), případně euroregion, města a obce

Věcný rozsah projektu:
- ŽST Chrastava - nové nástupiště, rekonstrukce staniční koleje, informační systém pro cestující
- úsek Chrastava - Hrádek n. N. státní hranice - oprava svršku pro zvýšení rychlosti na 100 km/h, nové přejezdové zabezpečovací zařízení (1x)
- ŽST Hrádek nad Nisou - nové nástupiště, informační systém pro cestující
- polský úsek Hrádek n. N. státní hranice - Zittau státní hranice - oprava trati pro zvýšení rychlosti na 100 km/h, oprava mostů, modernizace přejezdů
- ŽST Zittau - nové staniční zabezpečovací zařízení, kolejové úpravy, informační systém pro cestující
• úsek Zittau - Mittelherwigsdorf - modernizace zabezpečovacího zařízení, zvýšení rychlosti na 120 km/h, banalizovaná trať
• úsek Großschönau - Varnsdorf včetně stanic - modernizace stanic včetně nástupišť (ve Varnsdorfu pro přestup hrana - hrana mezi vlaky), modernizace traťového a staničního zabezpečovacího zařízení, zvýšení rychlosti, informační systém pro cestující, rekonstrukce přednádraží pro návaznou dopravu včetně příjezdových komunikací, autobusových zastávek a parkovišť

7.3.2.2. **Optimalizace trati Varnsdorf - Rybniště - Jedlová**

Návaznost (rozvoj - udržitelnost) předchozích projektů EU: Luise, Lubahn, ELLA Regio, Inter-Regio-Rail / Librail (CE)

Partneři projektu:
- Ústecký kraj
- SŽDC, s. o.

Věcný rozsah projektu:
- úsek Varnsdorf - Rybniště - oprava svršku pro zvýšení rychlosti na cca 70 km/h, nové traťové a přejezdové zabezpečovací zařízení
- ŽST Rybniště - modernizace stanic včetně nástupišť (přestupy hrana - hrana mezi vlaky), modernizace staničního zabezpečovacího zařízení a kolejové úpravy pro zvýšení rychlosti, informační systém pro cestující
- úsek Rybniště - Jedlová - oprava svršku pro zvýšení rychlosti na cca 70 km/h, nové zabezpečovací zařízení s oddíly pro interval následné jízdy 4 minuty, staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Chřibská

7.3.2.3. **Nová trať Seifhennersdorf - Rumburk**

Návaznost (rozvoj - udržitelnost) předchozích projektů EU: Luise, Lubahn, ELLA Regio, Inter-Regio-Rail / Librail (CE)

Partneři projektu:
- Liberecký kraj
- Ústecký kraj
- ZVON

Další partneři projektu: manažeři infrastruktury (budoucí investoři), případně euroregion, města a obce

Věcný rozsah projektu:
- úsek Varnsdorf - Seifhennersdorf - oprava svršku pro zvýšení rychlosti na 80 km/h, nové traťové a přejezdové zabezpečovací zařízení, informační systém pro cestující na zastávkách
• ŽST Seifhennersdorf - nové nástupiště a staniční zabezpečovací zařízení, kolejové úpravy, informační systém pro cestující
• úsek Seifhennersdorf - Rumburk - novostavba trati s využitím části stávající trati Rumburk - Ebersbach, rychlost min. 80 km/h s ohledem na dosažení potřebných dojezdů v uzlech
• ŽST Rumburk - modernizace stanic včetně nástupišť (přestupy hrana - hrana mezi vlaky), modernizace staničního zabezpečovacího zařízení a kolejové úpravy pro zvýšení rychlosti, informační systém pro cestující, rekonstrukce přednádraží pro návaznou dopravu včetně příjezdových komunikací, autobusových zastávek a parkovišť

Obr.51 Návrhy tras nového železničního propojení Seifhennersdorf - Rumburk

7.3.2.4. Optimalizace trati Mikulášovice dolní nádraží - Sebnitz – Bad Schandau

Návaznost (rozvoj - udržitelnost) předchozích projektů EU: ELLA Regio

Partneři projektu:
• Ústecký kraj
• VVO

PELLA Regio - Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV přeshraniční regionální doprava

Ústecký kraj /Zweckverband Verkehrsverband
Další partneři projektu: manažeři infrastruktury (budoucí investoři), případně euroregion, města a obce

Věcný rozsah projektu:

- ŽST Mikulášovice dolní nádraží - modernizace stanice včetně nástupišť (přestupy hrana - hrana mezi vlaky), modernizace staničního zabezpečovacího zařízení a kolejové úpravy, informační systém pro cestující, rekonstrukce přednádraží pro návaznou dopravu včetně příjezdových komunikací, autobusové zastávky a parkoviště
- úsek Mikulášovice dolní nádraží - Sebnitz - oprava svršku pro zvýšení rychlosti až na 80 km/h, nové traťové a příjezdové zabezpečovací zařízení
- dopravna Dolní Poustevna - informační systém pro cestující
- ŽST Sebnitz - informační systém pro cestující
- úsek Sebnitz - Bad Schandau - oprava svršku pro zvýšení rychlosti na cca 70 km/h, příjezdové zabezpečovací zařízení

7.3.2.5. Optimalizace trati Česká Kamenice - Benešov nad Ploučnicí - Děčín východ

Návaznost (rozvoj - udržitelnost) předchozích projektů EU: ELLA Regio, Inter-Regio-Rail / Librail (CE)

Partneři projektu:

- Ústecký kraj
- SŽDC, s. o.

Věcný rozsah projektu:

- ŽST Česká Kamenice - modernizace stanice včetně nástupišť, modernizace staničního zabezpečovacího zařízení, informační systém pro cestující, rekonstrukce přednádraží pro návaznou dopravu včetně příjezdových komunikací, autobusových zastávek a parkovišť
- úsek Česká Kamenice - Benešov nad Ploučnicí - modernizace traťového zabezpečovacího zařízení včetně zapojení přejezdů, modernizace nástupiště v zástavce Markvartice, nová zastávka Horní Habartice, přesun zastávky Dolní Habartice
- ŽST Benešov nad Ploučnicí - modernizace stanice včetně nástupišť, modernizace staničního zabezpečovacího zařízení, informační systém pro cestující, rekonstrukce přednádraží pro návaznou dopravu včetně příjezdových komunikací, autobusových zastávek a parkovišť
- úsek Benešov nad Ploučnicí - Děčín východ - optimalizace GPK pro zvýšení rychlosti
- ŽST Děčín východ - modernizace části stanice včetně nástupišť, modernizace staničního zabezpečovacího zařízení, informační systém pro cestující, rekonstrukce
přednádraží pro návaznou dopravu včetně příjezdových komunikací, autobusových zastávek a parkovišť

7.3.3. Další projekty neliniového charakteru


Příklady námětů na další projektové žádosti o dotace:

1. Modernizace železničních nástupišť a informační systém pro cestující (např. Velký Šenov, Šluknov, Krásná Lípa)
2. Modernizace autobusových nádraží a terminálů (např. Rumburk, Varnsdorf)
3. Zajištění provozuschopnosti infrastruktury pro turistickou železniční dopravu (oprava mostu Brtníky, přejezdová zabezpečovací zařízení Zahrady u Rumburku)
4. Nová lanová dráha Dolní Žleb - Labská Stráň
5. Adaptace trati Panský - Rumburk pro turistický provoz včetně provozního zázemí a pořízení vozítek
6. Infrastruktura pro turisty v Lužických horách, v Českém a Saském
8. Závěrečné shrnutí

V analytické části v kapitolách 2 a 3 je představen region Šluknovska, Žlebů a okolí Sněžníku, čili české části sledovaného území. Stejně jako v saské části sledovaného území bude podle předpovědí docházet k poklesu počtu obyvatelstva a k jeho stárnutí. Zato se předpokládá oživení ekonomiky a snižování současně vysoké míry nezaměstnanosti (15% v okrese Děčín roce 2012). I přes pomalý pokles obyvatelstva i vysokou míru automobilizace (až 1,55 člověka na jeden osobní automobil v okrese Děčín) role veřejné dopravy poroste, ovšem jen za předpokladu, že bude konkurenceschopná individuální automobilové dopravě a udrží si tak současný hlavní podíl v pravidelně přepravě cestujících do školského a zaměstnání.

Vozový park na železnicí i v autobusové dopravě je v české části sledovaného území pevný, což vyplývá z rozsáhlosti území i jeho návaznosti na své okolí. Na železnicí mimo koridor jsou vedle moderních vozidel řady 642 DB Siemens Desiro provozovány zastaralé vozy řady 810, či jejich zmodernizované verze řady 814.0 Regionova. Nejednotnost vozového parku na železnicí je jedním z vizuálních ale i praktických negativ zdejší veřejné dopravy. Zde provozované autobusy pocházejí především z Vysokého Mýta (Karosy, Renaulty, Iveca), nebo z Libchav u Ústí nad Orlicí (SOR). Dopravní podnik města Děčína, a.s. a soukromí dopravci spojující region s Prahou provozují vozidla zahraničních značek (Mercedes, Volvo ad.). Autobusy v objednávané veřejné dopravě v tomto regionu však nesmí přesáhnout stáří 7 let, což je jedno z mála jasných kriterií zachování kvality zdejšího vozového parku.

V rámci analýzy byly zdokumentovány všechny zdejší železniční zastávky a železniční tratě. U zastávek byla pozornost věnována jejich vybavení, umístění v obci a možnosti parkování, či odstavení jízdních kol. Vyhodnocením tohoto průzkumu bylo zjištěno, že většina stanic a tratí mimo koridorovou trať přes Ústí nad Labem a Děčín do Dresden je v zanedbaném stavu, který odpovídá výši investic do jejich údržby v posledních několika desetiletích. Nedostatečné investice však vyplývají z faktu, že většina nádražních budov je vzhledem ke své dnešní funkci předimenzována a některé stanice jsou vzhledem k velké vzdálenosti od obcí využívané zcela minimálně. Dalším negativem pro atraktivitu železniční dopravy jsou nízké traťové rychlosti, které souvisejí se zastaralým způsobem řízení provozu, kdy funkci dispečera často plní strojvedoucí. Tyto a jiné zastaralé provozní úkony provoz železnice neúměrně protshují. Samostatnou kapitolou jsou přejezdová zabezpečovací zařízení. Na většině přejezdů jsou osazeny pouze výstaražné kříže, což často v kombinaci se špatnými rozhledovými poměry znamená v těchto místech nejvyšší povolenou rychlost pouze 10 km/h.

Nízká priorita investic do zdejší železniční infrastruktury je v současné době bohužel obhajitelná, protože region je na okraji zájmu celostátního správce infrastruktury – SŽDC a bez jasné koncepce svého rozvoje. Proto si tento projekt klade za cíl nastínit několik možných variant, jak by zdejší systém veřejné dopravys rušení hranicích
bariér a vybudováním nových propojení mohl fungovat. V kapitole Koncepce přepravní nabídky na železničních tratích, Navržené varianty přepravní nabídky na železničních tratích a páteřních autobusových linkách (AP 430) je podrobně popsáno a graficky znázorněno celkem 5 variant dopravních modelů, které řeší časové polohy vlaků a páteřních autobusových linek. Všechny varianty mají společného jmenovatele ve stavebních úpravách vedoucích ke zvýšení traťové rychlosti v několika dosud opomíjených úsecích, aby bylo možno křížovat vlaky v co nejpříhodějších stanicích, či dvoukolejných traťových úsecích. Varianta, která bude objednatelům veřejné dopravy na obou stranách hranice vyhovovat nejvíce, se může stát podkladem pro stanovení priorit investičních opatření do železniční sítě ve sledovaném území. Výsledkem by měla být rychlá a atraktivní železniční doprava doplněná páteřními a ostatními autobusovými linkami. Cestující by navíc něměl poznat, že přejíždí státní hranice.

Tento projekt se zabývá i otázkou udržitelnosti nového železničního spojení Rumburku s Děčínem přes Bad Schandau, pro které je navržen společný přeshraniční tarif, který je průnikem tarifů dopravního svazu VVO a tarifu ČD používaném v Ústeckém kraji.

V české části sledovaného území je hustota železniční sítě vysoká, ale využitelnost železnice vzhledem k reliéfu krajiny této hustotě neodpovídá. Proto výstupem z tohoto projektu je v kapitole 7 i návrh na neobsluhovalení trati z Mikułaszowic do Rumburku a Kráslé Lípy a naopak její adaptace na provoz historických vlaků a na rameni z Panského do Kráslé Lípy na provoz ručních drezin. Dále tato studie obsahuje i návrh, aby některé zastávky na zbylých tratích byly ve prospěch zrychlení provozu pouze projížděny. Dalším podstatným výstupem z projektu je návrh nového spojení ze Seiffenhersdorfu do Rumburku, čímž by vzniklo přímé spojení Rumburku s Libercem, ale i severní spojení Liberce přes Šluknovsko, Sebnitz, Bad Schandau až do Děčína.

Samostatnou kapitolou je doprava turistická a s tím spojená přeprava jízdních kol. Sledované území je významnou turistickou destinací, kam se na výlety vydávají nejen lidé z tohoto regionu, ale i lidé ze vzdálenějších míst, kteří zde využívají ubytovacích služeb a zůstávají zde i celý týden. Tito lidé pak poměrně často nechají automobil zaparkovaný u penzionu a na výlet se vydávají veřejnou dopravou. Na tyto cestující se pamatuje a provoz veřejné dopravy je zajištěn i vinkendu a nabídku autobusových linek doplňují linky vyložené turistické, které v době letní turistické sezóny a vikendech vozi cestující do nástupních míst v národním parku Českosaské Švýcarsko a do okolí Děčínského Sněžníku. Oblíba cykloturistiky s sebou přináší požadavky na přepravu jízdních kol. Způsobům přepravy jízdních kol je věnována kapitola 2.3.1.3 na str.69. S turistickou dopravou se pojí nutnost informovat cestující o nabídce dopravního spojení, čemuž je věnována kapitola 3.6. na str.148.