

ELLA Regio

ELLA regio



Europäische Union. Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung: Investition in Ihre
Zukunft / Evropská unie. Evropský fond pro
regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti



Ziel 3 | Cíl 3
Ahoj sousede. Hallo Nachbar.
2007-2013. www.ziel3-cil3.eu

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

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 okrese Děčín.....	33
2.1.3.2.1. Struktura obyvatelstva.....	33
2.1.3.3. Počty obyvatel podél železničního spojení.....	34
2.1.3.4. Ekonomická a průmyslová struktura.....	36
2.1.3.4.1. Česká část studované části.....	36
2.1.3.4.2. Specifikace ekonomických center a jejich úkolů.....	36
2.1.3.4.3. Možnosti vývoje, přiřazení pracovních míst k centrům....	37
2.1.3.4.4. Pracovní trh.....	39
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 oblast.....	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.....67

2.3.1.Návrhy a úpravy provozních konceptů autobusové dopravy za účelem zavedení nebo zlepšení přepravních relací v:.....68

2.3.1.1.prodloužená autobusová linka 412 Česká Kamenice – Jetřichovice – Vysoká Lípa – Hřensko – Bad Schandau.....68

2.3.1.2.Zlepšení návazností S-Bahn Schöna – autobus v Hřensku přívozem F1 a případně i F2.....68

2.3.1.3.Cyklodoprava a způsoby přepravy jízdních kol autobusy.....70

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).....73

2.3.1.5.Nová cyklobusová linka (Ebersbach – Neugersdorf – Rumburk – Varnsdorf – Grossschönau – Luž – Waltersdorf – Krompach – Mařenice – Cvikov – Nový Bor).....74

2.3.1.6.Další možná přeshraniční propojení veřejnou dopravou.74

3. Analýza dopravních podmínek stávající železniční trati mezi Rumburkem a Bad Schandau (AP 400), Analýza železniční infrastruktury na Šluknovsku (AP 410).....75

3.1.Obecné informace o pojižděných tratích.....76

3.2.Přehled dotčených traťových úseků tratí 081, 083, 084, 085, 089 a 09877

3.2.1.Trať 081 / 545 B (Děčín hl. nádr. -) Benešov nad Ploučnicí - Rumburk.....77

3.2.1.1.Základní údaje.....77

3.2.1.2.Další rozhodné údaje.....77

3.2.1.3.Popis.....78

3.2.1.4.Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰).....78

3.2.1.5.Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích.....80

3.2.1.6.Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení.....84

3.2.1.6.1.Stanice Děčín hlavní nádraží (135 m n. m.).....84

3.2.1.6.2.Stanice Děčín východ (139 m n. m.).....86

3.2.1.6.3.Zastávka Březiny u Děčína (155 m n. m.).....87

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 Rybníště (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 úsecích 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 Rybníště - 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.....	122
3.2.5.6.1. Stanice Rybníště (465 m n. m.).....	122
3.2.5.6.2. Zastávka Horní Podluží (435 m n. m.).....	122
3.2.5.6.3. Hláska a zastávka Jiřetín pod Jedlovou (410 m n. m.)....	122
3.2.5.6.4. Stanice Dolní Podluží (375 m n. m.).....	122
3.2.5.6.5. Stanice Varnsdorf (340 m n. m.).....	123
3.2.5.6.6. Nákladíště Varnsdorf staré nádraží (348 m n. m.).....	124
3.2.5.6.7. Stanice Seifhennersdorf DB (358 m n. m.).....	124
3.2.5.6.8. Stanice Großschönau DB (329 m n. m.).....	124
3.2.5.7. Provoz.....	124
3.2.5.8. Vozidla.....	124
3.2.6. Trať 098/544 A Děčín hlavní nádraží - Dolní Žleb - státní hranice DB	124
3.2.6.1. Základní údaje.....	124
3.2.6.2. Další rozhodné údaje.....	125
3.2.6.3. Popis.....	125
3.2.6.4. Stoupání a klesání v jednotlivých úsecích trati (v ‰).....	126
3.2.6.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích.....	127
3.2.6.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení.....	128
3.2.6.6.1. Stanice Děčín hlavní nádraží (135 m n. m.).....	128
3.2.6.6.2. Zastávka Děčín-Přípeř (135 m n. m.).....	128
3.2.6.6.3. Stanice Děčín-Prostřední Žleb (135 m n. m.).....	129
3.2.6.6.4. Zastávka Děčín-Čertova Voda (135 m n. m.).....	129
3.2.6.6.5. Zastávka Dolní Žleb zastávka (135 m n. m.).....	130
3.2.6.6.6. Stanice Dolní Žleb (130 m n. m.).....	130
3.2.6.7. Provoz.....	130
3.2.6.8. Vozidla.....	131
3.2.7. Trať 073 / 544 B Děčín východ - Děčín-Prostřední Žleb.....	131

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 Rybníště - 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 využití 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.Tarifní 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. Přepavní 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.Rybniště (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.Rybniště (X:30).....	252
7.1.2.7.Česká Kamenice.....	253

7.1.2.8.Děčín východ.....	253
7.1.3.Zabezpečení přejezdů.....	253
7.1.4.Modernizace železničních nástupišť.....	253
7.1.4.1.Benešov nad Ploučnicí.....	253
7.1.4.2.Krásná Lípa.....	254
7.1.4.3.Šluknov.....	254
7.1.4.4.Velký Šenov.....	254
7.1.5.Nové železniční zastávky.....	254
7.1.6.Modernizace autobusových zastávek, přestupních míst a obratišť	254
7.1.7.Modernizace autobusových nádraží.....	255
7.1.7.1.Rumburk,,Bytex01 (Rumburk,,centrum).....	255
7.1.7.2.Rumburk,,že.st.....	255
7.1.7.3.Varnsdorf,,aut.nádr.....	255
7.1.8.Modernizace infrastruktury pro turistickou veřejnou dopravu....	255
7.1.8.1.Železniční most Brtníky.....	256
7.1.8.2.Modernizace 2 přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ)	256
7.1.8.3.Nová zastávka Varnsdorf-pivovar Kocour.....	256
7.1.8.4.Nová lanová dráha Dolní Žleb - Labská Stráň.....	256
7.1.8.5.Vybavení trati Panský - Krásná Lípa.....	256
7.1.8.6.Odpočívky pro turisty.....	257
7.1.8.7.Vybudování oficiální cyklotrasy Zadní Doubice - Niedermühle - Zadní Jetřichovice.....	257
7.1.8.8.Vybudování bezpečné cyklotrasy spojující železniční stanici Jedlová a Novou Huť, resp. Stožecké sedlo.....	257
7.1.9.Ostatní opatření:.....	257
7.1.9.1.Radiofikace železničních tratí.....	257
7.1.9.2.Modernizace mostu přes Labe v Děčíně.....	258

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 - Rybníště - 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 Líba	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 řídicího 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 vlekem.....	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
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 Ernsbrunn – 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 - Rybníště/Seifennersdorf], Projekt podpory ERDF, červenec 2009
- Mapa Českého a Saského Švýcarska s trasami linek veřejné dopravy, 2009
- Jízdní řád vlaků 2012/2013, www.idos.cz
- www.google.maps.com
- www.mapy.cz
- www.viamichelin.com
- www.vlaky.net/zeleznice/spravy/003037-Nejen-zeleznicni-nostalgie-pod-Tichymi-vrchy-dil-prvni/
- www.kr-ustecky.cz
- www.kolo.cz
- www.tima.at/index.php/produktpalette
- 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 Authority

Přílohy:

1. Seznam železničních stanic na Šluknovsku a v Děčíně ve Žleběch (AP 400)
2. Podrobný seznam železničních stanic na Šluknovsku a v Děčíně ve Žleběch
3. Šluknovsko – vyjíždějící dle SLDB 2011 ke kapitole 4.1.1 na str. 155
4. Šluknovsko – počty cestujících dle druhu dopravy v pracovní den ke kapitole 4.1.2 na str. 155
5. Srovnání veřejné dopravy s individuální automobilovou dopravou v relaci Šluknovsko - Děčín (Ústí nad Labem) ke kapitole 4.1.3 na str. 156
6. Šluknovsko, dopravní koncept – návrh 2014 (pracovní den) – podrobný A3 formát ke kapitole 6.1 na str. 227
7. Šluknovsko, dopravní koncept – návrh 2014+ (pracovní den) podrobný A3 formát ke kapitole 6.2 na str. 231
8. Šluknovsko, dopravní koncept – „Markvartice“ (pracovní den) podrobný A3 formát ke kapitole 6.3 na str. 235
9. Šluknovsko, dopravní koncept – návrh 2016+ (pracovní den) podrobný A3 formát ke kapitole 6.4 na str. 240
10. Šluknovsko, dopravní koncept – návrh 2016++ (pracovní den) podrobný A3 formát ke kapitole 6.5 na str. 246
11. Šluknovsko, návrh investičních opatření podrobný A3 formát ke kapitole 7 na str. 252

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

Projekt ELLA Regio je zaměřen na obnovení, a především pak na udržení provozu na trati Bad Schandau –Sebnitz – Dolní Poustevna - Rumburk a na ostatních navazujících tratích a autobusových linkách.

Česká část tohoto projektu se zaměřila na české území a přesahy do sousedního Saska, německá část řeší problematiku zase ze Saské strany s přesahy do Česka. Toto může působit protichůdným dojmem. Náměty z obou stran však byly připravovány společně, proto do sebe zapadají. Liší se pouze v detailech, které vycházejí z přání obou objednatelů veřejné dopravy na obou stranách hranice, kteří sledují především zájem vlastních cestujících. Tyto detailní nesrovnalosti jsou námětem na další diskuze a nejdou proti smyslu tohoto projektu.

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

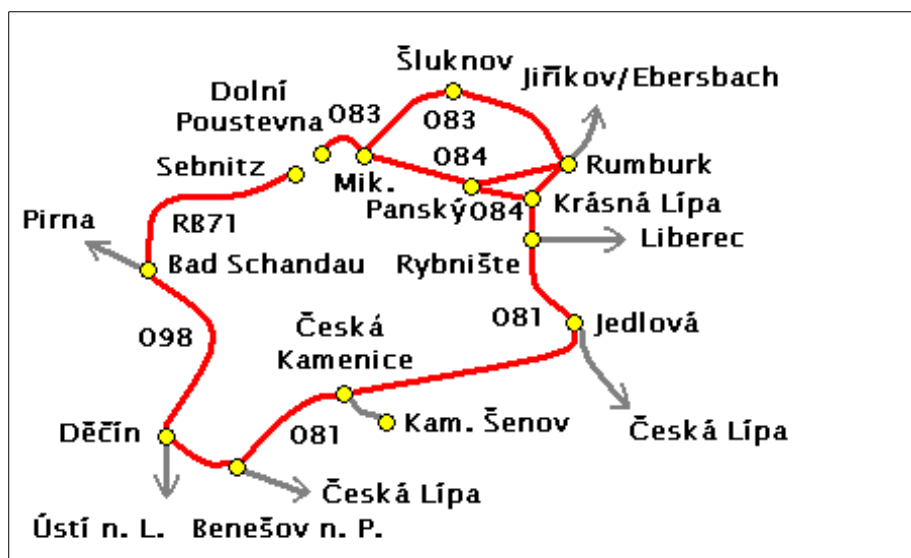
2.1.1.1. Grafické ohraničení

Zájmovým územím projektu „ELLA Regio“ je území, které je obsluhováno železničními tratěmi RB71/098 Sebnitz - Bad Schandau - Děčín hl. nádr., 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Jedlová - Krásná Lípa - Rumburk a 083 Rumburk - Šluknov - Mikulášovice - Dolní Poustevna. Tratě 084 Rumburk - Panský - Mikulášovice a 085 Krásná Lípa - panský jsou toho času mimo provoz. Tento koridor obchází oblast Česko-saského Švýcarska a od údolí řeky Labe se táhne v severovýchodním směru až k severnímu cípu Lužických hor, od kterého se táhne dále napříč Šluknovským výběžkem.

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 územími 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 – Dčín, 081 Dčín - 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

Ústecký kraj (CZ): Hřensko, Dolní Žleb, Prostřední Žleb, Horní Žleb, Dčín, Březiny u Dčína, Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí, Dolní Habartice, Horní Habartice, Markvartice, Veselé, Víška pod Lesy, Kamenická Nová Víška, Česká Kamenice, Mlýny, Kytlice, Falknov, Dolní Falknov, Chřibská, Rybníšte, Krásná Lípa, Rumburk, Valdek, Království, Šluknov, Malý Šenov, Velký Šenov, Leopoldovka, Mikulášovice, Mikulášovičky, Vilémov, Dolní Poustevna, Zahrady, Dolní Křečany, Staré Křečany, Panský, Brtníky.

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).

V rámci České republiky sousedí Ústecký kraj s krajem Středočeským, Libereckým a Karlovarským. Kontaktní poloha při hranici se Spolkovou zemí Německo a s tím související existence turistických hraničních přechodů, výhodná geografická poloha Ústí nad Labem a Děčína k centrům osídlení - Praha, Liberec, Karlovy Vary, Dresden, Chemnitz a zároveň přírodní zajímavosti determinují nadmíru příznivé podmínky pro cestovní ruch. Krušné hory, Lužické hory a hlavně Česko-saské Švýcarsko jsou vyhledávanými turistickými oblastmi.

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

Důležitým dopravním koridorem a zároveň trasou železniční trati 081 je údolí řeky Kamenice, 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. Ve Šluknovské výběžku kopírují trati 083 a 084 místní toky.

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).

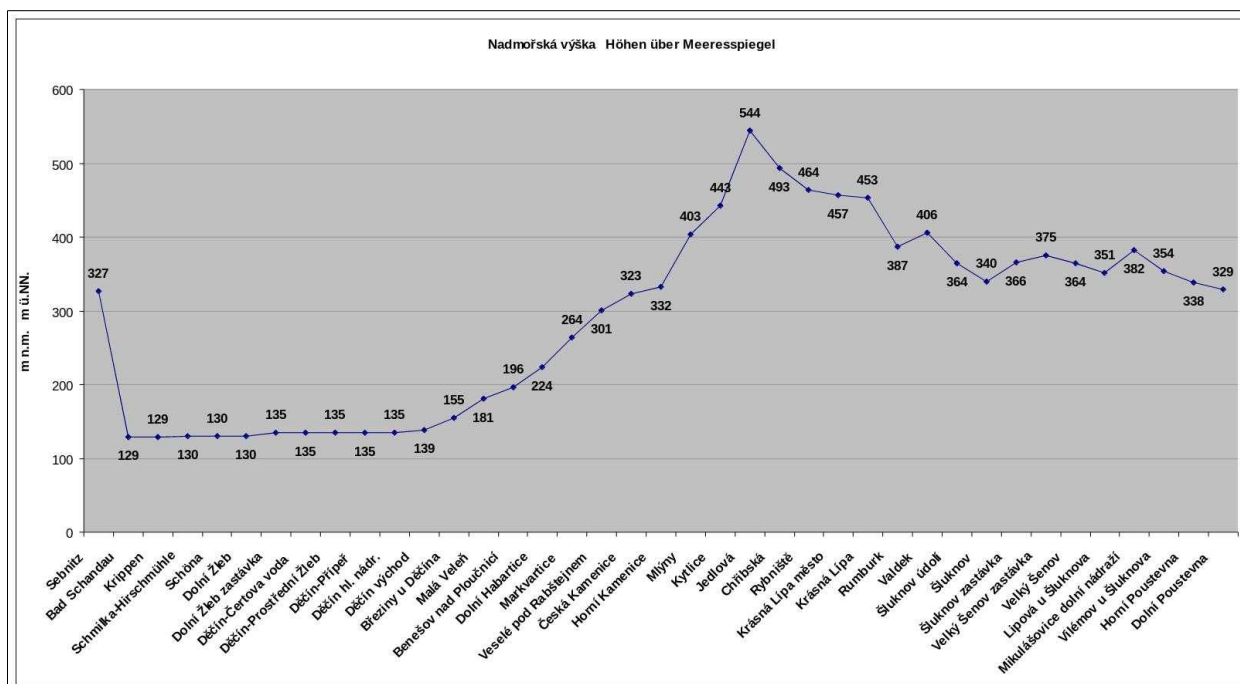
Zájmové území Projektu ELLA Regio na českém území zaujímá severní část Ústeckého kraje v okolí Labe, Ploučnice a Kamenice a na severozápadě šluknovského výběžku, na Šluknovské pahorkatině, přičemž směřuje od státní hranice v Hřensku přes Děčín, Benešov nad Ploučnicí, Rybníště, Rumburk, Šluknov, Panský, 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 zdvihaají vrcholky Lužických hor. Z Benešova nad Ploučnicí se zájmové území stáčí do Lužických hor, což se projevuje značnými převýšeními. Na vrcholku 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 zvlněnou 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

Oblast	Velikost území
Hřensko - Děčín (podél trasy 098)	70 km ²
Děčín - Rumburk (podél trasy 081)	430 km ²
Rumburk - Dolní Poustevna (podél trasy 083)	190 km ²
Rumburk / Krásná Lípa - Mikulášovice (podél trasy 084)	170 km ²
Celková plocha železničních tratí v ČR	860 km ²



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

Centrálním místem jihozápadní zájmové oblasti v Ústeckém kraji je statutární město Děčín. Děčín je město na severozápadě Čech v okrese Děčín Ústeckého kraje. Je okresním městem a má 50 301 obyvatel (podle údaje k 31. prosinci 2011). Má silné vazby na sousední 23 kilometrů vzdálené krajské město Ústí nad Labem. Skládá se ze dvou částí - pravobřežního Děčína a levobřežních Podmokel. Tato dvě původně samostatná města byla spojena v jedno roku 1942. Po připojení řady okolních obcí má Děčín od roku 1982 celkem 35 městských obvodů.

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).

Dalším regionálním centrem s lokálním významem je město Česká Kamenice, ležící v severních Čechách, v okrese Děčín v Ústeckém kraji. Nachází se v Lužických horách 14 kilometrů severovýchodním směrem od Benešova nad Ploučnicí na křižovatce dopravně významných spojnicích. Přes obec prochází jak železniční trať do Rumburka, tak i silnice I/13 Děčín - Liberec. Českou Kamenicí protéká řeka Kamenice. Obec je významným centrem českého sklářství.

Centrálním místem severovýchodní zájmové oblasti v Ústeckém kraji je město Rumburk. Rumburk leží v nejsevernější části České republiky, ve východní části Ústeckého kraje, v okrese Děčín, na východě Šluknovského výběžku a má 11 171 obyvatel (k 31. 12. 2011). Východní část města se dotýká státní hranice. Je zde umístěn hraniční přechod do Spolkové republiky Německo. Leží 32 kilometrů severovýchodně od Děčína. Regionální a nadregionální osy spojují Rumburk s dalšími obcemi ve Šluknovském výběžku (Varnsdorf, Rybniště, Šluknov, Jiříkov) i dalšími městy, se kterými fungují historické vazby (Ebersbach, Liberec, Děčín, Sebnitz, Zittau, Česká Lípa).

Regionálním centrem s lokálním významem je obec Šluknov. Obec Šluknov leží v nejsevernější části České republiky, v severovýchodní části Ústeckého kraje, v okrese Děčín, ve středu Šluknovského výběžku, jemuž dala obec Šluknov jméno. Leží 35 kilometru severně od města Děčín.

Dalším regionálním centrem s lokálním významem je obec Mikulášovice. Obec Mikulášovice leží v nejsevernější části České republiky, v severní části Ústeckého kraje, v okrese Děčín, na západě Šluknovského výběžku. Jižní hranici obce tvoří železniční trať 084 Rumburk / Krásná Lípa - Panský - Mikulášovice. Tato trať současně tvoří

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

Regionálním centrem s lokálním významem přesahujícím státní hranice v dané oblasti je obec Dolní Poustevna. Obec Dolní Poustevna leží v nejsevernější části České republiky, v severní části Ústeckého kraje, v okrese Děčín, na západě Šluknovského výběžku. Jižní hranice obce se dotýká státní hranice, která zde odděluje českou obec Dolní Poustevna od německé obce Sebnitz.

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

Počet obyvatel vybraných sídel v české zájmové oblasti (stav k 31.12.2012), zdroj www.czso.cz

Sídlo	Počet obyvatel (v tisících)
Děčín	52 260
Benešov nad Ploučnicí	3 931
Česká Kamenice	5 557
Rumburk	11 171
Šluknov	5 625
Mikulášovice	2 250
Dolní Poustevna	1 948

2.1.3. Demografická situace

2.1.3.1. Demografická situace v okrese Děčín

2.1.3.1.1. Struktura obyvatelstva

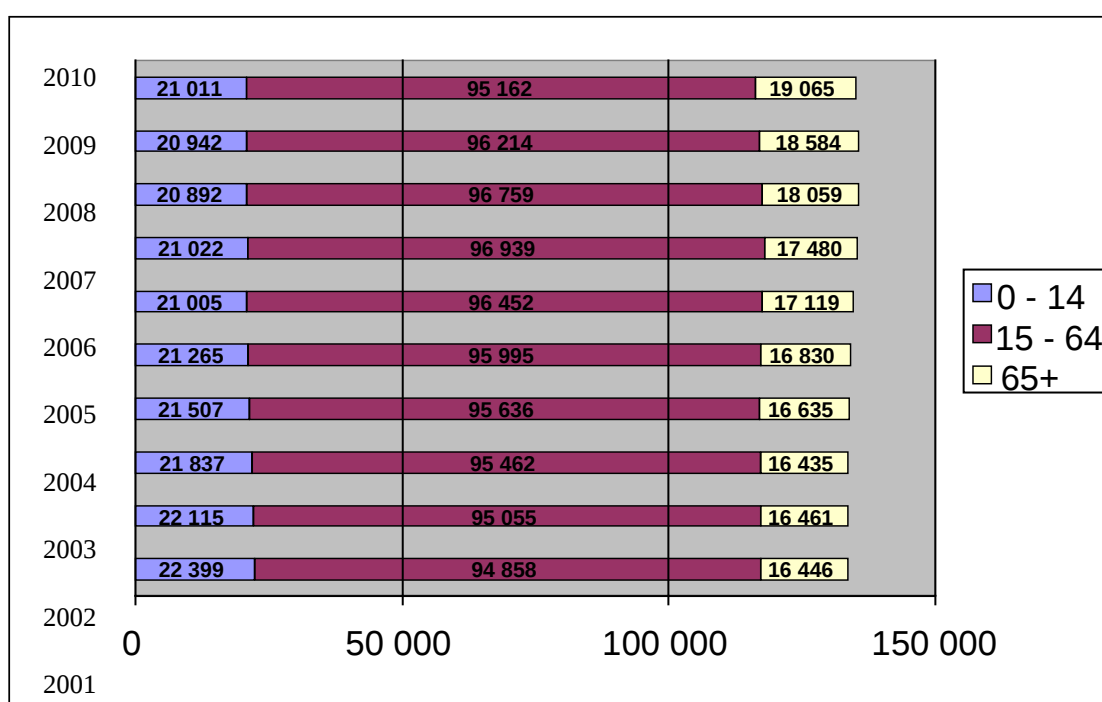
Demografická situace na sledovaném území a vývoj demografické struktury je důležitým parametrem ovlivňující poptávku po přepravě na daném území. V uplynulých letech počet obyvatel v okrese Děčín mírně narůstal. Demografická situace se vyvíjela následovně:

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

Rok	2001	2002	2003	2004	2005
Věkové pásmo \ celkem	133 703	133 631	133 734	133 778	134 090
0 - 14	22 399	22 115	21 837	21 507	21 265
15 - 65	94 858	95 055	95 462	95 636	95 995
65+	16 446	16 461	16 435	16 635	16 830

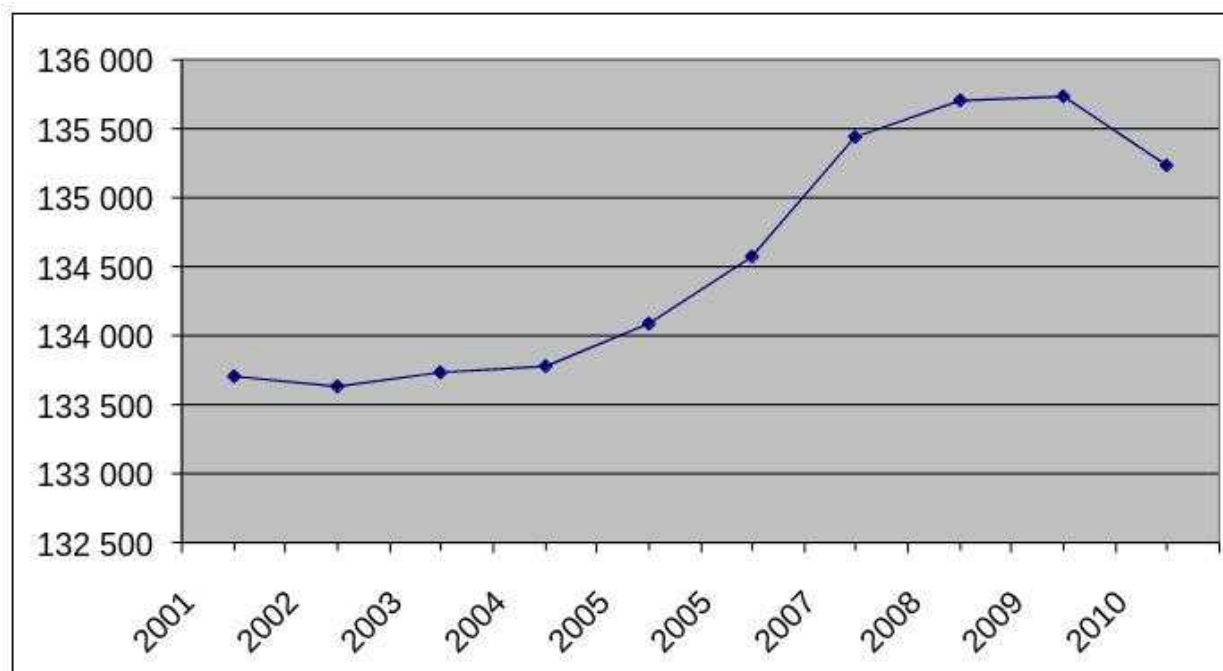
--	--	--	--	--	--

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Věk. pásmo \ celkem	134 576	135 441	135 710	135 740	135 238
0 - 14	21 005	21 022	20 892	20 942	21 011
15 - 65	96 452	96 939	96 759	96 214	95 162
65+	17 119	17 480	18 059	18 584	19 065



Obr.3 Složení obyvatel okresu Děčín dle věku (stav vždy k 31.12.), zdroj: 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.



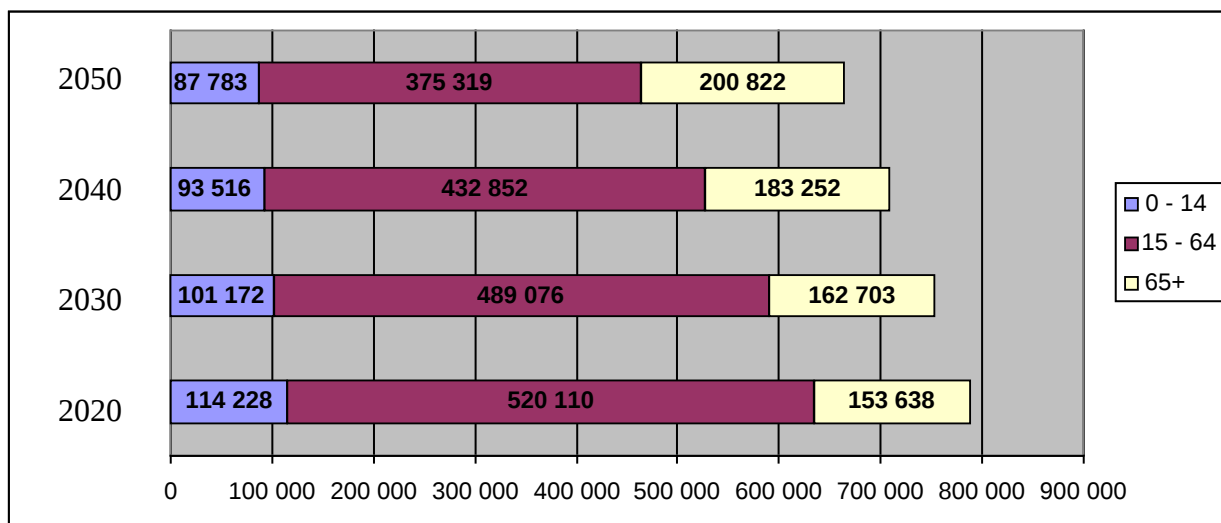
Obr.4 Vývoj počtu obyvatel v okrese Děčín, zdroj: www.czso.cz

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

Rok	2020	2030	2040	2050
Věkové pásmo \ celkem	787 976	752 951	709 620	663 924
0 - 14	114 228	101 172	93 516	87 783
15 - 64	520 110	489 076	432 852	375 319
65+	153 638	162 703	183 252	200 822



Obr.5 Projekce obyvatel Ústeckého kraje do roku 2050, zdroj: www.czso.cz

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.

Počet obyvatel Šluknovského výběžku k 31.12.2012 činil dohromady 55 293.

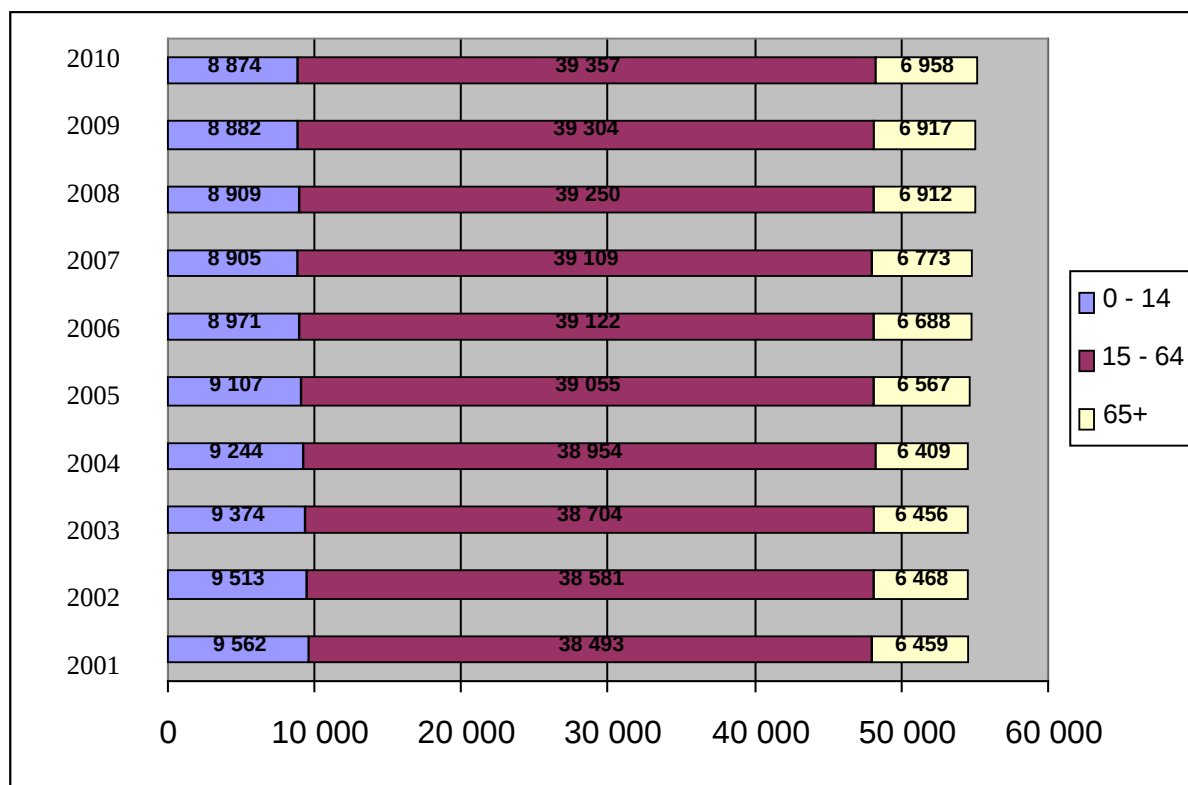
Na 1 km² připadá 155 obyvatel, což je o něco více než průměr celé ČR (131 obyv./km²). Největší centra Šluknovského výběžku jsou Varnsdorf, Rumburk a Šluknov, ve kterých se nachází cca 60 % všech obyvatel Šluknovského výběžku.

Obyvatelstvo Šluknovského výběžku (stav vždy k 31.12.), zdroj: www.czso.cz

Rok	2001	2002	2003	2004	2005
Celkem / věkové pásmo	54 514	54 562	54 534	54 607	54 729
0 - 14	9 562	9 513	9 374	9 244	9 107

15 - 65	38 493	38 581	38 704	38 954	39 055
65+	6 459	6 468	6 456	6 409	6 567

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Celkem / věkové pásmo	54 781	54 787	55 071	55 103	55 189
0 - 14	8 971	8 905	8 909	8 882	8 874
15 - 65	39 122	39 109	39 250	39 304	39 357
65+	6 688	6 773	6 912	6 917	6 958



Obr.6 Složení obyvatel Šluknovského výběžku dle věku (stav vždy k 31.12.), zdroj:

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 obsluhované železničním spojením. Je patrné, dochází k mírnému nárůstu obyvatel ve větších obcích, vyjma samotného Děčína, popřípadě v jejich přirozených satelitech.

K 31.12.2012 žilo ve spádové oblasti železničního spojení téměř 100 tisíc obyvatel.

Počet obyvatel v obcích obsluhovaných železničním spojením v letech 1980, 1990, 2000 a 2012, zdroje: www.czso.cz, Wikipedia

Město	Počet obyvatel				Pozn.
	1980	1990	2000	2012	
Dolní Žleb	173	-	-	150	1)
Děčín	48 179	56 013	52 857	52 260	2)
Březiny u Děčína	-	-	-	2212	1), 3)
Malá Veleň	430	407	429	440	
Benešov nad Ploučnicí	4 965	6 748	4 052	3 931	
Dolní Habartice	578	517	561	542	
Markvartice	631	580	644	658	
Veselé pod Rabštejnem	431	227	265	315	
Česká Kamenice	5 414	7 034	5 607	5 557	
Horní Kamenice	-	-	-	705	1)
Mlýny	-	-	-	136	1), 4)
Kytlice	547	370	397	488	
Jedlová	-	-	-	2	1), 5)
Chřibská	1 737	2 180	1 419	1 455	
Rybniště	1 011	673	717	690	
Krásná Lípa	3 727	3 686	3 496	3 518	
Rumburk	10 058	11 170	11 081	11 171	
Dolní Křečany	-	-	-	831	1)
Staré Křečany	1 102	1 138	1 205	1 260	
Panský	-	-	-	2	1), 6)
Brtníky	332	-	-	368	1)
Valdek	-	-	-	14	1)
Šluknov	5 824	5 654	5 589	5 625	
Velký Šenov	2 425	2 069	1 917	1 985	
Mikulášovice	2 805	2 654	2 464	2 250	
Horní Poustevna	-	-	-	301	1)

Město	Počet obyvatel				Pozn.
	1980	1990	2000	2012	
Dolní Poustevna	2 145	2 165	1 755	1 948	
Celkem				98 814	

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

Nejvýznamnějším průmyslovým centrem je statutární město Děčín, které má dlouhou průmyslovou tradici, založenou na strojírenství. Má celkem tři průmyslové zóny. Největší a nejvýznamnější z nich se nachází v těsné blízkosti městského centra ve čtvrti Rozbělesy. Zdejší průmyslový areál zaplňuje celý prostor mezi železniční tratí na Ústí nad Labem a zimním přístavem na řece Labi. Zde se nachází několik významných průmyslových podniků jako např. CHART FERROX, Kabelovna Děčín či ALUMINIUM. Druhá průmyslová zóna se nachází ve Starém městě v blízkosti železniční stanice Děčín východ. Třetí průmyslová zóna leží na jih od Děčína na pravém břehu Labe v obci Boletice nad Labem, spadající pod Děčín.

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 práci dojíždět. Podstatně lepší situace

je v sousedním Kamenickém Šenově, ležícím ovšem již v Libereckém kraji, ve kterém je soustředěno několik podniků a firem, zabývajících se sklářstvím (užitkové a průmyslové sklo, nástěnná svítidla a pod.), z nichž nejvýznamnějším je PRECIOSA - LUSTRY.

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

Ekonomický potenciál Rybníště 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 firem, 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 (Hogga) 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 polystyrénu.

2.1.3.4.3. Možnosti vývoje, přiřazení pracovních míst k centrům

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

Město	Rozložení podniků podle počtu zaměstnanců				
	100 - 200 zam.	201 - 500 zam.	501 - 1000 zam.	1001 – 2000 zam.	2000 a více zam.
Dolní Žleb					
Děčín					
Březiny u Děčína					
Malá Veleň					
Benešov n. Pl.					
Dolní Habartice					
Markvartice					

Město	Rozložení podniků podle počtu zaměstnanců				
	100 - 200 zam.	201 - 500 zam.	501 - 1000 zam.	1001 – 2000 zam.	2000 a více zam.
Veselé p. Rab.					
Česká Kamenice					
Horní Kamenice					
Mlýny					
Kytlice					
Jedlová					
Chřibská					
Rybniště					
Krásná Lípa					
Rumburk					
Dolní Křečany					
Staré Křečany					
Panský					
Brtníky					
Valdek					
Šluknov					
Velký Šenov					
Mikulášovice					
Horní Poustevna					
Dolní Poustevna					

Počty ekonomicky aktivních obyvatel v jednotlivých obcích, zdroj: ÚP ÚK, stav k 31.12.2012

Město	Počet ekonomicky aktivních obyvatel
Rybniště	351
Krásná Lípa	1 459
Rumburk	5 325
Staré Křečany	541

Město	Počet ekonomicky aktivních obyvatel
Šluknov	2 500
Velký Šenov	894
Mikulášovice	1 032
Dolní Poustevna	832
Celkem	42 501

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

Ekonomické subjekty podle kategorie počtu zaměstnanců v okrese Děčín k 31. 12. 2011,
zdroj www.czso.cz

Celkem	Velikostní kategorie (podle počtu zaměstnanců)						
	Neuvedeno	Bez zaměstnanců	1 - 49	50 - 249	250 - 499	500 - 999	1000 a více
29 415	18 371	8 426	2 470	132	9	6	1

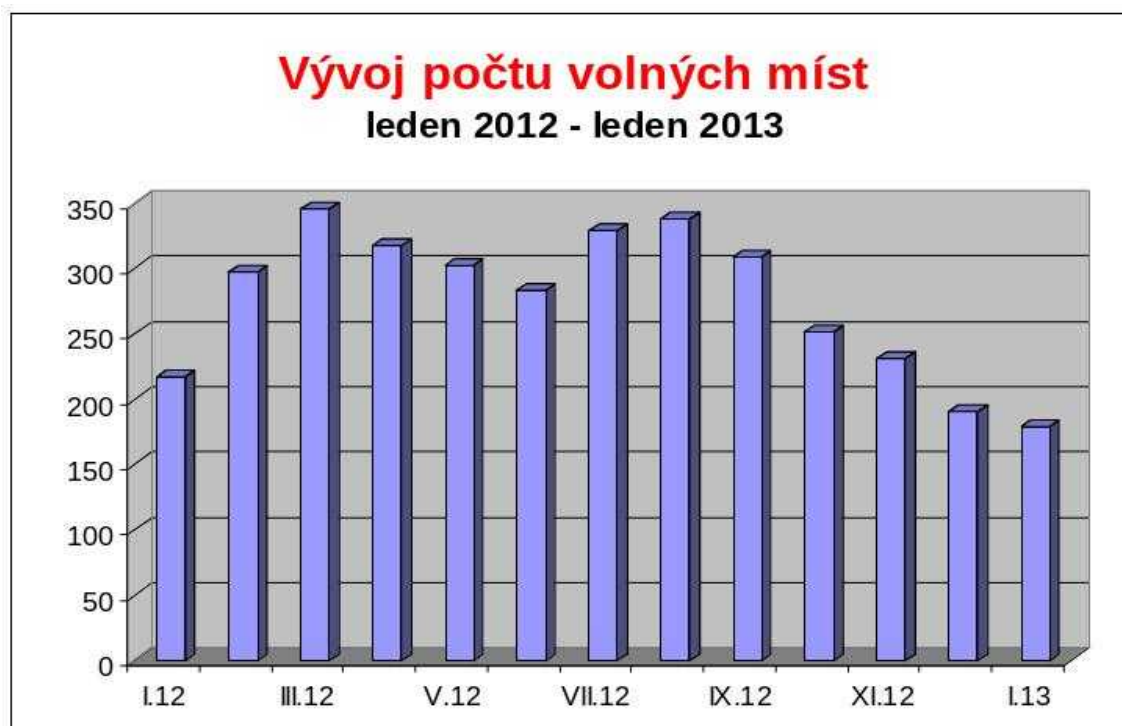
Ekonomické subjekty podle kategorie počtu zaměstnanců v Ústeckém kraji, zdroj
www.czso.cz

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

Velikostní kategorie (podle počtu zaměstnanců)	2009 (k 31.12.)	2010 (k 31.12.)	2011 (k 31.12.)
200 - 249	47	51	41
250 - 499	73	78	68
500 - 999	42	46	51
1 000 a více	16	11	11

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 okrese Děčín v letech 2000 - 2012, zdroj ČSÚ

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Počet uchazečů	9 028	8 979	10 598	11 272	11 181	11 000	9 846
Počet volných míst	-	1 092	702	979	467	411	716

Míra nezaměstnanosti	13,57 %	13,45 %	15,20 %	15,59 %	15,61 %	15,07 %	12,88 %
----------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet uchazečů	8 603	8 253	10 647	10 730	9 486	9 981
Počet volných míst	533	327	148	180	191	190
Míra nezaměstnanosti	11,00 %	10,78 %	14,96 %	15,71 %	13,88 %	14,77 %

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

Trh práce Ústeckého kraje	Okres Děčín	
	12/12	01/13
Míra nezaměstnanosti	14,13 %	15,09 %
Volná pracovní místa		
- na konci předchozího měsíce	231	190
- pro absolventy a mladistvé	40	63
- pro osoby se ZP	41	72
- na konci sledovaného měsíce	190	179
Uchazeči o zaměstnání	9 981	10 636
Rok	2012	
Počet uchazečů	4082	
Míra nezaměstnanosti	16,42 %	

Nezaměstnanost v hospodářsky 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

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

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

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
okres Děčín	1,87	1,74	1,64	1,59	1,61	1,59	1,55
Česká republika	2,85	2,77	2,71	2,50	2,38	2,33	2,39

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

Město	ZŠ	SŠ a SOU	Gymnázium	VŠ	Poznámka
Dolní Žleb	1				1)
Děčín	8	8	1	1	2)
Březiny u Děčína					
Malá Veleň					
Benešov nad Ploučnicí	1				
Dolní Habartice					
Markvartice	1				
Veselé pod Rabštejnem					
Česká Kamenice	1		1		
Horní Kamenice					
Mlýny					
Kytlice					
Jedlová					
Chříbská					
Rybniště					
Krásná Lípa	1				
Rumburk	5	3	1		
Dolní Křečany					
Staré Křečany					
Panský					
Brtníky					
Valdek					
Šluknov	1	2			
Velký Šenov	1				
Mikulášovice					
Horní Poustevna					
Dolní Poustevna					

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

Západní část děčínského okresu je díky svému přírodnímu bohatství hojně navštěvovanou turistickou oblastí. Nachází se zde čtyři chráněné krajinné oblasti a jeden Národní park, který volně přechází do německé zájmové oblasti. Spolu s dalšími přírodními útvary činí tuto oblast turisticky přitažlivou. Určení daných oblastí, zejména pak Národního parku, klade přitom vyšší nároky na dopravní obslužnost veřejnou dopravou.

Co se týče spojení severní části Šluknovského výběžku s příhraniční oblastí děčínského okresu, potažmo se samotným centrem tohoto okresu, statutárním městem Děčín, nenabízí mobilita v současné době dostatečnou nabídku veřejné dopravy v potřebném rozsahu. Proto při těchto cestách převažuje využívání individuální dopravy, popřípadě je od těchto cest upuštěno a turistický průmysl je tímto velmi ochuzen. Nabídka spojení Šluknovského výběžku s německou turistickou oblastí je zcela zanedbána, v případě realizace takovéto cesty se nabízí jediné možné spojení přes Dolní Poustevnu a Sebnitz, přičemž jednokilometrový úsek mezi nádražními budovami obou obcí je potřeba překonat pěšky.

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. Pastýrská stěna se ZOO na jejím vrchu či kamenný most přes Ploučnici do Starého města z roku 1569..

Větší pozornost turistů v děčínském okrese přitahuje přírodní bohatství. Jižně od Děčína a Benešova nad Ploučnicí se nachází CHKO České Středohoří. Severním směrem, ohraničena státní hranicí, Petrovicemi, Děčínem a Českou Kamenicí, leží CHKO Labské pískovce. Její jižní strana sousedí s CHKO České středohoří, východní

s CHKO Lužické hory, západní s Krušnými horami a severní s národním parkem České Švýcarsko. V této CHKO se nachází také Děčínské stěny.

V Hřensku na CHKO Labské pískovce navazuje NP České Švýcarsko, jehož hranice se táhne na východ až k Dolní Chříbské, dále na sever k Brtníkům (ta je společná s CHKO Lužické hory) a zpět na západ na státní hranici, která tvoří celou západní hranici NP až do Hřenska. Na tento NP navazuje v německé zájmové oblasti Nationalpark Sächsische Schweiz, který je v okolí Bad Schandau rozdělen na dvě části. Západní hranici obou částí tvoří řeka Labe. Na jejím protějším břehu leží LSG Sächsische Schweiz. Celková plocha národních parků je 172 km². V jejich 1. zónách platí přísná omezení na pohyb návštěvníků.

Největší plochu děčínského okresu zaujímá CHKO Lužické hory, která na východní straně přechází do Libereckého okresu. V děčínském okresu je její severní hranice vymezena silnicemi II/263 a II/264, jižní hranice silnicí I/13.

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 Krásná Lípa - Panský - Mikulášovice dolní nádraží.

2.2. DOPRAVNÍ ANALÝZA

2.2.1. Všeobecné výroky ke struktuře dopravní sítě v zájmové oblasti

Zkoumaná oblast byla osídlena poměrně nerovnoměrně. Toto osídlení lze rozdělit do dvou částí - blízká okolí řek Labe a Ploučnice a Šluknovský výběžek. Protože současně tímto územím procházely významné obchodní osy do sousedního Saska, byla zde v první polovině 19. století vystavěna síť silnic a v druhé polovině 19. století poměrně hustá síť železničních tratí. Hlavní spojení vedou většinou v údolí řek, popřípadě se vinou táhlými oblouky po úbočí hor. Důvodem mnoha zajižděk byla snaha ušetřit za nákladnější dopravní stavby, jako jsou mosty a tunely. V současné době existuje mezi centrálními oblastmi zájmového území jak železniční infrastruktura, tak i klasifikovaná silniční síť.

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 železnicí, 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 Nationalparkexpressu 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

Malá vzdálenost mezi oběma obcemi (10 kilometrů) a silné dopravní vazby mezi nimi daly vzniknout intenzivní veřejné dopravě železniční i autobusové. Železniční trať 081 ve směru z Děčína vede hustě obydlenou oblastí údolím řeky Ploučnice. V Benešově nad Ploučnicí se dělí na dvě větve. Jedna vede dále do Rumburka, druhá do České Lípy, přičemž všechny vlaky do / z obou směrů vyjíždějí, resp. končí v Děčíně. Na větvi do Rumburku jezdí osobní vlaky ve dvouhodinovém taktu, který je v odpoledních špičkách pracovních dní v úseku Děčín - Česká Kamenice (- Jedlová) zkrácen provozem posilových spojů na 45/75 minut ve směru do České Kamenice, resp. na cca 60 minut ve směru do Děčína. Na větvi do České Lípy jsou vedeny ve dvouhodinovém taktu osobní vlaky Děčín - Liberec a taktéž ve dvouhodinovém taktu rychlíky Ústí nad Labem - Liberec. Mezi Děčínem a Benešovem nad Ploučnicí je mezi těmito vlaky cca hodinový interval.

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 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 hlubokých lesích v samém středu CHKO Lužické hory, je významnou uzlovou stanicí, neboť se zde na trať 081 Děčín - Rumburk napojuje trať 080 z Bakova nad Jizerou. Ta vede turisticky atraktivním krajem kolem Doks 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 Rybníštěm vedena v jiné trase a to po silnici II/263. Narozdíl od železnice může autobusová doprava obsloužit obec Chřibskou a její nejbližší okolí přímo. V Rybníšti se autobusové linky větví do dvou směrů - do Rumburku a Varnsdorfu.

Mezi Děčínem a Chříbskou je zaveden v pracovních dnech dvouhodinový takt, z Chříbské do Rybníště a dále na obou výše jmenovaných větvích takt jedné hodiny.

2.2.2.4. Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna

Železniční trať číslo 083 mezi Rumburkem a Dolní Poustevnou je vedena řídce 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.

V případě autobusové dopravy je nutný přestup ve Velkém Šenově, navíc jedna ze dvou linek do Dolní Poustevny obsluhuje i poměrně vzdálené obce Lipová a Lobendava. Na lince z Rumburku do Velkého Šenova je zaveden v pracovních dnech hodinový takt, na linkách do Dolní Poustevny takt dvouhodinový.

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

Tato v rámci Šluknovského výběžku poměrně hustě obydlená 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.

Páteří 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

Trať	Délka (km)	V _{max} (km/h)	Stav	Nádraží	Poznámka
098 Bad Schandau – Děčín hl.n.	22	120	Dvukolejná, elektrifikována	Bad Schandau, Prostřední Žleb, Děčín hl.n.	V Prostředním Žlebu je nástupiště ve směru Děčín, v Schöně (Gr) změna proudové soustavy (3kV= / 15 kV 16 ² /3 Hz ~)

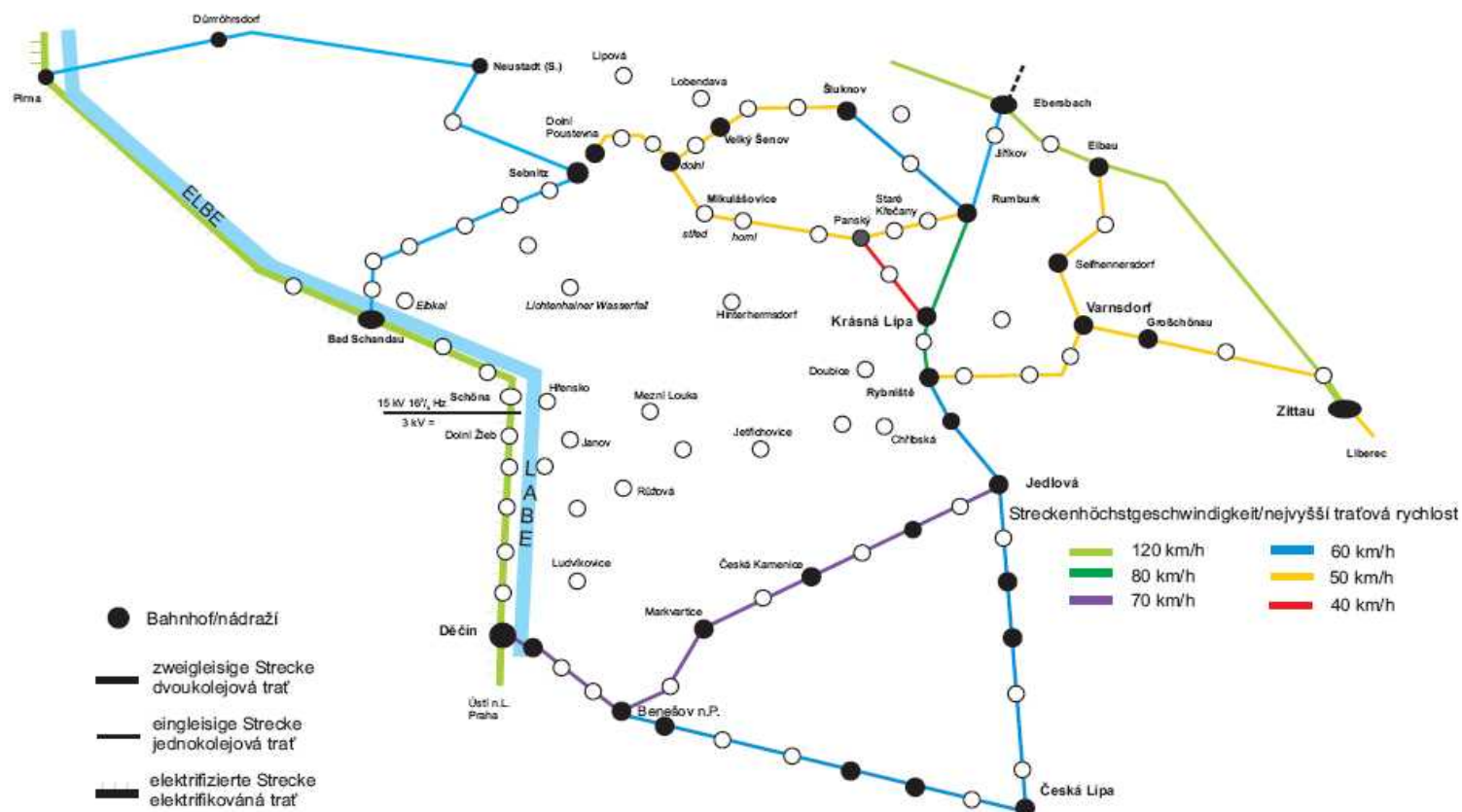
Trat'	Délka (km)	V _{max} (km/h)	Stav	Nádraží	Poznámka
RB 71 Bad Schandau - Neustadt	28	60	jednokolejná	Bad Schandau, Rathmannsdorf, Ulbersdorf, Sebnitz	Stavědlo Ulbersdorf bez výpravčího
083 (Sebnitz -) - Dolní Poustevna – Šluknov	17 (18)	50	jednokolejná	Sebnitz, Dolní Poustevna, Mikulášovice dolní, Velký Šenov, Šluknov	
083 Rumburk - Šluknov	10	60	jednokolejná	Šluknov, Rumburk	
084 Mikulášovice – Rumburk	18	50	jednokolejná	Mikulášovice dolní, Panský	Zjednodušený provoz
084 Krásná Lípa – Panský	5	40	jednokolejná	Krásná Lípa, Panský	Stavědlo Panský bez výpravčího
081 Děčín hl.n.– Jedlová	41	70	jednokolejná	Děčín hl.n., Děčín východ, Benešov n.P., Markvartice, Č. Kamenice, Mlýny, Jedlová	
081 Jedlová– Rybniště	9	60	jednokolejná	Jedlová, Chřibská, Rybniště	
081 Rybniště– Rumburk	11	80	jednokolejná	Rybniště, Krásná Lípa, Rumburk	

Trat'	Délka (km)	V _{max} (km/h)	Stav	Nádraží	Poznámka
089/DB236 Rybniště – Varnsdorf - Mittelherwigsdorf	23	50	jednokolejná	Rybniště, Varnsdorf, Großschönau	Trat' 089 Rybniště - Liberec

Trat'	Délka (km)	V _{max} (km/h)	Stav	Nádraží	Poznámka
089/DB235 Mittelherwigs-dorf - Zittau	6	100	dvoukolejná	Zittau	Nástupiště stanice Mittelherwigsdorf je na trati směr Varnsdorf

Trat'	Délka (km)	V _{max} (km/h)	Stav	Nádraží	Poznámka
088 Rumburk – Ebersbach	9	60	jednokolejná	Rumburk, Jiříkov, Ebersbach	Nádraží Jiříkov leží ve odvětví; není přímé spojení mezi nádražími Jiříkov a Ebersbach, t.č. bez osobní dopravy
080 Jedlová – Česká Lípa	25	60	jednokolejná	Jedlová, Svor, Nový Bor, Česká Lípa	Trat' 080 Jedlová - Bakov nad Jizerou
081 Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa	20	60	jednokolejná	Benešov n. Pl., Františkov n. Pl., Police-Žandov, Stružnice, Česká Lípa	Odbočná větev trati 081 Děčín - Rumburk
073 Děčín hl. n. - Ústí nad Labem-Střekov	28	80	dvukolejná elektrifikovaná	Děčín hl. n., Děčín východ, Ústí nad Labem-Střekov	

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

Uzlová stanice	Číslo trati	Navazující trati	Pozn.
Sebnitz	RB 71	Bad Schandau - Sebnitz - Neustadt - Pirna	1)
Bad Schandau	RB 72	Bad Schandau - Pirna	2)
Děčín hl. n.	073	Ústí nad Labem-Střekov - Děčín hl. n.	
	090	(Praha -) Vraňany - Ústí nad Labem hl. n. - Děčín hl. n.	
	132	Děčín hl. n. - Telnice - Oldřichov u Duchcova	3)
Děčín východ	073	Ústí nad Labem-Střekov - Děčín hl. n.	4)

Uzlová stanice	Číslo trati	Navazující trati	Pozn.
Benešov n. P.	081	Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa	5)
Č. Kamenice	901	Česká Kamenice - Kamenický Šenov	6)
Jedlová	080	Bakov nad Jizerou - Česká Lípa - Jedlová	
Rybniště	089	Liberec - Varnsdorf - Rybniště/Seifhennersdorf	
Krásná Lípa	084	Krásná Lípa - Panský - Mikulášovice dol. n./Rumburk	
Rumburk	084	Rumburk - Panský - Mikulášovice dol. n./Krásná Lípa	
	088	Rumburk - Jiříkov/Ebersbach	7)
Mikulášovice	084	Mikulášovice dol. n. - Panský - Rumburk/Krásná Lípa	

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.

Železniční trať	Druh	Funkce a význam
RB 71 Bad Schandau - Sebnitz - Neustadt - Pirna	DB	Regionální dráha s velkým přepravním potenciálem
RB 72 Bad Schandau - Pirna	DB	Celostátní dráha zapojená do provozu linek S-Bahn Dresden (S1)
098 Děčín - Bad Schandau	celostátní DB	Celostátní dráha, významné mezistátní spojení mezi ČR a SRN

Železniční trať	Druh	Funkce a význam
090 Děčín - Vraňany - Praha	celostátní	Významná trať, mezikrajské spojení Ústí n. L. a Prahy, mezinárodní koridor
072 Děčín - Ústí nad Labem-Střekov	celostátní	Trať má pro osobní dopravu regionální význam, je určena více pro tranzitní nákladní dopravu do/ze SRN
081 Děčín - Rumburk	celostátní	Významná trať zajišťující spojení Šluknovského výběžku s Děčínskem
081 Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa	celostátní	Významná trať zajišťující mezikrajské spojení, spojuje Ústí a Děčín v ÚK s Českou Lípou a Libercem v LK
901 Česká Kamenice - Kamenický Šenov	muzejní KŽCD	Trať vlastněná soukromým subjektem, určená pro muzejní jízdy, přispívá k turistickému ruchu v dané oblasti
080 Bakov nad Jizerou - Jedlová	celostátní	Významná trať spojující Šluknovský výběžek s Českolipskem a Dokslem
089 Liberec - Zittau - Rybníště/Seif-hennersdorf	regionální DB	Významná trať spojující města Liberec, Hrádek nad Nisou, Zittau, Varnsdorf, významné mezistátní spojení (Dresden, Görlitz, Cottbus)
084 Krásná Lípa - Panský	regionální	vedlejší trať, umožňuje spojení Mikulášovic s jižní částí okresu Děčín bez nutnosti zajižďky do rumburka
084 Rumburk - Panský - Mikulášovice	regionální	vedlejší trať mající velký význam pro jižní část Šluknovského výběžku
083 Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna	regionální	Regionální trať důležitá pro Šluknovský výběžek, spojuje nejvýznamnější centra - Rumburk, Šluknov, Mikulášovice
088 Rumburk - Jiřikov/Ebersbach	regionální DB	vedlejší trať, zajišťuje mezistátní spojení mezi ČR a SRN,
132 Děčín - Oldřichov u Duchcova	regionální	vedlejší trať, spojuje obce v podhůří Krušných hor

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 síť

Vzhledem k charakteru zájmové oblasti a faktu, že více než polovinu tohoto území pokrývají CHKO a NP, není zdejší silniční síť příliš hustá. Ve směru Bad Schandau - Děčín se jedná o komunikaci 1. třídy I/172 (na německém území), resp. I/62 (na českém území). Do Benešova nad Ploučnicí vede silnice 2. třídy II/262, která však pokračuje dále na Českou Lípou. Do České Kamenice směřuje silnice 2. třídy II/263, která se však odděluje od silnice II/262 až 8 kilometrů za Benešovem nad Ploučnicí, v Žandově.

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 Krásnou Lípou, která vede dále Jiříkova 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.

Šluknovský výběžek protínají tři silnice 2. třídy a několik silnic 3. třídy. Z Rumburku přes Šluknov a Lipovou do Lobendavy vede silnice II/266. Před Lipovou se do této komunikace napojuje silnice II/265 z Krásné Lípy. Nejzápadnější část Šluknovského výběžku přetíná ve směru sever - jih silnice II/267. Ta spojuje obce Severní, Lobendavu, Horní Poustevnu a Dolní Poustevnu se Sebnitz.

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 příslušnosti 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 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.

Seznam jednotlivých autobusových linek a jejich dopravců je zachycen v tabulce **2.20**. Linky jsou platné pro JŘ 2012/2013 s platností od 9. prosince 2012, popř. od 1. změny JŘ, která vstoupila v platnost 3. března 2013.

Autobusové linky provozované v okrese Děčín v JŘ 2012/2013

Linka	Trasa	Dopravce	Interval
512 401	Dolní Poustevna - Staré Křečany, Brtníky - Rumburk - Chříbská - Česká Kamenice -Děčín	BusLine a.s.	120 min
512 402	Varnsdorf - Chříbská - Česká Kamenice -Děčín	BusLine a.s.	120 min
512 403	Varnsdorf - Chříbská - Chříbská, Krásné Pole	BusLine a.s.	60 min
512 404	Rumburk - Krásná Lípa - Rybníště - Jiřetín pod Jedlovou, nám.	BusLine a.s.	60 min
512 405	Rumburk - Staré Křečany - Krásná Lípa - Doubice	BusLine a.s.	120 min
512 407	Staré Křečany, Brtníky - Krásná Lípa - Varnsdorf	BusLine a.s.	120 min
512 408	Varnsdorf - Rumburk	BusLine a.s.	60 min
512 409	Varnsdorf - Rumburk - Jiříkov - Ebersbach	BusLine a.s.	60 min
512 410	Varnsdorf - Seifhennersdorf - Rumburk -Jiříkov - Šluknov - Velký Šenov	BusLine a.s.	60 min
512 411	Mikulášovice - Velký Šenov - Šluknov - Šluknov, Rožany	BusLine a.s.	nepravidelně cca 120 min
512 412	Česká Kamenice - Jetřichovice - Vysoká Lípa	DPMD, a. s.	nepravidelně cca 120 min
512 413	Velký Šenov - Lobendava - Dolní Poustevna	BusLine a.s.	120 min
512 414	Česká Kamenice - Kerhartice	DPMD, a. s.	120 min
512 415	Česká Kamenice - Kytlice	DPMD, a. s.	120 min
512 416	Česká Kamenice - Studený	DPMD, a. s.	120 min
512 417	Hřensko - Mezní Louka - Jetřichovice - Chříbská - Doubice - Krásná Lípa	DPMD, a. s.	jednotlivé jízdy
512 421	Česká Kamenice - Děčín	BusLine a.s.	60 min

Linka	Trasa	Dopravce	Interval
512 422/423	Děčín - Ludvíkovice - Kámen - Arnoltice -Labská Stráň - Růžová - Janov	DPMD, a. s.	nepravidelně cca 120
512 424	Děčín - Ludvíkovice - Dobrná - Huntířov - Nová Oleška - Srbská Kamenice - Jetřichovice - Vysoká Lípa	DPMD, a. s.	nepravidelně cca 120 min
512 425	Benešov nad Ploučnicí - Česká Kamenice	DPMD, a. s.	60 min
512 426	Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Žandov - Verneřice	DPMD, a. s.	120 min
512 427	Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Verneřice - Příbram - Rychnov	DPMD, a. s.	120 min
512 428	Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Heřmanov - Blankartice - Fojtovice	DPMD, a. s.	120 min
512 429	Děčín - Těchlovice	DPMD, a. s.	linka MHD
512 430	Děčín - Malšovice - Javory	DPMD, a. s.	linka MHD
512 431	Děčín - Sněžník	DPMD, a. s.	linka MHD
512 434	Děčín - Hřensko - Mezní Louka -Jetřichovice - Chřibská - Krásná Lípa	DPMD, a. s.	jednotlivé jízdy
512 440	Liberec - Nový Bor - Děčín (objednatelé Ústecký kraj a Liberecký kraj)	Ostatní	jednotlivé jízdy
512 445	Děčín - Jílové - Libouchec - Telnice -Chlumec	DPMD, a. s.	120 min
512 454	Česká Lípa - Nový Bor - Rumburk (objednatelé Ústecký kraj a Liberecký kraj)	Ostatní	120 min
512 461	Nový Bor - Kamenický Šenov - Česká Kamenice (objednatelé Ústecký kraj a Liberecký kraj)	Ostatní	120 min
512 462	Česká Lípa - Kamenický Šenov - Česká Kamenice (objednatelé Ústecký kraj a Liberecký kraj)	Ostatní	120 min
512 482	Nový Bor - Polevsko - Kytlice (objednatelé Ústecký kraj a Liberecký kraj)	Ostatní	120 min

Poznámka:

Kurzívou jsou zaznamenány linky, které nespádají 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.

Jak již bylo uvedeno výše, jsou po trati 081 z Benešova nad Ploučnicí dále do Rumburku vedeny pouze osobní vlaky, které pokračují dále do Dolní Poustevny. Jsou provozovány ve dvouhodinovém taktu. Mezi Děčínem a Českou Kamenicí jsou navíc ve špičkách pracovních dní doplněny několika posilovými spoji.

Na trati 080 z Bakova nad Jizerou, která se k trati 081 přimyká ve stanici Jedlová, jsou v provozu téměř výhradně pouze rychlíky vedené v relaci Rumburk - Kolín ve dvouhodinovém taktu, dopoledne ve čtyřhodinovém. Tyto vlaky projíždějí pouze stanicí Chřibská a zastávkou Krásná Lípa město, čímž v úseku Jedlová - Rumburk vzniká mezi spoji cca hodinový takt (vyjma období kolem 9. hodiny, kdy je zde odstup 2 hodiny).

V Rybníšti je možné přestoupit na vlaky TRILEX společnosti Vogltandbahn, GmbH, jezdící ve dvouhodinovém taktu přes Varnsdorf a Zittau do Liberce. Tyto vlaky ze směru Liberec navazují ve stanici Rybníště na osobní vlaky do Děčína, ve směru do Liberce na rychlíky od Kolína.

Větev trati 084 Krásná Lípa - Panský je t. č. mimo provoz. Na hlavní ose Rumburk - Panský - Mikulášovice je zaveden dvouhodinový takt.

Mezi Rumburkem a Dolní Poustevnou na trati 083 jsou vedeny ve dvouhodinovém taktu přímé 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.

Linky jsou platné pro JŘ 2012/2013 s platností od 9. prosince 2012, popř. od 1. změny JŘ, která vstoupila v platnost 3. března 2013.

Vlakové linky provozované v okrese Děčín v pracovní dny

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

Vlakové linky provozované v okrese Děčín ve dnech pracovního volna

Linka	Trasa	Dopravce	Počet spojů T/Z
L2	Děčín - Česká Lípa - Liberec (osobní vlaky)	České dráhy, a. s.	9/10
R	Rumburk - Jedlová - Česká Lípa - Kolín	České dráhy, a. s.	5/5
R28	Ústí nad Labem - Děčín - Česká Lípa - Liberec (rychlíky)	České dráhy, a. s.	9/7

Linka	Trasa	Dopravce	Počet spojů T/Z
RE20	Dresden - Ústí nad Labem - Litoměřice	České dráhy, a. s.	1/1
TLX	Rybniště / Seifhennersdorf - Varnsdorf - Zittau - Liberec	Vogltandbahn, 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 SPRINT	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:

Možnosti přestupu mezi veřejnou osobní dopravou v centrech

Město	Žel. stanice/zastávka	Zastávka MHD / autobusové nádraží	Vzdálenost (m)
Bad Schandau	Bad Schandau	autobusové nádraží	300
	Krippen	autobusové nádraží	200
		tramvaj	600
		lodní přívoz	400
Schöna	Schöna	lodní přívoz	50
		autobusová zastávka	100

Město	Žel. stanice/zastávka	Zastávka MHD / autobusové nádraží	Vzdálenost (m)
Dolní Žleb	Dolní Žleb	lodní přívoz	70
Děčín	Děčín hl. nádraží	zastávky MHD	50
		autobusové nádraží	500
	Děčín východ	zastávka MHD	50
Benešov n. Pl.	Benešov nad Ploučnicí	autobusové nádraží	100
Česká Kamenice	Česká Kamenice	autobusové nádraží	600
Rybniště	Rybniště	autobusové nádraží	1 000
Krásná Lípa	Krásná Lípa	autobusová zastávka	50
Rumburk	Rumburk	autobusové nádraží	100
Šluknov	Šluknov	autobusová zastávka	300
Velký Šenov	Velký Šenov	autobusová zastávka	400
Dolní Poustevna	Dolní Poustevna	autobusové nádraží	600

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 během 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 navyšovat.

Osobní vlaky do Liberce jsou obsluhovány jednotkami 814.0 Regionova, rychlíky motorovými vozy řad 843 a 854 s přípojnými vozy 043 a 054. Výjimečně mohou být tyto

přípojně 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 řidičského 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



Obr.17 Elektrická jednotka řady 471



Obr.18 Elektrická lokomotiva řady 163

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.

BusLine a.s. má ve svém vozovém parku převážně autobusy značky SOR v provedení Ekobus. Jedná se o částečně nízkopodlažní vozy SOR CNG 12, jezdící na zemní plyn. V dálkové dopravě využívá BL autobusy značek SOR, Karosa C 954, C 956 a nejnovější Irisbus Crossway.

DPMD, a. s. využívá v příměstské dopravě jak autobusy linkové, tak i v městském provedení. Autobusy v městském provedení zajíždějí 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.



Obr.19 Irisbus Crossway



Obr.20 Karosa C 956



Obr.21 Mercedes-Benz Citaro 15

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

65

spoje linky U8, resp. přímého spoje linek U28 a U8. V případě cesty ze Šluknova je nevýhodou autobusového spojení do Rumburku zajišťka 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

Úsek	Jízdní doba (min.)	
	Vlak	Bus
Dolní Poustevna - Rumburk	44	50 (přes Jiříkov 59 - 64)
Mikulášovice dolní nádr. - Rumburk	30	37
Varnsdorf - Rumburk	bez spojení	17
Rumburk - Rybníště	13	17
Varnsdorf - Rybníště	17	26
Rybníště - Děčín	72	50
Děčín - Rybníště	74	50
Děčín - Bad Schandau	15	bez spojení

Jízdní doby vlaků a autobusů mezi centry Šluknovského výběžku a Děčínem

Úsek	Jízdní doba (min.)	
	Vlak	Bus
Dolní Poustevna - Děčín	129	117 (přes Jiříkov 126 -131)
Šluknov - Děčín	93	95
Rumburk - Děčín	85	67
Varnsdorf - Děčín	89	76 (přes Rumburk 84)
Rybníště - Děčín	72	50

Úsek	Jízdní doba (min.)	
	Vlak	Bus
Rumburk - Bad Schandau	100	67 + 15 (z Děčína nutno jet vlakem)

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

Úsek	Jízdní doba (min.)	
	Vlak	Bus
Rumburk - Šluknov - Sebnitz	43	84 (přes Jiříkov)
Sebnitz - Bad Schandau	25	31
Bad Schandau - Děčín	15	bez spojení

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

Úsek	Jízdní doba (min.)	
	Vlak	Bus
Dolní Poustevna - Děčín	43	34 + 15 vlak
Šluknov - Děčín	74	69 + 15 vlak
Rumburk - Děčín	83	115 + 15 vlak
Varnsdorf - Děčín	114	140 + 15 vlak
Rybniště - Děčín	65	53
Rumburk - Bad Schandau	68	115

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.

Problematika 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 tato nová spojení není potřeba nových železničních vozidel ve srovnání s nynějším stavem a to díky spojení dosavadních linek. Autobusová doprava nadále obslouží ta místa, která nemají přístup 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 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 stejnou měrou úprav tratí a výstavby nových stanic. Tím lze nabídnout rychlejší a vzhledem k motorizované individuální dopravě konkurenceschopnější výkony vlakové osobní dopravy. Zřízení 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

tato linka by měla vycházet ze současné linky 412 (512412 Česká Kamenice – Jetřichovice – Vysoká Lípa – Hřensko – Bad Schandau), která by na vybraných spojích byla prodloužena do Hřenska a dále na jednu z otoček před hraniční přechod v saské Schmilce, kde by se na potkávala se saskou linkou . Toto řešení však považujeme i vzhledem k odlehlosti uvažované otočky jako dočasné. Cílovým řešením je prodloužit linku 412 až k železniční stanici v Bad Schandau. V první fázi by na otočce před hraničním přechodem ve Schmilce na obě linky navazovala linka 434 (512434 Děčín – Hřensko – Mezní Louka – Jetřichovice – Chřibská – Doubice – Krásná Lípa). Tato linka, která nabídne spojení hlouběji do Českosaského Švýcarska, by zajížděla z Hřenska závlekem až na otočku a zpět. V cílové fázi by navazovala na linku 412 bez závleku v zastávce Hřensko,,střed.

Předpokládaný rozsah provozu prodloužených spojů na lince 412 se navrhuje v počtu 3-4 párů 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 návazností S-Bahn Schöna – autobus v Hřensku přívozem F1 a případně i F2

Po povodni z června roku 2013 již byly opraveny oba labské přívozy poblíž českých hranic F1 (Schöna – Hřensko) a F2 (Schmilka Hirschmühle – Schmilka). To se již nestalo s přívozem v Dolním Žlebu. Tyto i dalších labské přívozy v Sasku 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 spojnici 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 železnici.

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.

Základem pro vytvoření návrhů jízdního řádu přívozů F1 a F2 jsou jízdní řády vlaků ve stanicích Schöna a Schmilka, Hp.Hirschmühle, které budou vycházet z Varianty 2014 prezentované v kapitole 6.1 na straně 227. Jízdní řády výše zmíněných linek 412, 434 a budou také navázány na jízdní řády vlaků ve stanici Schöna. V cílovém stavu by se

vycházelo z časových poloh vlaků ve stanici Bad Schandau, s tím, že pro cestující z obou stran bude zachována dostatečná rezerva, aby dojeli do Schöny a přešli Labe přívozem a nastoupili do spoje linky 412, či 434 v zastávce Hřensko, 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 pojedí podle jízdního řádu, jen když bude alespoň jeden cestující. V opačném případě, kdy by kapacita přívozu nedostačovala, pojedí 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 příjezdící vlak, tak vidí cestující, kteří přicházejí na molo minimálně 3 minuty před odjezdem dle jízdního řádu. Proto je možné vypravit přívoz jen tehdy, pokud je ze strany cestujících 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 místa méně.

Jízdní řád obou přívozů by mohl vypadat takto:

F1 Schöna,Ort (D) – Hřensko,přístaviště (CZ)

doprava.kr-ustecky.cz; vvo-online.de
dopravce:



PRACOVNÍ DNY														SOBOTY A NEDĚLE						
zastávky	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	6/7	6/7	6/7	6/7	6/7	6/7	6/7
Schöna,Ort odj.	6:07	7:07	8:07	9:07	11:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	21:07	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07
Hřensko, přístaviště příj.	6:10	7:10	8:10	9:10	11:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	21:10	7:10	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10

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

F1 Hřensko,přístaviště (CZ) - Schöna,Ort (D)

doprava.kr-ustecky.cz; vvo-online.de
dopravce:



PRACOVNÍ DNY														SOBOTY A NEDĚLE						
zastávky	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	6/7	6/7	6/7	6/7	6/7	6/7	6/7
Hřensko, přístaviště odj.	5:47	6:47	7:47	8:47	10:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	20:47	6:47	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47
Schöna,Ort příj.	5:50	6:50	7:50	8:50	10:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	20:50	6:50	8:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50

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

F2 Schmilka,Ort - Schmilka,Hp.Hirschmühle – Schmilka,Ort

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

dopravce:



KAŽDÝ DEN

zastávky

Schmilka,Ort odj. 6:12 7:12 8:12 9:12 10:12 11:12 12:12 13:12 14:12 15:12 16:12 17:12 18:12 19:12

Schmilka,Hp.Hirschmühle přij. 6:15 7:15 8:15 9:15 10:15 11:15 12:15 13:15 14:15 15:15 16:15 17:15 18:15 19:15

Schmilka,Hp.Hirschmühle odj. 6:26 7:26 8:26 9:26 10:26 11:26 12:26 13:26 14:26 15:26 16:26 17:26 18:26 19:26

Schmilka,Ort odj. 6:29 7:29 8:29 9:29 10:29 11:29 12:29 13:29 14:29 15:29 16:29 17:29 18:29 19:29

Schmilka,Hp.Hirschmühle přij. 6:32 7:32 8:32 9:32 10:32 11:32 12:32 13:32 14:32 15:32 16:32 17:32 18:32 19:32

Schmilka,Hp.Hirschmühle odj. 6:40 7:40 8:40 9:40 10:40 11:40 12:40 13:40 14:40 15:40 16:40 17:40 18:40 19:40

Schmilka,Ort přij. 6:43 7:43 8:43 9:43 10:43 11:43 12:43 13:43 14:43 15:43 16:43 17:43 18:43 19:43

Schmilka,Ort odj. 6:49 8:49 10:49 12:49 14:49 16:49 18:49

Schmilka,Hp.Hirschmühle přij. 6:52 8:52 10:52 12:52 14:52 16:52 18:52

Schmilka,Hp.Hirschmühle odj. 7:02 9:02 11:02 13:02 14:02 16:02 18:02

Schmilka,Hp.Hirschmühle přij. 7:05 9:05 11:05 13:05 14:05 16:05 18:05

Poznámka: pokud není ani jeden cestující, přívoz nejede. V případě nedostačující kapacity, přívoz absolvuje 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 - Sěžník), 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 Ústeckém 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 uvedených obrázků.

V tomto směru se jeví velmi praktický cyklovlek rakouského výrobce TIMA, které používají saští dopravci na lince 217/218/219. Oproti jiným vlekům má výhodu snadného umístění jízdních kol. Asistence řidiče je však stále vyžadována. Problém by totiž mohl nastat, když cestující jedou do různých cílových zastávek. Jednotlivá jízdní kola je možné vyjmout pouze popořadě odzadu.



Obr.23 Cyklopřívěsy rakouského výrobce TIMA a jejich nasazení na lince 217/218/219,
zdroje: <http://www.tima.at/index.php/produktpalette>; www.decinskydenik.cz;
www.nakole.cz

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 přidělanými 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, zdroj: www.jabloneckyydenik.cz; www.cyklistika.infocesco.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 Převážba jízdních kol na čele vozu,

Zdroj: http://www.gohart.org/ride_guide/bikes/bikes-on-buses.html - Hillsborough Area Regional Transport Authority

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)

V současné době jak česká linka 452 (000452 Ústí nad Labem – Libouchec – Petrovice - Bahratal), tak i linka 218/219 ze Saska končí v zastávce Bahratal, „Grenzübergang“, kde je možné mezi těmito linkami přestupovat. Z linek 218/219 přecházejí vybrané spoje na linku 217, která pokračuje z hranic až do zastávky Tisá, „rozc. Sněžník“. Stejný krok v prodloužení vybraných spojů jde učinit na české lince 452, která by mohla pokračovat stejně jako linka 218/219 až do zastávky Markersbach, „Gasthaus Zur Linde“ a odtud by pokračovala do Rosenthal – Brausenstein – Schweizermühle – Bielagrund, „Bielatalhütte“. Podobnou zájždku by mohly absolvovat vybrané spoje na lince 218/219. Tím se nabídne turistům z obou stran hranice možnost dojet na druhou stranu hranice a odtamtud pokračovat přes Soví bránu na Děčínský Sněžník (zastávka Tisá, „rozc. Sněžník“), či naopak.

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

Tato linka by spojila spojovací funkci současné linky 409 (001409 Varnsdorf – Rumburk – Jiříkov - Ebersbach) a nabídla by nové spojení do horní části Waltersdorfu až pod Luž. O víkendu by vybrané spoje pokračovaly přes Jonsdorf až na Krompach, kde by buď navazovaly na stávající linku 441 (500441) s cyklobusovými víkendovými spoji, nebo ještě lépe by na tuto linku rovnou přecházely. Vzniklo by tím propojení: Ebersbach – Neugersdorf – Rumburk – Varnsdorf – Grossschönau – Luž – Waltersdorf – Krompach – Mařenice – Cvikov – Nový Bor. Cyklisté by podle zkušeností vysedali na Krompachu, ale oproti provozu dvou linek by se mohl ušetřit jeden autobus s cyklovlekem.

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/Schmilkau
- 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 Bielagrandu, 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 příhraničí, 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



Europäische Union, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung: Investition in Ihre Zukunft / Evropská unie, Evropský fond pro regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti



VVO Ústecký kraj

2007-2013, www.ziel3-cil3.eu

ELLARegio

Ahoj sousede, Hallo Nachbar.

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

ELLARegio

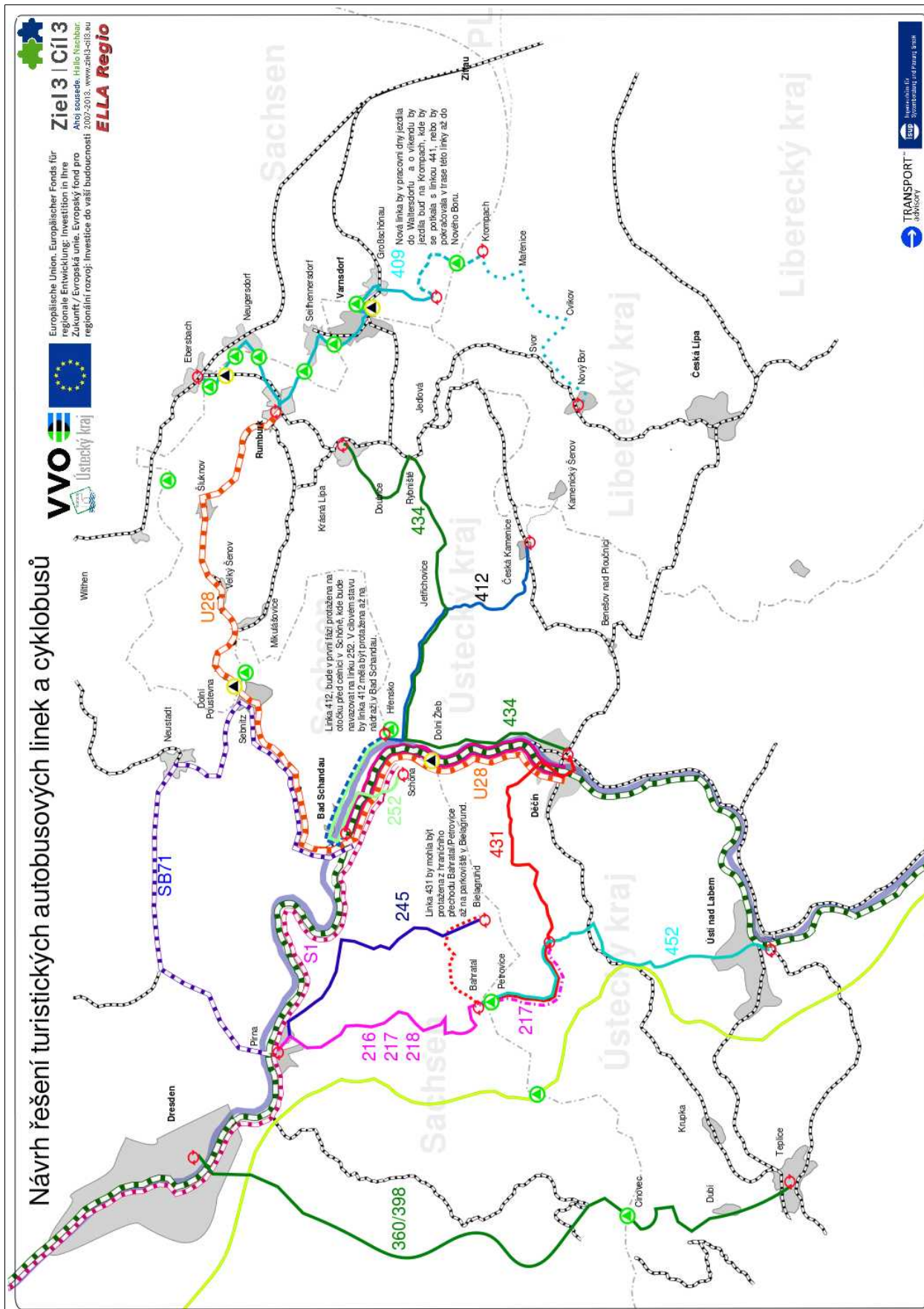
ELLARegio



Europäische Union, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung: Investition in Ihre Zukunft / Evropská unie, Evropský fond pro regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti



Ziel 3 | Cíl 3
Ahoj sousede, Hallo Nachbar.
ELLARegio



Ústecký kraj /Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe

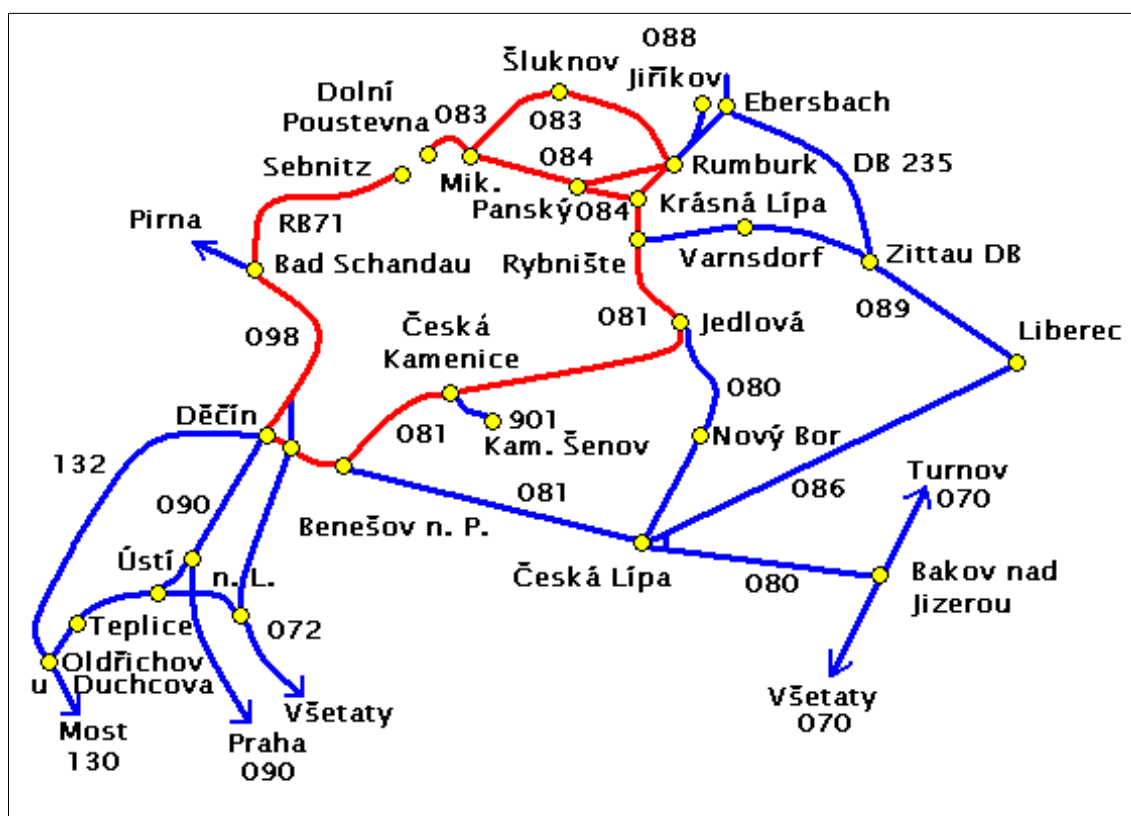


3. Analýza dopravních podmínek stávající železniční trati mezi Rumburkem a Bad Schandau (AP 400), Analýza železniční infrastruktury na Šluknovsku (AP 410)

3.1. Obecné informace o pojižděných 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
Zábrzdňá 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: bez	hradlový obousměrný poloautoblok
Úsek Benešov nad Ploučnicí - Česká Kamenice:	kontroly volnosti tratě, typ AH - 88
Úsek Česká Kamenice - Jedlová :	telefonické dorozumívání
	reléové poloautomatické obousměrné
Úsek Jedlová - Rybníště:	zabezpečovací zařízení RPB - 88
Úsek Rybníště - Rumburk:	hradlový poloautoblok
Staniční zabezpečovací zařízení:	reléový poloautoblok AŽD 11
	se světelnými, na sobě závislými návěstidly
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

Trať vychází z uzlové stanice Děčín hlavní nádraží pravým obloukem na most přes řeku Labe a Ploučnice a dvěma protisměrnými oblouky vchází do uzlové železniční stanice Děčín východ, jejíž západní zhlaví se nachází pod podjezdem silnice I/13. Za touto stanicí přechází Ploučnici, podchází železniční trať 072 Děčín východ - Ústí nad Labem-Střekov a směřuje východním směrem za mírného stoupání podél řeky Ploučnice do deset kilometrů vzdáleného Benešova nad Ploučnicí. Tato stanice je také stanicí uzlovou, ze které vychází pravým obloukem trať do České Lípy (taktéž označovaná číslem 081) a levým obloukem přes řeku Ploučnici trať do Rumburku. Z Benešova nad Ploučnicí až po stanici Jedlová trať neustále stoupá. V úseku Markvartice - Mlýny třikrát kříží silnici I/13 Děčín - Liberec.

V tomto úseku se nachází další uzlová stanice a to Česká Kamenice, ze které vychází muzejní trať do Kamenického Šenova, což je pozůstatek původní trati do České Lípy. Trať nadále směřuje severovýchodním směrem přes stanice Horní Kamenice, Mlýny (zde dochází ke křižování protijedoucích vlaků) a Kytlice do uzlové stanice Jedlová, ve které se k této trati připojuje zprava trať 080 Bakov nad Jizerou - Česká Lípa - Jedlová, jejíž kilometráž zde trať 081 přebírá. Z Jedlové trať 081 pokračuje severním směrem přes stanici Chřibská do uzlové stanice Rybníště, ze které vychází peážní trať 089 Rybníště - Varnsdorf - Zittau - Liberec. Následují zastávka Krásná Lípa město a uzlová stanice Krásná Lípa, ze které vychází ve směru vlevo odbočka trati 084 do uzlové stanice Panský, která leží na trati 084 Rumburk - Mikulášovice dolní nádraží.

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

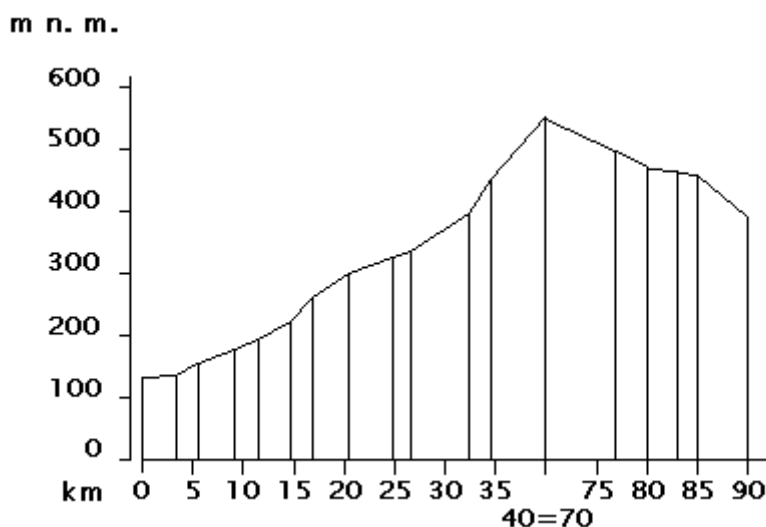
088 - Rumburk - Jiříkov/Ebersbach DB (obě stanice leží v těsném sousedství, mezi nimi prochází státní hranice), která se v Ebersbachu napojovala na trať DB ve směru Dresden a Zittau. V GVD 2012/2013 je na této trati osobní doprava zcela zastavena.

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

Úsek	Délka úseku (v km)	Rozhodný spád	Rozhodné stoupání
Děčín hlavní nádraží - Děčín východ	1, 943		2
Děčín východ - Březiny u Děčína	2, 263		7
Březiny u Děčína - Malá Veleň	2, 177		11
Malá Veleň - Benešov nad Ploučnicí	2, 633		6

Úsek	Délka úseku (v km)	Rozhodný spád	Rozhodné stoupání
Benešov nad Ploučnicí - Dolní Habartice	2, 637		11
Dolní Habartice - Markvartice	2, 741		15
Markvartice - Veselé pod Rabštejnem	3, 900		10
Veselé pod Rabštejnem - Česká Kamenice	3, 970		6
Česká Kamenice - Horní Kamenice	1, 679		10
Horní Kamenice - Mlýny	5, 322		14
Mlýny - Kytlice	2, 748		15
Kytlice - Jedlová	5, 702		17
Jedlová - Chřibská	5, 604	16	
Chřibská - Rybníště	3, 681	8	
Rybníště - Krásná Lípa město	2, 933	1	
Krásná Lípa město - Krásná Lípa	1, 870	5	
Krásná Lípa - Rumburk	6, 008	11	
Rumburk - Krásná Lípa	6, 008		11
Krásná Lípa - Krásná Lípa město	1, 870		5
Krásná Lípa město - Rybníště	2, 933		1
Rybníště - Chřibská	3, 681		8
Chřibská - Jedlová	5, 604		16
Jedlová - Kytlice	5, 702	17	
Kytlice - Mlýny	2, 748	15	
Mlýny - Horní Kamenice	5, 322	14	
Horní Kamenice - Česká Kamenice	1, 679	10	
Česká Kamenice - Veselé pod Rabštejnem	3, 970	6	
Veselé pod Rabštejnem - Markvartice	3, 900	10	
Markvartice - Dolní Habartice	2, 741	15	
Dolní Habartice - Benešov nad Ploučnicí	2, 637	11	

Úsek	Délka úseku (v km)	Rozhodný spád	Rozhodné stoupání
Benešov nad Ploučnicí - Malá Veleň	2, 633	6	
Malá Veleň - Březiny u Děčína	2, 177	11	
Březiny u Děčína - Děčín východ	2, 263	7	
Děčín východ - Děčín hlavní nádraží	1, 943	2	



Obr.28 Výškový profil trati 081

3.2.1.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

km (směr tam)	Max. rychlost (km/h)
3, 533 (Děčín východ)	
4, 026	40
5, 126	70
5, 236	60
5, 855 (Březiny u Děčína)	
9, 077 (Malá Veleň)	
9, 540	70

km (směr tam)	Max. rychlost (km/h)
9, 640	60
10, 818	70
11, 711 (Benešov nad Ploučnicí)	
12, 100	70
14, 348 (Dolní Habartice)	
16, 619	60
17, 000	70
17, 089 (Markvartice)	
19, 550	60
20, 736	70
21, 100 (Veselé pod Rabštejnem)	
24, 200	60
24, 959 (Česká Kamenice)	
25, 300	70
26, 638 (Horní Kamenice)	
26, 600	60
27, 120	70
28, 200	60
29, 634	70
31, 500	60
31, 960 (Mlýny)	
32, 340	70
34, 708 (Kytlice)	
35, 320	60
40, 070	40
40, 410 = 70, 802 (Jedlová)	
71, 180	50
71, 600	60
76, 406 (Chřibská)	

km (směr tam)	Max. rychlost (km/h)
80, 087 (Rybniště)	
80, 420	40
80, 670	80
82, 980	70
83, 020 (Krásná Lípa město)	
84, 110	60
84, 578	40
84, 890 (Krásná Lípa)	
85, 393	80
90, 380	40
90, 912 (Rumburk)	

km (směr zpět)	Max. rychlost (km/h)
90, 912 (Rumburk)	40
90, 380	80
85, 393	40
84, 890 (Krásná Lípa)	
84, 578	60
84, 110	70
83, 020 (Krásná Lípa město)	
82, 980	80
80, 670	40
80, 420	60
80, 087 (Rybniště)	
76, 406 (Chřibská)	
71, 600	50
71, 180	40
70, 802 = 40, 410 (Jedlová)	
40, 070	60

km (směr zpět)	Max. rychlost (km/h)
35, 320	70
34, 708 (Kytlice)	
32, 340	60
31, 960 (Mlýny)	
31, 500	70
29, 634	60
28, 200	70
27, 120	60
26, 600	70
26, 638 (Horní Kamenice)	
25, 300	60
24, 959 (Česká Kamenice)	
24, 200	70
21, 100 (Veselé pod Rabštejnem)	
20, 736	60
19, 550	70
17, 089 (Markvartice)	
17, 000	60
16, 619	70
14, 348 (Dolní Habartice)	
12, 100	60
11, 711 (Benešov nad Ploučnicí)	
10, 818	70
9, 640	60
9, 540	70
9, 077 (Malá Veleň)	
5, 588 (Březiny u Děčína)	
5, 236	60

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 dvoukolejně elektrifikované (= 3 kV) trati Praha - Děčín, přičemž kilometráž je počítána ze směru Wien Hbf. Je stanicí 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 stanicí odbočnou (km 0,000).

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

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

Je stanicí 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

Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Poznámka
107	539, 525	539, 575	50	IA. nástupiště, jednostranné, přístup je z nástupiště I.
3	539, 525	539, 817	292	I. nástupiště, jednostranné kryté, přístup přes halu budovy
3a	539, 877	539, 952	75	I. nástupiště, jednostranné, přístup přes halu budovy
1 + 2	539, 419	539, 828	409	II. nástupiště, ostrovní kryté, přístup dvěma podchody
4	539, 417	539, 757	340	III. nástupiště, ostrovní kryté, přístup dvěma podchody
6	539, 426	539, 526	100	III. nástupiště, ostrovní kryté, přístup dvěma podchody
6a	539, 639	539, 729	90	III. nástupiště, ostrovní kryté, přístup dvěma podchody
12	539, 575	539, 755	180	IV. nástupiště, jednostranné kryté, přístup dvěma podchody

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, směnárnou, 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

mezinárodních vlaků kategorie EC). přestupní doba se pohybuje v rozmezí 10 - 15 minut.

Před výpravní budovou jsou umístěny zastávky návazných autobusových linek 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) dvoukolejné 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 stanicí 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 byť je vybaveno dvěma nástupišti, pro osobní dopravu se v běžném provozu nepoužívá. Toto nádraží je spojeno krátkou jednokolejnou 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.

Stanice s vlastním výpravním oprávněním, odbavení cestujících se provádí ve stanici. Stanice je obsazena výpravčím. Budova stanice prošla celkovou rekonstrukcí. Je bezbariérově přístupná bez možnosti dalších služeb.

V obvodu osobního nádraží jsou čtyři nástupiště:

Nástupiště u kolejí železniční stanice Děčín východ					
Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovň. přechodů
105	3, 360	3, 610	250	TYSCHER	2
103	3, 441	3, 583	142	TYSCHER	2
101	3, 430	3, 583	153	TYSCHER	2
102	3, 441	3, 583	142	TYSCHER	2

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.)

leží v km 5, 796 jednokolejné trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk / Česká Lípa. Do roku 2007 zde bylo zároveň umístěno hradlo. Obsluha hradla také zajišťovala činnost ručně ovládaných závor a prodávala jízdenky. Od roku 2007 je zastávka neobsazena a nemá výpravní oprávnění.

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 výpravčím. 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

Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovň. přechodů
4	11, 597	11, 777	180	TYSCHER	2
2	11, 570	11, 820	250	TYSCHER	2
1	11, 555	11, 855	300	TYSCHER	2
3	11, 555	11, 855	300	TYSCHER	2

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 osvětlují 3 výbojková svítidla na budově. Čekárnu a vnitřní prostory výpravní budovy osvětlují 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.)

leží v km 14, 348 jednokolejně trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Zastávka je neobsazena. Zvýšené jednostranné nástupiště je betonové typu SUDOP o délce 150 m. Na nástupišti je umístěna zděná čekárna pro cestující. Zastávka je přístupná bezbariérově.

Osvětlení je elektrické, napájené z veřejné sítě. Tvoří ho čtyři perónní výbojková svítidla (80 W). Jeho ovládání je provedeno dálkově ze ŽST Benešov nad Ploučnicí výpravčím.

3.2.1.6.7. Zastávka Markvartice (264 m n. m.)

leží v km 17, 089 jednokolejně trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Stanice má tři koleje a v jejím obvodu je také hláska 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 stržena.

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 - Kamenický 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, skladiště, budova bývalé topírny a tři stavědla. Staniční 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 úrovnovým přechodem z krytého nástupiště. Osvětlení venkovních železničních prostranství je provedeno stožáry JŽ 12m (41 kusů), perónními stožárky (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.)

leží v km 26, 638 jednokolejně trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk. Zastávka je neobsazena a leží v obvodu stanice Česká Kamenice. Jednostranné betonové nástupiště SUDOP o délce 112 m leží vlevo a je sypané drtí. Venkovní osvětlení je provedeno třemi perónními stožárky. Vnitřní prostory jsou osvětleny pomocí žárovkových svítidel. Odbavení cestujících se provádí ve vlaku. Přístup na zastávku je bezbariérový.

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 jednokolejně 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 koleje, v jejím obvodu je výpravní budova a skladiště. Ve stanici jsou dvě zvýšená nástupiště se zpevněnou hranou, osazenou betonovými obrubníky.

Nástupiště u kolejí železniční stanice Mlýny					
Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovň. přechodů
1	31, 878	31, 978	100	TYSCHER	1
2	31, 878	31, 978	100	TYSCHER	1

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

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

3.2.1.6.12. Zastávka Kytlice (443 m n. m.)

leží v km 34, 708 jednokolejně 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 jednokolejně trati 081 Děčín hl. nádr. - Benešov nad Ploučnicí - Rumburk, pro kterou je stanicí odbočnou, a v km 70, 802 jednokolejně 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.

Nástupiště u kolejí železniční stanice Jedlová					
Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovn. přechodů
2	40,334 = 70,726	40,404 = 70,796	70	TYSCHER	2
1	40,367 = 70,759	40,515 = 70,907	148	TYSCHER	2
3	40,367 = 70,759	40,515 = 70,907	148	TYSCHER	2
5	40,367 = 70,759	40,515 = 70,907	148	TYSCHER	2
7	40,351 = 70,743	40,491 = 70,883	140	sypané drti	2

Pro přechod cestujících jsou zřízeny přechodové můstky proti dopravní kanceláři přes koleje č. 1, 3, 5 a 7 (km 40, 410 = 70, 802) a na rohu staniční budovy přes koleje 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.

Nástupiště u kolejí železniční stanice Chřibská					
Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovň. přechodů
2	76, 347	76, 447	100	s pevnou hranou	1
1	76, 347	76, 467	120	s pevnou hranou	1
2	76, 361	76, 421	60	s pevnou hranou	1

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 osvětlují zářivková a žárovková svítidla.

Stanice je přístupná bezbariérově.

3.2.1.6.15. Stanice Rybníště (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 trať 089 Rybníště - 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 Rybníště					
Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovn. přechodů
4	80, 038	80, 106	68	TYSCHER	-
2	79, 978	80, 148	170	TYSCHER	1
1	79, 976	80, 179	203	TYSCHER	1
3	80, 089	80, 122	33	TYSCHER	1

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 čekárny (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). Čekárnu a vnitřní prostory osvětlují zářivková a žárovková svítidla.

Stanice je přístupná bezbariérově včetně nástupišť 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 čekárnu a 116 metrů dlouhé nástupiště s pevnou hranou typu TYSCHER. Je obsazena závorářem s prodejem jízenek.

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 trať 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

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

Pro přechod cestujících na nástupiště v úrovni kolejí jsou zřízeny 2 betonové přechodové můstky v koleji č. 3, dva dřevěné přechodové můstky v koleji č. 1 a 1 betonový v koleji 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.

Staniční 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 nástupišťům.

Nástupiště u kolejí železniční stanice Rumburk					
Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovn. přechodů
1	90, 653	90, 830	122	TYSCHER	-
3	90, 744	90, 914	170	s pevnou hranou	1
5	90, 730	91, 895	165	s pevnou hranou	1
7	90, 730	91, 895	165	sypané drtí	1

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 koleje č. 3 a 5 proti úschovně zavazadel a 3 betonové můstky přes koleje 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 zářivková a žárovková svítidla.

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 taktéž 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 větvi 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 společnostmi 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 přípojnky 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
Zábrzdňá 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: metr	20 t na nápravu a 7,2 t na běžný
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 úvratovou. 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.

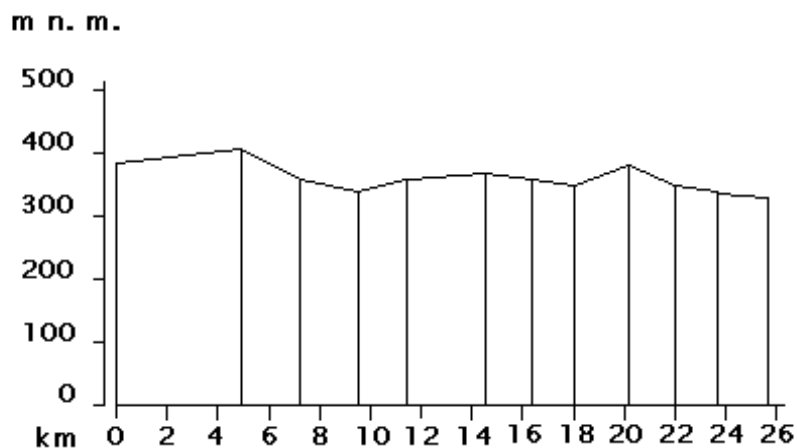
Mezi stanicemi Šluknov zastávka a Velký Šenov zastávka se v km 12, 694 na širé trati levým obloukem odpojuje 1, 1 km dlouhá vlečka do kamenolomu. Před stanicí Mikulášovice dolní nádraží se z levé strany napojuje trať 084 Rumburk / Krásná Lípa - Panský - Mikulášovice dolní nádraží. V km 21,5 trať překračuje 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, zbývajících 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 ‰)

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

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



Obr.29 Výškový profil trati 083

3.2.2.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

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

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

km (směr zpět)	Max. rychlost (km/h)
25, 887 (Dolní Poustevna)	40
25, 617	50
23, 840 (Horní Poustevna)	
22, 003 (Vilémov u Šluknova)	
21, 175	30
21, 110	50
20, 440	40

km (směr zpět)	Max. rychlost (km/h)
20, 224 (Mikulášovice dolní nádraží)	
19, 970	50
18, 040 (Lipová u Šluknova)	
16, 766	15
16, 670	40
16, 380 (Velký Šenov)	
16, 200	50
14, 955	20
14, 910	50
14, 770	20
14, 630 (Velký Šenov zastávka)	
14, 590	50
12, 820	40
12, 690	50
11, 571 (Šluknov zast.)	
9, 892	40
9, 552 (Šluknov)	
9, 230	60
7, 129 (Šluknov údolí)	
7, 182	30
7, 015	60
4, 540 (Valdek)	
0, 206	40
- 0, 491 = 90, 912 (Rumburk)	

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 odbočnou (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 výpravní zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku. Cestující je povinen podat cestovní zavazadlo k přepravě a při výstupu jej odebrat přímo u vlaku.

Zastávka má závětrí 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 výpravní zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku. Cestující je povinen podat cestovní zavazadlo k přepravě a při výstupu jej odebrat přímo u vlaku.

Zastávka má závětrí 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

Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovň. přechodů
1	9, 561	9, 606	45	s pev. hranou	1
2	9, 514	9, 559	45	s pev. hranou	1

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. Čekárnu 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.)

leží v km 11, 571 jednokolejné trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna. Není obsazena. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravní zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

Zastávka má závětrí 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.)

leží v km 14, 630 jednokolejné trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna. Není obsazena. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravní zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

Zastávka má závětrí 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. Dopravní 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 koleji 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 dopravní se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

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

leží v km 18,040 jednokolejně trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna. Není obsazena. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravní zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

Zastávka má závětrí 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 jednokolejně trati Rumburk - Dolní Poustevna. Je odbočnou stanicí (km 0,000) pro trať Mikulášovice dolní nádraží - Panský - Rumburk. Je diriguje 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 nástupišťům u kolejí 1, 2 a 5, zatímco ke kolejím 5, 7 a 9 je možný vjezd ze směru Panský.

Nástupiště u kolejí železniční stanice Mikulášovice dolní nádraží					
Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovn. přechodů
1	20, 175	20, 350	175	TYSCHER	1
3	20, 185	20, 350	165	sypané drtí	1
5	20, 200	20, 325	125	sypané drtí	1
7	20, 200	20, 270	70	sypané drtí	1
9	20, 200	20, 280	80	s pevnou hranou	-

Osvětlení stanice zajišťují stožáry JŽ 12m (27 kusů), halogenové reflektory, umístěné na stožárech JŽ 12m (2 kusy), perónní stožárky (2 kusy) a výbojková svítidla (8 kusů). Čekárnu a vnitřní prostory zářivkové a žárovkové osvětlení.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

V blízkosti stanice se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

3.2.2.6.10. Zastávka Vilémov u Šluknova (354 m n. m.)

leží v km 22,003 jednokolejně trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna. Není obsazena. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravní zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

Zastávka má závětrí 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.)

leží v km 23,840 jednokolejně trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna. Není obsazena. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravní zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

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.)

leží v km 25,887 jednokolejně trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna. Dopravna je dle obsazena osobním pokladníkem zajišťujícím odbavování cestujících a zavazadel. Dopravna má výpravní oprávnění pro cestující, zavazadla a vozové zásilky. Má výdejnu jízdenek a výpravní zavazadel. Při neobsazení dopravní se odbavení provádí ve vlaku.

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 spínáno automaticky fotobuňkou, obsluhu osvětlení kolejiště z provozních důvodů provádí doprovod vlaku.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

V blízkosti dopravní se nachází zastávka autobusové linkové dopravy.

3.2.2.7. Provoz

V GVD 2012/2013 jezdí na trati 083 osobní vlaky linky U28 (Děčín -) Rumburk - Dolní Poustevna provozované v pravidelných dvouhodinových intervalech, o víkendech také osobní vlaky linky U27 Rumburk – Panský – Mikulášovice – Dolní Poustevna. V úseku

108

Rumburk - Šluknov jsou navíc vedeny dva páry rychlíků [linky D23](#) Kolín – Rumburk – Šluknov a jeden spěšný vlak.

Všechny vlaky provozují ČD.

3.2.2.8. Vozidla

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

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

Zábrzdňá 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 metr

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 zastávka Zahrady u Rumburka.

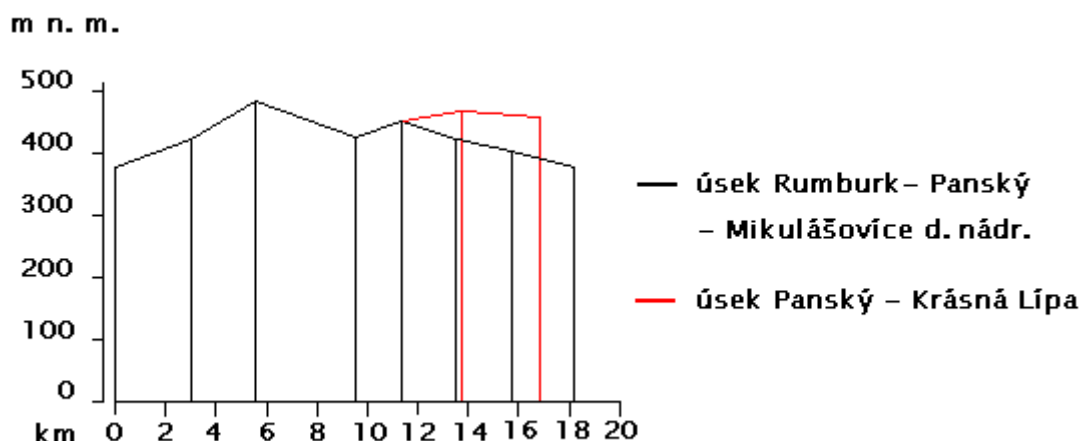
Trať 084 Mikulášovice dolní nádr. - Rumburk se ze stanice Panský za stálého klesání stáčí mírným severovýchodním směrem do Rumburka. V km 17, 5 se připojuje k trati 081 Děčín - Rumburk, se kterou vede souběžně až do koncové stanice Rumburk. Před přejezdem v km 17, 791 se k trati 084 z levé strany připojuje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

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

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

Úsek	Délka úseku (v km)	Rozhodný spád	Rozhodné stoupání
Mikulášovice d. nádr. - Mikulášovice střed	2, 997		14
Mikulášovice střed - Mikulášovice h. nádr.	2, 638		20
Mikulášovice horní nádraží - Brtníky	3, 856	13	

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

km (směr tam)	Max. rychlost (km/h)
20, 224 = - 0, 106 (Mikulášovice d. nádr.)	40
0, 095	20
0, 120	50

km (směr tam)	Max. rychlost (km/h)
2, 930	20
2, 940	50
2, 997 (Mikulášovice střed)	
3, 380	20
3, 550	50
5, 659 (Mikulášovice horní nádr.)	
9, 491 (Brtníky)	
9, 746	40
9, 821	50
11, 275	40
11, 319 (Panský)	
11, 590	50
13, 528 (Staré Křečany)	
15, 806 (Dolní Křečany)	
17, 775	40
18, 204 = 90, 912 (Rumburk)	
90, 912 = 18, 204 (Rumburk)	40
17, 775	50
15, 806 (Dolní Křečany)	
15, 250	40
15, 165	50
13, 528 (Staré Křečany)	
11, 590	40
11, 319 (Panský)	
11, 275	50
9, 821	40
9, 746	50
9, 491 (Brtníky)	
5, 659 (Mikulášovice horní nádr.)	

km (směr tam)	Max. rychlost (km/h)
4, 670	40
4, 590	50
3, 590	10
3, 510	50
2, 997 (Mikulášovice střed)	
2, 940	20
2, 930	50
0, 245	20
- 0, 106 = 20, 224 (Mikulášovice d. nádr.)	

3.2.3.5.2. Panský - Krásná Lípa

km (směr tam)	Max. rychlost (km/h)
11, 319 = 0, 000 (Panský)	40
2, 180	20
2, 435	40
2, 482 (Zahrady u Rumburka)	
5, 407 = 84, 890 (Krásná Lípa)	

km (směr zpět)	Max. rychlost (km/h)
84, 890 = 5, 407 (Krásná Lípa)	40
2, 482 (Zahrady u Rumburka)	
2, 435	20
2, 180	40
0, 000 = 11, 319 (Panský)	

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 osvětlovanou 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.)

leží v km 5,635 jednokolejné trati 084 Mikulášovice dolní nádraží - Rumburk. Nemí obsazena. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravnu zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

Zastávka má závětrí, 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.)

leží v km 9,491 jednokolejné trati 084 Mikulášovice dolní nádraží - Rumburk. Nemí obsazena. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravnu zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

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

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 výpravní 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.

Nástupiště u kolejí železniční stanice Panský					
Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovň. přechodů
1	11, 420	11, 465	45	sypané drtí	1
2	11, 420	11, 460	40	sypané drtí	1

Zastávka má elektrické osvětlení, napájené z veřejné sítě. Osvětlení je provedeno 9 stožáry JŽ 12m s výbojkami RVL (250 W) a dvěma žárovkovými svítilny. 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.)

leží v km 13,528 jednokolejné trati 084 Mikulášovice dolní nádraží - Rumburk. Není obsazena. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravnu zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

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.)

leží v km 15,806 jednokolejné trati 084 Mikulášovice dolní nádraží - Rumburk. Není obsazena. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravnu zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

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 přilehlou (km 18, 185).

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

leží v km 2,482 jednokolejné trati 084 Panský - Krásná Lípa. Není obsazena. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravní zavazadel - odbavení se provádí ve vlaku.

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 výbojkové svítidlo na strážním domku (1 kus, 122 W). Ovládání pomocí spínacích 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 přilehlou 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

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: metr	20 t na nápravu a 7,2 t na běžný
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 jednokolejně 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).

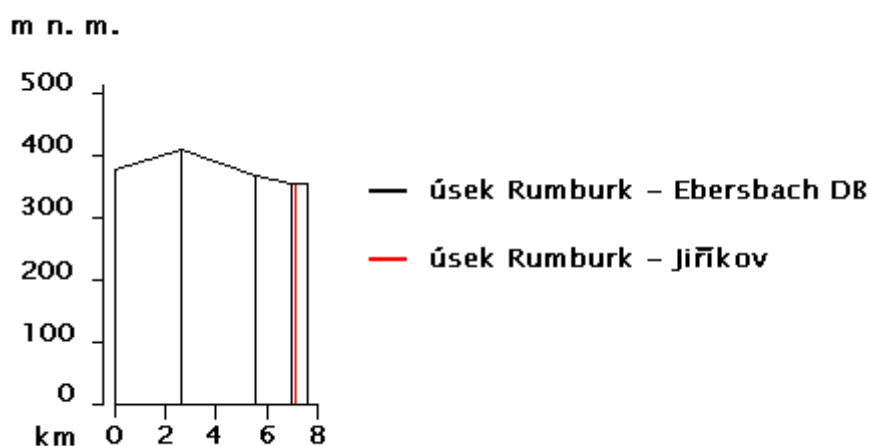
Za zastávkou Jiříkov - Filipov se odděluje odbočka, která ještě před úrovní jiříkovského nádraží překračuje státní hranici a ve stanici Ebersbach (Sachs) se napojuje na železniční trať DB 235. Tato odbočka byla využívána hlavně nákladními vlaky.

V GVD 2012/2013 je na trati 088 veškerá osobní doprava zastavena.

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

Úsek	Délka úseku (v km)	Rozhodný spád	Rozhodné stoupání
Rumburk - Rumburk zastávka	2, 558		9
Rumburk zastávka - Jiříkov-Filipov	3, 087	11	
Jiříkov-Filipov - Jiříkov	1, 298	7	
Jiříkov-Filipov - státní hranice	1, 188	7	
státní hranice - Ebersbach (Sachs) DB	0, 745	0	0

Úsek	Délka úseku (v km)	Rozhodný spád	Rozhodné stoupání
Ebersbach (Sachs) DB - státní hranice	0, 745	0	0
státní hranice - Jiříkov-Filipov	1, 188		7
Jiříkov - Jiříkov-Filipov	1, 298		7
Jiříkov-Filipov - Rumburk zastávka	3, 087		11
Rumburk zastávka - Rumburk	2, 558	9	



Obr.31 Výškový profil trati 088

3.2.4.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

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

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

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 výpravního 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.)

leží v km 96,550 jednokolejné trati 088 Rumburk - Ebersbach (Sachs). Není obsazena. Má výpravního 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 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 kolejiště se jedná o stanici hlavovou. Není obsazena. Má výpravního oprávnění pro cestující a zavazadla. Nemá výdejnu jízdenek ani výpravnu zavazadel - odbavení se provádělo ve vlaku.

Výpravní budova stanice je uzavřena.

Nástupiště u kolejí železniční stanice Jiříkov

Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovň. přechodů
1	97, 780	97, 900	120	20 m s pevnou hranou, 100 m sypané drť	1
2	97, 780	97, 900	120	sypané drť	1

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). Čekárnu 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
Zábrzdňá 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.

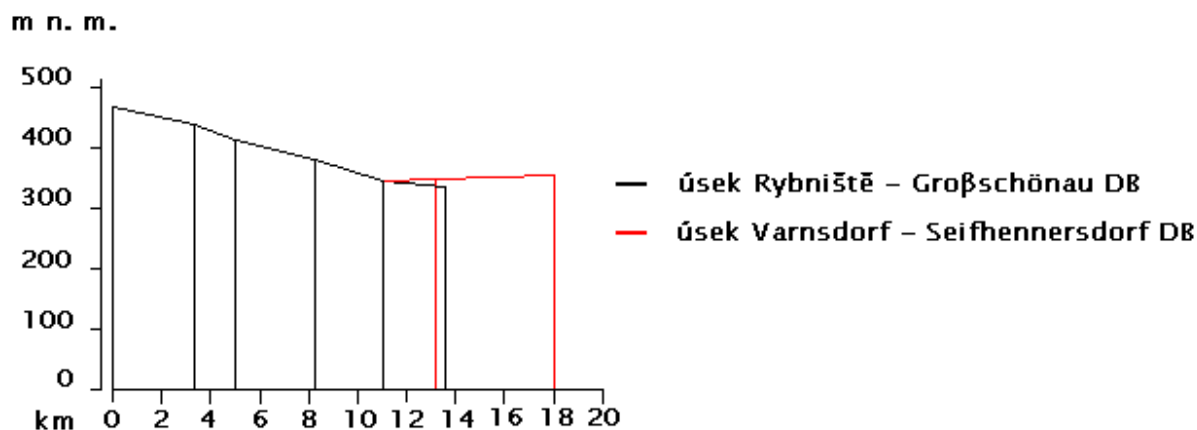
3.2.5.3. Popis

Počátek trati (km 0, 000) leží v km 79, 819 jednokolejné trati 081 Děčín - Rumburk. Ze stanice Rybníště 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 Rybníště - 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 ‰)

Úsek	Délka úseku (v km)	Rozhodný spád	Rozhodné stoupání
Rybníště - Horní Podluží	3, 310	10	
Horní Podluží - Jiřetín pod Jedlovou	1, 717	14	
Jiřetín pod Jedlovou - Dolní Podluží	3, 263	11	
Dolní Podluží - Varnsdorf	2, 757	13	
Varnsdorf - Großschönau DB	2, 558	4	
Varnsdorf - Varnsdorf staré nádraží	2, 206		4
Varnsdorf st. nádraží - Seifhennersdorf DB	4, 700		2

Úsek	Délka úseku (v km)	Rozhodný spád	Rozhodné stoupání
Seifhennersdorf DB - Varnsdorf st. nádraží	4, 700	2	
Varnsdorf staré nádraží - Varnsdorf	2, 206	4	
Großschönau DB - Varnsdorf	2, 558		4
Varnsdorf - Dolní Podluží	2, 757		13
Dolní Podluží - Jiřetín pod Jedlovou	3, 263		11
Jiřetín pod Jedlovou - Horní Podluží	1, 717		14
Horní Podluží - Rybníště	3, 310		10



Obr.32 Výškový profil trati 089

3.2.5.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

km (směr tam)	Max. rychlost (km/h)
80, 087 = 0,268 (Rybníště)	
0, 087	40
0, 177	50
3, 310 (Horní Podluží)	
5, 027 (Jiřetín pod Jedlovou)	
6, 160	40
6, 290	50
7, 090	40
7, 220	50
8, 060	40
8, 290 (Dolní Podluží)	
8, 400	50
10, 550	40
11, 047 = 10, 098 (Varnsdorf)	
11, 440 = 9, 705	50
11, 459 = 9, 688 (státní hranice)	
10, 098 = 11, 047 (Varnsdorf)	/40/

km (směr tam)	Max. rychlost (km/h)
10, 595	50
11, 578	40
12, 304 (Varnsdorf staré nádraží)	

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

3.2.5.6. Přehled stanic a zastávek a jejich vybavení

3.2.5.6.1. Stanice Rybníště (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 trať 089 Rybníště - 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 Rybníště - Liberec. Má výpravní oprávnění k odbavování cestujících a zavazadel.

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

Zastávka je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

3.2.5.6.3. Hláška a zastávka Jiřetín pod Jedlovou (410 m n. m.)

leží v km 5.027 jednokolejné trati 089 Rybníště - 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 Rybníště - Varnsdorf. Je obsazena výpravčím. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Má výdejnu jízdenek a výpravní 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 drť	1
2	8, 182	8, 312	130	sypané drť	-

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). Čekárnu a vnitřní prostory zářivkové 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 jednokolejně trati 089 Rybníště - Varnsdorf, resp. km 10, 098 jednokolejně odbočky trati 089 Mittelherwigsdorf - Seifhennersdorf. Je obsazena výpravčím. Má výpravní oprávnění pro cestující a zavazadla. Má výdejnu jízdenek a výpravnu zavazadel.

Je stanicí odbočnou pro tratě Varnsdorf - Seifhennersdorf, Varnsdorf - Großschönau, dispoziční pro trať Varnsdorf - Rybníště, Varnsdorf - Großschönau, Varnsdorf - Seifhennersdorf s pravomocí obousměrnou, pro trať Varnsdorf - Hrádek nad Nisou

s pravomocí jednosměrnou. Je výměnou pohraniční na trať DB pro průvozní přepravu vlaků ČD v trati Hrádek nad Nisou - Zittau - Mittelherwigsdorf - Varnsdorf a pro vlaky DB v trati DB 236 Zittau - Mittelherwigsdorf - Varnsdorf - Seifhennersdorf – Eibau.

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 úrovn. 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). Čekárnu a vnitřní prostory zářivkové a žárovkové osvětlení.

Stanice je přístupná bezbariérově bez možnosti dalších služeb.

Před výpravní budovou je zastávka linkové autobusové dopravy.

3.2.5.6.6. Nákladiště Varnsdorf staré nádraží (348 m n. m.)

leží v km 12,310 jednokolejné odbočky trati 089/DB 236 Mittelherwigsdorf - Seifhennersdorf. Nákladiště má výpravní oprávnění pro vozové zásilky. Nemá výpravní oprávnění pro cestující. Není určeno pro osobní dopravu.

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. Trat' 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
Zábrzdňá 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 (Zugfunk 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

Počátek trati 098 Děčín hl. nádr. - Dolní Žleb (- Bad Schandau) leží v km 539, 135 dvoukolejně trati 090 Praha - Děčín. Je součástí I. koridoru. V celé své trase je vedena na levém břehu řeky Labe. Po stanici Dolní Žleb zastávka má nulový sklon, poté ke státní hranici mírně klesá.

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 Děčínem-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 kolejiště. V Dolním Žlebu jsou mezi kolejemi umístěny dvě kolejové spojky pro zde končící osobní vlaky ze směru Děčín.

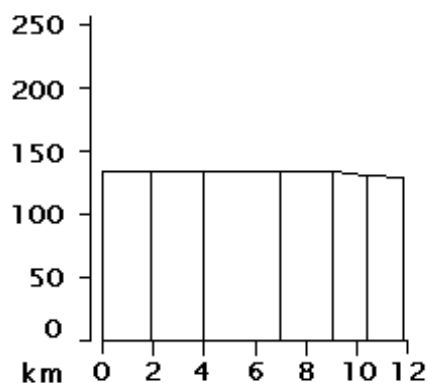
V kilometru 11, 857 trať překračuje státní hranici ČR. Zde je také umístěn styk proudových soustav = 3 kV (SŽDC) a ~ 15 kV, 16 ²/₃ Hz (DB), který vyžaduje přeshraniční provoz dvousystémovými hnacími vozidly, popř. vozidly nezávislé trakce (motorové jednotky 642 DB Siemens Desiro).

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

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

Úsek	Délka úseku (v km)	Rozhodný spád	Rozhodné stoupání
státní hranice DB - Dolní Žleb	1, 555		2
Dolní Žleb - Dolní Žleb zastávka	1, 260		2
Dolní Žleb zastávka - Děčín-Čertova Voda	2, 275	0	0
Děčín-Čertova Voda - Děčín-Prostř. Žleb	2, 745	0	0
Děčín-Prostřední Žleb - Děčín-Přípeř	2, 085	0	0
Děčín-Přípeř - Děčín hl. nádr.	1, 437	0	0

m n. m.



Obr.33 Výškový profil trati 098

3.2.6.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

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

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

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 dvoukolejně 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 dvoukolejně trati 098 Děčín hl. nádr. – Dolní Žleb. Výpravní oprávnění nemá.

Je vybavena přístřeškem pro cestující u 2. koleje a nástupiště u 1. koleje v délce 35 m a u 2. koleje 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 koleje č. 6 se nachází náhradní jednostranné nástupiště. Kolejové propojky na obou zhlavích umožňují příjezd k nástupišťům z obou traťových kolejí. Nástupiště jsou přístupná po schodištích.

Nástupiště u kolejí železniční stanice Děčín-Prostřední Žleb					
Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovň. přechodů
7	3, 807	3, 957	150	betonové desky + asfalt	-
6	3, 842	3, 907	65	TYSCHER	-

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 osvětlují 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. koleje, nástupiště u 1. koleje v délce 47 m a u 2. koleje 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.

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

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

Je vybavena přístřeškem pro cestující u 1. koleje, nástupiště u 1. koleje v délce 50 m a u 2. koleje 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 svítidly (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 dvoukolejně 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 koleje, mezi nimiž je přejezd umožněn dvěma kolejovými spojkami. Má dvě jednostranná nástupiště. Je vybavena výpravní budovou, ležící vlevo, nástupišti z betonových desek a podchodem.

Nástupiště u kolejí železniční stanice Dolní Žleb					
Kolej č.	Počátek v km	Konec v km	Délka (m)	Druh nástupiště	Počet úrovň. přechodů
1	10, 266	10, 331	65	SUDOP	-
2	10, 266	10, 322	56	SUDOP	-

Přístup na nástupiště u 2. koleje je podchodem z nástupiště u 1. koleje.

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
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m
Traťová třída:	D4
Organizování a provozování drážní dopravy podle:	ČD D2
Používaný traťový radiový systém:	TRS (Zugfunk 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.

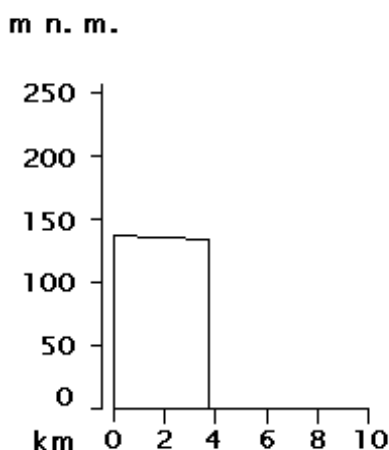
3.2.7.3. Popis

Trať 544 B je pokračováním trati 073 / 503 B Ústí nad Labem-Střekov - Děčín východ. Její počátek leží v km 455, 557 trati 073 / 503 B, ze které směřuje do stanice Děčín východ dolní nádraží, které se nachází v obvodu uzlové stanice Děčín východ. V této části stanice je situována odstavná část stanice, ze které vychází vlečka „LOUBÍ“. Ač je stanice Děčín východ dolní nádraží vybavena dvěma peróny, není určena pro běžnou osobní dopravu.

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 ‰)

Úsek	Délka úseku (v km)	Rozhodný spád	Rozhodné stoupání
Děčín východ - Děčín-Prostřední Žleb	3, 649	1	
Děčín-Prostřední Žleb - Děčín východ	3, 649		1



Obr.34 Výškový profil trati 540 B

3.2.7.5. Přehled traťových rychlostí v jednotlivých úsecích

km (směr tam)	Max. rychlost (km/h)
455, 557 (Děčín východ)	/40/
457, 725	50

135

458, 560	30
459, 206 = 3, 712 (Děčín-Prostřední Žleb)	

km (směr zpět)	Max. rychlost (km/h)
3, 712 = 459, 206 (Děčín-Prostřední Žleb)	/30/
458, 560	50
457, 725	40
455, 557 (Děčín východ)	

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 přílehlou (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)

70, 5 km dlouhá trať 080 spojuje Jedlovou s Českou Lípou, Doksy a Bakovem nad Jizerou. V České Lípě kříží trať 081 / 086 Děčín - Liberec a spolu s ní podchází trať do Lovosic. Z České Lípy směřuje jihovýchodním směrem krajem pod Bezdězem až do Bakova nad Jizerou, ve kterém se napojuje na tratě 070 Praha - Mladá Boleslav - Turnov a 063 Bakov nad Jizerou - Dolní Bousov. Mezi stanicemi Srní u České Lípy a Česká Lípa hlavní nádraží se nachází spojka s tratí 086, díky které mohou jezdit přímé vlaky od Bakova nad Jizerou směrem na Liberec bez nutnosti změny směru.

Provoz osobních vlaků je rozdělen na dvě vzájemně se prolínající větve: Jedlová - Doksy a Česká Lípa - Bakov nad Jizerou. Na obou větvích je zaveden dvouhodinový takt, v úseku Česká Lípa - Doksy je v pracovních dnech zaveden takt hodinový takt.

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 trati 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 Varnsdorfem 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 pozvolna 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 tratí 089 překrývá, a SOEG 238 Zittau - Oybin / Jonsdorf.

V koncové stanici Liberec na trať 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

Nejvýznamnější trať v kraji, která navazuje na trať 098 Bad Schandau - Děčín hl. nádr. Je součástí I. koridoru. Vede jihozápadním směrem do Ústí nad Labem. Zde na ni ve stanici Ústí nad Labem hl. nádr. navazují trati 130 Ústí nad Labem - Chomutov a 131 Ústí nad Labem - Bílina. V odbočce Ústí nad Labem-jih se k trati 090 připojuje spojka ze stanice Ústí nad Labem-západ.

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 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 vícesystémovými 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 Vltavou a Praha.

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 míjí Teplice. Ve stanici Oldřichov u Duchcova se napojuje na trať 130 Ústí nad Labem - Chomutov. délka trati činí 40,3 km.

Provoz na trati byl značně omezen s nástupem GVD 2007 / 2008, od nástupu GVD 2009 / 2010 byl zcela zastaven. To platí i pro GVD 2012 / 2013.

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

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

3.4.2. Řídicí vozy

Typ	Výrobce	Výkon (kW)	Max. rychlost (km/hod)	Hmotnost (t)	Obsaditelnost (sezení/stání)	Poznámka
943	MSV Studénka	-	120	28	64 / 52	do souprav s vozy 843

Typ	Výrobce	Výkon (kW)	Max. rychlost (km/hod)	Hmotnost (t)	Obsaditelnost (sezení/stání)	Poznámka
953	Pars Nova Šumperk	-	120	35	88 / 60	do souprav s vozy 854 a 843. Vybaveny také 1. třídou

3.4.3. Přípojně vozy

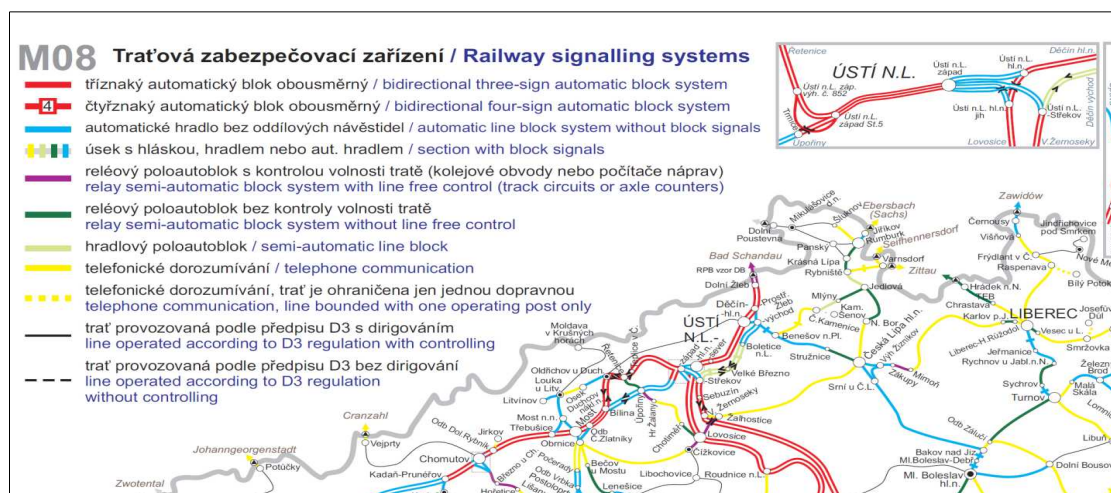
Typ	Výrobce	Výkon (kW)	Max. rychlost (km/hod)	Hmotnost (t)	Obsaditelnost (sezení/stání)	Poznámka
010	Vagónka Studénka	-	80	15	56 + 6 / 42	
013	Vagónka Studénka	-	80	15		uzpůsoben pro přepravu jízdních kol
043	MSV Studénka	-	120	27	72 / 60	do souprav s vozy 843
054	Pars Nova Šumperk	-	120	34	88 / 60	reko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

3.4.4. Lokomotivy

Typ	Výrobce	Výkon (kW)	Max. rychlost (km/hod)	Hmotnost (t)	Motor	Poznámka
742	ČKD	883	90	64	K 6 S 230 DR	uzpůsobeny pro otevírání dveří
750	ČKD	1 325	100	74	K 12 V 230 DR	

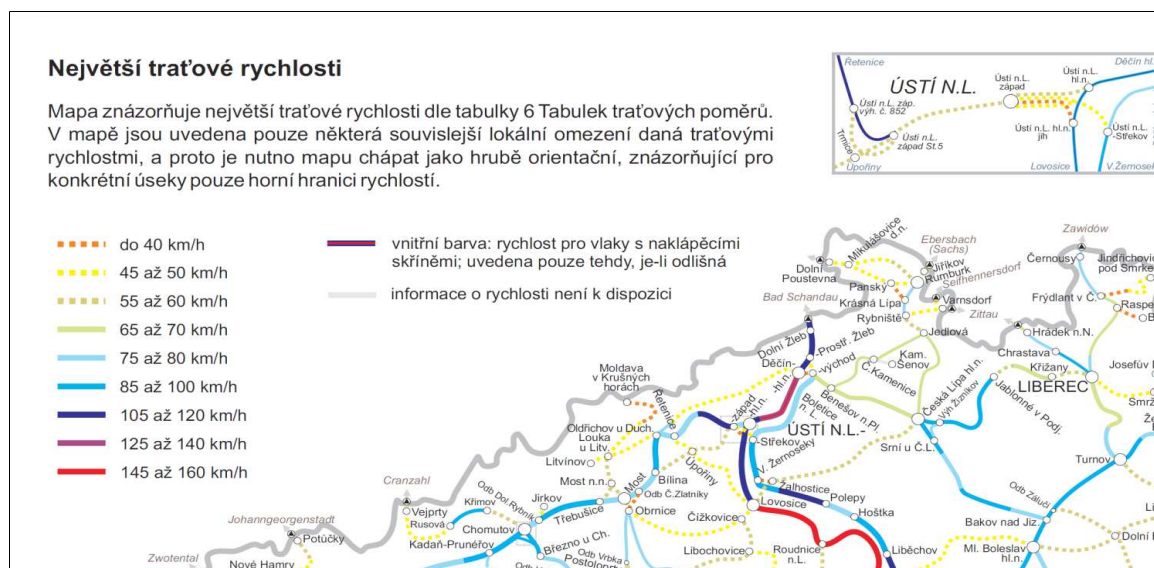
3.5. Definování kritických míst na tratích

Tratě v řešeném území byly postaveny v období let 1859 - 1905. Od doby jejich vzniku převažovaly opravné a údržbové práce mající za cíl udržet trať v provozuschopném stavu. Investiční akce zlepšující parametry a užité vlastnosti železnice probíhaly jen ojediněle. Výsledkem je aktuální stav tratí. Zabezpečovací zařízení na tratích je zastaralé (vyjma koridorové trati a úseků Děčín východ (mimo) - Benešov n. P. (mimo), Rumburk (mimo) - Jiříkov (včetně) a ŽST Mlýny - zde bylo v minulých letech aktivováno nové zabezpečovací zařízení III. kategorie). Bezpečnost provozu je v ostatních případech závislá na lidském faktoru. Zabezpečení jízdy vlaků se obvykle provádí telefonickým dorozumíváním, přestavování výhybek je často ruční se zabezpečením místními zámky. Staré zabezpečovací zařízení vyžaduje dlouhé technologické časy pro jednotlivé úkony.



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

Stav železničního svršku je neuspokojivý, traťové rychlosti jsou dlouhodobě nízké. Na tratích provozovaných dle předpisu SŽDC D3 je povoleno zaváděná maximální traťové 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.



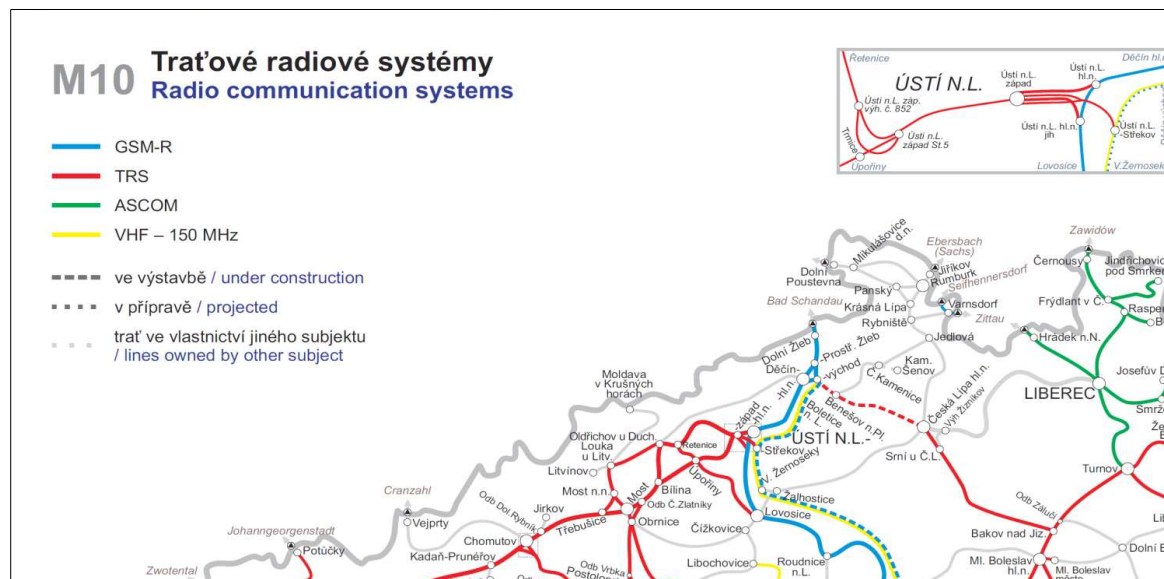
Obr.36 Nejvyšší traťové rychlosti (bez místních omezení) (Zdroj: SŽDC, s.o.)

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 důvodů nízké výšky. Ta neumožňuje bezbariérový nástup do moderních nízkopodlažních vozidel. Ve stanicích malá šířka nástupiště 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 koleje.

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 zabezpečení 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 Trati 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 radiovém 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

budově ohlásit příjezd a vyžádat si pokyny pro další jízdu vlaku. Následně musí provést zápis do telefonního záznamníku D3, který je v dopravní kanceláři umístěn. Následuje opačný postup se zamknutím dopravní kanceláře a návrat strojvedoucího na vozidlo. Technologický čas potřebný pro tento úkon je nejméně 2 minuty, po které musí cestující čekat ve vlaku. Tím jsou zásadně prodlužovány cestovní doby a snižována konkurenceschopnost železnice. Zajištění bezpečnosti provozu je v tomto případě zcela závislé na lidském faktoru.

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 dopravě 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. Ponecháváním zastaralých technických řešení nebo špatného stavu infrastruktury se snižuje konkurenceschopnost železnice a její dlouhodobá udržitelnost se stává diskutabilní. Oprava všech takových míst se zdá být vzhledem k jejich množství (většina sítě) v krátkodobém horizontu z finančních důvodů nereálná. Proto 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 snížení nákladů na provozování vlakové dopravy ze strany objednatelů, dopravců i operátorů a správců 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 vůbec, 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, popsany 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 - Hrádek nad Nisou - Zittau

Žádaný cíl:

Přesun systémového křižování linky L7/Trilex Liberec - Varnsdorf - Rybníště z Hrádku nad Nisou do Zittau a tím pádem z Großschönau do Varnsdorfu. Zvýšení rychlosti v tomto úseku je pro koncepci železniční dopravy na Šluknovsku klíčové. Po přesunu křižování do Zittau dojde k posunu taktové polohy vlaků o půl hodiny. Vlaky z Liberce na Varnsdorf budou odjíždět v X:30 místo stávajících X:00. Tato časová poloha je pro dojíždku do zaměstnání a škol výhodnější. Dále tímto časovým posunem budou v Žitavě dosaženy optimální návaznosti linky L7/Trilex na směr Görlitz, Cottbus, Berlin. Změnou časové polohy a přesunem křižování do Varnsdorfu bude možné organizovat výhodnější návaznosti v relaci Liberec - Varnsdorf - Rybníště - Děčín.

Nedostatky bránící dosažení cíle:

- havarijní stav trati Hrádek 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 - Hrádek nad Nisou státní hranice pro rychlost až 100 km/h.

Potřebná opatření pro dosažení cíle:

- v úseku Chrastava - Hrádek nad Nisou státní hranice dokončit opravy trati a zvýšit rychlost až na 100 km/h
- na polském úseku Hrádek nad Nisou - Zittau zvýšit rekonstrukcí 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 intervaly 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 kolejiště 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 Rybníště - Varnsdorf

Žádaný cíl:

Dosažení návazností mezi vlaky v uzlech Zittau (X:00), Varnsdorf (X:15/X:45), Rybníště (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 Rybníště - 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 Rybníště - Varnsdorf včetně oddílu
- oprava svršku s optimalizací GPK pro zvýšení rychlosti až na 70 - 80 km/h v úseku Rybníště - 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 trati 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 mezi vlaky a vybavení přednádraží pro návaznou dopravu

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 koordinaci 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 SŽDC D3

Žadáný cíl:

- Zkrácení technologických časů na tratích provozovaných dle předpisu SŽDC 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 SŽDC D3
- chybějící drážní radiové spojení

Potřebná opatření pro dosažení cíle:

- nové zabezpečovací zařízení na českém území
- vybudování drážní radiové sítě
- provozování dopravy dle předpisu SŽDC 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 dopravní nabídce v sousedním Sasku.

Ve všech zdejších ŽST jsou vylepené staniční jízdní řády, které vydává Správa železniční dopravní cesty (dále jen SŽDC). 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 síť železniční bez návazností 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 Sčöny 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 Varnsdorfu do Rumburku Seifhennersdorfem, ovšem s vyloučením přepravy na území Saska a linka č. 409 spojuje ŽST Varnsdorf, ŽST Rumburk s ŽST v 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 oboustranných dopravních informací.

Slabým místem ŽST na Šluknovsku je abstence 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 kterékoli její variantě naroste nutnost informování o nabídce obou dopravních systémů včetně informací o návazných autobusových spojkách.

Pocit propojenosti dopravních systému na obou stranách státní hranice posílí vydání společné mapy sítě linek jak 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

Pro plánování cest veřejnou dopravou i přes hranice jsou vhodné webové vyhledávače spojení (www.idos.cz, www.db.de, a.d., které však mají nedokonalé napojení na používané mapové servery (tak jako MHD Praha na server www.mapy.cz). Pro přeshraniční rozsah se nabízí napojit vyhledávače dopravního spojení na celosvětově rozšířený mapový server www.google.maps.com. Server www.mapy.cz se pro přeshraniční plánování cest veřejnou dopravou nehodí z důvodu jeho omezenosti na Českou republiku, kdy zahraniční oblasti jsou znázorňovány vzhledově odlišnými mapami nižšího rozlišení. V serveru www.google.maps.com je vrstva železničních stanic, která je aktivně propojená na plánovače dopravců, kteří se k tomuto serveru s svými jízdními řády již připojili (společnost Deutsche Bahn se připojila dne 17. září 2012). Zatímco na saské straně to již funguje, na české straně propojenost s jízdními řády ČD a jiných železničních dopravců chybí. Jediné přeshraniční spojení, které tento mapový server dokáže najít je spojení s Děčínem, Ústím nad Labem a Prahou, které figuruje v jízdních řádech Deutsche Bahn. V Ústeckém kraji tedy stačí jen propojit plánovač cest ČD a připojit jízdní řád linky TLX dopravce Vogtlandbahn, aby bylo přeshraniční plánování cest na železnici na tomto serveru komplexní.

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 komplexní informaci o dopravním spojení. Tato informace bude navíc jednoduše upravitelná tažením myši jedním, nebo druhým bodem do jiné lokality. Tím veřejnost dostane efektivní plánovací nástroj s přirozeným přeshraničním přesahem. Není nutné investovat do vlastních mapových portálů, když lze využít mapové portály známé široké veřejnosti. Spolupráce objednatelů veřejné dopravy, či přímo dopravců samotných s tímto a podobnými mapovými portály je oboustranně prospěšná. Společnost Google spoluprací v této věci nabízí na webových stránkách:

<http://maps.google.com/help/maps/mapcontent/transit/>.

3.6.2. Návrh osazení informačních vitrín

Navrhované vitríny uvedené v tabulce č. Budou informovat cestujících o projektu Sebnitz-Dolní Poustevna, který bude ovlivňovat dopravní obslužnost v celém Šluknovsku. Ve vitríně budou vystavena schémata, jízdní řády, tipy na cestování atd.

Vitríny by měly být na místě, kde se pohybují lidé využívající veřejnou dopravu, nebo kde jsou obecní vývěsky. Vitrína musí být z důvodu dotačního projektu po dobu 5 let v evidenci majetku Ústeckého kraje, který je za jejich funkčnost zodpovědný.

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 nejbližším okolí.

4.1.1. Šluknovsko – vyjíždějící dle SLDB 2011 v pracovní den

První model graficky znázorňuje údaje o počtu obyvatel Šluknovska vyjíždějících za práci, či zaměstnáním pocházejících ze Sčítání lidí domů a bytů z roku 2011 (dále jen SLDB 2011). Prolínající se hodnoty o počtu vyjíždějících z obce do obce byly na podkladu dopravní sítě Šluknovska rozvrženy do přepravních proudů. Data ze SLDB 2011 nerozlišují frekvenci vyjížděky, proto je počet vyjíždějících obyvatel brán jako maximální, odpovídající denodenní cestě tam i zpět v pracovní dny. Rovněž zde není zohledněn druh využitého dopravního prostředku.

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 dojížděky 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 vyjížděky je tranzitní spojnice Varnsdorfu 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 automobilem 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.

Hodnoty z tohoto modelu vycházejí v porovnání s předchozím modelem až 2,5 vyšší, což může být zapříčiněno vysokým počtem jízd, především osobním automobilem, i mimo pravidelnou vyjížďku za zaměstnáním, či do školy. Mezi Rumburkem a Varnsdorfem se za pracovní den přepraví celkem 10 200 os./den. Ostatní relace vykazují poměrně stejné vysoké frekvence, jako v předchozím modelu. Výrazně vyšší frekvence cestujících osobními vozidly vykazují přeshraniční relace Šluknov – Sohland a.d.Spree a Jiříkov – Ebersbach. Tyto hodnoty jsou navýšeny o cestující, kteří jedou at' již v jednom, či druhém směru za nákupy.

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

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

vzdálenost vzdušnou 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. Nejideálnější doba přístupu byla zvolena 1 minuta ($2 \cdot 1 \text{ min} = 2 \text{ min.}$), která však není nikdy využita. Nejnižší hodnotu 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 vzdušnou 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 párů spojů – nejlepší hodnotou bylo stanoveno 60 párů spojů v pracovní den, která byla použita pro IAD, která má v tomto kritériu oproti VD nespornou výhodu. Hodnotě 60 párů spojů se blíží vlaková relace Děčín – Ústí nad Labem. Počet párů spojů byl navýšen za každý rychlík, či spěšný vlak a naopak snížen o každý přestup.

Cena jízdného – toto kritérium bylo vztaženo ke vzdálenosti vzdušnou čarou. Nejlepší hodnota je přiřazena ceně 1 Kč/km a opačně je tomu při ceně 5 Kč/km. Pro cenu jízdného je použit ceník ČD odpovídající měsíční jízdence při $2 \cdot 21$ 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 se 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

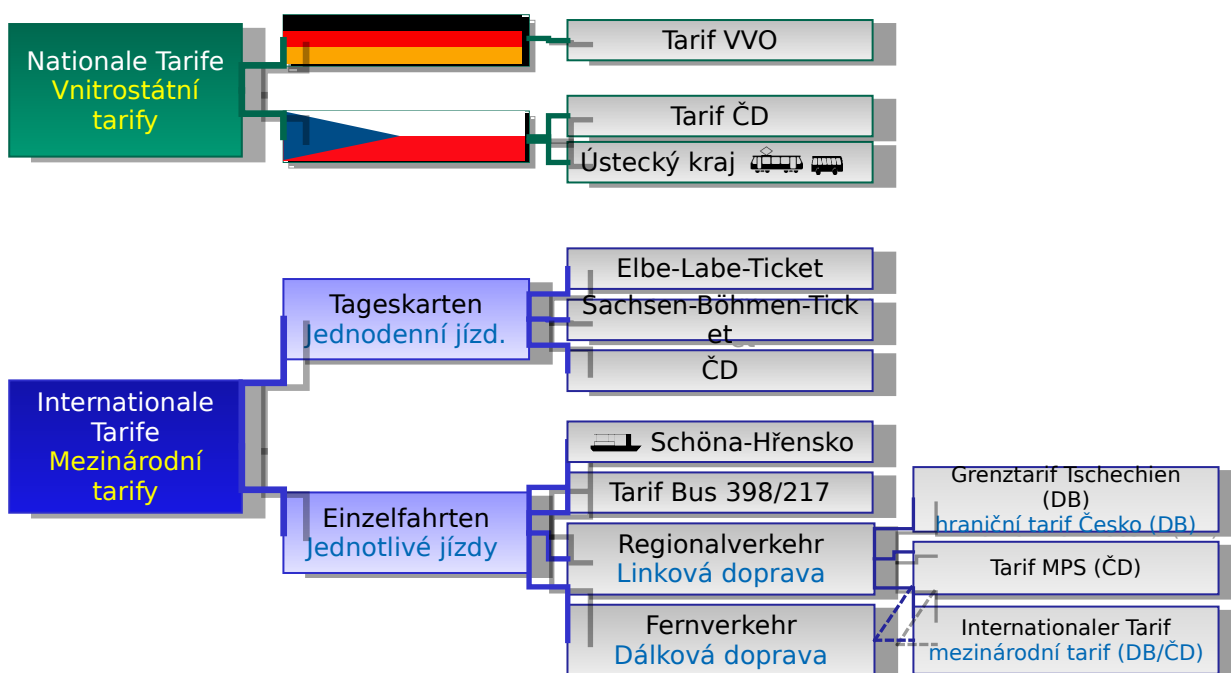
Jedním ze základních opatření, kterými může být zvýšena atraktivita veřejné hromadné dopravy osob v Euroregionu Elbe/Labe je tarifní systém. Přiměřená výše jízdného, která bude vycházet z české cenové hladiny, a srozumitelný jednotný tarifní systém mohou do veřejné příhraniční osobní dopravy nalákat 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 přeshraniční 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

tvoří hranice tarifní zóny. Na těchto hranicích 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

Číslo	Číslo zóny	Název zóny
1	10	Dresden
2	20	Hoyerswerda
3	30	Kamenz
4	31	Radelberg
5	32	Wittichenau
6	33	Lauta
7	34	Königsbrück
8	40	Großenhain
9	41	Riesa
10	42	Thiendorf
11	43	Gröditz
12	50	Meißen
13	51	Nossen
14	52	Radebeul
15	60	Dippoldiswalde
16	61	Freital
17	63	Altenberg
18	70	Pirna
19	71	Bad Gottscheuba
20	72	Bad Schandau
21	73	Neustadt

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 velké a zohledňují síť linek a dopravní poměry. Pohraniční oblast je na jízdním dokladu zvlášť vyznačena a sice buď na potisku z 162chna162162ače 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 (použije-li časovou jízdenku).

Tarif VVO je určen k jednorázovým cestám veřejnou osobní dopravou (jízdenky pro jednotlivou jízdu) i pro pravidelné cestující (časový tarif).

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 doplčkovou 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)

Žáci a uční mohou využívat zlevněné týdenní jízdenky. Týdenní jízdenky za plnou cenu jsou přenosné. Měsíční jízdenky si mohou cestující také abonovat a jim doručeny až domů. Roční jízdenky lze zakoupit vždy od listopadu předchozího roku do března roku platnosti. Cestující zaplatí jednou a dostane ihned při koupi osobně nebo poštou dvanáct jednotlivých měsíčních karet na jednom listu. Ke všem časovým jízdenkám je možné zakoupit doplatkové jízdenky pro 1. vozovou třídu.

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 (platí po 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 po 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 dní do 4 hod. následujícího dne) opravňuje k zakoupení zlevněného jízdného dokladu pro okružní jízdu Míšní, na úzkorozchodné železnice (Löbnitzgrundbahn a Weißeritztalbahn), drážďanské 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 dní do 4 hod. následujícího dne) opravňuje k zakoupení zlevněného jízdného

dokladu pro okružní jízdu Míšní, na úzkorozchodné železnice (Löbnitzgrundbahn a Weißeritztalbahn), drážďanské lanovky a na Kirnitzschtalbahn)

- o Sächsische Dampfschiffahrts Card (jízdenka platí v den platnosti v prostoru integrované dopravy VVO. Sezónní nabídka (duben-říjen), vydává pouze Saská paroplavba (Sächsische Dampfschiffahrt))
- o City Ticket (na jednu cestu (variantně na libovolný počet jízd) z cílového nádraží do cíle cesty všemi prostředky městské hromadné dopravy (kromě lanovek) v tarifní zóně Drážďany; platí také v den cesty zpět, je-li tento den zapsán 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)
- o 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 (různí 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 veřejnou dopravu. Při nákupu vstupenky nebo účastnického průkazu na akce uvedených typů (denní a několikadenní akce) zákazník obdrží současně také oprávnění k používání veřejné hromadné dopravy. Uživatel může použít vlak, autobus nebo tramvaj pro cestu na akci a zpět, resp. při několikadenní akci na celou dobu jejího trvání.
- Hotelové jízdenky – při nákupu jednoho nebo několika nocí v hotelu zákazník zároveň získá 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) – nepřenositelná jízdenka pro žáky a učně do 20 let včetně v době letních prázdnin v Sasku v systémech integrované dopravy VVO a VON. Pro uživatele 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 objednateli opravy vydán 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.

- o 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 168chna neplatí jízdní doklady systému integrované dopravy.
- o Labský přívoz Schna – Hřensko – Na tomto labském přívozu nejsou kromě jízdenky REGIONet Labe-Elbe uznávány žádné jízdní doklady systému integrované dopravy VVO.
- o Dálkové jízdy po Labi v tarifních zónách Pirna (TZ 70) a Bad Schandau (TZ 72) – Dálkové jízdy jsou všechny jízdy mezi přívozy Bad Schandau/Krippen – Schmilka – 168Schöna/Hřensko. Při těchto jízdách nejsou uznávány doklady systému integrované dopravy.
- Kirnitzschtalbahnhof – tramvaj v údolí říčky Kirnitzsch – Na Kirnitzschtalbahnhof 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 Míšní – Pro okružní jízdu Míšní platí časové jízdenky tarifu VVO v souladu s jejich prostorovou a časovou platností. Oprávnění ke spolujízdě u časových jízdenek v tarifní zóně Míšeň 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.

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, použitým druhu jízdného dle tarifu TR 10 a akviziční slevě vyhlášené v Převážní a tarifním věstníku.

Druhy jízdného

Základním členěním jízdného je členění na jízdné regulované (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 jízdenku 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.
 - o 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 povinny prokázat nárok na zvláštní jízdné jakýmkoliv (oficiálním) průkazem ověřeným razítkem či jinými specifickými znaky vydavatele nebo vydaným ve formě plastové karty viditelně opatřeném fotografií, jménem a datem narození, případně datem 15. narozenin nebo rodným číslem dítěte.
 - o Zvláštní jízdné pro žáky - je určeno pro cestující, kteří plní povinnou školní docházku 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 místně nebo časově nejbližší místu internátu / koleje do a ze stanice ležící místně nebo časově nejbližší sídla 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

- jízdné nelze uplatnit v měsících červenec a srpen. Zvláštní jízdné pro žáky se přiznává pouze ve 2. vozové třídě.
- o 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.
 - o 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 dlouhodobě6 umístěných ve zdravotnických, školských, sociálních zařízeních a ústavech7 (dále jen „ústavech“). Zvláštní jízdné lze uplatnit z železniční stanice ležící místně nebo časově nejbližší místu trvalého pobytu rodičů do stanice ležící místně nebo časově nejbližší 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 drahmi, a.s. vydávána ve dvou variantách: nepřenositelná a přenosná.

Zákaznické aplikace na In-kartě

- IN 25 % - IN 25 % je elektronická aplikace nahraná do 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:
 - o IN 25 % pro cestující starší 26ti let
 - o IN 25 % pro mládež od 15ti do 26ti let
 - o IN 25 % pro děti do 15 let
 - o IN 25 % pro držitele průkazů ZTP a ZTP/P
- IN 50 % - IN 50 % je elektronická aplikace nahraná do 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:
 - o IN 50 % pro cestující starší 26ti let
 - o IN 50 % pro mládež od 15ti do 26ti let
 - o IN 50 % pro důchodce
- IN 100 % - IN 100 % je elektronická aplikace nahraná do 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 síťové jízdenky nahrané 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 +, nahraná do 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 jízdenky:
 - o za základní jízdné,
 - o za zvláštní jízdné,
 - o se slevou pro důchodce,
 - o se slevou pro skupinu.

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

- Traťové jízdenky - Traťová jízdenka umožňuje v době své platnosti používat vlaky ČD k opakovaným jízdám mezi stanicemi a po trase uvedené na jízdence¹⁸ v libovolném směru nebo úseku. První a poslední den platnosti je na traťové jízdence vytištěn nebo se zobrazí na čtecím zařízení; platnost traťové jízdenky nelze dodatečně měnit. Po jiné trase mezi stanicemi uvedenými na jízdním dokladu lze traťovou jízdenku použít pouze pokud je tarifní vzdálenost kratší nebo stejná. Traťové jízdenky pro cestující starší 15 let lze zakoupit pro 1. a 2. vozovou třídu na maximální tarifní vzdálenost 120 km jako týdenní, měsíční a čtvrtletní. Traťové jízdenky žákovské se prodávají pouze pro 2. vozovou třídu na maximální tarifní vzdálenost 120 km jako týdenní, měsíční a čtvrtletní. Traťovou jízdenku pro žáky nelze zakoupit na měsíce červenec a srpen, v ostatních měsících roku platí denně; pokud je výuka omezena na vyjmenované dny v týdnu, lze traťovou jízdenku v pracovních dnech použít pouze ve dnech, vyznačených na zadní straně žákovského průkazu.
- Akční jízdenky - Cena Akční jízdenky, výše slevy, vozová třída a vybrané relace jsou vždy stanoveny při vyhlášení akce a mohou se pro jednotlivé akce lišit. Akční jízdenka může být jednosměrná nebo zpáteční pro konkrétní relaci dle vyhlášených podmínek. Místa, kde lze zakoupit Akční jízdenku jsou stanoveny při vyhlášení podmínek akce. Akční jízdenku je možné zakoupit vždy pouze do vyprodání stanoveného kontingentu (počtu) jízdnek na vyhlášenou akci a den. Velikost kontingentu pro jednotlivé relace se nezveřejňuje. Akční jízdenku pro 2. třídu lze použít v 1. třídě ve spojení s časovým doplatkem do 1. třídy na In-kartě. Je také možné doplatit rozdíl mezi jízdným v 1. třídě a cenou předložené Akční jízdenky v celé trase, a to i pro každý směr zvlášť. Doplatek do 1. třídy pouze v části trasy není možný. Akční jízdenku je možné použít pouze po stanovené trase. Při jízdě oklikou doplatí cestující rozdíl mezi jízdným po delší trase a cenou předložené Akční jízdenky. Při nákupu Akční jízdenky je zakázáno dělit jízdné na úsek do stanic ležících za cílovou stanicí vyhlášeného úseku nebo ze stanic ležících před počáteční stanicí vyhlášeného úseku. Jednosměrná Akční jízdenka pro vzdálenost do 50 km platí do 6:00 hodin následujícího dne po prvním dni platnosti. Jednosměrná Akční jízdenka pro vzdálenost větší než 50 km nebo

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 veřejné drážní osobní dopravě.
- 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 stejnou 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:

	2. vozová třída			1. vozová třída		
Cestující	Násobek km	Min. odpis	Max. odpis	Násobek km	Min. odpis	Max. odpis
Dospělý	1	100 km	400 km	1,5	150 km	600 km
Dítě	0,5	50 km	200 km	0,75	75 km	300 km

- Sleva pro skupinu - Sleva pro společnou jízdu minimálně 2, maximálně 30 platících cestujících ve 2. vozové třídě, odbavených na jedné společné jízdence 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
- Děti na výlet - Sleva ve 2. vozové třídě pro společnou jízdu minimálně 10, maximálně 30 spolucestujících z kterékoliv železniční stanice, kde staví vlaky ČD, do stanice Praha hl. n., Olomouc hl. n., Brno hl. n., Ostrava hl. n. / Svinov / Vítkovice a Kutná Hora hl. n. / město. Sleva je určena pouze pro výlety pořádané základními školami se sídlem v České republice (včetně praktických a speciálních základních škol) pro žáky do 9. ročníku, víceletými gymnázii pro žáky do kvarty (u osmiletých) nebo sekundy (u šestiletých) a konzervatoře, dětské domovy a ústavy náhradní péče pro děti do 16 let. Sleva se přiznává pouze ve vyhlášeném období do 15. 12. 2012 a od 15. 2. 2013 do 15. 5. 2013 a od 15. 9. 2013 do 15. 12. 2013.
- 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 žakovského 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 pořadí 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
 - jednodenní jízdenka region platná na tratích vyhlášeného obvodu. Na území Ústeckého kraje jízdenka platí na těchto a tratích a traťových úsecích: 072 Mělník – Ústí n. L. západ, 073, 080 Česká Lípa hl. n. – Jedlová, 081, 083, 084, 085, 087, 088, 090 Vraňany – Děčín hl. n., 095, 096, 097, 098, 110 Zlonice – Louny, 113, 114, 120 Lužná u Rakovníka – Rakovník, 123, 124, 126, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 140 Ostrov nad Ohří – Chomutov, 143, 160 Žatec – Mladotice, 161 Rakovník – Žlutice.

- 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 připadají 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:
 - o jednodenní jízdenka platná v celé ČR
 - o jednodenní jízdenka region platná na tratích vyhlášeného obvodu. Na území Ústeckého kraje jízdenka platí na těchto a tratích a traťových úsecích: 072 Mělník – Ústí n. L. západ, 073, 080 Česká Lípa hl. n. – Jedlová, 081, 083, 084, 085, 087, 088, 090 Vraňany – Děčín hl. n., 095, 096, 097, 098, 110 Zlonice – Louny, 113, 114, 120 Lužná u Rakovníka – Rakovník, 123, 124, 126, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 140 Ostrov nad Ohří – Chomutov, 143, 160 Žatec – Mladotice, 161 Rakovník – Žlutice.
- Včasná jízdenka Česko - Nabídka je určena pro cenově výhodné cestování mezi 114 vybranými městy České republiky. Včasná jízdenka Česko se prodává pouze do 2. třídy. Včasná jízdenka Česko má stejnou platnost jako standardní jízdenka - platí tedy vždy do 24:00 hodin druhého dne, přičemž cestu je třeba zahájit v první den platnosti jízdenky. Cestovat je možné vždy z nebo do krajského města a také mezi krajskými městy navzájem, přičemž vzdálenost mezi těmito sídly musí činit alespoň 50 km. Jízdenky nejsou vázány na konkrétní vlaky. V Ústeckém kraji je možné zakoupit jízdní doklad Včasná jízdenka Česko z/do těchto stanic: Ústí n. L. hl.n., Chomutov, Most, Bílina, Litvínov, Teplice v Čechách, Děčín hl.n., Litoměřice město (Litoměřice horní nádraží), Louny, Žatec, Kadaň, Klášterec nad Ohří, Rumburk. Jízdenku je možné zakoupit u pokladní přepážky - nejpozději den předem, v jízdenkovém automatu ČD, [v eShopu ČD](#), prostřednictvím služby TeleTiket na telefonním čísle 840 112 113. Množství nabízených jízdenek je omezené. Jízdenky lze zakoupit ve třech cenových úrovních:
 - o v I. cenové úrovni jsou jízdenky nejlevnější a zakoupit je lze v předprodeji až 2 měsíce před odjezdem, nejpozději však 7 dní před odjezdem
 - o ve II. cenové úrovni jsou jízdenky dražší a jejich prodej je zahájen po vyprodání jízdenek I. cenové úrovně, nejpozději však 6 dní před odjezdem; prodej je ukončen nejpozději 3 dny před odjezdem
 - o ve III. cenové úrovni jsou jízdenky nejdražší a jejich prodej je zahájen po vyprodání jízdenek II. cenové úrovně, 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:
 - o 081 Rybníště – Rumburk
 - o 083 Rumburk – Dolní Poustevna
 - o 084 Rumburk – Staré Křečany / Zahrady u Rumburka – Mikulášovice dolní nádraží
 - o 097 Lovosice – Teplice v Čechách
 - o 110 Louny – Slaný (přesah do Středočeského kraje)
 - o 131 Ústí nad Labem hl. n. – Úpořiny – Bílina (neplatí pro samostatné jízdy Ústí n. L. hl.n. – Ústí n. L. západ)
 - o 135 Most – Moldava v Krušných horách
 - o 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 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 let do 15 let – jízdné je určeno pro dopravu do škol a platí pouze se žákovským průkazem. Zlevněné žákovské jízdné neplatí v měsíci červenci a srpnu
- Zlevněné žákovské jízdné pro žáky a studenty od 15 let do 26 let – jízdné je určeno pro dopravu do škol, internátů a kolejí. Platí pouze se žákovským průkazem a neplatí v měsíci červenci 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 – nepřenositelné jízdenky na držitele
 - o 7 denní jízdenka
 - o 15 denní jízdenka
 - o 30 denní jízdenka
 - o 90 denní jízdenka
 - o 180 denní jízdenka
- Zlevněné časové jízdné pro děti od 6ti do 15 let – nepřenositelné jízdenky na držitele
 - o 15 denní jízdenka
 - o 30 denní jízdenka
 - o 90 denní jízdenka
 - o 180 denní jízdenka
- Zlevněné časové jízdné pro žáky a studenty od 15ti do 26 let – nepřenositelné jízdenky na držitele
 - o 15 denní jízdenka
 - o 30 denní jízdenka
 - o 90 denní jízdenka
 - o 180 denní jízdenka
- časové jízdné přenosné – přenosné jízdenky, jízdenky nejsou vydávány na konkrétního držitele
 - o 15 denní jízdenka
 - o 30 denní jízdenka
 - o 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

- Děčín
- Duchcov
- Chomutov a Jirkov
- Kadaň
- Klášterec nad Ohří
- Litoměřice
- Louny
- Lovosice
- Most a Litvínov
- Ústí nad Labem
- Roudnice nad Labem
- Štětí
- Teplice
- Varnsdorf
- Žatec

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 Švýcarska: 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 v hotovosti. Karty jsou zhotovovány na počkání. Životnost čipové karty není časově nijak omezena.

Cestující je povinen platit jízdné a přepravné jen v odpočítaných mincích, které je povinen si připravit před nástupem do autobusu a bez prodlení a vyzvání je vhodit do mincovního systému nebo přiložit čipovou kartu ke čtečce zabudované v mincovním systému. Zlevněné, přestupní, celodenní nebo skupinové jízdné musí cestující nahlásit před vhozením mincí nebo před přiložením 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:
 - o Jízdenka s výstupem do třetí zastávky od stanice nástupu pro dospělou osobu starší 15 let – nepřestupní
 - o Jízdenka s výstupem do třetí zastávky od stanice nástupu pro dítě od 6 do 15 let – nepřestupní
 - o Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro dospělou osobu starší 15 let – nepřestupní
 - o Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro dítě od 6 do 15 let – nepřestupní
 - o Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro dospělou osobu – přestupní
 - o Jízdenka pro jednotlivou jízdu pro dítě od 6 do 15 let – přestupní
- Časové jízdenky – jsou vydávány v těchto variantách:
 - o 24 hodinová jízdenka – přenosné jízdenky
 - pro dospělou osobu starší 15 let
 - pro dítě od 6 do 15 let
 - o Základní občanské časové jízdné – neprenosné jízdenky na držitele
 - 7 denní jízdenka
 - 15 denní jízdenka
 - 30 denní jízdenka
 - 90 denní jízdenka
 - 180 denní jízdenka
 - o Zlevněné časové jízdné pro děti od 6ti do 15 let – neprenosné jízdenky na držitele
 - 15 denní jízdenka
 - 30 denní jízdenka
 - 90 denní jízdenka
 - 180 denní jízdenka
 - o Zlevněné časové jízdné pro žáky a studenty od 15ti do 26 let – neprenosné jízdenky na držitele

- 15 denní jízdenka
- 30 denní jízdenka
- 90 denní jízdenka
- 180 denní jízdenka
- o Zlevněné časové jízdné pro občany nad 70 let, držitelé zlaté plakety Dr. Jánského, členové Konfederace politických vězňů v pásnu – neprenosné jízdenky na držitele
 - 30 denní jízdenka
 - 90 denní jízdenka
 - 180 denní jízdenka
 - 365 denní jízdenka
- o 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 vyhrazenou 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 Zálezly](#), [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:

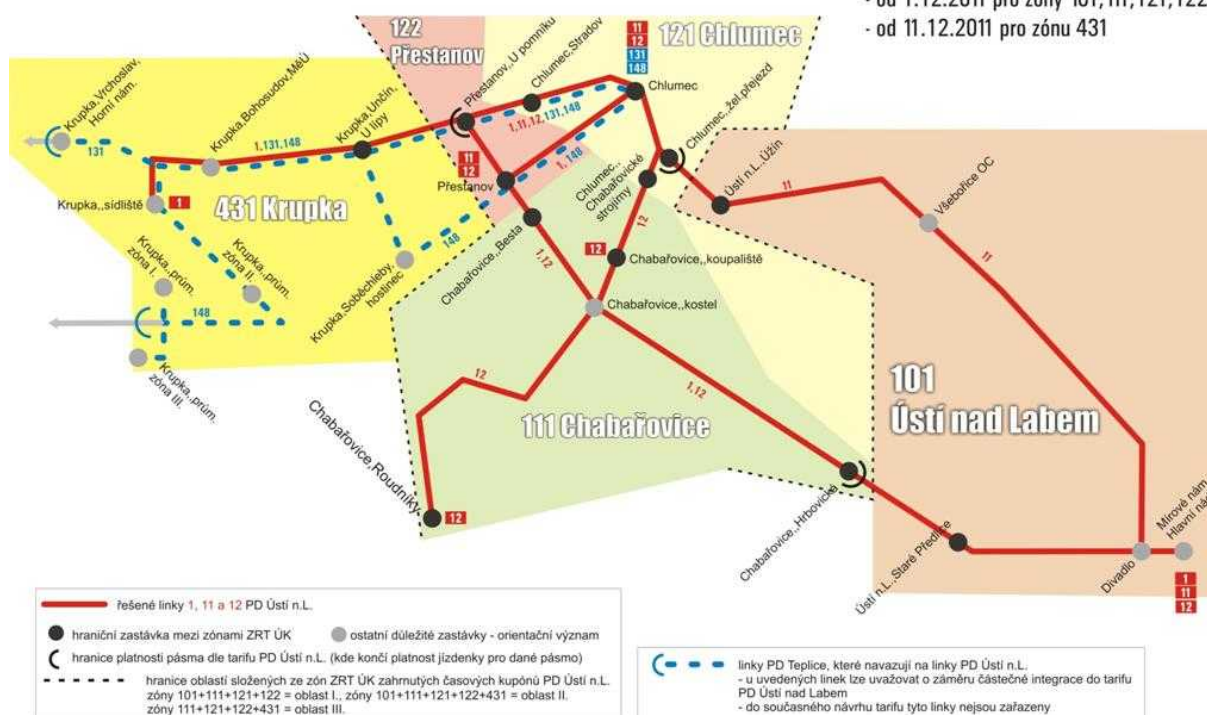
Číslo zóny	Vymezení zóny
101	vymezena katastrálním územím města Ústí nad Labem, Trmice a katastrálním územím obce Ryjice, Řehlovice, Habrovany, Stebno, Dolní Zálezly;

Číslo zóny	Vymezení zóny
111	vymezena katastrálním územím města Chabařovice;
121	vymezena katastrálním územím obce Chlumeč;
122	vymezena katastrálním územím obce Přestanov;
431	vymezena katastrálním územím města Krupka.

TARIFNÍ SCHÉMA ZÓNOVÉ RELAČNÍHO TARIFU ÚSTECKÉHO KRAJE V KOMBINACI S TARIFEM DP MĚSTA ÚSTÍ N.L. V OBLASTI ZÓN:
101 Ústí nad Labem + 111 Chabařovice + 121 Chlumeč + 122 Přestanov + 431 Krupka

Platnost tarifu:

- od 1.12.2011 pro zóny 101,111,121,122
- od 11.12.2011 pro zónu 431



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

Oblast	Zahrnuje zóny čísel
I.	101+111+121+122
II.	101+111+121+122+431
III.	111+121+122+431

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:

- o Jízdenka pro jednotlivou jízdu s časovou platností 20 min – tato jízdenka neplatí v zóně 101 Ústí nad Labem
- o Jízdenka pro jednotlivou jízdu s časovou platností 45 min
- o SMS jízdenka pro jednotlivou jízdu s časovou platností 60 min – tato jízdenka je vydávána pouze pro základní plnocenné jízdné
- o 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:

- o Základní plnocenné jízdné – platí osoby starší 15 let
- o 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
 - o Jízdenka s časovou platností 24 hodin
 - o SMS jízdenka s časovou platností 24 hodin
 - o 7 denní časová předplatní jízdenka pro oblast I. – nepřenositelná

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

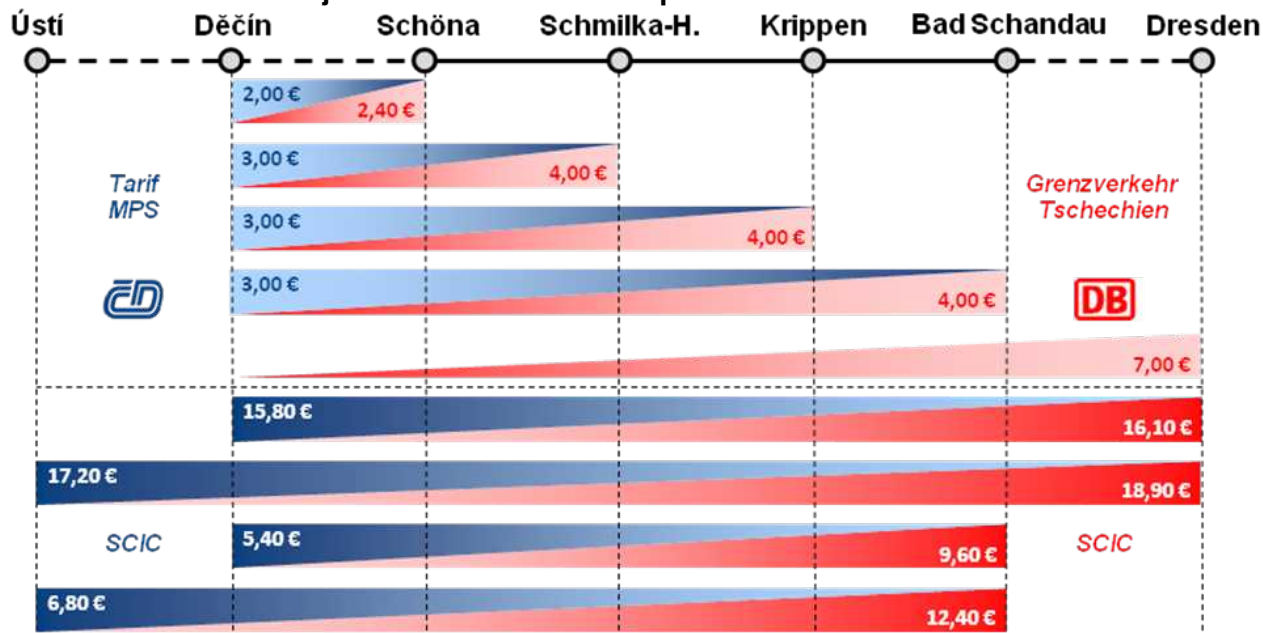
- plnocenná (občanské jízdné)
- zlevněná pro děti od 6 do 15 let
- studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let
- o 30 denní časová předplatní jízdenka pro oblast II. – nepřenosná
 - plnocenná (občanské jízdné)
 - zlevněná pro děti od 6 do 15 let
 - studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let
- o 90 denní časová předplatní jízdenka pro oblast II. – nepřenosná
 - plnocenná (občanské jízdné)
 - zlevněná pro děti od 6 do 15 let
 - studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let
- o 7 denní časová předplatní jízdenka pro oblast III. – nepřenosná
 - plnocenná (občanské jízdné)
 - zlevněná pro děti od 6 do 15 let
 - studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let
- o 30 denní časová předplatní jízdenka pro oblast III. – nepřenosná
 - plnocenná (občanské jízdné)
 - zlevněná pro děti od 6 do 15 let
 - studentská pro žáky a studenty od 15 do 26 let
- o 90 denní časová předplatní jízdenka pro oblast III. – nepřenosná
 - plnocenná (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

Městská hromadná doprava ve Varnsdorfu je zajišťována jednou okružní linkou. Na lince je platný kilometrický tarif. Jediným druhem jízdného jsou jízdenky pro jednotlivou jízdu. Slevy z jízdného jsou nabízeny dle Výměru Ministerstva financí ČR.

5.2.2. Tarify mezinárodní

Obr.42 Porovnání cen jízdného v železniční dopravě



5.2.2.1. Jednodenní jízdenky Elbe / Labe

Síťová 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 zakoupit 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).

Platnost síťové jízdenky Labe – Elbe:

- ve 2. třídě všech vlaků ČD v rozsahu obchodní nabídky [Celodenní jízdenka region Ústecký](#)
- ve spojích Dopravního podniku města Děčín, a. s.
- ve spojích Dopravního podniku města Ústí nad Labem, a. s.
- ve vybraných autobusech ČSAD Semily, a. s.
- ve vybraných spojích Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, a. s.
- ve vybraných autobusech společnosti Autobusy KAVKA, a. s.
- ve vybraných spojích společnosti Autobusová doprava s.r.o. Podbořany
- ve vybraných spojích společnosti ČSAD Karlovy Vary a. s.
- ve vybraných spojích společnosti ČSAD Slaný a. s.
- ve vybraných spojích společnosti Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a. s.
- na autobusových linkách číslo 217 Bahratal – Tisá a číslo 398 Altenberg – Teplice
- ve spojích dopravního svazu VVO v Německu (regionální železniční i autobusové spoje včetně městské dopravy v rámci působnosti dopravního svazu)
- ve vybraných spojích společnosti Veolia Transport Teplice s.r.o.
- ve vlacích Vogtlandbahn GmbH (TRILEX) na trati 0 89 v úseku Rybníště - Varnsdorf - Zittau

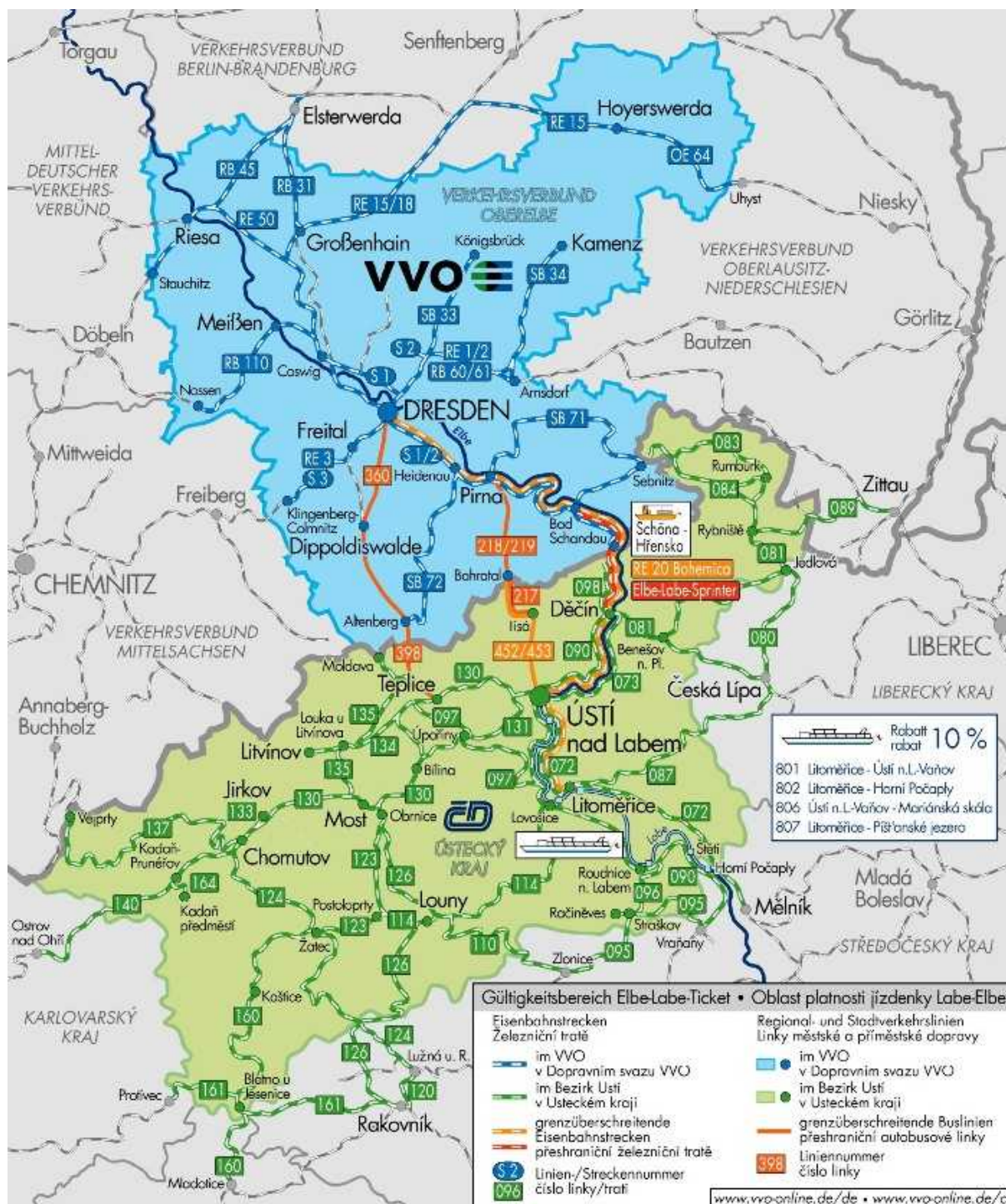
U některých dopravců je k jízdence Labe - Elbe nutný doplatek (např. Kirnitzschtalbahnhof Bad Schandau – Lichtenhainer Wasserfall).

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:

Druh jízdenky	Cena v ČR	Cena v SRN
Jízdenka Labe – Elbe pro jednoho cestujícího	200,- Kč	16,- Eur
Jízdenka Labe – Elbe pro 2 až 5 cestujících	400,- Kč	31,- Eur
Jízdenka Labe – Elbe pro jízdní kolo	90,- Kč	4,- Eur



Obr.43 Oblast platnosti jízdenky Elbe / Labe

5.2.2.2. Celodenní jízdenka v ČR + Německo

Pro cestování vlakem v rámci Ústeckého kraje v ČR a v německém příhraničí mohou cestující využívat nabídku Celodenní jízdenka + Německo. Na jízdenku lze cestovat kterýkoliv den, a to vždy do 24.00 hodin. Jízdenku lze zakoupit pouze v den jízdy, nelze ji zakoupit v předprodeji. Pro výlety na kole si můžete k nabídce přikoupit jednodenní přepravní doklad, který platí po celý den ve vymezených oblastech u nás i v Německu. Kola se přepravují formou spoluzavazadla. Jízdenka se prodává pouze v České republice.

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:

Druh jízdenky	Cena
Jednodenní síťová region Ústecký (v ČR platí v rozsahu nabídky Celodenní jízdenka region Ústecký)	300,- Kč
Jednodenní doklad pro jízdní kolo (jako spoluzavazadlo)	90,- Kč

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 vlacích v příhraničních oblastech.

Ceny jízdenek:

Druh jízdenky	Cena
Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro 1 osobu	25,- Eur
Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro 2 osoby	28,50 Eur
Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro 3 osoby	32,- Eur
Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro 4 osoby	35,50 Eur
Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro 5 osob	39,- Eur
Jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket pro jízdní kolo	5,- Eur

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 Vogtlandbahnu, 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 kterékoliv pokladní 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:

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

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
- Johanngorgenstadt
- Klingenthal
- Schirnding
- Schöna
- Zittau

Jízdenky platí pouze do uvedených stanic a pouze ve vlacích 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 místenku 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 - Zwotental 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 průvodčích ve vlaku (při nástupu ve stanici, kde se neprodávají jízdenky), platí ve 2. třídě, doplatek do 1. třídy není možný. Jízdenku nelze zakoupit v předprodeji. 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

Jednodenní síťová jízdenka Schöneswochenende Ticket je obdoba Skupinové víkendové jízdenky + Německo. Zavedena byla již v roce 1995. Jízdenku lze využít v sobotu nebo v neděli a platí do 3:00 hod. následujícího dne. Jízdenka platí ve vlacích v regionální osobní železniční dopravě na území celé Spolkové republiky Německo (vlaků RE, RB, IR a S) a na vybraných tratích v pohraničí na území České republiky. Jízdenka platí pro 5 osob. Její cena je 44,- Euro.

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 kontrole jízdenek nárok na slevu IN 25 %, IN 50 %, IN 100 %, In Senior, není-li u konkrétní nabídky stanoveno jinak),
- zvláštní jízdné s různou výší 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 Bahratal - Tisá

Autobusová linka Bahratal - 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 vzeší 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 použit 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 projeté vzdálenosti – 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 tangenciálních 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 vyhláší 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 jednic 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 zdarma využívat MHD v těchto zónách). Základním požadavkem je, aby jednotlivé obyčejné jízdné, ani předplatní časové jízdné (tj. sedmidenní, třicetidenní 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 upravení počtu tarifních jednic 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.

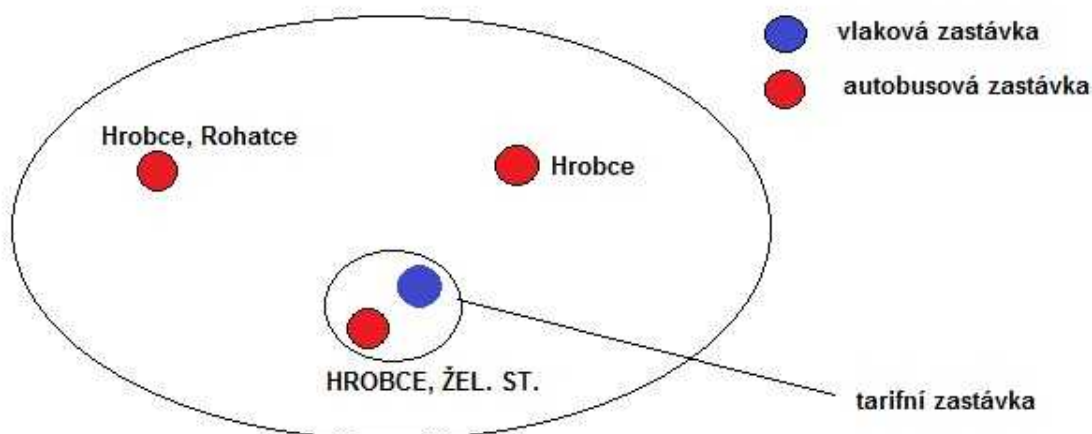
Tarifní zóny budou konstruovány jako malé s průměrem do 6 km. Při jejich tvorbě je cílem dosáhnout následujících:

- menší přepravní nespravedlnosti pro cestující,
- menší protarifovací 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.

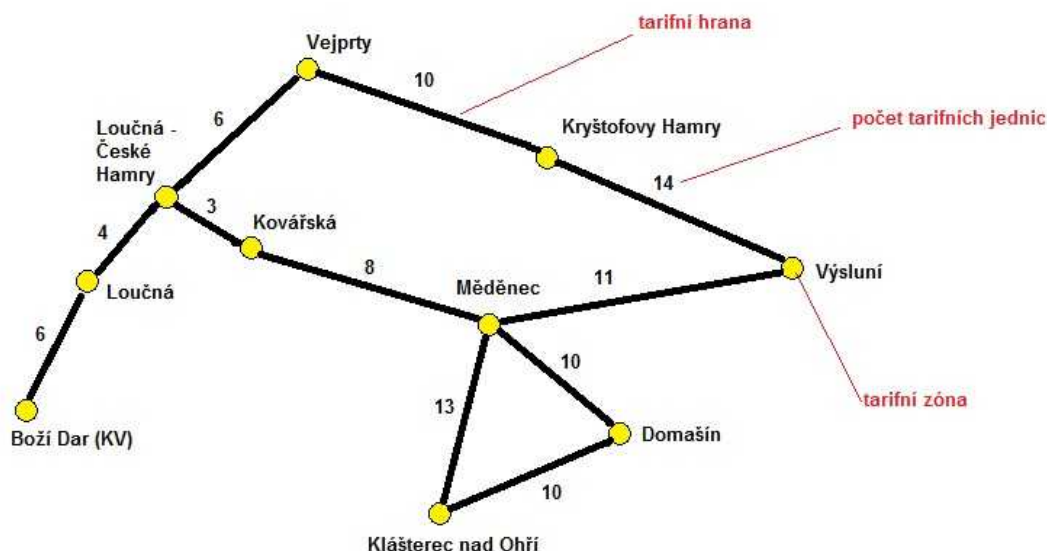
Tarifní zóna: Hrobce



Obr.44 Příklad přiřazení jednotlivých zastávek k tarifní zóně

5.3.3.2. Tarifní mapa a tarifní matice

Každá tarifní zastávka je do mapy zakreslena jako bod. Spojením těchto bodů vznikne základní tarifní síť, která udává skutečnou vzdálenost (relaci) mezi zónami při použití veřejné hromadné dopravy. Pro zachování stávající výše tržeb v systému veřejné dopravy bylo s tarifními vzdálenostmi dále pracováno – vzdálenost mezi jednotlivými zónami určují tzv. tarifní jednice. Změnou počtu tarifních jednic je možné docílit zdražování příp. zlevňování vybraných mezizónových relací. Hlavním cílem těchto úprav je zabránit poklesu ceny jízdného ve srovnání s dnešními tarify dopravců a pro cestující vytvořit spravedlivý tarifní systém.



Obr.45 Ukázka Tarifní mapy IDS Ústeckého kraje

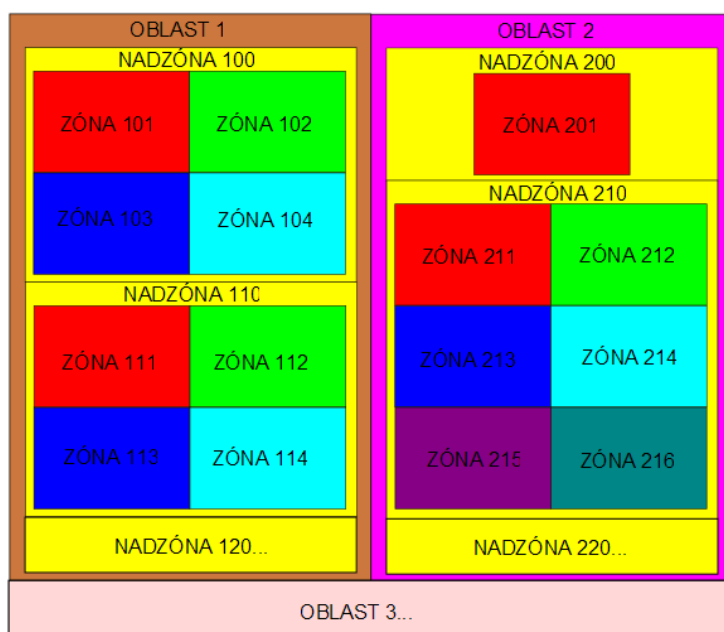
Při konstrukci tarifní mapy IDS Ústeckého kraje je uvažováno s maximální mezizónovou vzdáleností 6 tarifních jednotek. Těmto šesti tarifním jednotkám byla přiřazena cena 16 Kč. Tato cena je odvozena z ceny obvyklé v MHD. Ve výjimečných případech, kdy mezi jednotlivými zónami není početné osídlení (např. horské či pánevní 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 jednotek, mezi dvěma sousedními zónami vyšší.

Při stanovení přepravní vzdálenosti mezi nesousedními zónami je spočítána nejkratší cesta pomocí Dijkstrova 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 jednotek této tarifní hrany. Z takto ohodnocených sousedních zón vybere tu s nejnižší hodnotou a postoupí do ní. Následně opět provede přičtení počtu tarifních jednotek z této zóny do jejích 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 jí nahradí tu původní, jinak původní hodnotu ponechá. Hodnota zóny, u které již byly při výpočtech zohledněny všechny tarifní hrany z ní vedoucí, se bere 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.

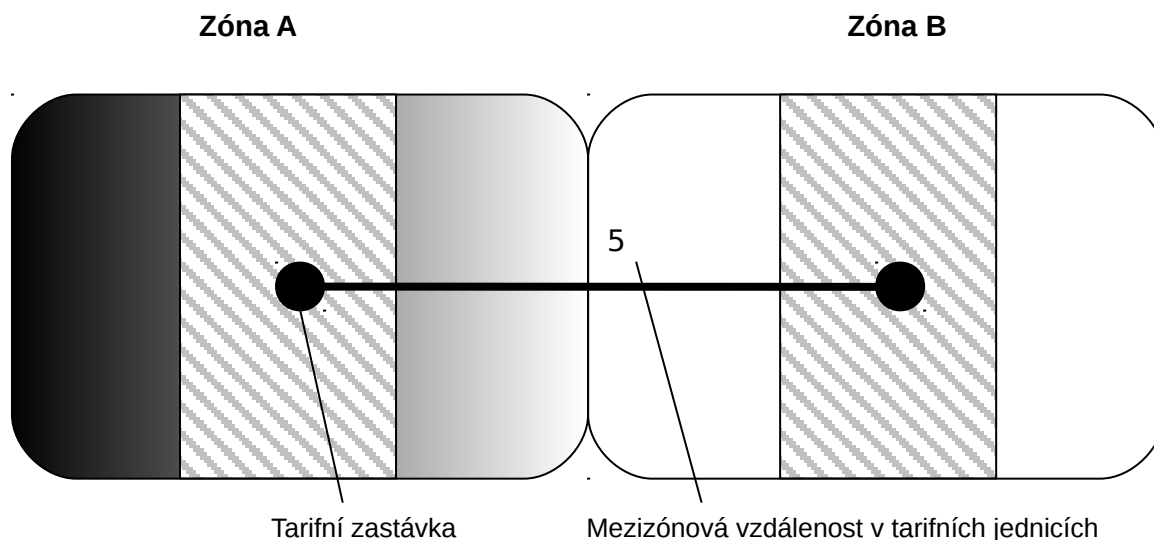
5.3.3.4. Číslování tarifních zón a tarifních nadzón

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 označena nejdůležitější tarifní zóna.

5.3.3.5. Převpravní nespravedlnost tarifního systému IDS Ústeckého kraje

Převpravní 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.



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:
 - o 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 návštěvě dětí zdravotně postižených, umístěných v ústavu. Nárok na toto jízdné se prokazuje příslušným průkazem,
 - o žakovské 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 Žakovským průkazem do 15let,
 - o 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 Žakovským průkazem 15-26let,
 - o 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 soudci, o nichž tak stanoví Zákon č.236/1995 Sb.,
 - o průvodce držitele průkazu ZTP/P nebo vodící 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 či přestupovou vzdáleností nebo časově nejvýhodnějším směrem s možným přestupem mezi spoji nebo dopravci.

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 jednotice uvedené v tabulkách tarifní matice IDS ÚK. Reklamace jízdného (uplatnění práva z předplatní 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 kterékoliv 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 jízdenku 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 ni uvedenými.

Platnost jízdenek pro jednotlivou jízdu:

Tarifní vzdálenost [tarifní jednice]	Časová platnost [min]
0 – 6	45
7 – 10	60
11 – 20	90
21 – 30	120
31 – 50	180
51 - 80	240
81 a více	kalendářní den

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,

- o 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.

České dráhy, a. s. zajišťují na území Ústeckého kraje podstatnou část výkonů v dálkové i regionální osobní železniční dopravě. Na území Ústeckého kraje ČD provozují kontaktní a informační centra - ČD Centra ve 3 městech: Děčíně, Ústí nad Labem a Mostu. V menších stanicích a frekventovaných zastávkách pak provozují osobní pokladny, kde jsou prodávány veškeré typy jízdních dokladů a poskytovány informace potřebné k cestování. Stacionární automat na prodej jízdních dokladů je v Ústeckém kraji v současné době umístěn pouze v železniční stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží. Prodej a kontrolu jízdních dokladů pak zajišťují průvodčí ve vlaku. Na nejméně vytížených železničních tratích je zaveden specifický způsob odbavení cestujících. V těchto vlacích není průvodčí a cestující je povinen si po nástupu do vozidla označit jízdní doklad v označovači. Prodej jízdních dokladů v omezeném sortimentu je zajišťován prodejním automatem ve vozidle nebo u strojvedoucího. Cestující mohou k odbavení využít i bezkontaktní čipovou kartu – IN Kartou Českých drah či si zakoupit jízdenku v e-shopu.

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 Rybníště 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

V regionální autobusové dopravě (veřejné linkové autobusové dopravě) v české části Euroregionu Elbe / Labe je nástup cestujících povolen pouze předními dveřmi. Řidič autobusu v zastávkách na lince prodává a kontroluje jízdní doklady. Stacionární automaty na prodej jízdenek ani automaty ve vozidle se nepoužívají. Každý dopravce, který provozuje veřejnou linkovou autobusovou dopravu na území Ústeckého kraje v závazku veřejné služby s Ústeckým krajem musí provozovat alespoň jedno kontaktní a předprodejní místo. Většina dopravců nabízí cestujícím i odbavení pomocí bezkontaktní čipové karty. Tyto karty jsou ale použitelné pouze u toho dopravce, který bezkontaktní čipovou kartu vydal.

5.4.2.4. Dopravci v městských hromadných dopravách

Vzhledem k tomu, že v české části Euroregionu Elbe / Labe neexistuje integrovaný dopravní systém, má každá městská hromadná doprava svůj systém odbavování cestujících. Tyto systémy jsou vzájemně nepropojené. Větší systémy MHD mají své předprodejní středisko. Menší systémy MHD jako například MHD ve Varnsdorfu žádné předprodejní místo nemají a prodej jízdních dokladů zajišťuje přímo řidič. Stacionární automaty předprodeje jsou používány jen ve velkých systémech MHD. V zájmové oblasti se používají v MHD Ústí nad Labem. V MHD Děčín, Varnsdorf je po celý den povolen nástup cestujících pouze předními dveřmi. V MHD Ústí nad Labem je nástup cestujících předními dveřmi v autobusech po celý den a v trolejbusích po 20. hodině. Při nástupu cestujících předními dveřmi řidič zároveň kontroluje a prodává jízdní doklady. Sortiment prodávaných jízdních dokladů je ale zejména ve větších systémech MHD omezený. V městské hromadné dopravě v Děčíně jsou k odbavení cestujících používány bezkontaktní čipové karty. Tyto karty jsou ale použitelné pouze u dopravce Dopravní podnik města Děčína, a.s.. V městské hromadné dopravě v Ústí nad Labem cestující mohou využít odbavení pomocí sms jízdenek.

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

Oblast	Dopravce	Automat ve vozidle	Stacionární automat	Pokladna předprodeje	řidič autobusu/ průvodčí	elektr. jízdenky
VVO	Deutsche Bahn AG	-	✓	✓	0	
	Städtebahn Sachsen GmbH	-			✓	
	Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB)	0	0	✓	0	
	Dopravci v regionální autobusové a městské dopravě	-	-	✓	✓	
Ústecký kraj	České dráhy, a.s.	-	0 ¹	✓	✓	
	Vogtlandbahn GmbH	-	-	-	✓	
	Dopravci v regionální autobusové dopravě	-	-	✓	0	
	Dopravci v městské hromadné dopravě	0	0	✓	0	

0 = omezený sortiment

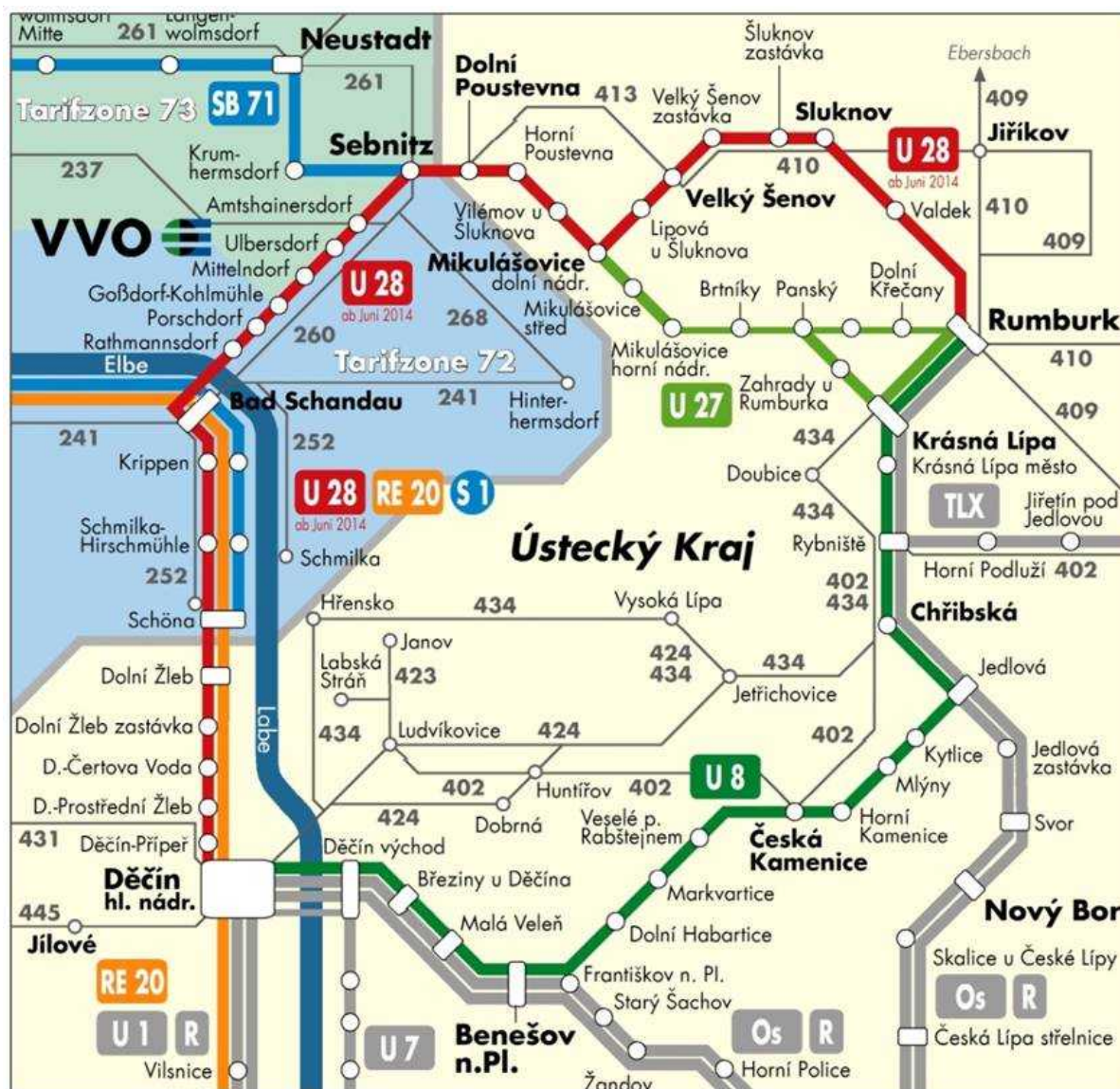
¹ = pouze v žst. Ústí nad Labem hl. n.

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

5.5.1. Začlenění linky v regionu

Železniční linka Rumburk – Sebnitz – Děčín nese v Ústeckém kraji označení U28. Začíná v městě Rumburk (11 000 obyvatel) v Ústeckém kraji, kde je umožněn přestup na rychlíky (Šluknov -) Rumburk – Česká Lípa hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. – Nymburk hl. n. – Kolín a osobní vlaky linek U8 ve směru Krásná Lípa – Rybníště - Jedlová – Česká Kamenice – Benešov nad Ploučnicí – Děčín hl. n., U27 ve směru (Krásná Lípa -) Panský – Mikulášovice dolní nádraží – linka je provozována pouze o víkendu a na autobusové spoje ve směru Ebersbach, Varnsdorf a do dalších míst v regionu. Z Rumburku linka vede po železniční trati SŽDC č. 083 přes Šluknov (5 600 obyvatel), kde končí některé rychlíky z Kolína, Velký Šenov (2 000 obyvatel), Mikulášovice dolní nádraží (celé Mikulášovice mají 2 500 obyvatel), Lipovou (600 obyvatel) do Dolní Poustevny (1 700 obyvatel). Za Dolní Poustevnou linka opouští území České republiky a vstupuje na území Spolkové republiky Německo – dopravního svazu VVO (Horní Labe).

Z města Sebnitz (8 900 obyvatel) linka vede v trase dnešní železniční linky SB 71 do města Bad Schandau (4 000 obyvatel). V Bad Schandau je umožněn přestup na linku S1 ve směru Pirna – Dresden – Meißen. Z Bad Schandau linka pokračuje údolím Labe přes Schönu, kde opouští území Spolkové republiky Německo a vrací se na české území do Ústeckého kraje. První zastávkou v Čechách je Dolní Žleb. Linka je ukončena v bývalém okresním městě Děčín (53 900 obyvatel), kde je zajištěn přestup na vlaky EC ve směru Ústí nad Labem – Praha a Dresden - Berlín, rychlíky ve směru Ústí nad Labem – Praha, Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa – Liberec a osobní vlaky linek U1 ve směru Ústí nad Labem – Teplice – Most (– Chomutov), U7 ve směru Velké Březno – Ústí nad Labem, U 8 ve směru Benešov nad Ploučnicí – Česká Kamenice – Jedlová – Rybníště - Krásná Lípa – Rumburk a Benešov nad Ploučnicí – Žandov – Česká Lípa.



Obr.47 Začlenění trati Rumburk – Sebnitz – Děčín 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:

- dvojnásobný přejezd hranice – železniční linka Rumburk – Sebnitz – Děčín dvakrát překračuje státní hranici mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo (mezi Dolní Poustevnou a Sebnitz a mezi Bad Schandau a Dolním Žlebem). Z celkové délky 65 km, linka vede 27 km po území České republiky v úseku Rumburk - Dolní Poustevna státní hranice, 27 km po území Spolkové republiky Německo v úseku Sebnitz Grenze – Schöna Grenze, posledních 12 km v úseku Dolní Žleb státní hranice – Děčín hlavní nádraží linka vede po území České republiky

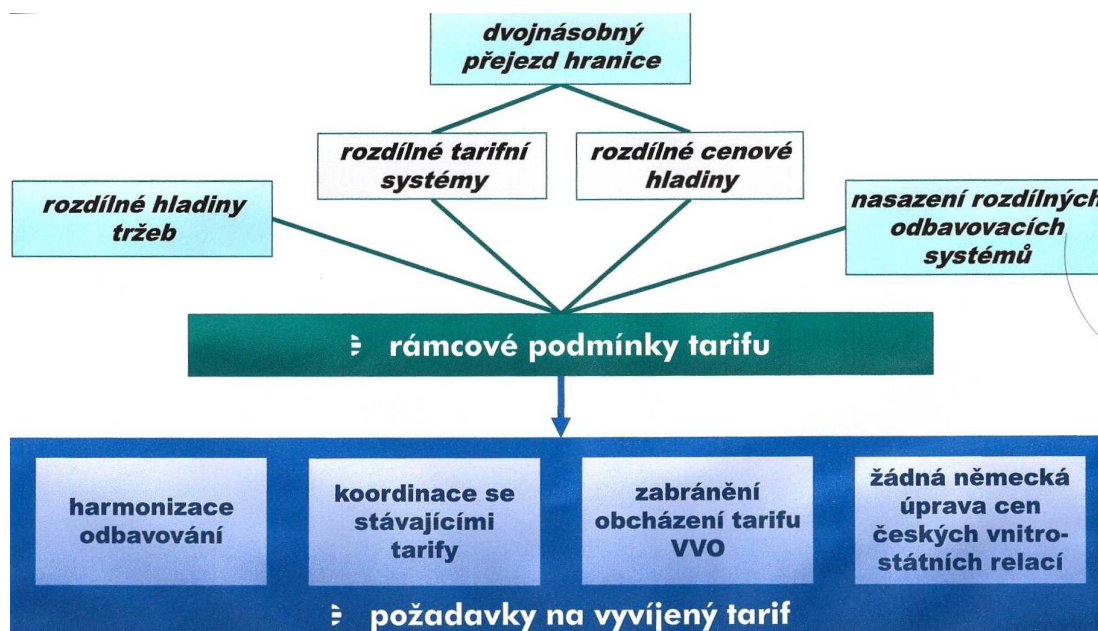
- rozdílné cenové hladiny - kupní síla v České republice je výrazně nižší než ve Spolkové republice Německo. Tarif ve veřejné osobní dopravě musí odpovídat kupní síle v dané zemi.
- rozdílné tarifní systémy – tarifní systém v německé části Euroregionu Elbe / Labe je odlišný od tarifních systémů v české 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 v každém dopravním prostředku, který pro svou cestu využije jízdné zvlášť. V současné době jsou zde nejčastěji používány 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

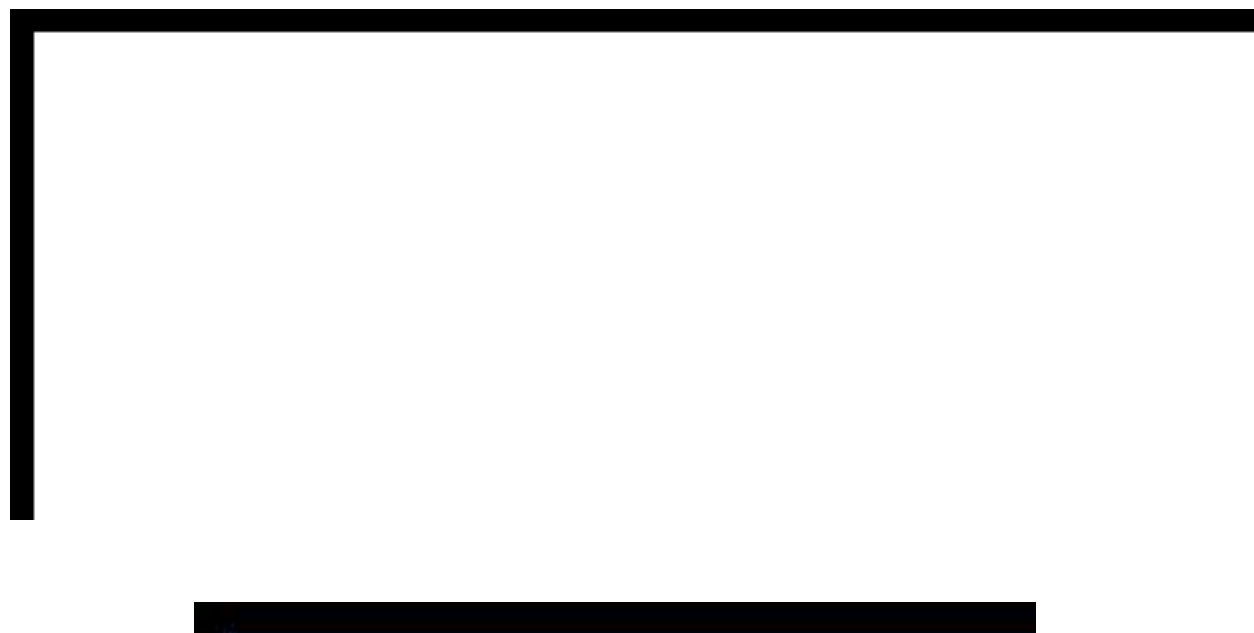


Obr.48 Rámcové podmínky tarifu a požadavky na vyvíjený tarif

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:



Obr.49 Matice tarifních vzdáleností na lince Rumburk – Sebnitz - Děčín

V rámci zpracování studie proveditelnosti „ELLA Regio – Přeshraniční regionální doprava Ústecký kraj/VVO Vehrkersverbund Oberelbe“ byly zpracovány 4 varianty tarifů na železniční lince Rumburk – Sebnitz – Děčín.

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:

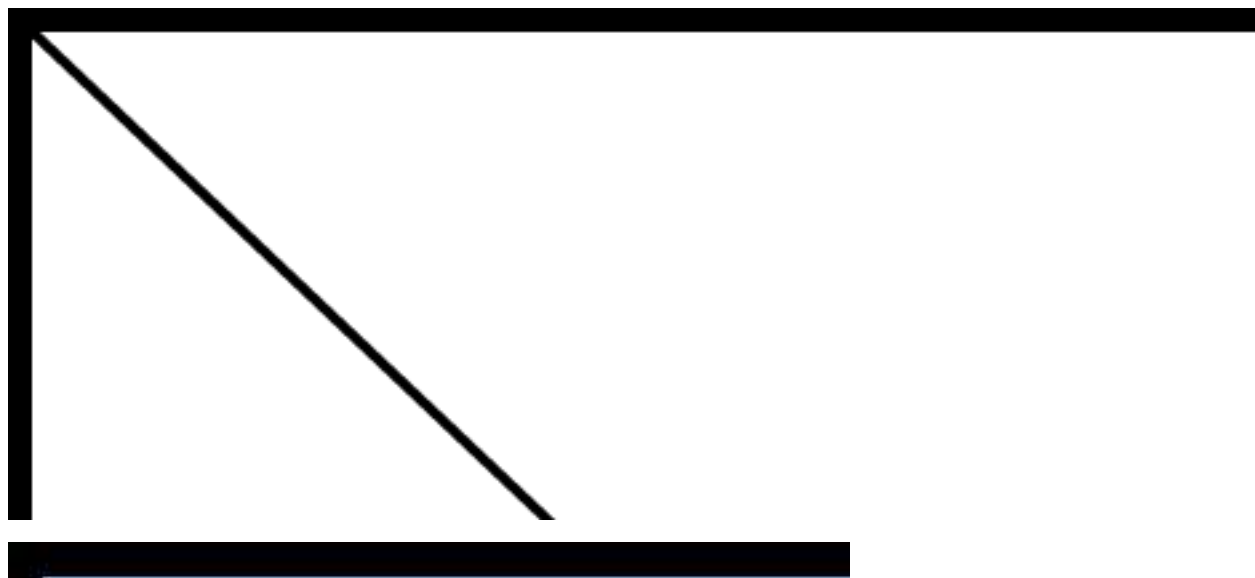
- Jednoduchý tarifní systém
- Takovýto tarif by nepřinesl žádnou změnu pro české cestující
- Nebylo by nutné vytvářet žádný dodatečný tarif
- Ceny jízdného odpovídají české kupní síle

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

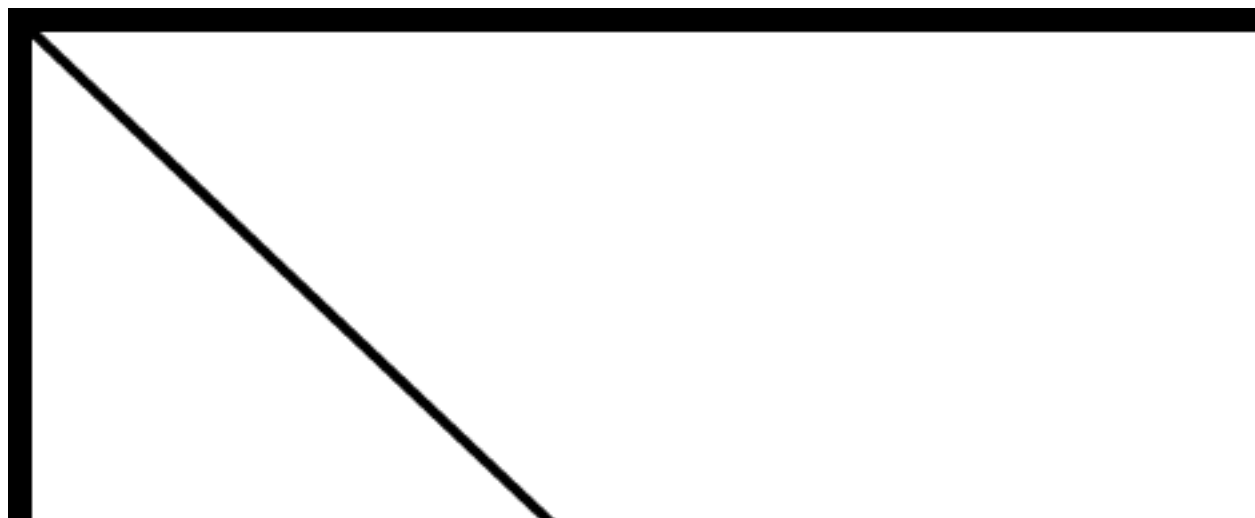
Ceník obyčejného jízdného pro jednotlivou jízdu by vypadal takto:



Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013

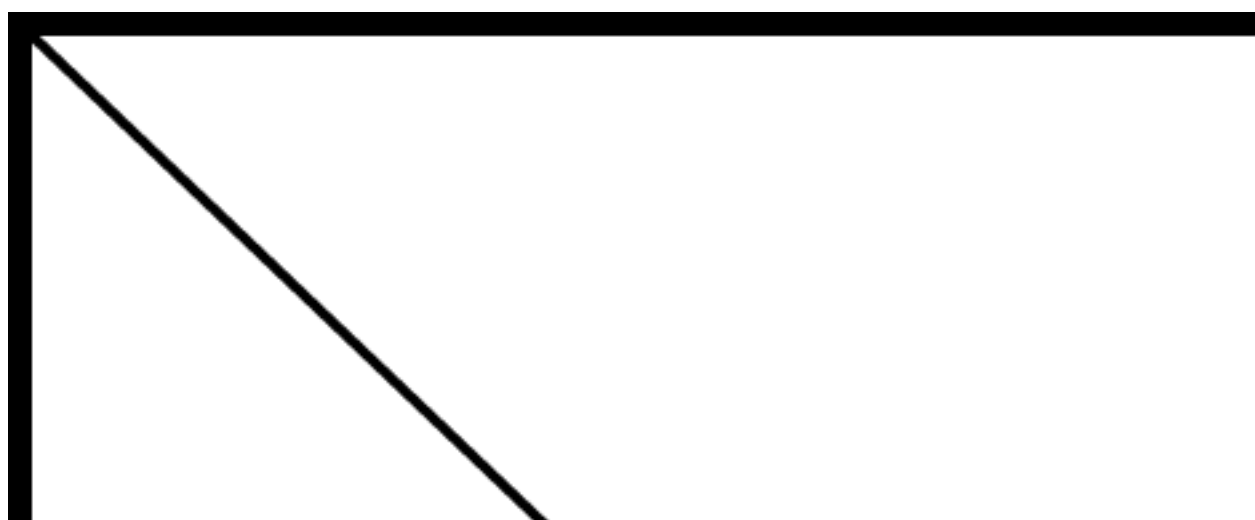
Ceník jízdného pro jednotlivou jízdu (akce ČD – sleva 25 %)

Ceník jízdného pro jednotlivou jízdu se zahrnutím akce ČD – sleva 25% v úseku Rumburk – Dolní Poustevna by vypadal takto:



Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013

Ceník jízdného pro časovou 30denní (měsíční) jízdenku



Ceny vycházejí z cenové úrovně 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:

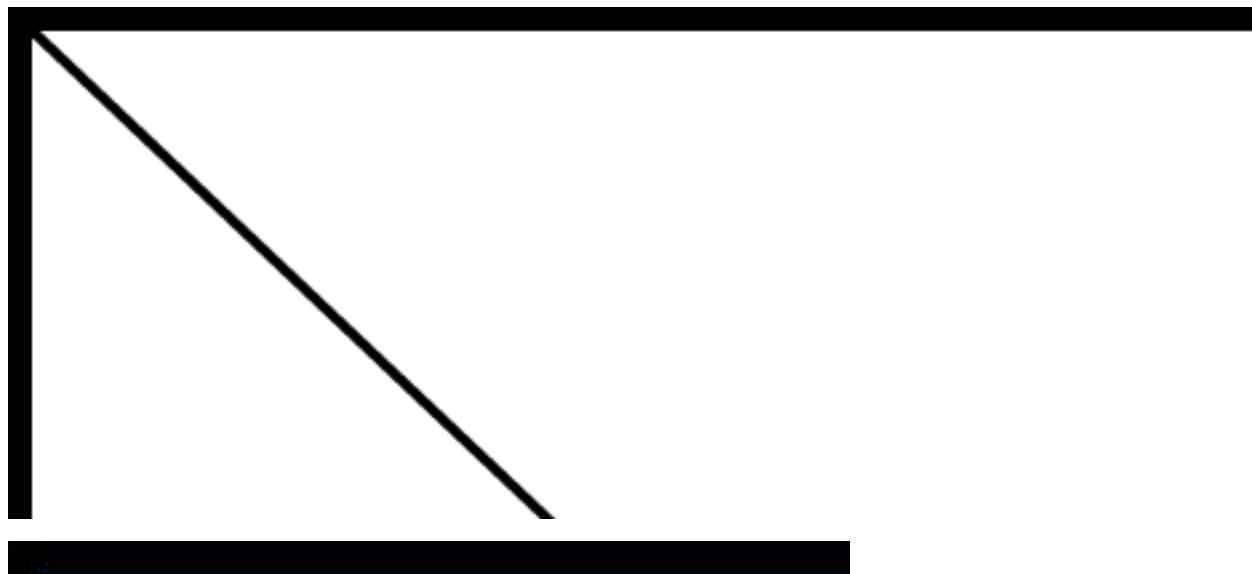
- Žádná změna pro české cestující
- Tarif na území Ústeckého kraje odpovídá české cenové hladině
- V omezené míře možná harmonizace s tarifem VVO

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

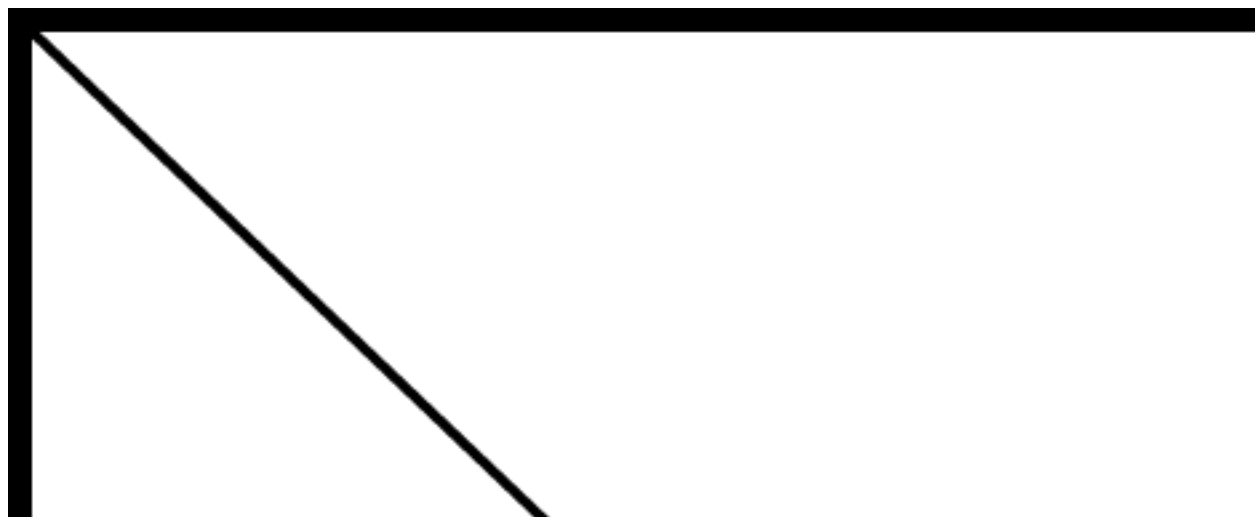
Ceník obyčejného jízdného pro jednotlivou jízdu by vypadal takto:



Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013

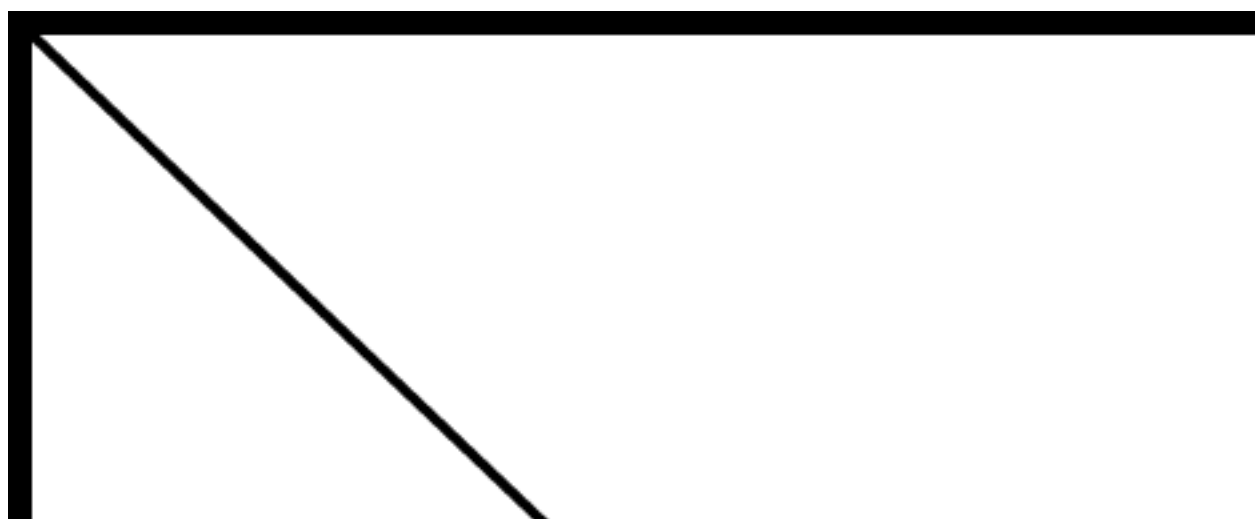
Ceník jízdného pro jednotlivou jízdu (akce ČD – sleva 25 %)

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



Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013

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 trať 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:

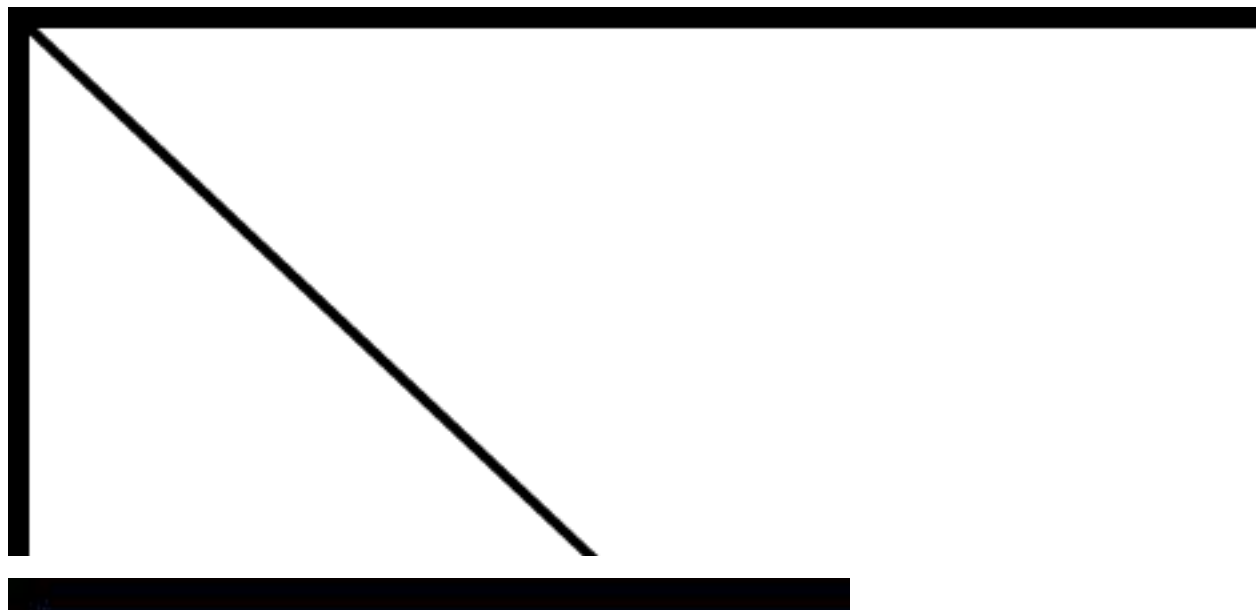
- Odpovídá v Ústeckém kraji české a v VVO německé cenové hladině
- Přímý tarif do příhraničních cílů v VVO, zapojení přívozů
- Možná harmonizace s tarifem VVO

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

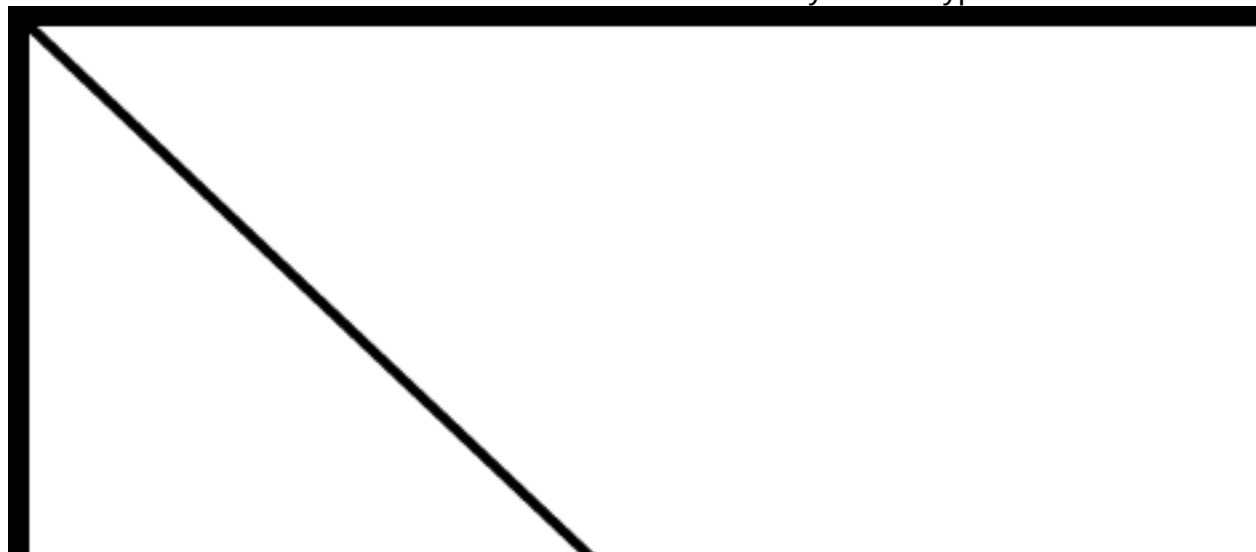
Ceník obyčejného jízdného pro jednotlivou jízdu by vypadal takto:



Ceny vycházejí z cenové úrovně k 1.1.2013

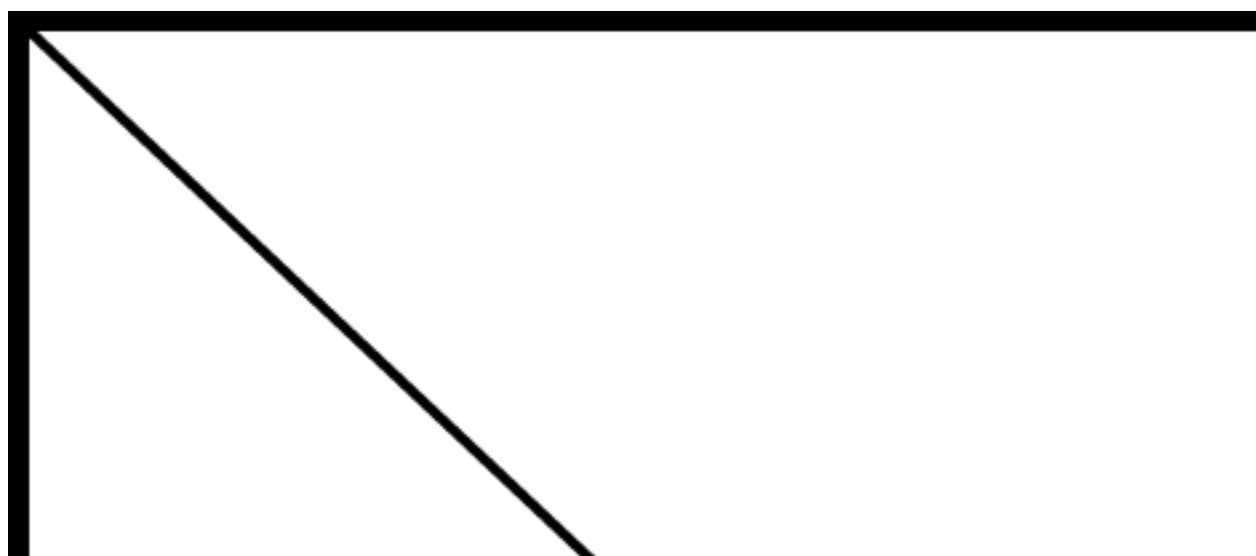
Ceník jízdného pro jednotlivou jízdu (akce ČD – sleva 25 %)

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

Relation	VVO	Grenz-verkehr ČR	Tarif MPS	SCIC DB/ČD	Variante A)	Variante B)	Option	Variante C)	ČD-Tarif über Č. Kamenice
Rumburk - Děčín	--	--	--	--	3,70 €	3,70 €	--	4,80 €	3,60 €
Rumburk - B. Schandau	--	--	--	--	2,60 €	2,60 €	3,80 €	3,80 €	--
D. Poustevna - Sebnitz	--	--	--	--	0,40 €	0,40 €	2,00 €	0,40 €	--
D. Poustevna - D. Žleb	--	--	--	--	1,80 €	2,00 €	--	2,80 €	--
Sebnitz - Bad Schandau	2,00 €	--	--	--	1,10 €	2,00 €	VVO	VVO	--
B. Schandau - Schöna	2,00 €	--	--	--	0,80 €	2,00 €	VVO	VVO	--
B. Schandau - D. Žleb	--	4,00 €	3,00 €	--	1,00 €	2,00 €	3,80 €	2,50 €	--
Bad Schandau - Děčín	--	4,00 €	3,00 €	9,60/5,40 €	1,50 €	2,00 €	3,80 €	3,00 €	--

Shrnutí

Varianta A	➤ nerealizovatelná na základě nízkých cen jízdného uvnitř VVO
Varianta B	➤ adaptace na VVO v omezené míře možná (příp. drobnější odstupňování cen)
└ opce	➤ v kombinaci s Variantou B poskytuje ucelený sortiment tarifů ➤ umožňuje integrovanou dopravu Česko – VVO
Varianta C	➤ umožňuje integrovanou dopravu Česko – vybrané cíle v VVO

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. Níže 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 Eurocity (EC) jsou vlaky určené pro pohodlné cestování na dlouhé vzdálenosti především do zahraničí a zastavující pouze v nejvýznamnějších stanicích. Na kratší a středně dlouhé vzdálenosti mají vlaky konkurovat letecké dopravě. V roce [1986](#) se celkem 13 železničních správ (správy zemí [EHS](#), [Švýcarska](#) a [Rakouska](#)) rozhodlo od začátku platnosti [grafikonu](#) vlakové dopravy [1987/1988](#) nahradit síť TEE vlaky nové kategorie EuroCity, do níž zpočátku spadaly vlaky denní i noční. V roce [1993](#) byly tyto dva provozy odděleny a noční vlaky dostaly název [EuroNight](#). Síť vlaků EuroCity byla proti síti TEE více zaměřena i na méně movitou klientelu, turisty a mládež. Počátkem 90. let 20. století vlaky kategorie EC poprvé pronikly i do střední a východní Evropy.

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 klimatizované
- 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

V České republice jsou občas některá z výše uvedených kritérií porušována. Jak je ale výše uvedeno, vlaky EC nejsou určeny pro cestující na krátké vzdálenosti či pro cestující v regionální dopravě. Z doby před vstupem České republiky do Schengenského prostoru do dnešních dní přežívá zastavování vlaků EC v bývalých přechodových pohraničních stanicích Děčín hlavní nádraží a Bad Schandau. Z výše uvedených důvodů není otevření vlaků Eurocity pro cestující s regionálními jízdními doklady vhodné.

5.7.2. Oblastní turistických jízdenek České Švýcarsko a České Švýcarsko +

Turistická jízdenka Labe-Elbe umožňuje cestování veřejnou osobní dopravou v Euroregionu Elbe / Labe a to jak v německé tak i české části. Její cena je velmi příznivá při cestách na větší vzdálenosti v Ústeckém kraji nebo při cestách do Německa. Na území Ústeckého kraje ale chybí druh turistické jízdenky, které by mohl využít návštěvník jedné turisticky atraktivní oblasti. Takovouto jízdenkou by mohli být právě turistické jízdenky České Švýcarsko a České Švýcarsko +. Pro snazší přehlednost tarifu jsou pravidla použití navrhovaných jízdenek České Švýcarsko a České Švýcarsko + v maximální možné míře podobné turistickým jízdenkám Labe – Elbe.

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:

Druh jízdenky	Navrhovaná cena
24 hodinová jízdenka České Švýcarsko	100,- Kč
24 hodinová jízdenka České Švýcarsko rodinná	200,- Kč
48 hodinová jízdenka České Švýcarsko	150,- Kč
48 hodinová jízdenka České Švýcarsko rodinná	300,- Kč

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:

Číslo trati	Územní platnost jízdenky České Švýcarsko
073	Děčín hl. n. - Těchlovice
081	Děčín hl. n. – Rumburk, Benešov nad Ploučnicí – Starý Šachov
083	Rumburk – Dolní Poustevna
084	Rumburk – Krásná Lípa – Panský – Mikulášovice dolní nádraží
090	Děčín hl. n. - Dobkovice
098	Děčín hl. n. – Bad Schandau (mimo vlaky EC)
	Bad Schandau – Sebnitz – Dolní Poustevna (ode dne otevření)

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 drahami, 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:

Druh jízdenky	Navrhovaná cena
České Švýcarsko +	400,- Kč
České Švýcarsko + rodinná	800,- Kč

Platnost jízdenek České Švýcarsko +:

Územní platnost jízdenek České Švýcarsko + by byla shodná s územní platností 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 + by 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) násobily koeficientem 1,5.

Rozúčtování tržeb z jízdenek České Švýcarsko a České Švýcarsko + lze popsat vztahem:

$$T_{\text{ČŠ}} = 250 * P_{+} + 500 * P_{+R} + \sum [PV_i * (100 * P_{24} + 200 * P_{24R} + 150 * P_{48} + 300 * P_{48R})]$$

kde:

$T_{\text{ČŠ}}$ - 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

P₂₄ – počet prodaných jízdních dokladů České Švýcarsko s platností 24 hodin

P_{24R} – počet prodaných jízdních dokladů České Švýcarsko +

P₄₈ – 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 dojít s cílem usnadnit cestování veřejnou osobní dopravou v území, které leží na hranici dvou krajů. V této oblasti by bylo vhodné, aby v budoucnu platili dva integrované tarifní systémy (obou regionů), aby si cestující mohl 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 platnosti. Integrovaný tarif bude zaveden na území Ústeckého kraje, ale díky konstrukci tarifu bude možné po projednání s příslušnými objednateli 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 – Pysk - Kamenický Šenov – Okrouhlá - Nový Bor
- Kamenický Šenov – Nový Oldřichov – Volfartice – Horní Libchava – Česká Lípa
- Starý Šachov – Žandov – Horní Police – Stružnice – Česká Lípa
- Česká Lípa – Zahradky - Stvolínky – 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 byli 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 železnici 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: Blíževedly – Úštěk
- Trať 089: Hrádek nad Nisou – Varnsdorf – Rybníště

Rozšíření platnosti Tarifu IDOL ve veřejné linkové autobusové dopravě na území Ústeckého kraje bude vzhledem k absenci potřebné odbavovací techniky náročnější. Za současného stavu, kdy jsou v Tarifu IDOL používány bezkontaktní čipové karty typu Mifare Standard a v Ústeckém kraji se připravuje v IDS Ústeckého kraje využívání bezkontaktních čipových karet Mifare DesFire EV1 by náklady rozšíření Tarifu IDOL byly zbytečně vysoké. K rozšíření Tarifu IDOL by proto mělo dojít až po přechodu IDS IDOL na karty typu Mifare DesFire.

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 zkvalitnění dopravní obslužnosti v příhraniční dopravě a zahájením provozu regionální osobní železniční dopravy na trati Děčín – Bad Schandau – Rumburk by bylo vhodné jednat s německými dopravními svazy 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 - Rybníště – 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 – Rybníště/Seifhennersdorf

- Uzly: (Liberec X:00), Hrádek n. N. X:30, Großschönau X:00, (Rybníště S:30); výhledově (Liberec X:30), Zittau X:00, (Varnsdorf staré nádraží X:30)
- Interval linky: 60 minut (v úseku Varnsdorf – Rybníště/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 (doporčeno)
- modernizace ŽST Rybníště a ŽST Varnsdorf
- zvýšení rychlosti Chrastava - Zittau - Varnsdorf
- optimalizace trati Rybníště - 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 Rybníště - Šluknov nebo přestupy na Jedlové a neefektivní oběh vozidla
- nevyužití potenciálu trati Rybníště - Varnsdorf
- nejsou zajištěny dobré návaznosti na rychlíky do Prahy
- neefektivní proběhy vozidel linky U28 v sedlech a o víkendech

VVO Ústecký kraj

 Evropská unie, Evropské fondy pro
 regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti
 Ziel3 | Cíl 3
 Anotace: Hala Nachbar:
 2007-2013: www.ziel3-cil3.eu
ELLA Realto



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 - Rybniště - Varnsdorf - Zittau - Hrádek nad Nisou - Liberec

- Uzly: Benešov n. P. X:30, Mlýny L:00, Rybniště X:30, Varnsdorf X:00, Hrádek nad Nisou X:30, Liberec X:00

6.2. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 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 - Chříbská - Česká Kamenice - Děčín
- 409 Varnsdorf - Studánka - Rumburk - Brtníky - Mikulášovice - Velký Šenov
- 410 Chříbská - Rybníště - Jiřetín p. J. - Varnsdorf - Seifhennersdorf - Rumburk - Rumburk - Jiříkov - Šluknov - Velký Šenov - Lobendava - Dolní Poustevna - Sebnitz

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
- pokrytí 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)

Silné stránky:

- Možnost dosáhnout s minimálním počtem souprav maximálního rozsahu obsluhy
- Lze zahájit provoz bez přípravy dalších investic
- Příznivé cestovní doby při obsluze všech zastávek a krátké přestupní vazby (např. v Bad Schandau)
- 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 částí spojů, ostatní vazby zajištěny přestupem
- Přímá dostupnost nástupních míst do NP o víkendu
- Možnost vytvořit souvislou linku Děčín - Varnsdorf - Liberec

Slabé stránky:

- Nevyužívá potenciál rychlé tratě v údolí Labe (zastávkové spoje)
- Uzlové body nejsou v cílové poloze
- 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
- Nový přestup z Děčína do Rumburku v Rybništi
- Při průjezdu Varnsdorfem se pojede úvratí částí spojů přes Varnsdorf staré nádraží

6.3. Drážní doprava Šluknovsko – varianta Markvartice

Možný termín realizace: 15.6.2014

Obecný popis:

V tomto modelu se počítá s propojením tratě z Dolní Poustevny do Sebnitz. Tím dojde k prodloužení linky U28 z Dolní Poustevny přes Sebnitz a Bad Schandau do Děčína. Uzlový bod Markvartice je zvolen s ohledem na dosažení návazností v Děčíně na linku R20 do Prahy. Zároveň je prezentována možnost křižování vlaků v Mikulášovicích dolním nádražím při hodinovém intervalu linky a obsluze všech zastávek v úseku Mikulášovice dolní - Bad Schandau i Zittau - Varnsdorf - Rybníště. To vyžaduje vybudování výhybny Jiřetín pod Jedlovou a Großdorf-Kohlmühle. Linka U28 může být v tomto případě provozována jako okružní.

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 křižování vlaků probíhají v Rybníšti, Chříbské a Jedlové.
- Přestupní návaznosti linky U8+U28 a L7/TLX v Rybníšti jsou směrové v relaci Varnsdorf - Krásná Lípa.
- Provázáním 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 křižování z Jablonného v Podještědí do Rynoltic, z Benešova nad Ploučnicí do Markvartic, z Mlýnů do Jedlové, z Hrádku nad Nisou do Zittau, z Großschönau do Varnsdorfu.

Vlakové linky na Šluknovsku (uzlové body - místa systémového křižování):

U8+U28 Děčín - Bad Schandau - Sebnitz – Šluknov - Rumburk - Rybníště - 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 páteční autobusové linky na Šluknovsku (stav):

- 401 Děčín - Česká Kamenice - Chřibská - Jiřetín p. J. - Varnsdorf - Seifhennersdorf - Rumburk - Jiříkov - Ebersbach
- 409 Varnsdorf - Studánka - Rumburk - Brtníky - Mikulášovice - Velký Šenov

6.3. Drážní doprava Šluknovsko – varianta Markvartice

- 410 Chříbská - Rybníště - 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 návaznosti 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 (nejsou zkracovány cestovní doby, nejsou modernizovány důležité stanice)
- Obtížně řešitelná vazba linek U8+U28 a R22+L4, v úseku Jedlová - Chříbská - Rybníště probíhá křížování ve všech stanicích
- Časová poloha spojů v Rumburku není optimální

6.3. Drážní doprava Šluknovsko – varianta Markvartice

spojením oběhů linek L7/TLX a RE2

- Přímé vlakové spojení severozápadního Šluknovska a Rumburku s Děčínem
- Těsné návaznosti ve Varnsdorfu pro relaci Liberec -Děčín.
- Snížení investičních nákladů na traťová zabezpečovací zařízení a nároků na zvyšování rychlosti jsou kompenzována nutností výstavby tří nových výhyben

- 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

VVO | **Ustecký kraj**

 Europäische Union. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung: Investition in Ihre Zukunft / Evropská unie. Evropský fond pro regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti

Ziel3 | Cíl3
Ahoj susede! Hello neighbors!
2007-2013. www.ziel3.cil3.eu

ELLA Realto

Producent linky U28/S28 z Dolní Poustevny přes Sebnitz
 a Bad Schandau až do Děčína.
 Spojení linky U8 a U28 v uzavřený kruh.
 Přesměrování linky R22-L4 z Rýnskeho do ŽST Varnsdorfu staré nádraží.
 Zvrácení linky TLX/L7 pouze do ŽST Varnsdorfu staré nádraží
 a vypuštění větve Varnsdorf - Rýnske.
 Na lince U8 se kříží ze sítě v Benešově nad Poupětí v Markvarticích.



6.4. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016+

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.
- Provázáním oběhů linek L7/TLX a RE 2 možnost úspory soupravy.
- Zkrácení ramene do Seifhennersdorfu, všechny vlaky ve Varnsdorfu do zastávky Varnsdorf-pivovar Kocour.
- Zrychlení v úseku Zittau - Varnsdorf - Rybníště projížděním 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)

6.4. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016+

- Interval linky: 120 minut
- Potřebný počet souprav: 2 (bez posilových spojů Děčín - Dolní Žleb půlících interval)

U8 Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Česká Kamenice - Rybníště - Varnsdorf-pivovar Kocour

- Uzly: Děčín východ X:30, Česká Kamenice L:00, Rybníště 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

6.4. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016+

- 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 - Rybníště - Chřibská - Česká Kamenice - Děčín
- 408 Krásná Lípa - Rumburk - Studánka - Varnsdorf
- 409 Varnsdorf - Studánka - Rumburk - Brtníky - Mikulášovice - Velký Šenov
- 410 Chřibská - Rybníště - Jiřetín p. J. - Varnsdorf - Seifhennersdorf - Rumburk - Rumburk - Jiříkov - Šluknov - Velký Šenov - Lobendava - Dolní Poustevna - Sebnitz

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 (Rybníště - Jedlová)
- modernizace nástupišť v ŽST Nový Bor
- zřízení terminálů: Mikulášovice dolní nádraží, Rumburk, Varnsdorf, Česká

6.4. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016+

Kamenice, Děčín východ

- nové vlakové zastávky: Varnsdorf staré nádraží, Varnsdorf pivovar Kocour, Dolní Habartice, Horní Habartice
- visutá lanová dráha Dolní Žleb - Labská Stráž
- 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 obsluhy, 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 Rybníštěm (projížděním zastávek) a s tím související vytvoření efektivního přestupu v Rybníšti 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 - Rybníště
- Nový přestup z Děčína do Rumburku v Rybníšti

6.4. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016+

relaci Liberec -Děčín.

- Přímé vlakové spojení Děčína s Varnsdorfem

6.5. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016++

Možný termín realizace: Po roce 2016

Obsahový 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 tratí č. 084 a 088).
- Linka S2 je prodloužena do Ústí nad Labem, zvažít lze přechod přímých vozů na linku R5 do Prahy. V úseku Dresden - Pirna, Dolní Žleb - Děčín a Děčín - Ústí nad Labem linka S2 zastávkami projíždí. Zastavování vlaků R5 v Lovosicích, provoz linky v hodinovém intervalu. Linka R20 Děčín - Praha nahrazena linkami S2 + R5. Dálkové komerční vlaky linky EC 27 / Ex 3 vedeny v nové samostatné trase.
- 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.
- Provázáním oběhů linek L7/TLX a RE 2 možnost úspory soupravy.
- Zrychlení v úseku Zittau - Varnsdorf - Rybníště a Sebnitz - Bad Schandau projížděním vybraných stanic.

6.5. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016++

- Úplné těsné vazby do všech směrů v uzlech Lovosice, Bad Schandau, Rybníště, Liberec, Česká Lípa.
- Ze zastávky Dolní Žleb navazuje lanová dráha na Labskou Stráž.
- 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 křižování z Jablonného v Podještědí do Rynoltic, z Benešova nad Ploučnicí do Děčína východ, z Mlýnů do České Kamenice, z Hrádku nad Nisou do Zittau, z Großschönau do Varnsdorfu.
- Pro efektivní oběh jsou navrženy základní křižovací body Rybníště, 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 - Rybníště - Varnsdorf - Rumburk

- Uzly: Děčín východ X:30, Česká Kamenice X:00, Rybníště 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)

6.5. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016++

- 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
- 407 Varnsdorf - Jiřetín p. J. - Krásná Lípa - Staré Křečany - 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 Seifhennersdorf - Rumburk

6.5. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016++

- 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 Stráž
- 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

Silné stránky:

- Linkové vedení vlaků optimálně postihuje přepravní potřeby
- Uzlové body v cílové poloze
- Zkrácení cestovních dob ve většině relací
- Možnost dosáhnout s minimálním počtem souprav maximálního

Slabé stránky:

- Nutná příprava a realizace významných investic do infrastruktury
- Provozní stabilita závislá na rozsahu infrastrukturálních opatření a kvalitě vozidel
- Omezení místní obsluhy území vlaky v úseku Zittau - Varnsdorf -

6.5. Drážní doprava Šluknovsko – varianta 2016++

rozsahu obsluhy, další optimalizace
spojením oběhů linek L7/TLX a RE2

Rybniště a Sebnitz - Bad Schandau

- Přímé vlakové spojení severozápadního Šluknovska s Děčínem
- Vlakové spojení z Rumburku do Ebersbachu (na vlaky do Drážďan, Žitavy a Liberce)
- Zrychlení mezi Zittau - Varnsdorfem a Rybništěm (projížděním zastávek) a s tím související vytvoření efektivního přestupu v Rybništi do všech směrů
- Těsné návaznosti ve Varnsdorfu pro relaci Liberec -Děčín.
- Přímé vlakové spojení Děčína s Varnsdorfem i Rumburkem linkou U8
- využívá potenciál koridorové tratě v údolí Labe pro rychlé spojení s Drážďany, Děčínem, Ústím nad Labem a Prahou

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 snahou dlouhodobě zvýšit atraktivitu 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 navržená investiční opatření zaměřena na dosažení vyšší provozní efektivity. Tím je míněna zejména správná volba uzlových bodů pro křižování vlaků nebo přestupní vazby a optimální meziuzlové 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 uskutečňuje denně kolem 10-ti tisíc cest, pro neexistenci přímého železničního propojení je tento masivní přepravní proud zajišťován výhradně autobusy.

Spojení nejsilnějších vazeb v mikroregionu jednoznačně definuje přirozenou přepravní osu Liberec - Varnsdorf - Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna - Sebnitz - Bad Schandou - Dresden / Děčín - Ústí nad Labem - Praha, která spolu s odbočkami ve směru Česká Lípa a Česká Kamenice pokrývá většinu přepravních vazeb. V těchto relacích je smysluplné nabízet kapacitní, rychlé a kvalitní spojení, které je schopna nabídnout železnice. S výhodou lze po modernizaci úspěšně využít dědictví zanechané předky ve formě stávajících železničních tratí, které by byly v opačném případě zbytečně odsouzeny k postupnému zániku. Hlavní výhodou železnice je schopnost po ní provozovat rychlou meziregionální dopravu vysoké kvality a komfortu, kterého není možné na silniční síti převážně nižších parametrů zatím dosahovat.

- 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 Děčínska. 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 danému souběhem tratí z Děčína na Českou Lípou 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 obrátů 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, napříkladně přejezd u nádraží v Bad Schandau či relativně frekventovaný přejezd na silnici Vilémov - Karlín zabezpečený pouze výstražnými kříži.

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 samozřejmé 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 meziměstské obsluhy

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 návaznou 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 nástupišti. Samozřejmostí je nové staniční zabezpečovací zařízení, nutná pak oprava přístupové komunikace k nádraží.

7.1.2.2. Rumburk (X:30)

je strategickou přestupní stanicí, jejíž význam by měl do budoucna opět vzrůstat. Ve stanici je třeba modernizovat zabezpečovací zařízení, vybudovat kvalitní nástupiště, kapacitní parkoviště a pokusit se přiblížit do těsného kontaktu návaznou autobusovou dopravu.

7.1.2.3. Seifhennersdorf

bude soužit pro křižování vlaků mezi Varnsdorfem a Rumburkem v případě stavby nové propojovací tratě. V jejím rámci je potřebné stanici modernizovat.

7.1.2.4. Varnsdorf (X:15/X:45)

je stanicí, kde bude třeba zajistit rychlé křižování a současně krátké přestupy cestujících mezi vlaky. Zároveň zde budou organizovány autobusové návaznosti. Proto je potřeba vybudovat moderní zabezpečovací zařízení, nástupiště pro přestup hrana - hrana mezi vlaky a v jejich blízkosti zastávku autobusů. Parkoviště je zde samozřejmostí.

7.1.2.5. Zittau (X:00)

bude po rekonstrukci polského traťového úseku hlavním uzlovým bodem trati do Liberce. Pro potřebné téměř letmé křižování vlaků je možné využít konfiguraci stanice a přilehlý dvojkolejný úsek do Mittelherwigsdorfu. Je potřebné stanici a trať vybavit novým zabezpečovacím zařízením. Kvalitní nástupiště i silniční infrastruktura v přednádraží jsou vybudovány.

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

vykřižování 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 křižování 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 stanicí, kde bude nutná modernizace staničního zabezpečovacího zařízení pro rychlé křižování vlaků. V této souvislosti se předpokládá výstavba bezbariérových nástupišť. V přednádraží se doporučuje vytvořit 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 infrastruktuře. 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 výsledek je nejintenzivněji a přímo vnímán cestující veřejností. 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 obraty cestujících (pokud tyto práce nebudou provedeny v rámci jiných modernizačních staveb, viz výše):

7.1.4.1. Benešov nad Ploučnicí

je uzlová stanice s vysokým obratem cestujících. Modernizace nástupišť přinese mimo komfortu cestujícím hlavně zvýšení bezpečnosti při pohybu v kolejišti.

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 návazných autobusů.

7.1.4.4. Velký Šenov

s modernizovanými nástupišťem 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 Rybníště - 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 zatraktivnění 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 obřatišť

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 nástupišťem se zvýšenou nástupní hranou, přístřeškem (v nástupním směru), označníkem s potřebnými

informacemi, navigačními tabulemi, bezpečným bezbariérovým přístupem s návazností na chodník nebo osvětlený přechod pro chodce. Ten je potřebný zejména mezi nástupišti 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 stáním. Samostatná autobusová nádraží jsou odůvodnitelná 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 infrastrukturálních 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 přímou 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 dopravě 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 Ernsbrunn – 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 navrhuje 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 spojky napříč Českým a Saským Švýcarskem. Chybějící spojení komplikuje plánování nástupních a cílových míst pro cyklovýlety s použitím veřejné dopravy. Měla by být vytyčena 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 bahnité 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 nepravidlostech 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 jen s obtížemi umožňuje běžný provoz, natož zavedení např. 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 dotačních 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 reálné 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.

Šluknovsko, návrh investičních opatření

Ziel 3 | Cíl 3
Ahoj sousede, Hallo Nachbar.
2007-2013, www.ziel3.eu
ELLA Regio

VVO Ústecký kraj
Evropská unie, Evropský fond pro regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti

VVO Ústecký kraj



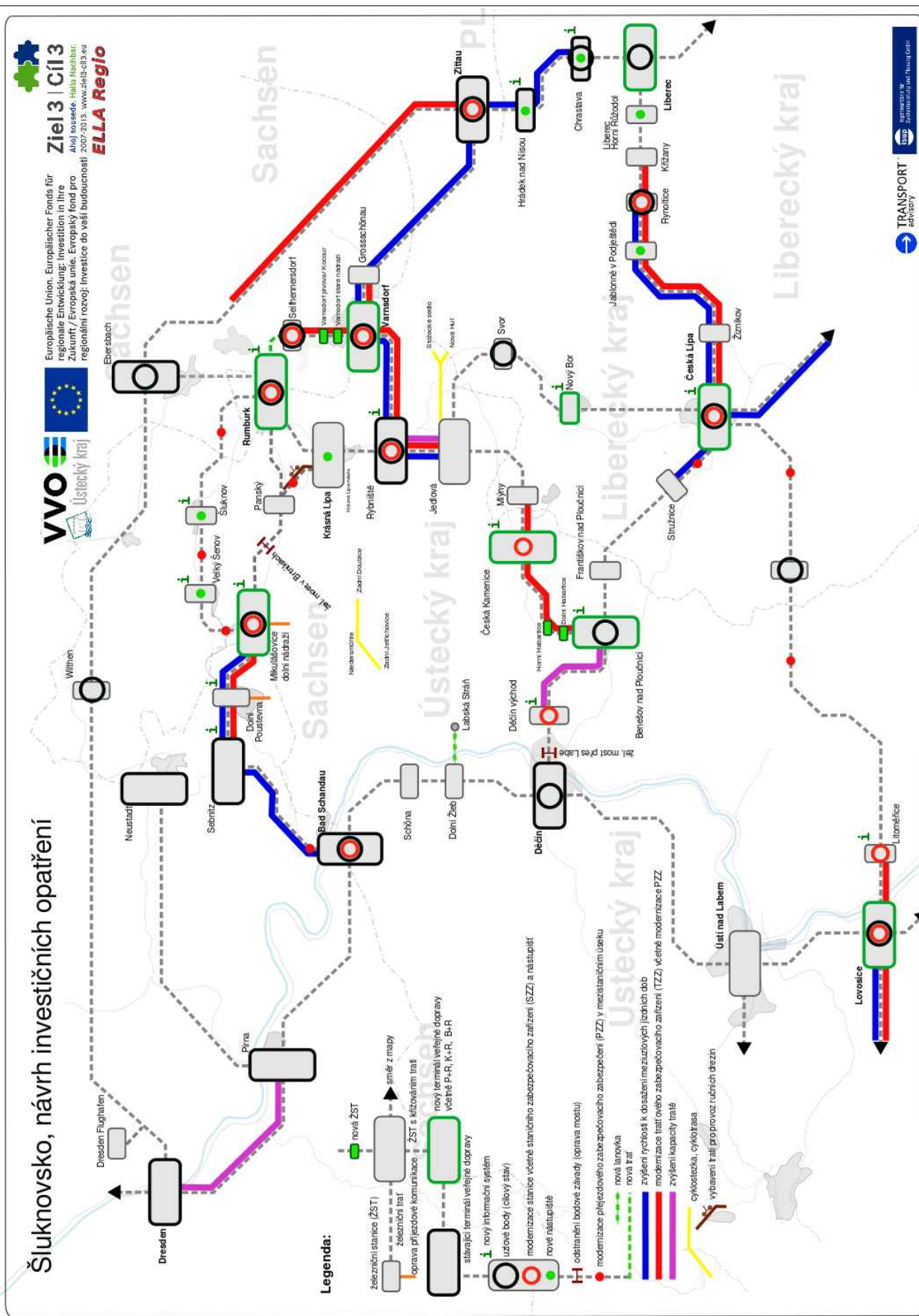
Evropská unie, Evropský fond pro regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti



Ziel 3 | Cíl 3
Ahoj sousede, Hallo Nachbar.
ELLA Regio

Legenda:

- železniční stanice (ZST)
- železniční trať
- oprava přejezdové komunikace
- nová ZST
- nový informační systém
- uzlové body (olový stav)
- modernizace stanic včetně stančního zabezpečovacího zařízení (SZZ) a nástupišť
- nové nástupiště
- odstranění bodové závady (oprava mostu)
- modernizace přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) v mezistančním úseku
- nová lanovka
- nová trať
- zvýšení rychlosti k obsazení mezzauzbových jízdních dob
- modernizace tratí ověřením zabezpečovacího zařízení (TZZ) včetně modernizace PZZ
- zvýšení kapacity tratí
- cyklostezka, cyklotrasa
- výbavení tratí pro provoz ručních drezin



TRANSPORT
stavby

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 (Cíl3), Rekonstrukce trati Liberec - Tanvald (OPD ČR), Modernizace trati Wrocław - 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 efektylepší 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
- konkrétně: železniční trať včetně doprovodných investic do veřejné dopravy v přilehlém regionu a s možností alternativního rozšíření o odbočné směry Jelenia Góra - Harrachov - Liberec, Jelenia Góra - Zgorzelec - Görlitz, Tanvald - Železný Brod, Smržovka - Josefův Důl, Liberec - Zawidów - Zgorzelec - Görlitz, Liberec - Česká Lípa, Varnsdorf / Rumburk - Rybniště - Jedlová - Česká Lípa / Děčín, Rumburk / Krásná Lípa - Panský - Mikulášovice dolní n., Sebnitz - Neustadt - Pirna.

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 parkovišť, 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: Wojvodství 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 - Rybníště - 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 - Rybníště - oprava svršku pro zvýšení rychlosti na cca 70 km/h, nové traťové a přejezdové zabezpečovací zařízení
- ŽST Rybníště - modernizace stanice včetně nástupišť (přestupy hrana - hrana mezi vlaky), modernizace staničního zabezpečovacího zařízení a kolejové úpravy pro zvýšení rychlosti, informační systém pro cestující
- úsek Rybníště - 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:

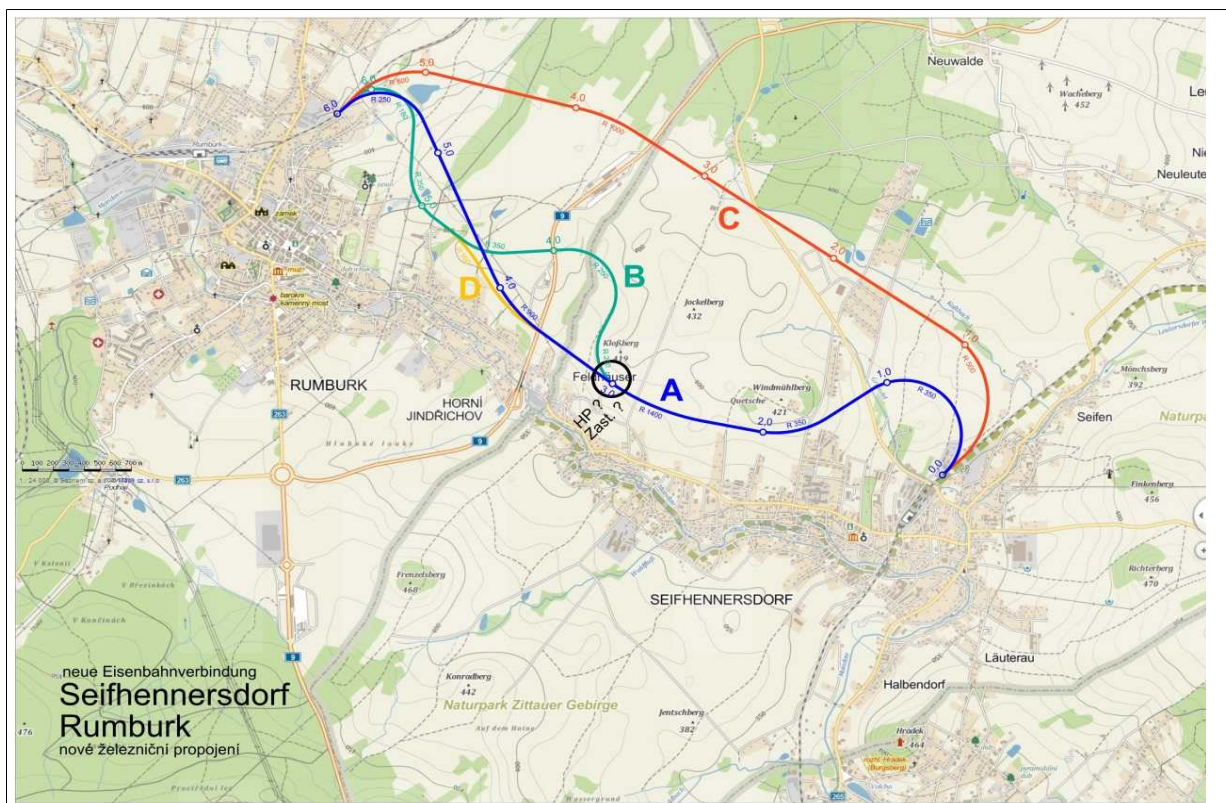
- Liberecký kraj
- Ústecký kraj
- ZVON

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 stanice 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

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 přejezdové zabezpečovací zařízení
- dopravná 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, přejezdové 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 zastávce 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 nelineového charakteru

Ostatní projekty mají spíše místní význam či bodový charakter. Jednotlivá opatření je vhodné vzájemně sdružovat. Po vzájemném kontaktu a dohodě nositelů záměrů budou definovány společné projekty, vzhledem k financovatelnosti ze zdrojů EU optimálně přeshraničního rozměru. Předpokládá se, že se bude jednat převážně o projekty dvou partnerů, případně sdružení např. několika měst a obcí. Definice projektů bude postupně upřesňována na základě znalosti dotačních titulů.

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, Žlebě 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 současné 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 pravidelné přepravě cestujících do škol a zaměstnání.

Vozový park na železnici i v autobusové dopravě je v české části sledovaného území pestrý, což vyplývá z rozsáhlosti území i jeho návaznosti na své okolí. Na železnici 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 železnici 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 kritérií 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 předimenzovaná a některé stanice jsou vzhledem k velké vzdálenosti od obcí využívány zcela minimálně. Dalším negativem pro atraktivitu železniční dopravu jsou nízké traťové rychlosti, které souvisejí se zastaralým způsobem řízení provozu, kdy funkci dispečera často plní strojvedoucí. Ti musí v některých případech, na tratích bez radiového pokrytí ověřovat průjezdnost trasy přes pevnou linku umístěnou v dopravní kanceláři ve staniční budově. Tyto a jiné zastaralé provozní úkony provoz železnice neúměrně protahují. 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 dopravy s rušením hraničních

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 nejpříhodnějších stanicích, či dvokolejných 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 neměl 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 neobsluhování trati z Mikulášovic do Rumburku a Krásné Lípy a naopak její adaptace na provoz historických vlaků a na rameni z Panského do Krásné Lípy na provoz ručních drezín. 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 propojení ze Seiffhenersdorfu 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 víkendu a nabídku autobusových linek doplňují linky vyložené turistické, které v době letní turistické sezóny a víkendech vozí cestující do nástupních míst v národním parku Českosaské Švýcarsko a do okolí Děčínského Sněžníku. Obliba cykloturistiky s sebou přináší požadavky na přepravu jízdních kol. Způsobům přepravy jízdních kol je věnována kapitola 2.3.1.3 na str.72.

S turistickou dopravou se pojí nutnost informovat cestující o nabídce dopravního spojení, čemuž je věnována kapitola 3.6. na str.151.