

## 9 VEŘEJNÁ DOPRAVA

### 9.1 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

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

Městská autobusová doprava (MAD) v Děčíně byla do krajského systému integrována postupně. Od začátku roku 2015 byl na celém území spuštěn jednotný zónově-relační tarif, dopravní obslužnost na území Ústeckého kraje byla optimalizována, byly odstraněny souběžné linky a souběžné spoje (železničních i autobusových linek), řešeny návaznosti a zvýšeny standardy kvality. Spuštění integrovaného dopravního systému se postupně dotklo i Děčína, kdy bylo několik autobusových linek obsluhujících obce v okolí Děčína převedeno v průběhu roku 2015 a 2016 z režimu MAD do režimu VLD. Společným úsilím všech dotčených stran se však podařilo sjednat tarifní integraci MAD v Děčíně s Dopravou Ústeckého kraje až od poloviny roku 2016. Od poloviny roku 2016 byl městský tarif plně implementován do tarifu Dopravy Ústeckého kraje a na všech linkách veřejné dopravy v území tak platí jednotný tarifní systém Dopravy Ústeckého kraje. Město Děčín je zařazeno do tarifní zóny 301. Držitelé jízdenek platných v zóně 301, případně v dalších přilehlých zónách (na území města Děčína se jedná o část Dolní Žleb, která je samostatnou zónou 329), tak mohou používat pro své cesty po území města kromě spojů MAD i spoje VLD.

**V současné době jsou veškeré linky veřejné dopravy (železniční, regionální autobusová, MAD a lodní doprava) na území Děčína i v jeho širším okolí začleněny do systému Doprava Ústeckého kraje. Integrovaná doprava je ve své současné podobě funkční a efektivní.**

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

## 9.2 ZHODNOCENÍ STAVU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ

Řešené území města Děčína je z hlediska dopravní obslužnosti obsluhováno především linkami městské autobusové dopravy (MAD), vybrané okrajové části jsou obsluhovány pouze autobusovými linkami integrovaného systému DÚK, příp. pouze železniční dopravou. V rámci městské autobusové dopravy je provozováno 11 denních linek, 2 noční linky a 1 linka turistická. V denní době je dopravní obslužnost pomocí linek MAD zajišťována přibližně od 4. hodiny ranní do 23. hodiny večerní. Po 23. hodině dojíždějí poslední denní spoje a dopravní obslužnost od půlnoci do 4. hodiny ráno přebírají noční linky.

Autobusové linky MAD jsou označeny čísly 201, 202, 204, 207, 208, 209, 210, 212, 214, 229, 237 (denní linky), 232, 233 (noční linky) a 217 (turistická linka). Všechny linky jsou koncipované jako diametrální či radiální. Všechny autobusové linky zároveň projíždějí dopravním uzlem Hlavní nádraží (tento dopravní uzel je centrem levobřežní části Děčína). Mimo linky č. 210 pak také všechny provozované linky projíždějí dopravním uzlem v Tyršově ulici a na Masarykově náměstí (tyto dvě zastávky leží v centru pravobřežní části Děčína). Autobusové linky MAD jsou provozovány pouze na území města Děčína.

Na dopravní obsluhu Děčína se však podílejí i autobusové regionální linky zařazené do integrovaného dopravního systému DÚK. Jedná se celkem o 8 autobusových linek s číselným označením 402, 431, 432, 433, 434, 436, 437 a 450. Všechny tyto linky projíždějí dopravním uzlem Hlavní nádraží. Většina autobusových linek je poté ukončena na děčínském autobusovém nádraží.

Autobusové nádraží v Děčíně se nachází v ulici Uhelná. Autobusové nádraží je tvořeno 8 nástupišti. Tyto nástupiště využívají jak linky MHD, tak linky DÚK. Součástí nádraží jsou i odstavné prostory pro autobusy, parkoviště, dispečink a odbavovací hala. Celý prostor autobusového nádraží protíná zmíněná jednosměrná, dvoupruhová ul. Uhelná, která tvoří silnici 1. třídy I/13. Nástupiště č. 7 a 8 je situováno přímo na komunikaci I/13 a ta je zároveň odděluje od ostatních nástupišť a odbavovací haly. I přes to, že tato poloha autobusového nádraží je vnímána jako provizorní, slouží již několik desítek let a lze jí v širších souvislostech vnímat jako velmi nevhodnou a nebezpečnou.

V neposlední řadě má na dopravní obslužnosti území svůj podíl i železniční doprava. I ta je zařazena do krajského integrovaného systému DÚK.

Schéma dopravní obslužnosti celého území je součástí **PŘÍLOHA Č. 11**.

### 9.2.1 Plošná obsluha území města

Město Děčín je pokryté sítí linek hromadné dopravy uspokojivě. Následující Tabulka 29 obsahuje seznam všech 35 místních částí s uvedením druhu dopravy, který se podílí na dopravní obslužnosti této části.

Tabulka 29 Přehled druhů veřejné dopravy obsluhujících místní části

Místní část	MAD	bus DÚK	vlak
Děčín I-Děčín	✓	✓	✓
Děčín II-Nové Město	✓	✓	x
Děčín III-Staré Město	✓	✓	✓
Děčín IV-Podmokly	✓	✓	✓
Děčín V-Rozbělesy	✓	✓	✓*
Děčín VI-Letná	✓	x	x
Děčín VII-Chrochvice	✓	x	x
Děčín VIII-Dolní Oldřichov	✓	✓	x
Děčín IX-Bynov	✓	✓	x
Děčín X-Bělá	✓	x	x
Děčín XI-Horní Žleb	x	x	✓
Děčín XII-Vilsnice	x	✓	✓
Děčín XIII-Loubí	✓	✓	x
Děčín XIV-Dolní Žleb	x	x	✓
Děčín XV-Prostřední Žleb	x	x	✓
Děčín XVI-Přípeř	✓	(✓)	✓
Děčín XVII-Jalůvčí	✓	(✓)	x
Děčín XVIII-Maxičky	✓	(✓)	x
Děčín XIX-Čechy	✓	x	x
Děčín XX-Nová Ves	x	x	x
Děčín XXI-Horní Oldřichov	✓	x	x
Děčín XXII-Václavov	✓	x	x
Děčín XXIII-Popovice	✓*	x	x
Děčín XXIV-Krásný Studenec	✓	x	x
Děčín XXV-Chmelnice	✓*	x	x
Děčín XXVI-Bechlejovice	✓*	x	✓
Děčín XXVII-Březiny	✓	✓	✓*
Děčín XXVIII-Folknáře	✓	x	x
Děčín XXIX-Hošťice nad Labem	x	x	x
Děčín XXX-Velká Veleň	✓	x	x
Děčín XXXI-Křešice	✓	x	x
Děčín XXXII-Boletice nad Labem	✓	x	x
Děčín XXXIII-Nebočady	✓	x	x
Děčín XXXIV-Chlum	x	x	x
Děčín XXXV-Lesná	✓	x	x

Pozn: \* - část území je v docházkové vzdálenosti zastávky v sousední místní části  
(✓) – s velmi omezeným rozsahem provozu

Jedním z nejdůležitějších ukazatelů kvality dopravní obslužnosti území je však časová a vzdálenostní dostupnost na nejbližší zastávku, resp. stanici. Časovou i vzdálenostní dostupnost jednotlivých zastávek veřejné dopravy lze prezentovat pomocí izochron dostupnosti. Izochrony dostupnosti jsou v idealizovaném případě kružnice o poloměru rovnajícím se zvolené časové dostupnosti, přičemž je počítáno se střední chůzí člověka. V reálném světě však nelze spoléhat na idealizovanou kružnici z místa zastávky, v potaz je nutné brát také především směrování jednotlivých ulic, chodníků, nároží budov, liniové stavby, příp. jiné bariéry v přímé cestě. V případě Děčína je také rovněž nutné počítat s velmi členitým terénem drtivé většiny místních částí. Skutečná vzdálenost i čas nutný k vykonání cesty z místa bydliště k nejbližší zastávce hromadné dopravy je tak ve většině případů náročnější, než udávají obecně platná doporučení.

Obecně se pro městské prostředí pracuje se třemi vrstvami docházkových vzdáleností:

- do cca 3 minut (do cca 200 metrů)
- do cca 6 minut (do cca 400 metrů)
- do cca 10 minut (do cca 600 metrů)

V případě kopcovitého terénu v Děčíně se časová vzdálenost na zastávku diametrálně zvyšuje dle členitosti terénu a dostupnost se stává daleko náročnější.

Pro nízkopodlažní, řídkou zástavbu v okrajových částech území je přípustná docházková vzdálenost do cca 10 minut (600 metrů). Pro vysokopodlažní, hustou zástavbu, pro lokality hromadného bydlení a pro lokality v centru a širším centru města by docházkové vzdálenosti neměly přesáhnout 6 minut (400 metrů).

Na základě důkladného zanalyzování řešeného území a na základě poznatků z průzkumů vyšlo najevo několik skutečností, týkajících se plošné obsluhy území hromadnou dopravou.

Vůbec žádnou dopravní obslužnost nemají v současné době tyto městské části:

- Děčín XX – Nová Ves
  - 204 obyvatel v nízkopodlažní zástavbě
  - docházková vzdálenost cca 600 – 1300 metrů, kopcovitý terén
- Děčín XXIX – Hoštice nad Labem
  - 28 obyvatel v nízkopodlažní zástavbě
  - docházková vzdálenost cca 2000 metrů, kopcovitý terén
- Děčín XXXIV – Chlum
  - 66 obyvatel v nízkopodlažní zástavbě
  - docházková vzdálenost cca 3500 metrů a více, kopcovitý terén

Velmi dlouhé, či dlouhé docházkové vzdálenosti mají tyto lokality:

- Děčín IV - Podmokly
  - ul. Bělská, Červený Vrch, Mezní, Ke Studánce – nízkopodlažní zástavba
    - docházková vzdálenost cca 600 – 800 metrů
- Děčín IX - Bynov
  - „horní část“ – ul. Na Vyhlídce, Kyjevská – hromadné bydlení, vysokopodlažní zástavba
    - docházková vzdálenost cca 600 – 1000 metrů, kopcovitý terén
  - „horní část“ – ul. Dukelská, Rudolfova, Na Slatinách – nízkopodlažní zástavba
    - docházková vzdálenost cca 600 – 700 metrů, kopcovitý terén
- Děčín XXXII - Boletice nad Labem
  - „horní část“ – ul. Pražská, V Sídlišti – hromadné bydlení, vysokopodlažní zástavba
    - docházková vzdálenost cca 400 – 700 metrů, kopcovitý terén
- Děčín XXVII - Březiny
  - ul. Kosmonautů – hromadné bydlení, vysokopodlažní zástavba
    - docházková vzdálenost 400 – 700 metrů, kopcovitý terén
- Děčín XV - Prostřední Žleb
  - ul. V Dolině, Žlebská – nízkopodlažní řídká zástavba
    - docházková vzdálenost 600 – 1500 metrů
- Děčín XXV - Chmelnice
  - ul. V Lukách, Višňová, Lomená – nízkopodlažní řídká zástavba
    - docházková vzdálenost cca 800 – 1500 metrů

Při návrhu rozvoje dopravní obslužnosti do doposud neobsluhovaných lokalit či do lokalit s dlouhými docházkovými vzdálenostmi na nejbližší zastávku by měly být prioritně řešeny výše uvedené části města. Nejpálčivější problém lze sledovat v lokalitách bez dopravní obsluhy (Nová Ves, Hoštice, Chlum), z druhé skupiny s dlouhými docházkovými vzdálenostmi je vhodné dát největší prioritu horní části sídliště v Bynově.

### 9.3 TARIFNÍ SYSTÉM A ZPŮSOB ODBAVENÍ V MAD

V MAD Děčín mohou cestující nastupovat do vozidel pouze předními dveřmi a odbavují se u řidiče dle zvoleného typu jízdného.

Od vstupu MAD do krajského integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje v červenci 2016 je tarif MAD plně tarifně integrován do tarifu DÚK. Cestující se může odbavit hotovostně či bezhotovostně, k dispozici jsou i předplatní kupony. Celé území města je zařazeno do jedné zóny označené č. 301.

Jednotlivé jízdní doklady pro zónu 301 se kupují u řidiče. Cena jízdních dokladů je různá pro platbu v hotovosti (mince se vhadzují do mincového automatu, přeplatky však nevrací) a pro platbu elektronickou peněženkou (na čipové kartě MAD nebo DÚK) či bezkontaktní platební kartou. Výčet jízdného udává následující [Tabulka 30](#). Všechny jednorázové jízdenky jsou přestupní s dobou platnosti 45 min. nebo 24 hodin.

**Tabulka 30 Ceník jednotlivého jízdného pro zónu 301 Děčín**

Časová platnost	Jednotlivé jízdné placené v hotovosti		Jednotlivé jízdné placené elektronickou peněženkou či bezkontaktní platební kartou	
	obyčejné	zlevněné	obyčejné	zlevněné
45 min.	20 Kč	5 Kč	15 Kč	4,50 Kč
24 hod.	60 Kč	15 Kč	60 Kč	14,50 Kč

Na zlevněné jízdné mají nárok vybrané skupiny cestujících, mj. děti, studenti, senioři nebo členové konfederace politických vězňů ČR.

Bezplatná přeprava je poté poskytována držitelům průkazů ZTP a ZTP/P, občanům nad 70 let, držitelům Jánského plakety, policistům ve službě a vybraným pracovníkům městských organizací (strážníci, asistenti prevence kriminality, pracovníci střediska městských služeb).

Přepavné za spoluzavazadla či psa je stanoveno na 10 Kč (platnost 60 min.) či na 20 Kč (platnost do 4:00 hod. následujícího dne). Zakoupit lze také přepravné na jízdní kolo, tato jízdenka platí pouze ve spoji, kde byla zakoupena a stojí 20 Kč. U přepravného je určitou zvláštností časová platnost jízdních dokladů, která není kompatibilní s platností jízdních dokladů pro cestující. Tato nekompatibilita vznikla zřejmě při přechodu na společný tarif IDS.

Pro pravidelné cestující je nabízeno předplatné časové jízdné. V nabídce je časové jízdné na 7 dní, 30 dní a 90 dní. Všechny tři druhy časového jízdného lze nahrát ve formě elektronického kuponu na bezkontaktní čipové karty DÚK či na bezkontaktní bankovní kartu. Sedmidenní a třicetidenní lze pak zakoupit i v papírové podobě. Výčet časového jízdného udává následující [Tabulka 31](#). Velkou výhodou je možnost nákupu předplatného jízdného v e-shopu dopravního podniku.

**Tabulka 31 Ceník časového jízdného pro zónu 301 Děčín**

Časová platnost	obyčejné	zlevněné
sedmidenní	135 Kč	33 Kč
třicetidenní	490 Kč	122 Kč
devadesátidenní	1290 Kč	322 Kč

Mimo tyto tři kategorie je navíc nabízeno zaměstnanecké jízdné na 1 rok za 250 Kč.

Kromě jednorázových a časových jízdních dokladů pro zónu 301 je možno pro cestování použít (a ve vozidlech MAD zakoupit) i celosíťové jednodenní jízdenky pro celý DÚK za 130 Kč či síťové jízdenky Labe-Elbe.

Ve vozidlech MAD je také možné zakoupit celý sortiment jízdenek platných v rámci IDS DÚK (jednotlivé i časové jízdné pro cesty do regionu).

V rámci srovnání cen jednorázových, a zejména dlouhodobých jízdenek s ostatními městy ČR lze konstatovat, že jízdné v Děčíně je v rámci České republiky jedno z vyšších. Ceny jednorázových a dlouhodobých jízdenek ve vybraných městech ČR porovnává [Tabulka 32](#).

Tabulka 32 Srovnání cen jízdenek MHD ve vybraných městech ČR

Město a počet obyvatel		Cena jednorázové jízdenky a její platnost [min]		Kupón 30denní	Kupón 90denní	Kupón 365denní
Praha	1,3 mil.	24 Kč	30'	550 Kč	1480 Kč	3650 Kč
Brno	380 tis.	25 Kč	60'	550 Kč	1370 Kč	4750 Kč
Ostrava	290 tis.	20 Kč	30'	499 Kč	1299 Kč	3999 Kč
Ústí nad Labem	93 tis.	18 Kč	45'	535 Kč	1395 Kč	4845 Kč
Hradec Králové	93 tis.	20 Kč	---	480 Kč	1290 Kč	3700 Kč
Pardubice	90 tis.	16 Kč	---	460 Kč	1210 Kč	3990 Kč
Havířov	72 tis.	12 Kč	---	250 Kč	680 Kč	2720 Kč
Kladno	69 tis.	16 Kč	---	380 Kč	1120 Kč	4480 Kč <sup>1</sup>
Most	67 tis.	17 Kč	45'	400 Kč	1080 Kč	4320 Kč
Opava	57 tis.	18 Kč	30'	398 Kč	1072 Kč	3781 Kč
Karviná	53 tis.	15 Kč	---	270 Kč	702 Kč	2470 Kč
Jihlava	51 tis.	20 Kč	60'	390 Kč	1100 Kč	3750 Kč
Teplice	50 tis.	20 Kč	45'	530 Kč	1260 Kč	5040 Kč <sup>1</sup>
<b>Děčín</b>	<b>49 tis.</b>	<b>20 Kč</b>	<b>45'</b>	<b>490 Kč</b>	<b>1290 Kč</b>	<b>5160 Kč<sup>1</sup></b>
Karlovy Vary	49 tis.	25 Kč	60'	380 Kč	880 Kč	3200 Kč
Chomutov	49 tis.	17 Kč	45'	530 Kč	1470 Kč	5880 Kč <sup>1</sup>
Jablonec nad Nisou	46 tis.	18 Kč	---	470 Kč	1250 Kč	3650 Kč
Mladá Boleslav	44 tis.	16 Kč	---	640 Kč	1600 Kč	6400 Kč <sup>1</sup>

U cen jednorázových jízdenek jsou porovnávány pouze jízdenky placené v hotovosti. Při neuvedení platnosti jednorázové jízdenky se jedná o jízdenku nepřestupní.

*Pozn. 1 – roční kupón není v nabídce, pro srovnání byla cena vypočtena jako 4 čtvrtletní kupóny*

*Pozn. 2 – při použití čipové karty*

## 9.4 ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK MAD

### 9.4.1 Linka 201

Autobusová linka č. 201 spojuje městské části Chrochvice, Letná, Podmokly, Děčín a Nové Město. Na své trase obsluhuje několik významných sídlištních celků, autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, nemocnici, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

#### Trasa linky:

Chrochvice – Kosova (zpět) – Pošta – Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Bažantnice – Husitská (– Pivovar) – Výtopny – Autobusové nádraží (tam) – Hlavní nádraží – Labské nábř. (zpět) – Tyršův most (tam) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Nemocnice /a zpět/

#### Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně cca od 4. do 23. hodiny.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz s různými intervaly v různých obdobích. Určitou zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli.

Do zastávky Pivovar zajíždí pouze vybrané spoje, v pracovní dny 3 páry spojů ve večerním období, ve volných dnech všechny spoje cca mezi 9. a 20. hodinou.

Na lince je provozován ve dnech školního vyučování školní spoj v trase Chrochvice – Hlavní nádraží – Bynov.

Tabulka 33 Provozní parametry linky 201

Časové období [hod]	Interval [min]		
	Pracovní den	Sobota	Neděle, svátek
4 – 8	~ 15 – 35	30	30
8 – 12	30	20	30
12 – 16	20	30	30
16 – 23	~ 20	30	30



### 9.4.2 Linka 202

Autobusová linka č. 202 spojuje městské části Bynov, Horní Oldřichov, Dolní Oldřichov, Podmokly, Děčín a Staré Město. Na trase obsluhuje několik významných sídlištních celků, hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

#### Trasa linky:

Bynov – Bynov, škola (– Horní Oldřichov) – U zámečku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží (tam) – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Zámecký rybník (– Kaufland) – Březová – Oblouková – Staré Město /a zpět/

#### Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v pracovní dny cca od 4. do 23. hodiny.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz s různými intervaly v různých obdobích.

Do zastávky Horní Oldřichov zajíždí pouze vybrané spoje (přibližně jeden spoj za hodinu, resp. dva spoje za hodinu v ranní přepravní špičce směrem do města a v odpolední přepravní špičce směrem z města).

Do zastávky Kaufland zajíždí vybrané spoje mezi 7. a 20. hodinou v intervalu cca 30 – 45 minut (1 až 2 spoje za hodinu).

Několik vybraných spojů je provozováno ve zkrácené trase Bynov – Hlavní nádraží.

Jeden spoj v ranní přepravní špičce pokračuje ze směru Staré Město – Hlavní nádraží dále po lince č. 237 směr Dopravní podnik.

O sobotách, nedělích a svátcích je linka v celé své trase provozována linkou č. 229.

Tabulka 34 Provozní parametry linky 202

Časové období [hod]	Interval [min]
	Pracovní den
4 – 8	~ 7 – 15
8 – 12	15
12 – 16	10
16 – 23	~ 15 – 20

### 9.4.3 Linka 204

Autobusová linka č. 204 spojuje městské části Letná, Podmokly, Děčín a Březiny. Na trase obsluhuje autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, průmyslovou oblast podél Krokovy ul., několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

#### Trasa linky:

(Letná – Bukureštská (zpět) – U průmyslovky – Slovanská – U pivovaru (zpět) – Výtopny – Autobusové nádraží (tam) –) Hlavní nádraží – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. (– 28. října) – Myslbekova – 17. listopadu – Východní nádraží – Karned – Kolonie – Březiny, Libverda – Březiny /a zpět/

#### Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně cca od 4. do 23. hodiny, resp. od 5. hodiny v sobotu, neděli a svátek.

Na lince není uplatňován pravidelný intervalový provoz.

Do zastávek v úseku Letná – Autobusové nádraží jsou provozovány pouze vybrané spoje.

Do zastávky 28. října zajíždí pouze vybrané spoje v pracovní dny, přibližně jeden spoj za hodinu v pracovní dny, resp. 1 spoj za 2 hodiny o víkendech.

Tabulka 35 Provozní parametry linky 204

Časové období [hod]	Interval [min]	
	Pracovní den	Sobota, neděle, svátek
4 – 8	~ 15 – 25 (~ 20 – 40)	~ 30 (90)
8 – 12	30 (60)	~ 30 (90)
12 – 16	~ 20 (~ 20)	~ 30 (90)
16 – 23	~ 20 – 30 (~ 20 – 60)	~ 30 – 60 (60 – 90)

V tabulce jsou uvedeny intervaly spojů pro trasu Autobusové nádraží – Březiny, intervaly spojů pro úsek Letná – Autobusové nádraží jsou uvedeny v závorce.

#### 9.4.4 Linka 207

Autobusová linka č. 207 spojuje městské části Letná, Podmokly, Děčín a Nové Město. Na trase obsluhuje několik významných sídlištních celků, autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, nemocnici, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

##### Trasa linky:

Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Bažantnice – Husitská – Pivovar – Výtopny – Autobusové nádraží (tam) – Hlavní nádraží – Labské nábř. (zpět) – Tyršův most (tam) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Nemocnice (– Pod Nemocnicí) /a zpět/

##### Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v pracovní dny cca od 5. do 18. hodiny.

Do zastávky Pivovar zajíždí všechny spoje mezi 9. a 18. hodinou.

Do zastávky Pod nemocnicí je veden pouze každý 2. spoj.

Tabulka 36 Provozní parametry linky 207

Časové období [hod]	Interval [min]
	Pracovní den
5 – 12	30
12 – 15	20
15 – 18	30

#### 9.4.5 Linka 208

Autobusová linka č. 208 spojuje městské části Podmokly, Děčín, Staré Město, Křešice, Boletice nad Labem, Lesná a Velká Veleň. Na trase obsluhuje autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, železniční zastávku Křešice, významné sídliště v Boleticích nad Labem, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

##### Trasa linky:

Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Zámecký rybník (– Kaufland – Březová) – Nám. 5. května (zpět) – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice (tam) – Křešice škola (– Boletice n.L., Koruna – Boletice n.L., sídliště (zpět) – Boletice n.L., Lidový dům – Nebočady) – Boletice n.L., škola – Kamenná – Boletice n.L., hřbitov – Lesní mlýn – Lesná – Velká Veleň /a zpět/

## Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně cca od 4. do 23. hodiny.

Na lince není uplatňován pravidelný intervalový provoz. V pracovní dny je provozováno 11 párů spojů, v sobotu 7 párů spojů a v neděli 6 párů spojů nahodile v průběhu celého dne.

Určitou zvláštností jsou odlišné časové polohy spojů jedoucích v sobotu a jedoucích v neděli.

Do zastávky Kaufland zajíždí pouze jeden pár spojů v pracovní dny.

Do zastávek v úseku Boletice n.L., Koruna – Nebočady zajíždí pouze jeden spoj v pracovní dny po 22. hodině (ve směru z města), resp. dva spoje v sobotu a neděli po 20. (ve směru z města i do města) a po 22. hodině (ve směru z města).

### 9.4.6 Linka 209

Autobusová linka č. 209 spojuje městské části Podmokly, Děčín, Staré Město, Křešice, Boletice nad Labem a Nebočady. Na trase obsluhuje autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, železniční zastávku Křešice, významné sídliště v Boleticích nad Labem, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

#### Trasa linky:

Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Zámecký rybník (– Kaufland – Březová) – Nám. 5. května (zpět) – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice (tam) – Křešice škola – Boletice n.L., Koruna – Boletice n.L., sídliště (zpět) – Boletice n.L., Lidový dům – Nebočady – Nebočady, konečná (tam) /a zpět/

#### Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v pracovní dny cca od 4. do 23. hodiny.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz.

Do zastávky Kaufland zajíždí pouze jeden pár spojů v pracovní dny.

Jeden spoj v ranní přepravní špičce pokračuje ze směru Nebočady – Nám. 5. května dále po lince č. 237 směr Dopravní podnik.

O víkendech je linka v celé své trase provozována linkou č. 229.

Tabulka 37 Provozní parametry linky 209

Časové období [hod]	Interval [min]
	Pracovní den
4 – 8	~ 10 – 20
8 – 12	30
12 – 16	~ 10 – 20
16 – 23	~ 15 – 30

#### 9.4.7 Linka 210

Autobusová linka č. 210 spojuje městské části Krásný Studenec, Václavov, Letná, Podmokly, Přípeř, Jalůvčí a Maxičky. Na své trase obsluhuje autobusové nádraží, hlavní nádraží, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení. O víkendových dnech v období od května do září slouží několik spojů na lince zároveň jako cyklobus.

#### Trasa linky:

Krásný Studenec – U tabule – Na skluzu – Vodárna – Na stráni – U Kaple – Výtopny – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – U mostu (zpět) – Přípeř, U přejezdu – Přípeř – Jalůvčí, rozc. – ...

... – Jalůvčí

... – Zotavovna – Maxičky /a zpět/

#### Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována cca od 4. do 23. hodiny, v sobotu cca od 7. do 23. hodiny a v neděli od 8. do 21. hodiny.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz v pracovních dnech (avšak s mírnými odchylkami). Zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli s různými časovými polohami spojů.

V pracovní dny v přepravních špičkách jsou v provozu 2 spoje za hodinu, v ostatních obdobích 1 spoj za hodinu.

V sobotu jsou provozovány zhruba 1 – 2 spoje za dvě hodiny, v neděli zhruba 1 spoj za dvě hodiny.

Polovina spojů pokračuje ze zastávky Jalůvčí, rozc. do zastávky Jalůvčí, druhá polovina pokračuje do zastávek Zotavovna a Maxičky.

Tři páry spojů jedoucích v sobotu a tři páry spojů jedoucích v neděli přepravují v úseku Autobusové nádraží – Maxičky (a zpět) v období od začátku května do konce září jízdní kola.

Vybrané spoje jsou ze směru Krásný Studenec ukončeny v zastávce Hlavní nádraží.

#### 9.4.8 Linka 212

Autobusová linka č. 212 spojuje městské části Bělá, Čechy, Podmokly, Děčín, Nové Město a Folknáře. Na trase obsluhuje Hlavní nádraží, centrum města, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení, vybranými spoji také autobusové nádraží.

##### Trasa linky:

Bělá – Natura – Kovárna – U pomníku (tam) (– Čechy) – U pomníku (zpět) (– Vojanova (zpět) – Pod lesem (zpět) – Škrabky (zpět) – Pod lesem (zpět)) – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží (tam) – ...

... – Autobusové nádraží

... – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Nářadí (tam) – Slovanka – Armex (zpět) – U hřbitova – Folknářská – Folknáře

/a zpět/

##### Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována cca od 4. do 23. hodiny, v sobotu cca od 6. do 23. hodiny a v neděli od 9. do 23. hodiny.

Na lince je uplatňován přibližně pravidelný intervalový provoz. Zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli.

Linka je provozována ve dvou variantách trasy s několika závleky. Do zastávky Čechy zajíždějí směrem do města pouze 4 spoje v ranním období pracovních dní, v opačném směru (z města) poté spoje v intervalu cca 60 – 90 minut v pracovní dny mezi 8. a 21. hodinou a spoje v intervalu 120 minut o sobotách a nedělích mezi 6. a 19. hodinou.

Do zastávek Pod lesem, Škrabky, Pod lesem a Vojanova zajíždějí spoje pouze ve směru z města, v pracovní dny v intervalu cca 60 minut mezi 19. a 22. hodinou, v sobotu poté spoje v intervalu 60 minut mezi 6. a 19. hodinou, resp. mezi 8. a 19. hodinou v neděli, doplněné o jeden spoj po 22. hodině.

Tabulka 38 Provozní parametry linky 212

Časové období [hod]	Interval [min]	
	Pracovní den	Sobota, neděle, svátek
4 – 8	~ 30 (~ 30 – 60)	~ 60 – 120 (-)
8 – 12	60 (60)	~ 60 (120)
12 – 17	~ 30 (~ 30 – 60)	~ 60 (120)
17 – 23	~ 60 – 90 (~ 60 – 90)	~ 60 (-)

V tabulce jsou uvedeny intervaly spojů pro úsek Bělá – Hlavní nádraží, intervaly spojů pro úsek Hlavní nádraží – Folknáře jsou uvedeny v závorce.

#### 9.4.9 Linka 214

Autobusová linka č. 214 spojuje městské části Podmokly, Děčín a Loubí. Na trase obsluhuje Hlavní nádraží, centrum města, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení, vybranými spoji také autobusové nádraží.

##### Trasa linky:

Varianta A: Škrabky – Pod lesem – Vojanova (tam) – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží – Autobusové nádraží

Varianta B: (Autobusové nádraží –) Hlavní nádraží – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – 28. října – Loubí, překladiště – Loubí, I – Loubí, II (tam) – Loubí, III (tam) – Loubí, IV (tam) – Podskalí

Varianta C: Škrabky – Pod lesem – Vojanova (tam) – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží (tam) – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – 28. října – Loubí, překladiště – Loubí, I – Loubí, II (tam) – Loubí, III (tam) – Loubí, IV (tam) – Podskalí

/a zpět/

##### Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně, avšak v různých variantách svého trasování. Zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli s odlišnými časovými polohami spojů.

Trasa linky ve variantě A, tj. úsek z Autobusového nádraží do zastávky Škrabky (a zpět) je provozována pouze v pracovních dnech mezi 5. a 19. hodinou. v nepravidelném intervalu cca

60 minut (1 spoj za hodinu), resp. 2 spoje za hodinu v odpolední přepravní špičce. Dopravní obsluhu místní části Škrabky zajišťuje v ostatních obdobích linka č. 212.

Trasa linky ve variantě B, tj. úsek z Autobusového nádraží, resp. Hlavního nádraží do zast. Podskalí (a zpět) je provozována v pracovních dnech mezi 4. a 21. hodinou v nepravidelných intervalech cca 60 – 90 minut (1 – 2 spoje za 2 hodiny), v sobotu mezi 8. a 17. hodinou v intervalu 120 minut a v neděli mezi 8. a 16. hodinou v intervalu 120 minut. Dva spoje v pracovních dnech mezi 5. a 7. hodinou a všechny spoje mezi 8. a 13. hodinou končí v zastávce Loubí, I.

V celé své trase Škrabky – Loubí, I (– Podskalí), tj. ve variantě trasy C, je vedeno pouze 7 párů spojů v pracovní dny.

#### 9.4.10 Linka 217

Autobusová linka č. 217 je turistickou nostalgickou linkou obsluhovanou historickým patrovým autobusem. Spojuje děčínské autobusové nádraží, centrum města a děčínský zámek. V roce 2018 nebyla linka z důvodu opravy vozidla v provozu.

##### **Trasa linky:**

Autobusové nádraží – Masarykovo nám. – Zámek /a zpět/

##### **Rozsah provozu:**

Pro rok 2018 byl provoz linky plánován na každou poslední sobotu od června do září, s rozsahem provozu se čtyřmi páry spojů (v 10, 11, 13 a 14 hod. z autobusového nádraží).

#### 9.4.11 Linka 229

Autobusová linka č. 229 spojuje městské části Bynov, Horní Oldřichov, Dolní Oldřichov, Podmokly, Děčín, Staré Město, Křešice, Boletice nad Labem a Nebočady. Na trase obsluhuje významné sídlištní celky, autobusové nádraží, hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, železniční zastávku Křešice, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

##### **Trasa linky:**

Bynov – Bynov, škola (– Horní Oldřichov) – U zámečku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží (tam) – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Zámecký rybník (– Kaufland) (– Březová) – Oblouková – Staré Město – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice



Loděnice (tam) – Křešice škola – Boletice n.L., Koruna – Boletice n.L., sídliště (zpět) – Boletice n.L., Lidový dům – Nebočady – Nebočady, konečná (tam) /a zpět/

#### Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v sobotu, neděli a státní svátky cca od 4. do 23. hodiny.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz (s několika odchylkami). Zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli.

Do zastávky Horní Oldřichov zajíždí pouze vybrané spoje nepravidelně v přibližném intervalu 60 – 240 minut.

Do zastávky Kaufland zajíždí pouze vybrané spoje v nepravidelných intervalech (1 – 2 spoje za hodinu) mezi 6. a 20. hodinou.

Linka č. 229 nahrazuje ve víkendových dnech provoz linek č. 202 a 209.

Tabulka 39 Provozní parametry linky 229

Časové období [hod]	Interval [min]		
	Pracovní den	Sobota	Neděle, svátek
4 – 8	-	30	30
8 – 12	-	20	30
12 – 16	-	30	30
16 – 23	-	30	30

#### 9.4.12 Linka 232

Noční autobusová linka č. 232 spojuje městské části Letná, Podmokly, Děčín, Březiny, Staré Město, Křešice, Boletice nad Labem a Nebočady. Na trase obsluhuje významné sídlištní celky, autobusové nádraží, Hlavní nádraží, centrum města, železniční zastávku Staré Město, železniční zastávku Křešice, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

#### Trasa linky:

Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Bažantnice – Husitská – Výtopny – Autobusové nádraží (tam) – Hlavní nádraží – Labské nábř. (zpět) – Tyršův most (tam) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Náradí (tam) – Slovanka (tam) – Březiny, Libverda (tam) – Březiny (tam) – Březiny, Libverda (tam) – Slovanka (tam) – Narex (tam) – Zámecký rybník – Nám. 5. května (zpět) – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice (tam) – Křešice škola – Boletice n.L., Koruna – Boletice n.L., sídliště (zpět) – Boletice n.L., Lidový dům – Nebočady /a zpět/

#### Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v nočním období mezi půlnocí a 4. hodinou ráno.

V noci před pracovním dnem je v provozu jeden spoj v trase Bažantnice – Nebočady (odj. 02:41 hod.) a dva spoje v opačném směru Nebočady – Bažantnice (odj. 03:17 a 04:00 hod.).

V noci před nepracovním dnem jsou v provozu dva spoje v trase Želenice – Nebočady (odj. 00:15 a 02:35 hod.), v opačném směru jeden spoj v trase Nebočady – Želenice (odj. 00:57 hod.) a dva spoje v trase Nebočady – Bažantnice (odj. 03:17 a 04:00 hod.).

#### 9.4.13 Linka 233

Noční autobusová linka č. 233 spojuje městské části Chrochvice, Letná, Podmokly, Děčín, Nové Město, Dolní Oldřichov a Bynov. Na trase obsluhuje významné sídlištní celky, autobusové nádraží, Hlavní nádraží, centrum města, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

##### Trasa linky:

Směr tam: Chrochvice – Pošta – Želenická – Bažantnice – Husitská – Výtopny – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most – Tyršova – Masarykovo nám. (– 28. října) – Myslbekova – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Liliová – Škola – Narex – Myslbekova (– 28. října) – Masarykovo nám. – Tyršova – Labské nábř. – Prokopa Holého – Teplická – U divadla – Žlíbek – Růžek – Kovočas – Netex – U zámečku – Bynov, škola – Bynov

Směr zpět: Bynov – Bynov, škola – U zámečku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží – Výtopny – Husitská – Bažantnice – Želenická – Pošta – Kosova – Chrochvice

##### Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v nočním období mezi půlnocí a 4. hodinou ráno.

V noci před pracovním dnem je v provozu jeden spoj v trase Chrochvice – Kamenická (odj. 23:23 hod.), jeden spoj v trase Chrochvice – Bynov (odj. 02:43 hod.) a dva spoje v trase Kamenická – Chrochvice (odj. 23:43 a 04:08 hod.). V opačném směru je provozován jeden spoj v trase Bynov – Chrochvice (odj. 03:25) a jeden spoj v trase Bynov – Bažantnice (odj. 04:08 hod.).

V noci před nepracovním dnem jsou v provozu dva spoje v trase Chrochvice – Kamenická (odj. 23:23 a 03:48 hod.), dva spoje v trase Chrochvice – Bynov (odj. 00:26 a 02:43 hod.) a dva spoje v trase Kamenická – Chrochvice (odj. 23:43 a 04:08 hod.). V opačném směru jsou provozovány tři spoje v trase Bynov – Chrochvice (odj. 01:07, 03:25 a 04:08 hod.).

#### 9.4.14 Linka 237

Autobusová linka č. 237 spojuje městské části Chrochvice, Letná, Rozbělesy, Podmokly, Děčín a Nové Město. Na trase obsluhuje významný sídlištní celek, průmyslovou zónu v Rozbělesech, autobusové nádraží, a vybranými spoji i Hlavní nádraží, centrum města a nemocnici.

##### Trasa linky:

Chrochvice – Kosova (zpět) – Pošta – Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Dopravní podnik (– Kotva) – Kovošrot – Alusuisse – Ferox – Desta – Hlavní nádraží – Autobusové nádraží (– Labské nábř. (zpět) – Tyršův most (tam) – Tyršova – Masarykovo nám. – (28. října (zpět)) – Myslbekova – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Nemocnice) /a zpět/

##### Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně, v pracovní dny cca od 4. do 23. hodiny, v sobotu a v neděli cca od 5. do 19. hodiny.

Linka má nepravidelný interval, v pracovní dny je základní interval v trase Chrochvice – Autobusové nádraží cca 60 – 120 minut, před začátkem a po konci pracovních směn je interval zahuštěn výpomocnými spoji. V sobotu je provozováno 9 párů spojů s nepravidelnými intervaly cca 60 až 120 minut, v neděli jsou v provozu tři páry spojů v době před začátkem a po konci pracovních směn v průmyslové zóně.

Většina spojů je vedena pouze v trase Autobusové nádraží – Chrochvice (a zpět), výpomocné spoje jsou vedeny jako přímé spoje z jiných linek v trase Autobusové nádraží – Dopravní podnik (a zpět).

Do úseku Hlavní nádraží – Nemocnice je veden pouze jeden spoj v odpolední přepravní špičce (po 14. hodině), v opačném směru Nemocnice – Hlavní nádraží – Chrochvice tři spoje s odjezdem v 4:53, 5:21 a 13:09 hod.

## 9.5 ANALYTICKÝ ROZBOR LINEK VLD

### 9.5.1 Linka 402 Děčín – Chřibská – Varnsdorf

**Trasa linky:** Děčín, aut. nádr – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Myslbekova – Děčín, škola – Ludvíkovice – ... – Česká Kamenice – ... – Chřibská – ... – Varnsdorf

**Rozsah provozu:** Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována v základním pravidelném intervalu 60 minut, resp. 120 minut ve večerním období (od 19. hod.). V ranní přepravní špičce je interval zkrácen vloženými spoji na polovinu (cca 30 minut) a spoje jsou ukončeny, resp. výchozí v zastávce Děčín, hl. nádraží (nejedou na autobusové nádraží). Ve dnech pracovního klidu je linka provozována po celý den v intervalu 120 minut.

### 9.5.2 Linka 431 Děčín – Malšovice, Borek

**Trasa linky:** Děčín, aut.nádr – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Desta – Děčín, Alusuisse – Děčín, Kovošrot – Děčín, Diana – Děčín, Monos – Děčín, Vilsnice – Děčín, Vilsnice, záv. – Malšovice, Četrans – ... – Malšovice, Borek

**Rozsah provozu:** Linka je v provozu pouze v pracovní dny v rozsahu 9 párů spojů (s nepravidelným intervalem 60 – 240 minut).

### 9.5.3 Linka 432 Libouchec – Děčín – Labská Stráň – Janov

**Trasa linky:** Libouchec, ObÚ – ... – Jílové, nám. – ... – Děčín, Bynov, škola – Děčín, U zámečku – Děčín, Netex – Děčín, Kovočas – Děčín, Růžek – Děčín, Teplická – Děčín, Prokopa Holého (zpět) – Děčín, hl.nádr. – Děčín, Tyršova – Děčín, Myslbekova – Děčín, škola – ... – Labská Stráň – ... – Janov

**Rozsah provozu:** Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována v úseku přes Děčín (Jílové, nám. – Děčín, Myslbekova) v pravidelném intervalu 30 minut, resp. 30 minut ve večerním období (od 18. hod.). V ranní přepravní špičce je interval zkrácen vloženými spoji až na cca 15 minut. Z Děčína dále směr Labská Stráň a Janov pokračují spoje v intervalu 30 minut v přepravních špičkách a 60 minut v ostatních obdobích. Ve dnech pracovního klidu je linka provozována po celý den v intervalu 60 minut (úsek Libouchec, ObÚ – Děčín, Myslbekova), dále přes zast. Děčín, škola směr Labská Stráň a Janov pokračuje každý druhý spoj (interval 120 minut).

### 9.5.4 Linka 433 Děčín – Jílové, Sněžník

Autobusová linka č. 433 se řadí mezi tzv. rekreační turistické linky s omezeným provozem ve vybrané dny a období.

**Trasa linky:** Děčín, aut.nádr. – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Tyršův most – Děčín, U mostu – Děčín, Přípeř – Děčín, Jalůvcí, rozc. – Děčín, Zotavovna – Děčín, Maxičky – Děčín, Kristin Hrádek, rozc. – Děčín, Marešova školka – ... – Jílové, Sněžník

**Rozsah provozu:** Linka je v provozu v pracovní dny pouze v období letních prázdnin (červenec a srpen) s dvěma páry spojů s odjezdem z výchozí zastávky v 8:40 a 17:24 hod. V nepracovní dny jsou na lince celoročně provozovány dva páry spojů s odjezdem z výchozí zastávky v 8:40 a 14:40 hod., doplněné o dva páry spojů jedoucích v letním období (cca začátek června až konec října) s odjezdem z výchozí zastávky v 10:40 a 16:40 hod. Všechny spoje (mimo večerní spoj v pracovní dny) přepravují jízdní kola.

#### 9.5.5 Linka 434 Děčín – Hřensko – Krásná Lípa

**Trasa linky:** Děčín, aut. nádr. – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Masarykovo nám. – Děčín, 28.října – Děčín, Loubí, překladiště – Děčín, Loubí,I – Děčín, Loubí,II – Děčín, Podskalí – Děčín, Dolní Žleb, hranice – ... – Hřensko, Mezná – ... – Chřibská, nám. – ... – Krásná Lípa, nám.

**Rozsah provozu:** Linka je v provozu celodenně a celotýdenně, avšak s různým rozsahem provozu přes letní prázdniny a po zbytek roku.

V pracovní dny, v době mimo letní prázdniny (červenec a srpen), je linka provozována v pravidelném intervalu 60 – 180 minut v průběhu dne (6 párů spojů) a to pouze v trase Děčín – Hřensko, Mezná. V pracovní dny, v době letních prázdnin (červenec a srpen), je linka provozována v pravidelném intervalu 60 minut (15 párů spojů), povětšinou v trase Děčín – Chřibská, nám., resp. Děčín – Krásná Lípa.

V nepracovní dny, mimo letní období (cca od konce října do začátku června), je linka provozována v pravidelném intervalu 120 – 240 minut (5 párů spojů). V nepracovní dny, v letním období (od začátku cca června do konce října), je linka provozována v pravidelném intervalu 60 – 120 minut (14 párů spojů).

Jeden pár spojů v pracovní i nepracovní dny převáží v letním období jízdní kola. Omezení zde však platí pro nakládku a vykládku jízdních kol, která je umožněna na území Děčína pouze na zastávkách Autobusové nádraží, Hlavní nádraží a 28. října.

#### 9.5.6 Linka 436 Děčín – Srbská Kamenice – Jetřichovice, Vysoká Lípa

**Trasa linky:** Děčín, aut. nádr. – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Tyršova – Děčín, Myslbekova – Děčín, Náradí – Děčín, škola – Děčín, Březiny, Libverda – Děčín, Březiny, škola – ... – Srbská Kamenice, křiž. – ... – Jetřichovice, Vysoká Lípa, rest.

**Rozsah provozu:** Linka je v provozu celodenně a celotýdenně.

V pracovní dny je přes Děčín provozováno 10 párů spojů v nepravidelných intervalech v rámci dne. Vybrané spoje jsou výchozí, resp. konečné v zastávce Děčín, hl. nádr. Většina spojů je vedena přes zastávku Děčín, Náradí (tyto spoje zároveň vynechávají zastávku Děčín, škola).

V nepracovní dny je provoz rozdělen na letní období a mimoletní období. V letním období (cca začátek června až konec října) je provozováno 5 párů spojů v pravidelných intervalech

120 – 240 minut. Mimo letní období (cca konec října až začátek června) jsou v provozu 3 páry spojů v rámci celého dne.

Na lince je povolena přeprava jízdních kol v letním období (červen až říjen), a to v pracovní dny pouze na jednom spoji ve směru do Děčína, v nepracovní dny pouze na dvou spojích ve směru do Děčína a v jednom spoji ve směru z Děčína.

#### **9.5.7 Linka 437 Děčín – Benešov n.Pl. – Verneřice,Rychnov**

**Trasa linky:** Děčín, hl. nádr. – Děčín, Tyršova – Děčín, Myslbekova – Děčín, Nářadí – Děčín, Březiny,Libverda – Děčín, Březiny,škola – Děčín, Březiny,hor. – ... – Benešov n. Pl.,nám. – ... – Verneřice, Rychnov

**Rozsah provozu:** Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována v pravidelném intervalu 60 – 120 minut, s několika výpomocnými spoji v přepravních špičkách, snižujících interval na 30 minut. V nepracovní dny jsou provozovány 4 páry spojů v pravidelném intervalu 240 minut.

Tři páry spojů v letním období (červen až říjen) v nepracovní dny přepravují jízdní kola.

#### **9.5.8 Linka 450 Děčín – Ústí n.L. – Chlumec**

**Trasa linky:** Děčín, aut. nádr. – Děčín, hl.nádr. – Děčín, Tyršova – Děčín, Myslbekova – Děčín, Zámecký rybník – Děčín, Žerotínova – Děčín, Křešice ČSPL učiliště – Děčín, Křešice Fruta – Děčín, Křešice škola – Děčín, Boletice n.L.,Koruna – Děčín, Boletice n.L.,Lidový dům –Děčín, Nebočady – Děčín, Jakuby – ... – Ústí n.L., Divadlo – ... – Chlumec

**Rozsah provozu:** Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována z/do Děčína v nepravidelných intervalech (35 – 180 minut) v celkovém počtu 14 párů spojů. V nepracovní dny je provozována v pravidelném intervalu 120 minut.

#### **9.5.9 Linky VLD mimo systém**

Mimo integrovaný dopravní systém DÚK jsou provozovány dvě dálkové autobusové linky. Tyto linky se vyznačují malým rozsahem provozu, často pouze v určitá období nebo vybrané dny a jsou provozovány na komerční riziko dopravce. Pro dopravní obslužnost města Děčína nebo jeho blízkého okolí nemají význam.

**Linka 500460** Nový Bor – ... – Česká Kamenice – ... – Děčín, škola – Děčín, Zámecký rybník – Děčín, aut.nádr.

V provozu dva páry spojů v pracovní dny (jeden pár spojů nejede přes letní prázdniny).

**Linka 690940** Špindlerův Mlýn – ... – Liberec – ... – Děčín, Zámecký rybník – Děčín, aut.nádr. – ... – Ústí n.L.

V úseku přes Děčín je v provozu jeden pár spojů jedoucích v pracovní dny, jeden pár spojů jedoucích v nepracovní dny a jeden pár spojů jedoucích v neděli.

## 9.6 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Město Děčín představuje významný železniční uzel (křižovatku mezi směrem sever – jih a jihovýchod – jihozápad) celostátního významu a se stanicí Děčín hl.n. mezinárodního charakteru (Praha – Děčín – Drážďany – Berlín – Hamburk), která je též přechodovou stanicí mezi Českou republikou a Německem (železniční hraniční přechod Děčín – Bad Schandau).

V Děčíně se protíná 5 železničních tratí, na kterých leží stanice a zastávky:

- trať 073 Ústí nad Labem – Děčín (tzv. pravobřežní trať)
  - žst Děčín hl.n.
  - žst Děčín východ
  - zast. Děčín-Staré Město
  - zast. Křešice u Děčína
  - žst Boletice nad Labem
- trať 081 Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Rumburk
  - žst Děčín hl.n.
  - žst Děčín-východ
  - zast. Březiny u Děčína
- trať 083 Děčín – Bad Schandau – Dolní Poustevna – Rumburk
  - žst Děčín hl.n.
  - zast. Děčín-Přípeř
  - žst Děčín-Prostřední Žleb
  - zast. Děčín-Čertova Voda
  - zast. Dolní Žleb zastávka
  - žst Dolní Žleb
- trať 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín (tzv. levobřežní trať)
  - žst Děčín hl.n.
  - zast. Vilsnice
- trať 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova, tzv. „Kozí dráha“ – v současnosti nevyužívaná železniční trať s nepřetržitou výlukou (nesjízdnost v důsledku poškození trati)
  - žst Děčín hl.n.
  - zast. Děčín zastávka
  - zast. Děčín-Oldřichov
  - zast. Děčín-Bynov

Nejvýznamnější železniční tratí je trať 090, která je součástí prvního tranzitního koridoru a spojuje Německo s Rakouskem a Slovenskem přes Českou republiku. Železniční tratě 073 a 090 jsou velmi vytíženými tratěmi celostátního významu. Trať 090 je důležitá zejména z hlediska mezinárodní osobní dopravy, trať 073 je naopak důležitá z pohledu nákladní dopravy.

Na všech železničních tratích (mimo zmíněnou trať č. 132) je provozována pravidelná osobní i nákladní železniční doprava. Osobní dopravu na tratích organizuje a financuje krajský úřad v rámci krajského integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje (DÚK). Provozováno je několik železničních linek, jejichž výčet a popis je součástí následujících kapitol.

Z hlediska infrastruktury zaujímají tratě, kolejiště a doprovodná infrastruktura rozsáhlé plošné zábory na katastru města. Na levém i na pravém břehu Labe zaujímají značný prostor zejména v obvodu železničních uzlů Děčín hl.n. a Děčín východ. Oba uzly lze funkčně chápat jako jeden z nejvýznamnějších drážních prvků celostátního významu s přechodovou funkcí do SRN a dalších severovýchodních států.

V současné době lze také na vybraných tratích identifikovat řadu bodových i liniových závad, týkajících se zejména malé propustnosti tratí, nízkých traťových rychlostí, malých poloměrů traťových oblouků apod. V nadřazených dokumentech města, kraje i státu lze nalézt výčet těchto problémů vč. jejich řešení. Jde zejména o zkapacitnění vybraných tratí či úseků, zvýšení propustnosti, zvýšení rychlostí apod. V rámci koncepce dopravní obslužnosti jsou řešeny i jednotlivé stanice a zastávky a do budoucna se u některých uvažuje o upuštění od zastavování. Naopak vybrané strategické dokumenty počítají s výstavbou nové stanice Boletice nad Labem - sídliště, která přiblíží železniční dopravu většině obyvatel této místní části.

### 9.6.1 Linka U1

Linka U1 představuje páteřní regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 090. Spojuje Děčín s Ústí nad Labem po levém břehu Labe a dále pokračuje směr Most, Chomutov nebo Kadaň-Prunéřov. V zájmovém území linka vede přes stanici Děčín hl.n. a zastávku Vilsnice.

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 60 minut. Tento interval doplňuje ve špičce pracovních dní několik vložených spojů Děčín – Ústí n.L. (a zpět), které zkracují interval na 30 minut.

### 9.6.2 Linka L2

Linka L2 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 081. Spojuje Děčín s Českou Lípou. V zájmovém území linka vede přes železniční stanice a zastávky Děčín hl.n., Děčín východ a zastávku Březiny u Děčína.



Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut (11 párů spojů v pracovní i nepracovní dny). V zastávce Březiny u Děčína zastavují pouze vybrané spoje (3 spoje z Děčína, resp. 4 spoje do Děčína), její obsluhu zajišťují spoje linky U8 jedoucí ve velmi podobných časových slotech.

V rámci linky jsou provozovány i turistické cyklovlaky (pod označením T2) z Děčína do Panského, resp. Mikulášovic v rozsahu jednoho páru spojů o víkendech celoročně a jednoho páru spojů o víkendech cca mezi dubnem a zářím.

### **9.6.3 Linka U7**

Linka U7 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 073. Spojuje Děčín a Ústí nad Labem po pravém břehu Labe. V zájmovém území linka vede přes železniční stanice a zastávky Děčín hl.n., Děčín východ, Křešice u Děčína a Boletice nad Labem.

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut (v pracovní dny 7 párů spojů a v nepracovní dny 6 párů spojů).

### **9.6.4 Linka U8**

Linka U8 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 081. Spojuje Děčín s Českou Kamenicí, Krásnou Lípou a Rumburkem. V zájmovém území linka vede přes železniční stanice Děčín hl.n., Děčín východ a zastávku Březiny u Děčína.

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut. V přepravních špičkách pracovních dní je pomocí vložených spojů zkrácen interval na 60 minut. V pracovní dny je provozováno 14 párů spojů, v nepracovní dny 10 párů spojů.

V provozu je celotýdenně i noční spoj vypravovaný z výchozí stanice v Děčíně v 1:04 hod.

### **9.6.5 Linka U28**

Linka U28 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 083. Spojuje Děčín s Rumburkem přes Bad Schandau, Schebnitz (německé území) a Dolní Poustevnu. V zájmovém území linka vede přes železniční stanice a zastávky Děčín hl.n., Děčín-Přípeř, Děčín-Prostřední Žleb, Děčín-Čertova Voda, Dolní Žleb zast. a Dolní Žleb.

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut. V přepravních špičkách pracovních dní je pomocí vložených spojů jedoucích v relaci Děčín hl.n. – Dolní Žleb zkrácen interval na cca 60 minut. V pracovní dny je provozováno 14 párů spojů, v nepracovní dny 10 párů spojů.

### 9.6.6 Linka RE20

Linka RE20 představuje linku mezinárodních spojů vrstvy spěšných vlaků, které jsou v provozu ve specifických obdobích se silnou poptávkou po přepravě. Její trasa vede z Litoměřic přes Ústí n. L. a Děčín do Drážďan (Německo). V zájmovém území linka vede přes železniční stanici Děčín hl.n.

### 9.6.7 Linka R15 a R20

Linky R15 a R20 představují segment rychlíkové vrstvy vlaků, sloužící pro spojení z Děčína do meziokresních, mezikrajských či vzdálenějších cílů. Provoz těchto linek je objednáván a financován Ministerstvem dopravy České republiky.

Linka R15 je vedena po tratích č. 081 a 090 a spojuje Ústí nad Labem, Děčín, Benešov nad Ploučnicí, Českou Lípou a Liberec. Provozována je celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut.

Linka R20 je vedena po trati č. 090 a spojuje Děčín s Prahou přes Ústí nad Labem. Provozována je celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut (s jednosměrnými výpomocnými spoji ve špičkách pracovních dní zkracující interval na 60 minut).

### 9.6.8 Ostatní nabídka vlakových spojů

Mimo výše uvedené vlakové linky objednávané Ústeckým krajem jsou přes děčínské hlavní nádraží vedeny vlaky mezinárodní expresní vrstvy. Linka Ex 3 Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany (SRN) – Berlín (SRN) zajišťuje mezinárodní spojení České republiky s Německem. Dálkové vlaky této mezinárodní vrstvy zastavují na území ČR pouze v nejdůležitějších (výše vyjmenovaných) stanicích a zajišťují tak nejrychlejší spojení Děčína s hlavním městem Prahou a s německými městy. Objednávána a financována je Ministerstvem dopravy ČR a je provozována celotýdenně ve dvouhodinových intervalech.

### 9.6.9 Trať 132 „Kozí dráha“

Trať č. 132, tzv. „Kozí dráha“ v současnosti představuje nepoužívanou železniční trať, na které je zastaven veškerý provoz. Trať je v současné době v dlouhodobé výluce způsobené nesjízdností trati. Provoz pravidelné dopravy na trati byl zastaven v roce 2004. Od této doby je její stav a hlavně budoucnost často propíraným tématem jak na komunální, tak na krajské úrovni a její další osud je stále nejasný. Kozí dráha vede z Děčína přes Chlumec a Krupku do Oldřichova u Duchcova. Na území města Děčín se nachází stanice a zastávky Děčín hl.n., Děčín zastávka, Děčín-Oldřichov a Děčín-Bynov. Význam trati v minulosti tkvěl zejména na turistickém potenciálu, v okolí trati se nachází několik významných turistických cílů.

## 9.7 VYUŽITÍ LINEK MAD A LINEK DÚK

### 9.7.1 Využití linek MAD

Dopravní podnik města Děčína poskytl zhotoviteli údaje o počtech přepravených cestujících na jednotlivých linkách MAD. Údaje byly poskytnuty jak za průměrný běžný pracovní i nepracovní den, tak za průměrný měsíc. V tomto případě se jednalo o data za říjen 2018.

Následující **Tabulka 40** zobrazuje počty přepravených osob na jednotlivých linkách MAD za období říjen 2018. Nejvytíženějšími linkami děčínské městské dopravy jsou linky č. 202, 201 a 209, které jsou zároveň brány jako páteřní. Linky č. 202 a 209 jsou navíc provozovány pouze v pracovních dnech. Ve dnech pracovního klidu jsou trasy těchto dvou linek sloučeny do linky č. 229.

**Tabulka 40 Počet přepravených cestujících na linkách MAD v říjnu 2018 (zdroj: DPMD)**

Linka MAD	Počet přepravených osob [osob/měsíc]
202	136 448
201	107 128
209	73 013
207	66 285
204	57 356
229	25 703
212	22 326
210	19 322
237	14 853
208	11 909
214	7 655
233	887
232	503

Následující **Tabulka 41** zobrazuje nejvíce a nejméně vytížené zastávky obsluhované MAD z pohledu nastupivších cestujících. Odbavovací systém MAD v Děčíně dokáže evidovat počty nastupujících na každé ze zastávek (každý cestující se odbavuje při nástupu do vozidla), nedokáže již však evidovat místo výstupu cestujícího. Dopravní podnik tak v současné době neumí pomocí odbavovacího zařízení sledovat přesné přepravní proudy cestujících. I v tomto případě se jedná o počty za průměrný měsíc, v tomto případě za říjen 2018.

Nejvytíženější zastávkou je dopravní uzel Hlavní nádraží, kde se setkávají všechny linky MAD i DÚK a je zde možnost přestupu na vlakové spoje. Uzel Hlavní nádraží slouží také jako výchozí bod pro podmokelské (levobřežní) centrum Děčína. Další nejvíce vytížené zastávky se poté nacházejí v děčínském (pravobřežním) centru města (Myslbekova, Tyršova, Masarykovo nám.).

Z pohledu nejméně vytížených zastávek se jedná o zastávky převážně v okrajových částech města zcela mimo zástavbu nebo v místech velmi nízké koncentrace obyvatel. V několika případech se rovněž jedná pouze o jednosměrné zastávky. První dvě uvedené zastávky (Kosova a Bukureštská) se sice nacházejí v zastavěné oblasti, ale jedná se pouze o jednosměrné zastávky těsně před konečnou, jsou tak využívány zejména pro výstup cestujících.

Tabulka 41 Nejvíce a nejméně vytížené zastávky MAD v Děčíně v říjnu 2018 (zdroj: DPMD)

Název zastávky	Počet nástupů (za měsíc)	Název zastávky	Počet nástupů (za měsíc)
Hlavní nádraží	81705	Kosova	5
Myslbekova	59260	Bukureštská	9
Tyršova	39219	Loubí,III	13
Masarykovo nám.	30739	Loubí,IV	31
Prokopa Holého	27565	Loubí,II	41
U zámečku	16434	Boletice,hřbitov	42
Aut. nádraží	16110	Podskalí	51
Oblouková	15659	Zotavovna	77
Želenická	13467	Lesní mlýn	92
Výtopny	13431	Náradí	94
Kozinova	10452	U mostu	112
Boletice, sídliště	10337	Loubí,I	126
Boletice,Lidový dům	10286	Loděnice	131
Březiny	10151	Dopravní podnik	138

Počty nastupujících cestujících za měsíc říjen 2018 pro všechny zastávky MAD v Děčíně jsou součástí [PŘÍLOHA Č. 12](#).

Statistika vytíženosti zastávek MAD může také sloužit k přípravě, rozhodování a prioritizaci modernizací a rekonstrukcí zastávek, která je u mnohých nevyhnutelná. Velké procento zastávkových nástupišť nespĺňuje současné standardy (nezvýšená nástupní hrana, absence hmatových prvků, ad.), u velkého počtu zastávek navíc zastávkové nástupišť zcela chybí a cestující jsou nuceni nastupovat do vozidel z úrovně vozovky, resp. zeleně. Postupně se daří jednotlivé zastávky rekonstruovat a modernizovat do potřebných standardů. V současnosti jsou modernizované zastávky zejména v obou centrech města, na sídlištích a dalších místech s větší koncentrací cestujících. V následujících obdobích je nutné soustředit se na realizaci rekonstrukcí dalších zastávek v co největší možné míře, problematické a s vysokým bezpečnostním rizikem jsou zejména ty, které leží na hlavních průtazích městem a u kterých zcela chybí zastávková nástupišť.

### 9.7.2 Využití linek DÚK

V rámci linek DÚK organizovaných Ústeckým krajem není možné v současné době (mimo realizace fyzického dopravního průzkumu, který však při současných podmínkách v komplexním rozsahu nelze finančně ani personálně zrealizovat) zjistit konkrétní počty přepravených cestujících v jednotlivých relacích (zastávkách). Odbavovací systém nedokáže zaznamenávat nástupy ani výstupy na konkrétních zastávkách. Odbavovací systém umí evidovat pouze počet a druh prodaných jízdenek z konkrétní zóny do konkrétní zóny, přičemž jedna zóna obsahuje až několik desítek zastávek (např. celé území Děčína leží v jedné zóně). Navíc nejsou sledováni cestující s nárokem na bezplatnou přepravu ani cestující s přestupní jízdenkou. Nelze tak zjistit konkrétní skutečné přepravní proudy a počty přepravených cestujících.

## 9.8 STAV VOZOVÉHO PARKU MAD

Vozový park autobusů Dopravního podniku města Děčína se v minulosti i současnosti dařilo a daří obnovovat průběžně, v souladu s postupným stárnutím jednotlivých vozů, a to i díky čerpání finančních prostředků z fondů EU. V současnosti tak DP disponuje poměrně moderním a mladým vozovým parkem. Vozový park autobusů je přizpůsoben aktuálnímu linkovému vedení a přepravním nárokům na jednotlivých linkách. Ve stavu jsou autobusy standardní délky 12 metrů, prodloužené délky 15 metrů a kloubové autobusy délky 18 metrů. Část autobusů (zejména z poslední loňské dodávky) je vybaveno pohonem na CNG (stlačený zemní plyn). Část vozidel je již také vybavena vozovou klimatizací pro cestující nebo kamerovým systémem. Zároveň je vozový park plně nízkopodlažní. Stav vozového parku MAD podrobně shrnuje [Tabulka 42](#). V roce 2019 je plánováno pořízení 5 vozidel délky 8 m.

Tabulka 42 Seznam provozovaných autobusů v MAD

Autobusy				
<i>typ vozidla</i>	<i>počet [ks]</i>	<i>uvedení do provozu [rok]</i>	<i>stáří (k 2/2019) [let]</i>	<i>nízko-podlažnost</i>
Citaro O 530 L I (15m)	1	2005	14	✓
Citaro O 530 L I (15m)	2	2006	13	✓
Sprinter	1	2007	12	✓
Citaro O 530 II (12m)	5	2007	11,25	✓
Citaro O 530 G II (18m)	1	2008	10,7	✓
Citaro O 530 L II (15m)	2	2008	11	✓
Citaro O 530 II (12m)	5	2008	11	✓
Citaro O 530 G II (18m)	1	2009	10	✓
Conecto LF (12 m)	3	2009	9,9	✓
Citaro O 530 II (12m)	5	2009	10	✓
Citelis (12m)	3	2010	8,3	✓
Citelis (12m)	5	2011	7,9	✓
Conecto LF (12m)	3	2012	6,5	✓
Conecto LF (12m)	3	2013	5,4	✓
Conecto LF G (18m)	1	2015	4,1	✓
Lion's City CNG (12m)	9	2018	0,8	✓
Lion's City CNG (12m)	9	2018	0,5	✓
Lion's City G CNG (12m)	1	2018	0,8	✓
Lion's City G CNG (12m)	2	2018	0,5	✓
<b>CELKEM</b>	<b>62</b>	<b>PRŮMĚR</b>	<b>6,5</b>	<b>100%</b>

## 9.9 TAXI

Ve městě Děčín najdeme i několik taxislužeb, které lze využít jako alternativní způsob přemístování po městě. Taxislužby ve městě provozují výhradně soukromé společnosti či podnikatelé, ale na jejich provoz město částečně dohlíží. V návrhové části bude řešen možný rozvoj služeb taxi, příp. jejich určité začlenění do dopravní obslužnosti jako alternativního způsobu k dosavadním standardním možnostem.

## 9.10 SDÍLENÁ DOPRAVA (BIKESHARE, CARSHARING, CARPOOLING)

**Bikesharingem** se rozumí služba, v rámci níž je možné půjčování, či sdílení jízdních kol. Jízdní kola jsou zpřístupněna pro sdílené použití jednotlivcům zdarma nebo za poplatek. Prioritně jsou určeny pro dopravu ve městě na krátkou vzdálenost, respektive na krátký čas, existují ale i systémy regionální pro turistiku. Služby bikesharingu nejsou v Děčíně dostupné.

**Carsharingem** se rozumí služba, v rámci níž je možné půjčování, resp. sdílení jednoho automobilu více lidmi (avšak nezávisle na sobě). Automobily nevlastní fyzické osoby, jsou vlastněny soukromými společnostmi, které následně nabízí automobily k půjčení. Carsharing je zacílený zejména pro ty uživatele, kterým se nevyplatí provozování vlastního automobilu. Carsharing je jednou z cest, která může napomoci rozvíjet trvale udržitelnou dopravu ve městě. Nejen v centrech měst může napomoci s problémem nedostatku parkovacích míst a může vést ke snížení množství projíždějících, či parkujících automobilů. Služby carsharingu nejsou v současné době na území Děčína dostupné.

**Carpoolingem** se rozumí služba či nabídka, v rámci níž je možné sdílení jednoho automobilu více lidmi v jeden čas. Automobily vlastní fyzické osoby, které vůz řídí a v rámci své cesty nabízejí kapacitu vozidla ostatním lidem. V České republice je carpooling známější pod označením spolujízda. Cílem carpoolingu je dosáhnout co největšího možného využití kapacity vozidla lidmi, kteří mají stejný, resp. podobný začátek a cíl své cesty. Tito lidé pak zároveň sdílejí náklady na cestu. I carpooling je jednou z cest napomáhající rozvíjet udržitelné formy dopravy ve městech, může snížit počet automobilů ve městech i počet neefektivních cest, kdy je vozidlo využito např. pouze jedním pasažérem (řidičem). Na sdílení automobilu se mohou lidé domlouvat soukromně i veřejně, a to oboustranně – řidiči nabízejí místo ve svém vozidle a naopak spolucestující poptávají jízdu svým směrem. Veřejné služby carpoolingu jsou dostupné v rámci národních platforem, jedním z největších je v ČR např. Blablacar.

## 9.11 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ VE MĚSTĚ

V rámci sociodopravního průzkumu mohli respondenti v otevřené otázce vyjádřit své názory, náměty či připomínky na jednotlivé druhy dopravy a s nimi spojenou infrastrukturu ve městě. Mimo jiné se také mohli vyjádřit k veřejné hromadné dopravě. Následující kapitola se věnuje analýze nejčastěji zmiňovaných názorů, námětů, připomínek či požadavků. Konkrétní znění otázek vč. konkrétních odpovědí v jejich plném znění jsou uvedeny v [PŘÍLOHA Č. 9](#).

K městské hromadné dopravě se vyjádřilo celkem 319 respondentů. Problémy a požadavky občanů související s hromadnou dopravou jsou rozebrány v následujícím textu.

### **Problémy:**

- ⊗ **Nenávaznost linek na přestup** (30 odpovědí):
  - ✖ Respondenti, kteří pravidelně využívají kromě MAD i železniční či příměstskou autobusovou dopravu upozornili na nenávaznost městské autobusové dopravy na tyto spoje. Jako příklad uvedli rychlíky směr Liberec, směr Praha

nebo osobní vlak směr Ústí nad Labem. Nenávaznosti MAD k železniční či autobusové dopravě jsou v řádech minut, kdy autobusy MAD odjíždí těsně před příjezdem vlaků, resp. naopak. Špatná situace je zejména ve večerních obdobích či o víkendu, kdy mají linky MAD dlouhé intervaly. Mnoho lidí proto využívá pro dopravu na nádraží auto, a ne městskou dopravu.

- ✘ Také bylo uvedeno, že ani linky MAD na sebe nenavazují, když se obyvatelé potřebují přepravit z okrajových částí do centra města, či dalších místních částí.

⊗ **Dlouhé intervaly spojů nebo málo spojů přes den, noc nebo víkend, nedostatečná kapacita autobusů na některých linkách (121 odpovědí):**

- ✘ Další problém vidí obyvatelé města v dlouhém intervalu spojů nebo v nedostatečném počtu spojů během dne, noci nebo o víkendech. Mnoho lidí pracuje i o víkendech a mají problém dostat se do/z práce z okrajových městských částí, pokud nevlastní automobil. Také padli stížnosti na nevhodné ranní časy odjezdu např. ze Škrabky do školy – děti musí jet brzy ráno a pak ve škole čekat nebo do školy přijíždějí pozdě. Někteří respondenti uvedli i konkrétní linky, na kterých je podle nich potřebné navýšit počet spojů. Jako velmi palčivý problém respondenti vidí v dlouhých intervalech zejména ve večerním období a o víkendech.
- ✘ Nízký počet spojů za hodinu na linkách:
  - č. 202, 204, 207, 208, 209, 210, 229.
- ✘ Vyšší počet spojů z/do těchto městských částí:
  - Vyskytovaly se téměř všechny místní části, nejčastěji pak Staré Město, Letná, směr Kamenická ul., Škrabky, Bynov, Bělá (po 23. hodině v pracovní dny, v sobotu už chybí po 20. hodině), Březiny, Boletice nad Labem (i kolem 23 a 24 hodiny), o víkendu na Jalůvčí, do Krásného Studence o víkendech a v pozdních hodinách (po 18:00), Folknáře, Maxičky, Velká Veleň, Václavov, Čechy, Nebočady, Dolní Žleb.
- ✘ Respondenti také uvedli, že do některých městských částí jezdí malé autobusy, a tedy kapacita autobusu je nedostačující. Jako příklad byla uvedena městská část Boletice nad Labem. Kromě malých autobusů však padly stížnosti i na přeplněnou kapacitu v ranní nebo odpolední špičce, kdy cestují děti do školy a dospělí do práce (např. linka č. 202), k lékaři apod. Několikrát se vyskytly stížnosti na vyčerpanou kapacitu ve spojích pro kočárky, kdy jsou maminky nucené čekat na další spoje.

⊗ **Autobusové zastávky, autobusy, linkové vedení (45 odpovědí):**

- ✘ V odpovědích se také vyskytly požadavky na zprovoznění MHD na Chlum (i formou minibusu) a také na zřízení některých nových zastávek. Občané upozornili na potřebnost např. zastávky Na Stráni v opačném směru (nejbližší



zastávka je U kaple nebo Vodárna). Nejčastěji zmiňovanou lokalitou s chybějící dopravní obsluhou byl Bynov – horní část sídliště kolem ul. Na Vyhlídce a Kyjevská. Zde mají obyvatelé velmi dlouhé docházkové vzdálenosti na MAD (s ohledem na kopcovitý terén je o to namáhavější). Další často zmiňovanou lokalitou bylo sídliště v místní části Březiny (se stejnými problémy).

- ✘ Některé zastávky jsou zbytečně blízko sebe např. předposlední zastávka v Nebočadech před konečnou zastávkou směr z města. V takových případech by občané uvítali přesunutí zastávky blíže k obydlí.
  - ✘ Co se týče vybavení autobusových zastávek, respondenti uvedli, že jim chybí lavičky nebo kryté zastávky (i z boku).
  - ✘ Mnoho občanů také uvedlo, že nastupování pouze předními dveřmi je podle nich nesmyslné, zdržuje odbavování cestujících na zastávkách a celkově zvyšuje cestovní dobu.
- ⊗ **Cena jízdného a delší čas jízdenky (50 odpovědí):**
- ✘ Respondenti si stěžovali na drahé jízdné – uvedli, že cesta autem jim vyjde levněji. Lidé, kteří nemají možnost volby dopravního prostředku, uvedli, že cestování městskou dopravou je finančně nákladné a neodpovídá kvalitě a rozsahu MAD. Také chybí výhodnější jízdné např. pro matky s dětmi do 3 let nebo pro důchodce či děti.
  - ✘ Krátká platnost jízdenky – zejména v období dlouhých intervalů (večerní období, víkendy) a při potřebě přestupu (cesta z okrajové části do jiné), není možné na jednu jízdenku ujet zamýšlenou cestu.
- ⊗ **Nespolehlivost (17 odpovědí):**
- ✘ Respondenti uvedli, že městské autobusy jsou často opožděné a že není dodržován jízdní řád. Dokonce měli zkušenost, že autobus vůbec nepřijel. Mají pak problém stihnout přestup.
- ⊗ **Řidiči (14 odpovědí):**
- ✘ Někteří respondenti si také stěžovali na řidiče, zejména s ohledem na jejich neohleduplnost či zastavování daleko od nástupní hrany zastávky.

**Absence zastávek, nedostatečná obsluha nejen okrajových místních částí města a dlouhé intervaly mimo špičková období mají za následek velké množství automobilů ve městě a také nedostatek parkovacích míst v těchto částech.**

**Mnoho respondentu uvedlo, že kdyby byla městská autobusová doprava atraktivnější a spolehlivější (častější spoje, ve špičkách větší autobusy, nástup všemi dveřmi, levnější jízdenky apod.), využívali by ji častěji.**

Mezi odpověďmi se také objevilo několik pochval, zejména na využití alternativních pohonů u autobusů, existenci informačních tabulí na zastávkách i v autobusech (i když některým vadí mnoho reklam) a také na možnost platby jízdného v autobusech pomocí platební karty.

### **Výběr nejirelevantnějších požadavků/návrhů/náзорů občanů:**

- ❖ lepší návaznost linek (např. 201, 207, 202, nebo konkrétně 204 na 209, 204 na 207 apod.),
- ❖ více nočních linek,
- ❖ autobusy bez reklam,
- ❖ využívání všech dveří u nastupování, zajistilo by to urychlení dopravy,
- ❖ v rámci kratší doby cestování, zastávky, kde obvykle nikdo nenastupuje, by mohly být označené Na znamení,
- ❖ rozšíření silnice v místech zastávek,
- ❖ elektronické tabule pro MHD na zastávkách, elektronický display s dobou odjezdů na každé zastávce v centru spolu s hodinami,
- ❖ inteligentní autobusové zastávky a funkčnost informačního systému v autobusech bez reklam,
- ❖ větší ohleduplnost a profesionálnost řidičů MHD,
- ❖ vybudovat novou železniční zastávku v Boleticích n. L.,
- ❖ zlevněné jízdné pro maminky s kočárky, vyhradit místo k sezení pro maminky s kočárky v autobuse, lavička na každé zastávce,
- ❖ výrazně zlevněné jízdné a omezený přístup osobními auty s jedním pasažérem do města,
- ❖ častá autobusová spojení s nástupy na jakýchkoli zastávkách,
- ❖ možnost dobíjet časový kupon i na jiných místech, nejen v DP,
- ❖ učinit ji cenově atraktivní, aby byla konkurenceschopná automobilové dopravě, a to jak v rychlosti, tak v ceně. Např. cestování zdarma nebo levněji. Bezplatné cestování může zrychlit odbavení a tím i samotnou cestu. Může přispět ke snížení automobilové dopravy.
- ❖ levnější úsekové jízdné, návrat přestupních jízdenek za zvýhodněnou cenu.
- ❖ když je rozkopaný celý Děčín chtělo by to prodloužit časy na jízdenkách,
- ❖ zlevnit, zjednodušit, zvýhodnit cesty do kopců,
- ❖ zastávka k Tesco,
- ❖ více autobusů na plyn,
- ❖ posílit spoje v dopravní špičce a zajistit spojení z okrajových částí Děčína alespoň 4x denně,
- ❖ v Nebočadech posunout zastávku Nebočady, která se nachází cca 50 metrů od zastávky Nebočady konečná, ke křižovatce Vítězství a Na Výsluní, a to v obou směrech
- ❖ vrátit znovu stanici autobusu 202 před nádraží,
- ❖ přímé vedení linky např. z Masarykova náměstí směr Jalůvčí,
- ❖ zařídit MAD na Chlum, klidně takový ten mini-autobus,
- ❖ zavedení malého autobusu (podobně jezdí do nemocnice) do Březin, který by zajižďel do sídliště. Po revitalizaci je prostor v pohodě průjezdný. A např. jednou za hodinu by

to bylo fajn, protože věk tamějších obyvatel narůstá a cesta ze spodní zastávky je náročná.

- ❖ lepší přestupní terminál u hlavního nádraží a Prokopa Holého (autobusy blíže u sebe, nemuset řešit z jakého rohu a ulice autobus jede; atypicky i do Bynova, kde meziměstské autobusy jedou odjinud).
- ❖ lepší provázání vlakového Hlavního nádraží a autobusového nádraží – vznik i terminálu vlak-meziměstský autobusy-městský autobusy.
- ❖ expresní linka po Novém mostě mezi oběma břehy. Nebo možná i okružní linka mezi centry Děčín-Nový most-Podmokly-Starý most-Děčín a naopak.
- ❖ více rozložit odjezdy linek (např. 202,204,214, jedou po sobě v 5 minutových intervalech a pak pauza),
- ❖ linku 229 i v pracovní dny,
- ❖ před osmou hodinou častější spoje – pro školáky jsou busy přeplněné,
- ❖ ranní autobus ze Škrabek v 7:12 na druhou stranu, bez přestupu, děti by mohly jezdit do školy autobusem,
- ❖ v případě místa v autobuse přepravovat jízdní kola, vybudovat zastávku v Bynově u ulice Kyjevská,
- ❖ na vytížené spoje nedávat malé autobusy,
- ❖ posílení některých linek (i za cenu méně kapacitních autobusů),
- ❖ linky č. 202 a 212 zbytečně prochází přes ul. Prokopa Holého, bylo by daleko efektivnější, kdyby projížděl rovnou po Teplické ulici.
- ❖ linka č. 237 nevyužívá trasu přes Tyršův most, mohlo by tam jít přímo víc spojů bez zajíždění na Hlavní nádraží (zbytečný okruh),
- ❖ malá dostupnost z města směr Václavov, Krásný Studenec a opačně,
- ❖ velké časové mezery během dopoledne a víkendu, stačil by i malý bus,
- ❖ linka č. 8 je ráno nastavena tak, aby děti stihly vyučování ve spádové škole, ale prakticky žádné děti do Boletic nejezdí a rodiče je vozí auty. Autobus by mohl jezdit o 15 minut dříve a stihly by to do školy i děti docházející do škol na druhém břehu Labe.
- ❖ Trasovat linky odpovídajícím současným přepravním proudům,
- ❖ častější spoje v nočních hodinách a o víkendech,
- ❖ autobus, který by jel ve všední den o půlnoci od nádraží do Bynova (v návaznosti na předposlední vlak přijíždějící z Prahy do Děčína ve 23:47 hod)
- ❖ bylo by vhodné, aby linka 204 v pátek ve směru Letná v čase 13:40 z Březin, byla posílená. Stačil by větší autobus. U Libverdy nastoupí studenti s batožinou, kteří se po týdnu vrací z intru, ale i spousta studentů bez batožiny a na další zastávce se do autobusu nikdo další nevejde. V tu dobu je problém dostat se na Letnou.

## 9.12 SWOT ANALÝZA

### SILNÉ STRÁNKY

- Existence IDS na území města
- Kompletní integrace MAD do DÚK
- Moderní vozový park MAD
- Systém turistických linek, vč. lodní dopravy a cyklobusu
- Inteligentní zastávky
- Moderní odbavovací systém, možnost platby bezkontaktní platební kartou
- Existence e-shopu DP
- Dobrá dostupnost Děčína železniční dopravou v rámci ČR i Německa

### SLABÉ STRÁNKY

- Dlouhé intervaly na linkách MAD v mimošpičkových obdobích
- Nenávaznosti spojů v rámci MAD, resp. spojů MAD na vlaky a autobusy DÚK
- Dlouhé docházkové vzdálenosti na MAD u vybraných sídlištních celků
- Vybrané okrajové místní části zcela bez dopravní obsluhy
- Autobusové nádraží ležící na významném průtahu městem
- Ne zcela přehledný dopravní uzel Hlavní nádraží/Autobusové nádraží
- Drahé jízdné
- Špatný stav zastávkových nástupišť u velkého počtu zastávek

### PŘÍLEŽITOSTI

- Konečné rozhodnutí o osudu „Kozí dráhy“
- Přesun autobusového nádraží do vhodnější polohy, příp. zklidnění jeho okolí
- Rozvoj dopravní obslužnosti do dosud neobsluhovaných částí města (i alternativními způsoby)
- Zlevnění jízdného, resp. řešení jeho problematiky
- Modernizace zastávek
- Výstavba nových zastávek a obratišť autobusů
- Zkapacitnění železničních tratí, výstavba nových zastávek, modernizace stávajících stanic

### HROZBY

- Zahlcení města automobily a pokles zájmu obyvatel o VHD
- Pokles přepravených cestujících v prostředcích VHD
- Stagnace řešení problematiky VHD
- Nízká politická podpora na podporu udržitelných forem dopravy