

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti obnovení železniční dopravy na trati Děčín – Jeníkov-Oldřichov

Bakalářská práce

2024

Marek Manojlín

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2023/2024

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Marek Manojlín**
Osobní číslo: **D21171**
Studijní program: **B1041A040002 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**
Téma práce: **Možnosti obnovení železniční dopravy na trati Děčín – Jeníkov-Oldřichov**
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

Úvod
1. Analýza předmětného území
2. Současný stav infrastruktury a dopravní obslužnosti
3. Návrh jízdního řádu
Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **30-40**
Rozsah grafických prací: **3-4**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Martin Vojtek, PhD.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **3. února 2024**
Termín odevzdání bakalářské práce: **13. května 2024**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 2. února 2024

Prohlašuji:

Práci s názvem **Možnosti obnovení železniční dopravy na trati Děčín – Jeníkov-Oldřichov** jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 09. 05. 2024

Marek Manojlín v.r.

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych na tomto místě poděkoval panu Ing. Martinu Vojtkovi PhD. za cenné rady a odborné vedení této bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval své rodinně, mé přítelkyni a mým nejbližším, že mě po celou dobu studia podporovali.

ANOTACE

Na železniční trati z Děčína do Jeníkova-Oldřichova není dnes provozována pravidelná osobní doprava. Přesto tato trať má stále přepravní potenciál a může být atraktivní pro pravidelné cestující i pro rozvoj cestovního ruchu. Cílem této práce je navrhnout jízdní řád pro objednatele dopravy tak, aby splňoval jím nastavené standardy dopravní obslužnosti. Je třeba analyzovat region v okolí trati a jeho stávající dopravní obslužnost. Dále také analyzovat současný stav železniční infrastruktury a navrhnout její případné úpravy pro pravidelný provoz vlaků.

KLÍČOVÁ SLOVA

osobní doprava, obnovení pravidelné dopravy, vlaky, jízdní řád

TITLE

Possibilities of returning railway transport to the Děčín – Jeníkov-Oldřichov line

ANNOTATION

On the railway line from Děčín to Jeníkov-Oldřichov, regular passenger services are not operated today. Nevertheless, this route still holds transportation potential and could be attractive for regular commuters as well as for the development of tourism. The aim of this work is to propose a timetable for the transport operator that the set standards of transportation serviceability. Therefore, it is necessary to analyze the region surrounding the track and its current transportation service. Furthermore, it is also necessary to analyze the current state of the railway track and infrastructure and propose any necessary modifications for the regular operation of trains.

KEYWORDS

Passenger transport, returning regular transport, trains, timetable

OBSAH

ÚVOD.....	12
1 ANALÝZA PŘEDMĚTNÉHO ÚZEMÍ.....	13
1.1 Analýza regionu v okolí trati	13
1.2 Analýza dojížděky.....	16
1.3 Cestovní ruch	19
1.4 Analýza časové dostupnosti dopravních bodů.....	20
2 SOUČASNÝ STAV INFRASTRUKTURY A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	38
2.1 Historie železniční trati	38
2.2 Současný stav trati	42
2.3 Dopravní body	44
2.4 Stávající dopravní obslužnost	50
2.5 Standardy dopravní obslužnosti.....	55
3 NÁVRH JÍZDNÍHO ŘÁDU.....	58
3.1 Výběr železničního vozidla	59
3.2 Přestupní vazby	60
3.3 Provozní intervaly.....	62
3.4 Návrhy potřebných úprav infrastruktury	64
3.5 Varianta A – 10 párů vlaků.....	65
3.6 Varianta B – 12 párů vlaků	68
3.7 Varianta C – 16 párů vlaků	71
3.8 Porovnání cestovních dob stávajícího a plánovaného stavu.	74
ZÁVĚR	77
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	78
SEZNAM PŘÍLOH.....	82

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Mapa okresů se železniční tratí	13
Obr. 2 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Děčín zastávka	21
Obr. 3 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Děčín-Oldřichov	22
Obr. 4 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Děčín-Bynov	23
Obr. 5 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Martiněves u Děčína	24
Obr. 6 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Jílové u Děčína.....	25
Obr. 7 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Modrá u Děčína	26
Obr. 8 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Kamenec	27
Obr. 9 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Libouchec.....	28
Obr. 10 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Malé Chvojno	29
Obr. 11 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Telnice	30
Obr. 12 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Chlumeck u Chabařovic.....	31
Obr. 13 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Unčín.....	32
Obr. 14 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Bohosudov zastávka	33
Obr. 15 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Krupka město	34
Obr. 16 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Krupka	35
Obr. 17 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Novosedlice	36
Obr. 18 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Teplice lesní brána	37
Obr. 19 Knižní jízdní řád pro trať č. 132 v období platnosti 1982/1983	39
Obr. 20 Knižní jízdní řád pro trať č. 132 v období platnosti 2003/2004	40
Obr. 21 Knižní jízdní řád pro trať č. 132 v období platnosti 2006/2007	41
Obr. 22 Nákladíště, zastávka Jílové u Děčína	44
Obr. 23 Nákladíště, zastávka Libouchec	45
Obr. 24 Nákladíště, zastávka Malé Chvojno	46
Obr. 25 Dopravna D3 Telnice.....	47
Obr. 26 Dopravna D3 Chlumeck u Chabařovic.....	47
Obr. 27 Dopravna D3 Krupka.....	48
Obr. 28 Dopravna D3 Teplice lesní brána	49
Obr. 29 Vedení autobusových linek v úseku Děčín – Libouchec.....	51
Obr. 30 Vedení autobusových linek v úseku Libouchec – Chlumeck u Chabařovic	52
Obr. 31 Vedení autobusových linek v úseku Chlumeck u Chabařovic – Jeníkov-Oldřichov	53
Obr. 32 Mapa linky T11	54

Obr. 33 Knižní jízdní řád pro trať č. 132 v období platnosti 2023/2024	55
Obr. 34 Typový výkres motorového vozu Stadler RS1	59
Obr. 35 Přestupní vazby ve stanici Děčín hl. n.	61
Obr. 36 Přestupní vazby ve stanici Most	62
Obr. 37 Výřez z NJŘ 509–2.....	63
Obr. 38 Výřez z NJŘ 536–1.....	63
Obr. 39 Návrh dopravní D3 Jílové u Děčína	64
Obr. 40 Návrh dopravní D3 Chlumec u Chabařovic	65
Obr. 41 Knižní jízdní řád pro variantu A Děčín – Most	66
Obr. 42 Knižní jízdní řád pro variantu A Most – Děčín	66
Obr. 43 Knižní jízdní řád pro variantu B Děčín – Most	68
Obr. 44 Knižní jízdní řád pro variantu B Most – Děčín	69
Obr. 45 Knižní jízdní řád pro variantu C Děčín – Most	71
Obr. 46 Knižní jízdní řád pro variantu C Most – Děčín	72

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Počet zdravotnických zařízení v regionu v okolí trati	15
Tab. 2 Přehled škol v regionu v okolí trati	16
Tab. 3 Struktura dojížděk do města Děčín.....	17
Tab. 4 Struktura dojížděk do města Bílina	17
Tab. 5 Struktura dojížděk do města Most	18
Tab. 6 Počty dojíždějících podle dopravního prostředku	18
Tab. 7 Přehled dopravních bodů na tratích 130 a 132	43
Tab. 8 Rozdělení sídel dle standardů obsluhy ÚK.....	57
Tab. 9 Matice intervalů mezi sídly dle standardů obsluhy ÚK [min].....	57
Tab. 10 Technické údaje motorového vozu Stadler RS1.....	60
Tab. 11 Turnus vozidel pro variantu A.....	67
Tab. 12 Výkonové ukazatele pro variantu A	67
Tab. 13 Turnus vozidel pro variantu B	70
Tab. 14 Výkonové ukazatele varianty B.....	70
Tab. 15 Turnus vozidel pro variantu C	73
Tab. 16 Výkonové ukazatele pro variantu C	73
Tab. 17 Porovnání stávajících a nových cestovních dob do Děčína.....	74
Tab. 18 Porovnání stávajících a nových cestovních dob do Bíliny	75
Tab. 19 Porovnání stávajících a nových cestovních dob do Mostu.....	76

SEZNAM ZKRATEK

ČSÚ	Český statistický úřad
IDOS	Informační dopravní systém
JŘ	Jízdní řád
MHD	Městská hromadná doprava
NJŘ	Nákresný jízdní řád
PND3	Prováděcí nařízení pro trať D3
RS1	Stadler Regio-Shuttle 1
SŽ D1	Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem
SŽ D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
TD	Turnusový den
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení

ÚVOD

Železniční síť v České republice obsahuje velké množství regionálních tratí. V posledních dvou dekáдах byla na těchto tratích utlumována pravidelná osobní doprava a na některých byl pravidelný provoz dokonce zastaven ve prospěch autobusové dopravy. Postupem času se v některých evropských zemích přehodnotili postoje k železniční dopravě a lze říct, že je snaha tento mód dopravy podporovat. Dochází tak k reaktivacím opuštěných či zrušených tratí za účelem obnovení provozu pravidelné dopravy.

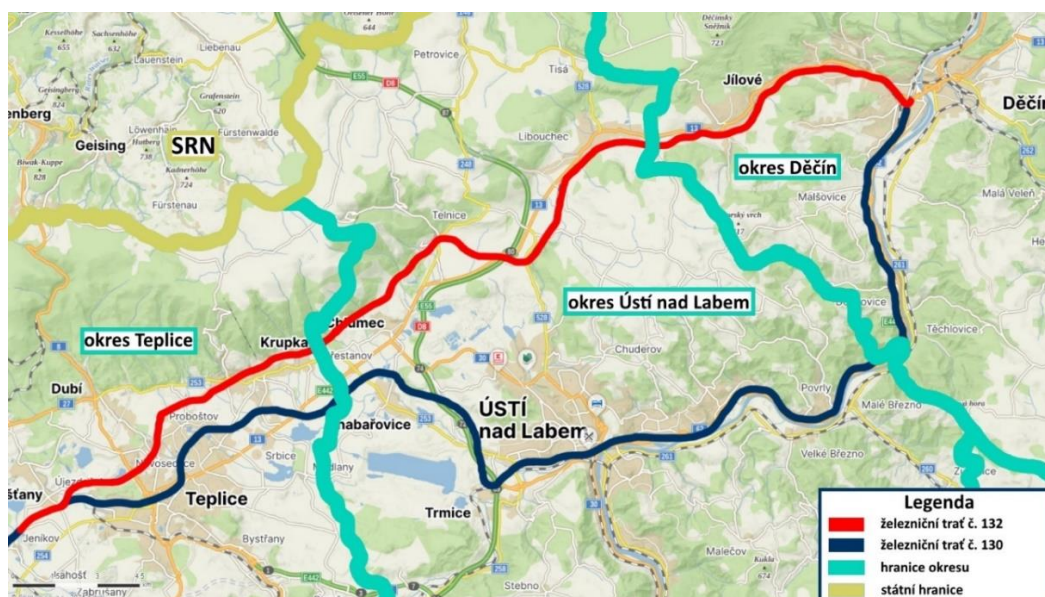
Tento trend v České republice není tak velký jako v sousedních státech. Ze strany objednavatelů dopravy se spíše optimalizuje dopravní obslužnost, přičemž se zde i počítá s možností zastavení provozu na vybraných regionálních tratích a posílením autobusové dopravy. Avšak i za této situace zde docházelo k obnovování pravidelné železniční dopravy na některých tratích. Nicméně velká část těchto pokusů neměla dlouhého trvání. Dnes by šlo říct, že na těchto tratích je provozována sezonní železniční doprava pro turisty či není doprava provozována vůbec.

Mezi takové se řadí železniční trať č. 132 Děčín – Jeníkov-Oldřichov, kde není od roku 2007 provozována pravidelná osobní doprava. Od přerušení provozu proběhlo několik pokusů, jak jej obnovit, nicméně tyto zůstaly jen u několika vypravených vlaků při různých příležitostech. Dnes je zde sice provozována pravidelná turistická linka, avšak ne v celé délce trati, jelikož to její nynější stav neumožňuje. Trať má bezesporu turistický potenciál, jelikož prochází regionem, pro který je cestovní ruch významný, ale nabízí se i možnost každodenní přepravy cestujících.

Před sestavením jízdního řádu pro tuto trať je třeba analyzovat region, kterým trať prochází, současné cestovní návyky a dostupnost jednotlivých dopravních bodů. Také analýza současné dopravní obslužnosti území, jeho historii a stav železniční trati, který se během let bez provozu drážní dopravy změnil, je důležitá. To vše by mělo být základem pro vytvoření konceptu dopravní obslužnosti tak, aby odpovídal současným přepravním požadavkům a standardům, které požaduje objednatel.

1 ANALÝZA PŘEDMĚTNÉHO ÚZEMÍ

Železniční trať č. 132 Děčín – Jeníkov-Oldřichov (dříve Oldřichov u Duchcova) se nachází v Ústeckém kraji a prochází třemi jeho okresy – Děčín, Ústí nad Labem a Teplice. Samotná trať je vedena pod hřebenem Krušných hor. Oblast Podkrušnohoří je významná pro cestovní ruch. V rámci této kapitoly je analyzována struktura jednotlivých okresů, kterými trať vede. Dále jsou analyzována data o dojíždění z obcí ležících na trati do regionálních center. Jsou zmíněny nejvýznamnější památky a lokace, které jsou důležité pro rekreaci a cestovní ruch. V závěru kapitoly jsou pak analyzovány jednotlivé dopravní body z hlediska dostupnosti.



Obr. 1 Mapa okresů se železničními trati

Zdroj: (1); zpracované autorem

1.1 Analýza regionu v okolí trati

„Okres Děčín je nejsevernějším okresem v Ústeckém kraji. Na jihozápadě sousedí s okresem Ústí nad Labem, jižně hraničí s okresem Litoměřice. Východní hranici okresu tvoří českolipský okres v Libereckém kraji. Severní hranice území je zároveň i hranicí státní se Spolkovou republikou Německo. Se svou rozlohou 909 km² je děčínský okres čtvrtým největším okresem Ústeckého kraje, z celkové rozlohy kraje zaujímá 17 %. Ke konci roku 2022 zde žilo 127 269 obyvatel. Počet obyvatel na 1 km² dosáhl v roce 2022 hodnoty 140,0 a děčínský okres byl tak čtvrtým nejhustěji osídleným okresem Ústeckého kraje.“ (2) Na železniční trati se v rámci okresu Děčín nacházejí dvě města – Děčín a Jílové.

„Okres Ústí nad Labem je nejmenší ze sedmi okresů Ústeckého kraje. Leží při hranici se Spolkovou republikou Německo, ze západu, jihu a východu je ohraničen okresy Teplice, Litoměřice a Děčín. Rozloha okresu je 405 km², což je 7,6 % celkové rozlohy kraje. Ke konci roku 2022 zde žilo 118 839 obyvatel. Počet obyvatel na 1 km² dosáhl v roce 2022 hodnoty 293,6 a ústecký okres byl tak nejhustěji osídleným okresem Ústeckého kraje. Okres má poměrně vysokou intenzitu dopravy, a to jak silniční, tak železniční a říční. Nejvýznamnější dopravní tepnou je dálnice D8, jejíž poslední úsek Lovosice – Řehlovice byl zprovozněn v roce 2016.“ (3) Na železniční trati se v rámci tohoto okresu nachází města a obce Liboucheč, Velké Chvojno, Telnice a Chlumec.

„Okres Teplice se rozkládá v severozápadní části České republiky při hranicích se SRN. Na jihozápadě sousedí s okresem Most, na východě s okresem Ústí nad Labem, na jihovýchodě s okresem Litoměřice a na jihozápadě malou částí s okresem Louny. Se svou rozlohou 469 km² je okres Teplice třetím nejmenším okresem Ústeckého kraje, z celkové rozlohy kraje zaujímá 8,8 %. Ke konci roku 2022 zde žilo 127 681 obyvatel. Počet obyvatel na 1 km² dosáhl v roce 2022 hodnoty 272,3 a teplický okres tak byl druhým nejhustěji osídleným okresem Ústeckého kraje. Teplickým okresem prochází důležité železniční a silniční dopravní tepny. Většina železničních tratí byla v okrese vybudována již v minulém století. V důsledku dřívější povrchové těžby uhlí docházelo k jejich častému překládání. Nejdůležitější jsou železniční tratě vedoucí z Chomutova přes Most a Teplice do Ústí nad Labem. V silniční dopravě má významnou úlohu mezinárodní trasa E 55, která vede ze SRN přes Cínovec, Dubí, Teplice, Prahu a úsek evropské silnice E442, která v úseku Bystřany – Řehlovice spojuje silnici I8 s dálnicí D8.“ (4) V rámci okresu Teplice se na železniční trati nacházejí města a obce Krupka, Novosedlice, Teplice a Jeníkov.

Zdravotnická péče

Ve třech výše zmíněných okresech byla k roku 2024 zajišťována zdravotnická péče v 5 nemocničních zařízeních. V rámci obcí, které leží na železniční trati, se nacházejí dvě nemocnice, a to ve městech Děčín a Teplice, které spravuje krajská organizace Krajská zdravotní. Lékárny se nacházejí zpravidla jen ve městech a větších obcích. Ordinace praktických lékařů a popř. i lékařů specialistů se také nacházejí ve většině obcí na trati. Obec Telnice nemá na svém území ani jeden druh zdravotnického zařízení, takže zdejší obyvatelé jsou nuceni za zdravotnickou péčí dojíždět do jiných měst a obcí. Jednotlivé počty zdravotnických zařízení jsou uvedeny v tab. 1.

Tab. 1 Počet zdravotnických zařízení v regionu v okolí trati

Okres	Typ zařízení					
	Nemocnice	Lékárna	Ordinace praktického lékaře	Ordinace lékaře specialisty	Výdejna zdravotnických prostředků	Zdravotnická záchranná služba
Děčín	2	34	84	132	4	4
<i>Děčín</i>	1	15	20	58	3	1
<i>Jílové</i>	-	1	2	1	-	-
Ústí nad Labem	1	22	54	168	5	1
<i>Libouchec</i>	-	1	1	-	-	-
<i>Velké Chvojno</i>	-	-	1	-	-	-
<i>Telnice</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Chlumecko</i>	-	-	3	-	-	-
Teplice	2	32	57	97	3	2
<i>Krupka</i>	-	2	3	2	-	-
<i>Novosedlice</i>	-	1	1	-	-	-
<i>Teplice</i>	1	17	28	58	3	1
<i>Jeníkov</i>	-	-	-	1	-	-

Zdroj: (5); zpracované autorem

Školská zařízení

Města a obce v okolí trati jsou až na výjimky soběstačná v oblasti základního vzdělání. Pro studium v dalším stupni vzdělávání musí obyvatelé obcí dojíždět do větších měst. Pro obce ležící v okrese Ústí nad Labem, je možná spádovost pro dojíždění za vzděláním do tří měst – Ústí nad Labem, Děčín a Teplice.

Největší nabídka středního vzdělání je ve městě Děčín. Nachází se zde celkem 8 odborných středních škol a 1 gymnázium. V okrese Teplice se na trati nacházejí dvě města, která nabízejí možnost středního vzdělání, a to Krupka a okresní město Teplice. V obou městech se nacházejí jak gymnázia, tak i odborné střední školy.

Tab. 2 Přehled škol v regionu v okolí trati

Okres	Město	Typ zařízení			
		Základní škola	Střední škola	Gymnázium	Základní umělecká škola
Děčín	<i>Děčín</i>	17	8	1	1
	<i>Jílové</i>	1	-	-	-
Ústí nad Labem	<i>Liboucheč</i>	1	-	-	-
	<i>Malé Chvojno</i>	1*	-	-	-
	<i>Telnice</i>	-	-	-	-
	<i>Chlumec</i>	1	-	-	-
Teplice	<i>Krupka</i>	4	1	1	1
	<i>Novosedlice</i>	1	-	-	-
	<i>Teplice</i>	14	5	1	1
	<i>Jenikov</i>	-	-	-	-

*školní zařízení se nachází v obci Velké Chvojno

Zdroj: (6); zpracované autorem

1.2 Analýza dojížděky

Po analýze regionů jsou zpracována data i o dojížděkách do zaměstnání a do škol z jednotlivých obcí, které leží na této trati, do větších měst na trati. V rámci záměru obnovení železniční osobní dopravy jsou zpracovány i dojížděky do měst, která by měla při provozování vlakové dopravy na této trati sloužit jako nové cíle pravidelných cest. Jedná se o města Bílina a Most, do kterých by tímto bylo zajištěno z obcí ležících na trati časově lepší spojení, než je doposud. Data o dojížděkách byla získána z Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ), konkrétně ze sčítání domů a bytů 2021. Nejsou zpracovány dojížděky do města Teplice, jelikož vedení trati nerespektuje spádové relace vůči tomuto městu, byť jím daná trať prochází.

Pro dojížděku do města Děčín je v současné době nejsilnější relace Jílové – Děčín, kde dojíždí do zaměstnání nebo do školy 20 % obyvatel města Jílové. Dále pak relace Liboucheč – Děčín, kde 4 % obyvatel dojíždí do okresního města. S vyšší vzdáleností však klesá počet dojíždějících, kdy např. v Novosedlicích dojíždí již jen 0,14 % obyvatelstva do Děčína. Plánované železniční spojení by tak mělo umožnit zvýšení počtu lidí, kteří by byli ochotni

dojíždět do Děčína jako do svého cíle pracovního nebo vzdělávacího, a to převážně z měst, resp. obcí, která nejsou spádová k městu Děčín.

Tab. 3 Struktura dojížděk do města Děčín

Relace		Účel dojížděky		Celkem	Počet obyvatel	% obyvatel obce
Spádové město	Obec	Zaměstnání	Žáci, studenti			
Děčín	Jílové	840	197	1037	5 037	20,59 %
	Liboucheč	70	19	89	2 148	4,14 %
	Velké Chvojno	7	5	12	801	1,50 %
	Telnice	4	3	7	901	0,78 %
	Chlumec	23	8	31	4 253	0,73 %
	Krupka	20	8	28	12 710	0,22 %
	Novosedlice	2	1	3	2 148	0,14 %

Zdroj: (7); zpracované autorem

Do měst Bílina a Most není podíl dojíždějících na celkový počet obyvatel obcí velký. Nejvyšší hodnotou je 1,26 % pro dojížděkovou relaci Novosedlice – Bílina. Ostatní zjištěné údaje jsou pod 1 %. Při zavedení vlakové dopravy je možné očekávat nárůst obyvatel, kteří budou ochotni dojíždět.

Tab. 4 Struktura dojížděk do města Bílina

Relace		Účel dojížděky		Celkem	Počet obyvatel	% obyvatel obce
Spádové město	Obec	Zaměstnání	Žáci, studenti			
Bílina	Jílové	27		27	2 148	1,26 %
	Liboucheč	111	4	115	12 710	0,90 %
	Velké Chvojno	6		6	4 253	0,14 %
	Telnice			0	901	0,00 %
	Chlumec			0	801	0,00 %
	Krupka	4	1	5	2 148	0,23 %
	Novosedlice	1		1	5 037	0,02 %

Zdroj: (7); zpracované autorem

Tab. 5 Struktura dojížděk do města Most

Relace		Účel dojížděky		Celkem	Počet obyvatel	% obyvatel obce
Spádové město	Obec	Zaměstnání	Žáci, studenti			
Most	Jílové	6	2	8	2 148	0,37 %
	Libouchec	24	9	33	12 710	0,26 %
	Velké Chvojno	3		3	4 253	0,07 %
	Telnice	1	2	3	901	0,33 %
	Chlumeč	2		2	801	0,25 %
	Krupka	3	1	4	2 148	0,19 %
	Novosedlice	3	1	4	5 037	0,08 %

Zdroj: (7); zpracované autorem

V souvislosti s dojížděkami je provedena analýza, jakým dopravním prostředkem obyvatelé obcí do zaměstnání a škol dojíždějí. Tyto údaje, získané ze sčítání obyvatel, domů a bytů v roce 2021, ovšem nelze navázat na relace dojíždění, takže slouží jen jako obecný přehled dat. Nejpoužívanějším dopravním prostředkem je tak automobil. V dopravě jako službě je využívána především regionální autobusová doprava. Dojíždění vlakem je zde také zastoupeno. Největší hodnoty jsou za obce Libouchec (kde paradoxně není provozována železniční doprava) a Krupka, která si své napojení na železniční síť zachovala (viz kapitola 2.4).

Tab. 6 Počty dojíždějících podle dopravního prostředku

Okres	Obec	Dopravní prostředek										
		Automobil - řidič	Automobil - spolujezdec	MHD	Autobus (mimo MHD)	Vlak	Motocykl	Jízdní kolo	Jiný dopravní prostředek	Pěšky	Nezjištěno	Celkem
Okres Děčín	Jílové	1 075	226	209	265	58	6	17	6	232	399	2 493
Okres Ústí nad Labem	Libouchec	980	487	110	36	128	12	1	6	4	61	135
	Velké Chvojno	431	198	64	11	82	5	3	2	2	10	54
	Telnice	381	202	50	17	64	9	-	1	-	7	31
	Chlumeč	1 005	170	363	107	24	3	20	6	187	311	2196
Okres Teplice	Novosedlice	431	86	128	34	23	1	13	1	122	135	974
	Krupka	2 437	459	572	339	111	7	45	16	564	948	5498

Zdroj: (8); zpracované autorem

1.3 Cestovní ruch

Železniční trať prochází pod hřebenem Krušných hor, což ji dělá atraktivní z hlediska cestovního ruchu. Region v okolí trati je bohatý na turistické stezky, přírodní zajímavosti a památky. Tyto jsou dostupné z dopravních bodů, nacházejících se na železniční trati.

Největší atrakcí, která se v rámci diskuzí o obnovení provozu nejčastěji skloňuje, je lanová dráha z Bohosudova na Komáří vížku (nebo Komáří hůrku). Z hlediska dostupnosti vlakovou dopravou se jedná o velmi atraktivní cíl, jelikož dolní stanice lanovky se nachází asi 200 m od zastávky Bohosudov zastávka. Lanová dráha je nejdelší osobní lanovku v Česku. Postavena byla v 50. letech minulého století a provozovaly ji tehdy Československé dráhy. Dnes je provozovatelem společnost Sport Krupka, kterou vlastní město Krupka. (9)

Další významné památky se nacházejí v blízkosti zastávky na trati Krupka město. Samotné město Krupka je významné pro cestovní ruch, jelikož se zde nachází památka zapsaná do seznamu světového dědictví UNESCO jako Hornická krajina Krupka. Právě v této oblasti se nachází mnohá důlní díla pocházející z pozdního středověku a raného novověku. K nejznámější patří štola Svatý Martin, která je zpřístupněna veřejnosti od roku 2000. Neméně zajímavou částí je pak historické jádro města Krupka, kterému dominuje kostel Nanebevzetí Panny Marie. Nad městem se také nachází zřícenina hradu Krupka. (9)

Stanice Telnice by mohla představovat přestupní bod ke skibusům do lyžařského areálu Zadní Telnice, který obsahuje 9 sjezdovek od celkové délce 5 km. Nedaleko areálu je také běžecký areál sportovního centra Adolfov, kde je výchozí bod běžeckých lyžařských tratí s napojením na krušnohorskou magistrálu. (10) Jedná se o rekreační středisko, které využívají obyvatelé okresu Děčín, Ústí nad Labem, Teplice ale také zahraniční turisté z Německa či Polska. Dostupnost oblasti je zajištěna autobusovou linkou č. 451, kterou doplňuje skibusová linka č. 10 provozovaná Dopravním podnikem města Ústí nad Labem a.s. Chybí zde ovšem spojení s městy Teplice a Děčín, což by mohlo představovat navrhované železniční spojení po předmětné trati.

Mezi přírodní památky se řadí Tiské stěny u obce Tisá, která je vzdálena 4 km od obce Liboucheč. Není přímo v blízkosti trati, avšak jedná se o lokalitu s vysokou návštěvností, takže se naskytuje možnost potenciálu přepravy návštěvníku této přírodní památky.

Dalšími památkami a turistickými destinacemi v okolí trati jsou zámek Jílové u Děčína, rozhledna Děčínský Sněžník a jezero Barbora.

1.4 Analýza časové dostupnosti dopravních bodů

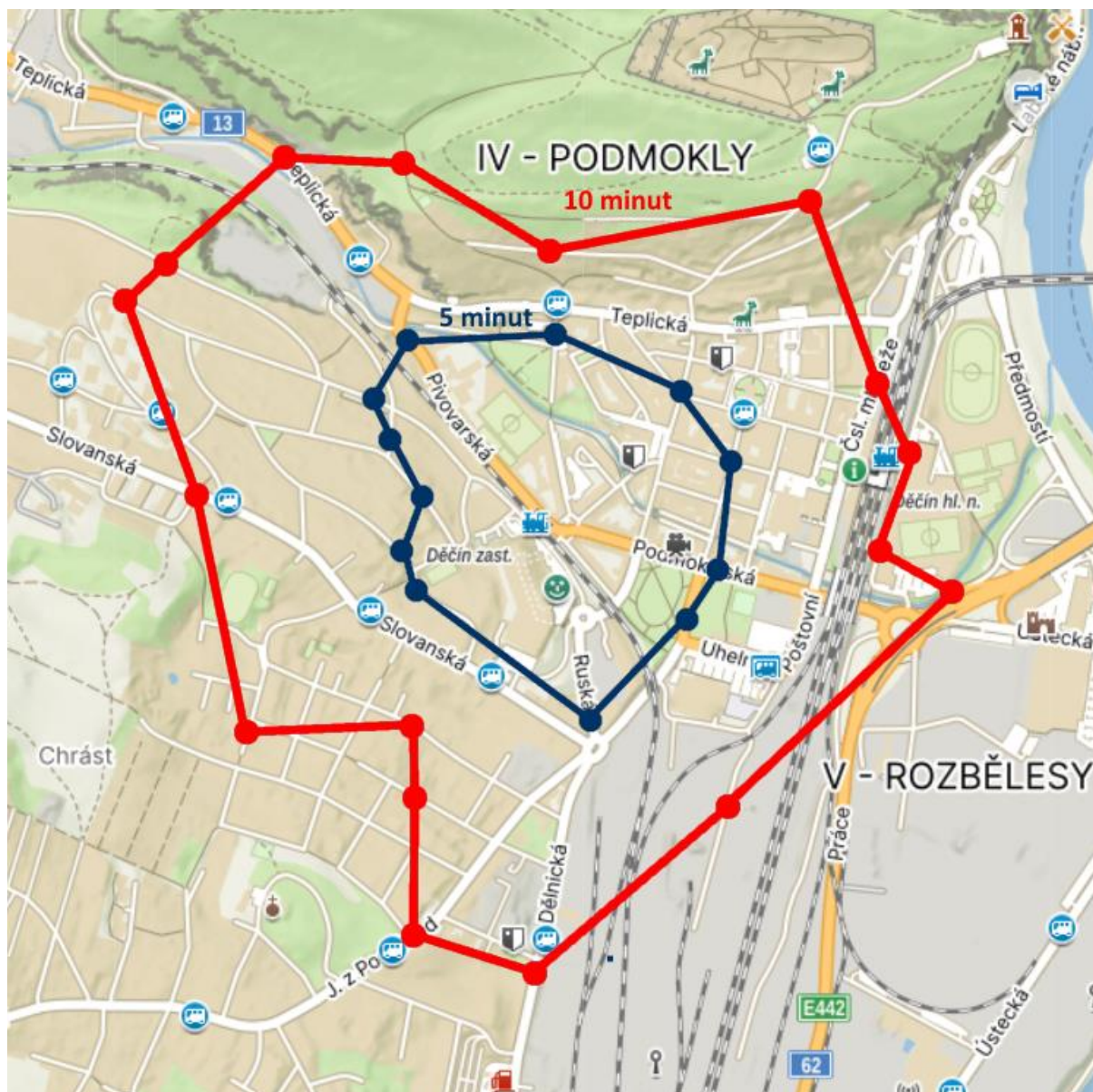
Důležitým faktorem pro atraktivitu dopravy je dostupnost dopravních bodů. V této části je cílem zanalyzovat časovou dostupnost jednotlivých dopravních bodů pomocí tzv. izochron, které lze definovat jako spojnice bodů se stejnou časovou vzdáleností od určitého místa, v tomto případě od dopravních bodů. Okolí dopravních bodů bylo rozděleno do dvou oblastí podle času docházky. První oblast, která je ohraničena modrou barvou, je území, které je dosažitelné do 5 minut chůze od dopravního bodu. Červeně ohraničená oblast vymezuje území, kde je čas docházky mezi 5 až 10 minutami chůze od dopravního bodu. Uvažovaná rychlost chůze byla zvolena $1,2 - 1,4 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. V analýze časové dostupnosti nejsou zahrnuty dopravní body Most, Bílina kyselka, Bílina, Duchcov, Jeníkov-Oldřichov a Děčín hl. n., z důvodu, že je zde provozována pravidelná osobní doprava již nyní a tím pádem není třeba prokazovat jejich atraktivitu.

Děčín zastávka

Dopravní bod Děčín zastávka se nachází v městské části Děčín IV.-Podmokly. Jeho umístění je velmi vhodné, jelikož se nachází v centru města, ale může stejně dobře sloužit pro obyvatele městské části Letná. V bezprostřední blízkosti dopravního bodu se nachází obchodní centrum Pivovar.

V čase 5 minut chůze se nachází Magistrát města Děčína. Je zde i několik školských zařízení jako ZŠ Na Stráni, ZŠ a MŠ Máchovo náměstí a Střední škola řemesel a služeb. Dostupná je také zastávka městské hromadné dopravy (dále jen MHD) Děčín, Pivovar. V blízkosti je také Kino Sněžník.

Do 10 minut chůze se nachází větší část městského centra, kde je např. obchodní dům Prior. V městské části Letná je Vyšší odborná a střední průmyslová škola strojní, stavební a dopravní – středisko Letná. V oblasti jsou také domy dětí a mládeže na Teplické a Divišově ulici, katastrální úřad a Městské divadlo Děčín. Dostupné je velké množství autobusových zastávek, z nichž nejvýznamnější je Děčín,, autobusové nádraží.



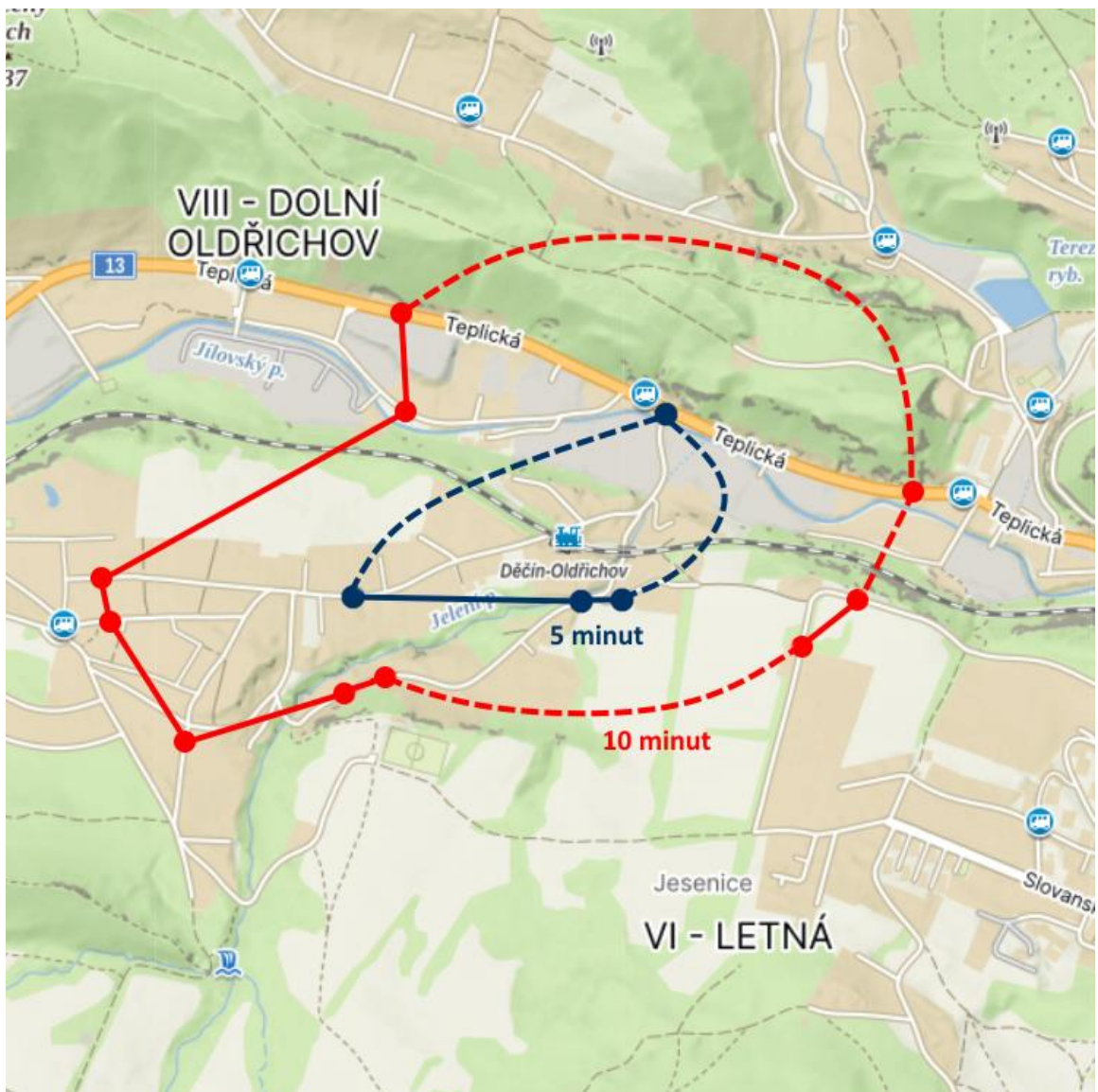
Obr. 2 Isochrony časové dostupnosti dopravního bodu Děčín zastávka

Zdroj: (1); zpracované autorem

Děčín-Oldřichov

Dopravní bod Děčín-Oldřichov se nachází na rozhraní místních částí Děčín VIII.-Dolní Oldřichov a Děčín XII.-Horní Oldřichov. V okolí železniční zastávky se nachází rodinné domy a zahrádkářské osady.

Do 5 minut chůze se nachází přilehlá obytná zástavba a objekty několika drobných živnostníků. V časové dostupnosti 10 minut je možné dosáhnout větší části zástavby v místní části Horní Oldřichov. V tomto docházkovém čase je dostupná autobusová zastávka Děčín, Kovočas.



Obr. 3 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Děčín-Oldřichov

Zdroj: (1); zpracované autorem

Děčín-Bynov

Dopravní bod se nachází v místní části Děčín IX.-Bynov. Je umístěn mimo obytnou zástavbu a přístup k němu je od silnice vedoucí do městské části Horní Oldřichov. Do 5 minut chůze je dostupných několik bytových domů. V tomto čase se lze dostat k hlavní komunikaci na Teplické ulici. Do 10 minut chůze je dostupná část sídliště místní částí Bynov a obytná zástavba v Horním Oldřichově. V této oblasti se nacházejí autobusové zastávky Děčín, Bynov, škola; Děčín,, U zámku a Děčín, Horní Oldřichov.

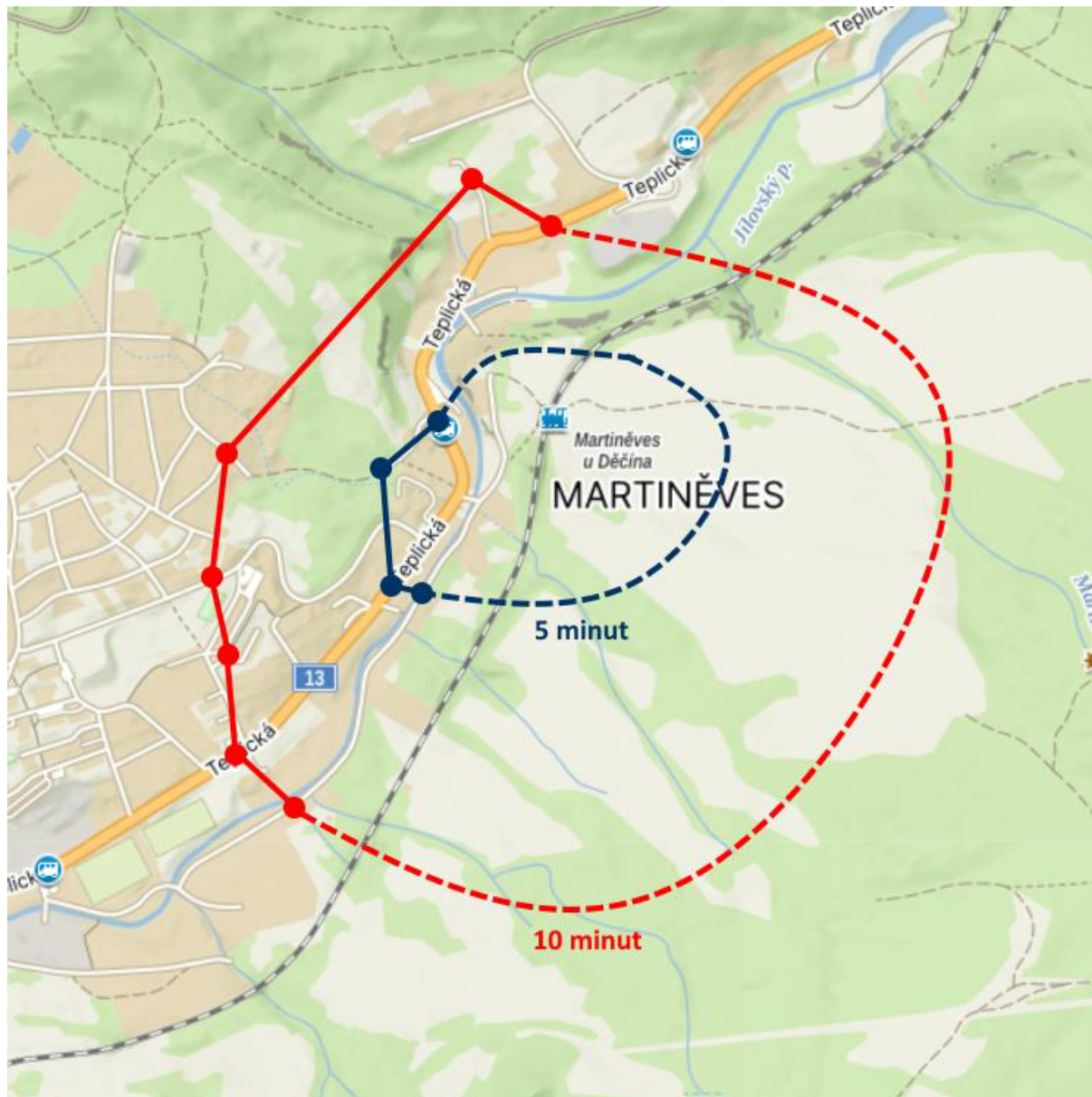


Obr. 4 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Dětín-Bynov

Zdroj: (1); zpracované autorem

Martiněves u Děčína

Dopravní bod se nachází na území obce Jílové v místní části Martiněves. Je umístěn mimo bytovou zástavbu a je přístupný po polní cestě vedoucí z ulice Kamenný dvůr. V čase 5 minut je dostupná autobusová zastávka Jílové, Martiněves, rozcestí. Do 10 minut chůze je zástavba rodinných domů a okraj sídliště města Jílové.

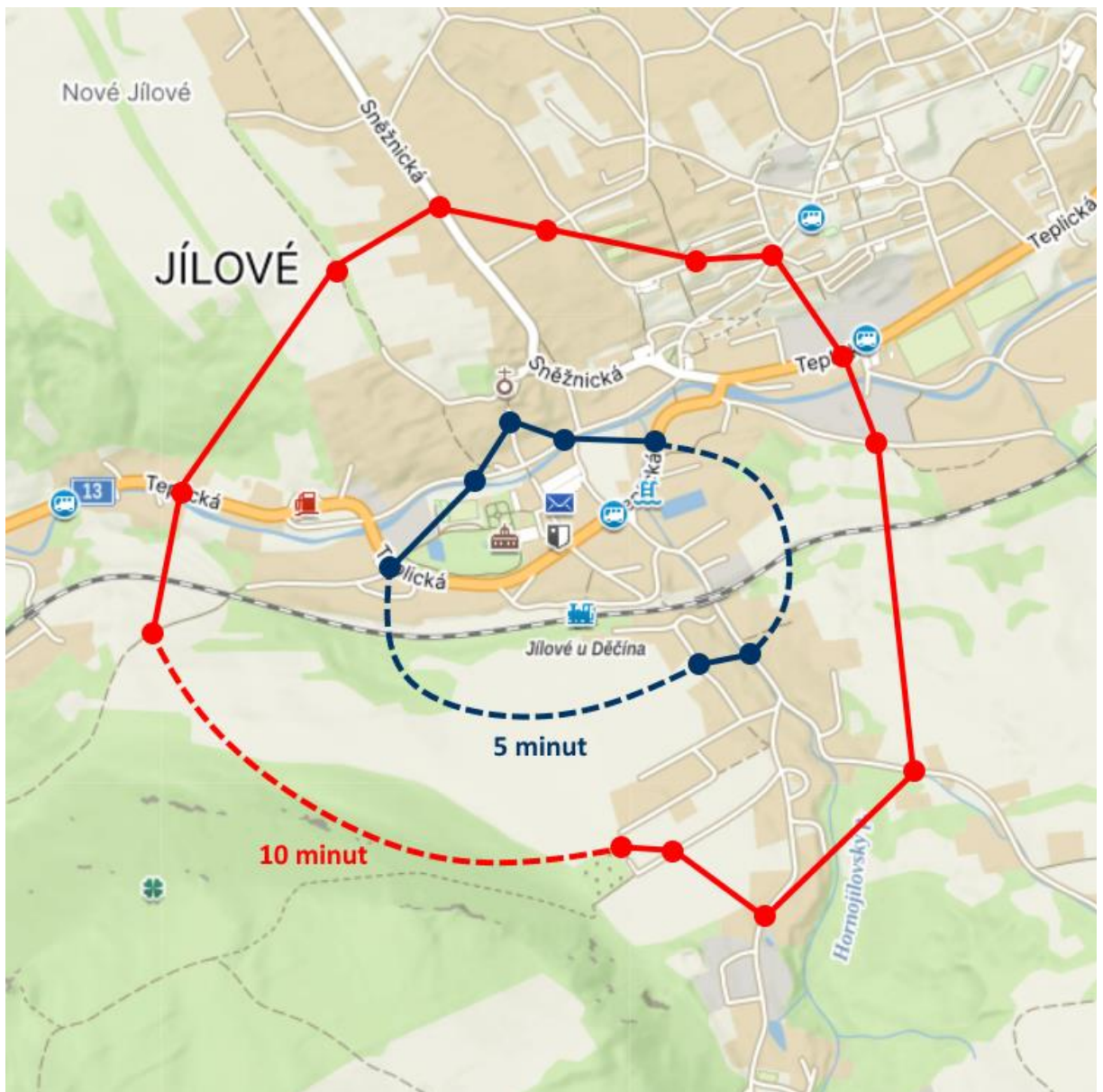


Obr. 5 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Martiněves u Děčína

Zdroj: (1); zpracované autorem

Jílové u Děčína

Dopravní bod se nachází ve městě Jílové. Pro cestující je dobře dostupný, jelikož je umístěn v blízkosti centra města, které je dostupné do 5 minut chůze. Nachází se zde městský úřad, pošta, knihovna a základní škola. Pro oblast cestovního ruchu je zajímavý městský zámek se zahradou a místní koupaliště. Je zde také autobusová zastávka Jílové, náměstí. Do 10 minut chůze je dostupná přílehlá zástavba převážně rodinných a bytových domů. V této oblasti se nachází dolní část městského sídliště.

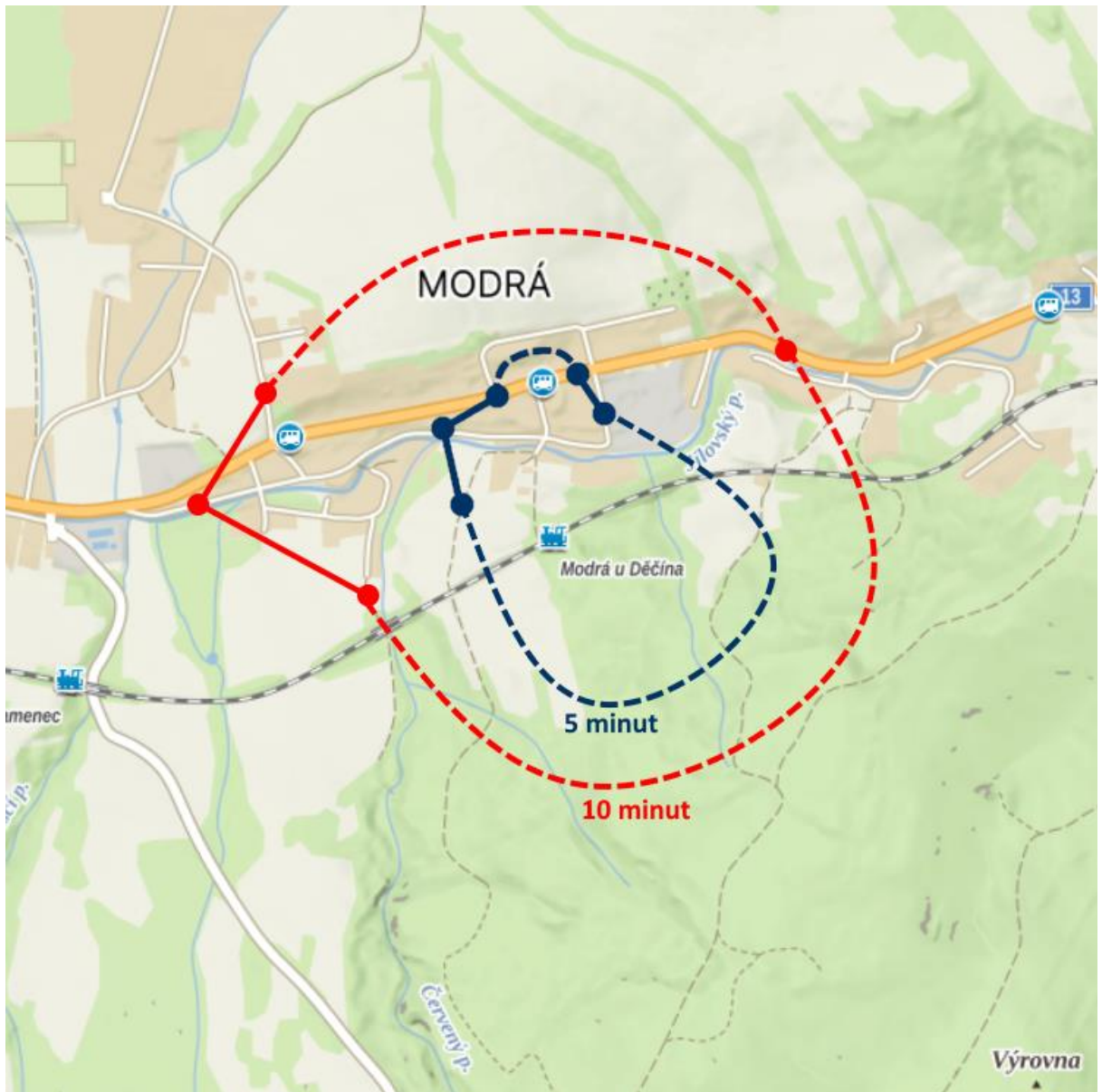


Obr. 6 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Jílové u Děčína

Zdroj: (1); zpracované autorem

Modrá u Děčína

Dopravní bod Modrá u Děčína se nachází ve městě Jílové v místní části Modrá. Umístění mimo zástavbu snižuje atraktivitu tohoto dopravního bodu, stejně tak přístup k zastávce, který je zajištěn pomocí polní cesty. V časové dostupnosti 5 minut je několik jednotek rodinných domů. Nachází se zde autobusová zastávka Jílové, Modrá, Lidový dům. Do 10 minut chůze je dostupné větší množství rodinných domů.

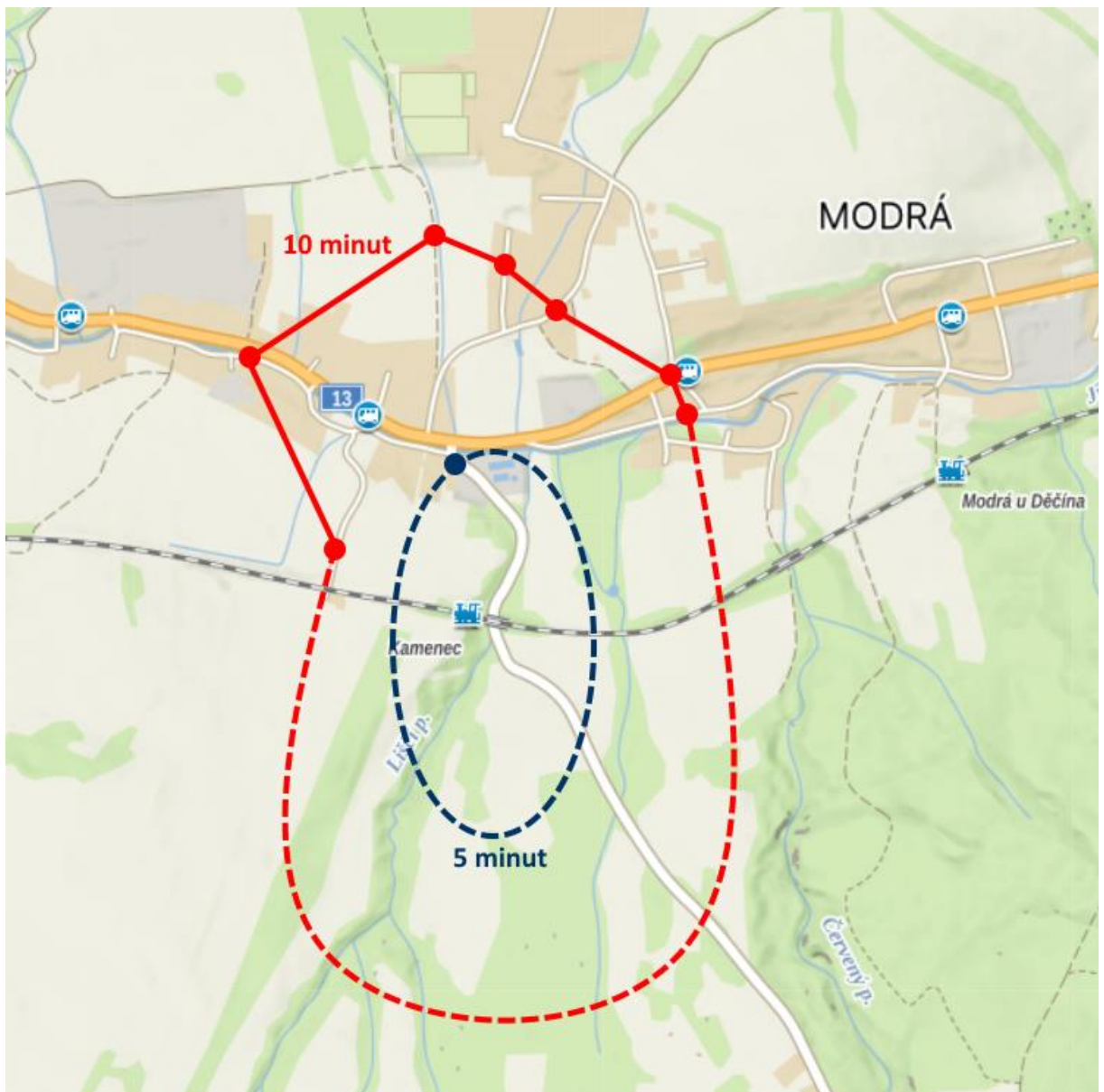


Obr. 7 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Modrá u Děčína

Zdroj: (1); zpracované autorem

Kamenec

Dopravní bod Kamenec se nachází na katastrálním území obce Libouchec, avšak je pojmenován podle místní části Kamenec, která je součástí města Jílové. Je umístěn zcela mimo zástavbu a přístup k němu zajišťuje silnice vedoucí do místní části Čermná spadající pod obec Libouchec. Do 5 minut chůze se lze dostat k hlavní silnici a nenachází se zde žádný obytný objekt. Do 10 minut se nachází několik rodinných domů. V této časové oblasti se nachází autobusová zastávka Libouchec,, rozcestí.

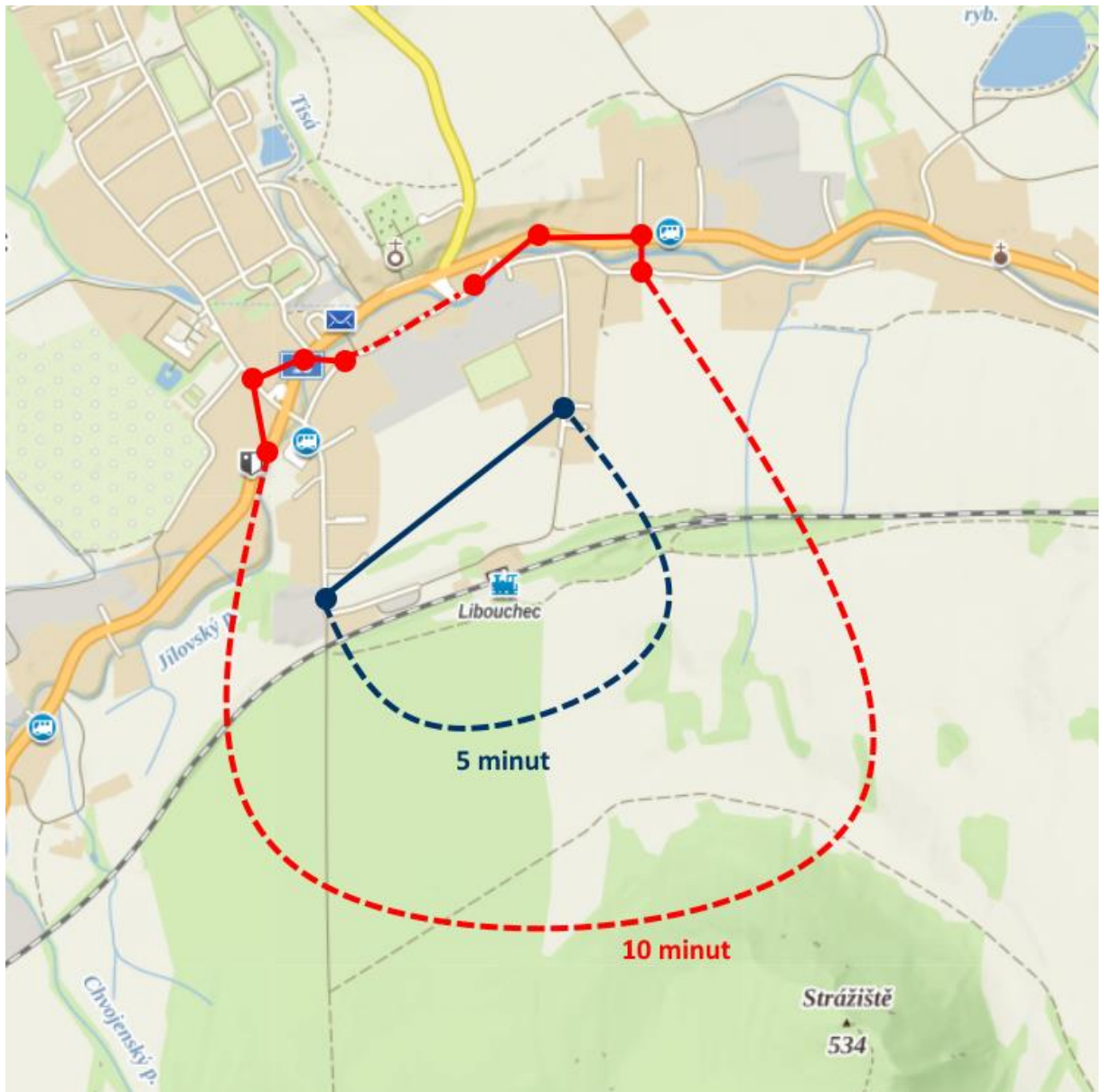


Obr. 8 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Kamenec

Zdroj: (1); zpracované autorem

Libouchec

Dopravní bod Libouchec se nachází ve stejnojmenné obci. Přístup k dopravnímu bodu je zajištěn pomocí pozemní komunikace z centra obce a z východní strany polní cestou. Do 5 minut chůze je dostupná část východní zástavby obce, kterou tvoří rodinné domy. V čase 10 minut se nachází centrum obce, kde je umístěna autobusová zastávka Libouchec,, ObÚ.

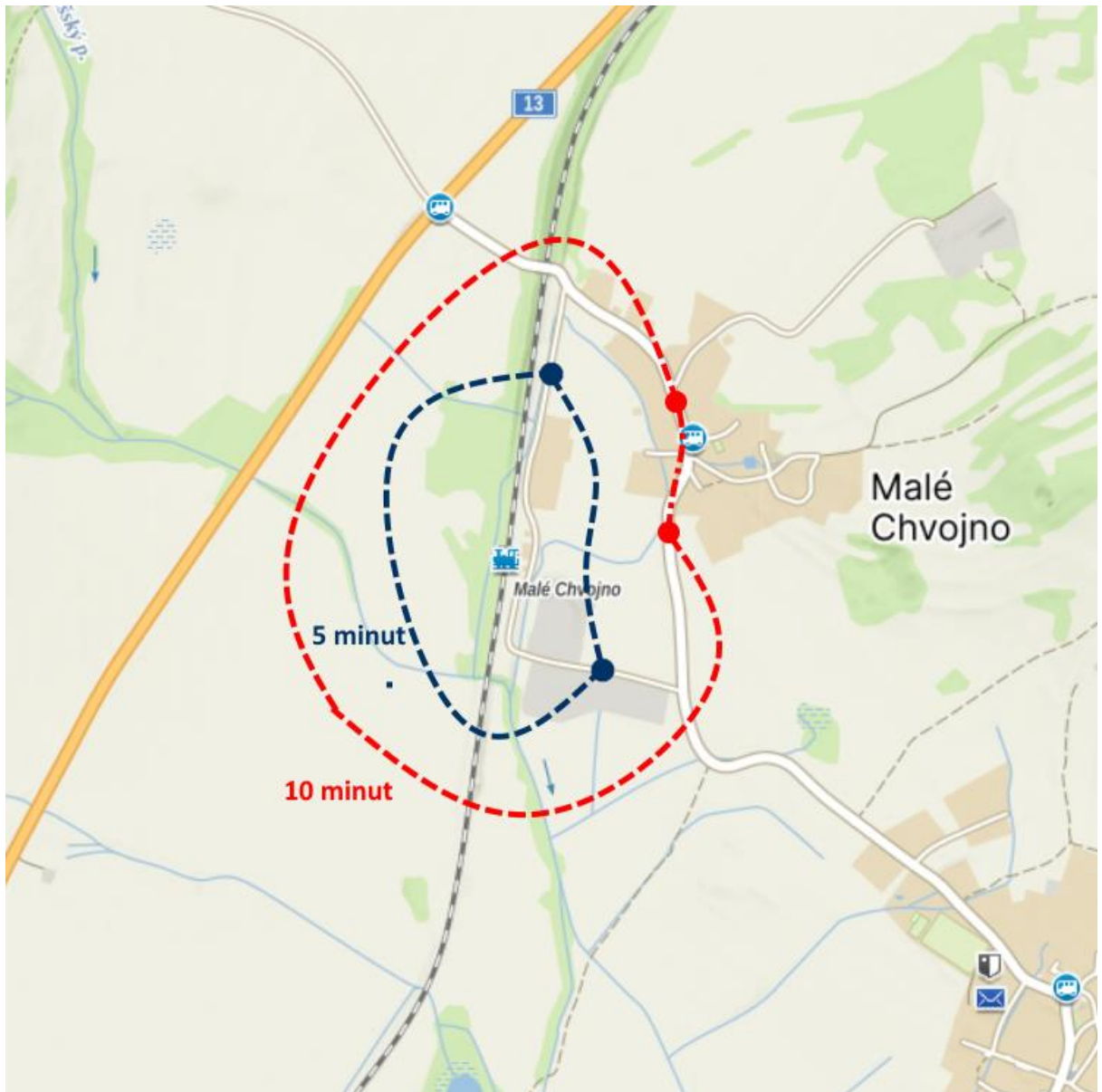


Obr. 9 Isochrony časové dostupnosti dopravního bodu Libouchec

Zdroj: (1); zpracované autorem

Malé Chvojno

Dopravní bod Malé Chvojno se nachází na území vesnice Malé Chvojno, která je součástí obce Velké Chvojno. Je přístupný pomocí komunikace, která se na svém severním a jižním konci připojuje k silnici III. třídy. V časové dostupnosti 5 minut chůze se nachází 3 obytné stavby v bezprostřední blízkosti dopravního bodu. Do 10 minut je dostupný pouze severní okraj vesnice.

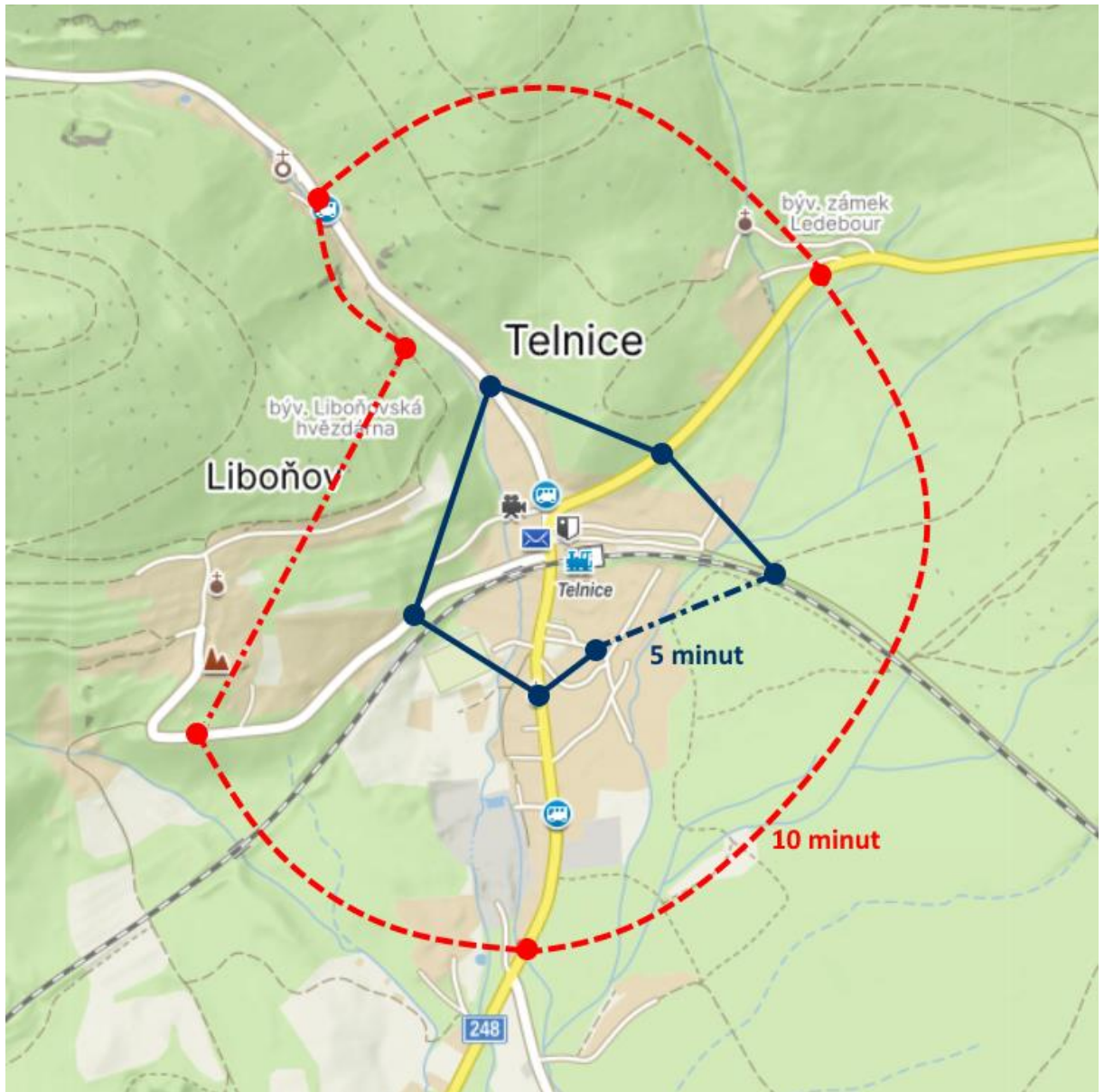


Obr. 10 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Malé Chvojno

Zdroj: (1); zpracované autorem

Telnice

Dopravní bod Telnice se nachází ve stejnojmenné obci a je umístěn v samotném centru obce. Do 5 minut chůze je dostupný obecní úřad, pošta a obecní knihovna, která se nachází přímo ve staniční budově. V blízkosti se také nachází autobusová zastávka Telnice, železniční stanice. Do 10 minut je možné dosáhnout místní části Varvažov a obytné zástavby.

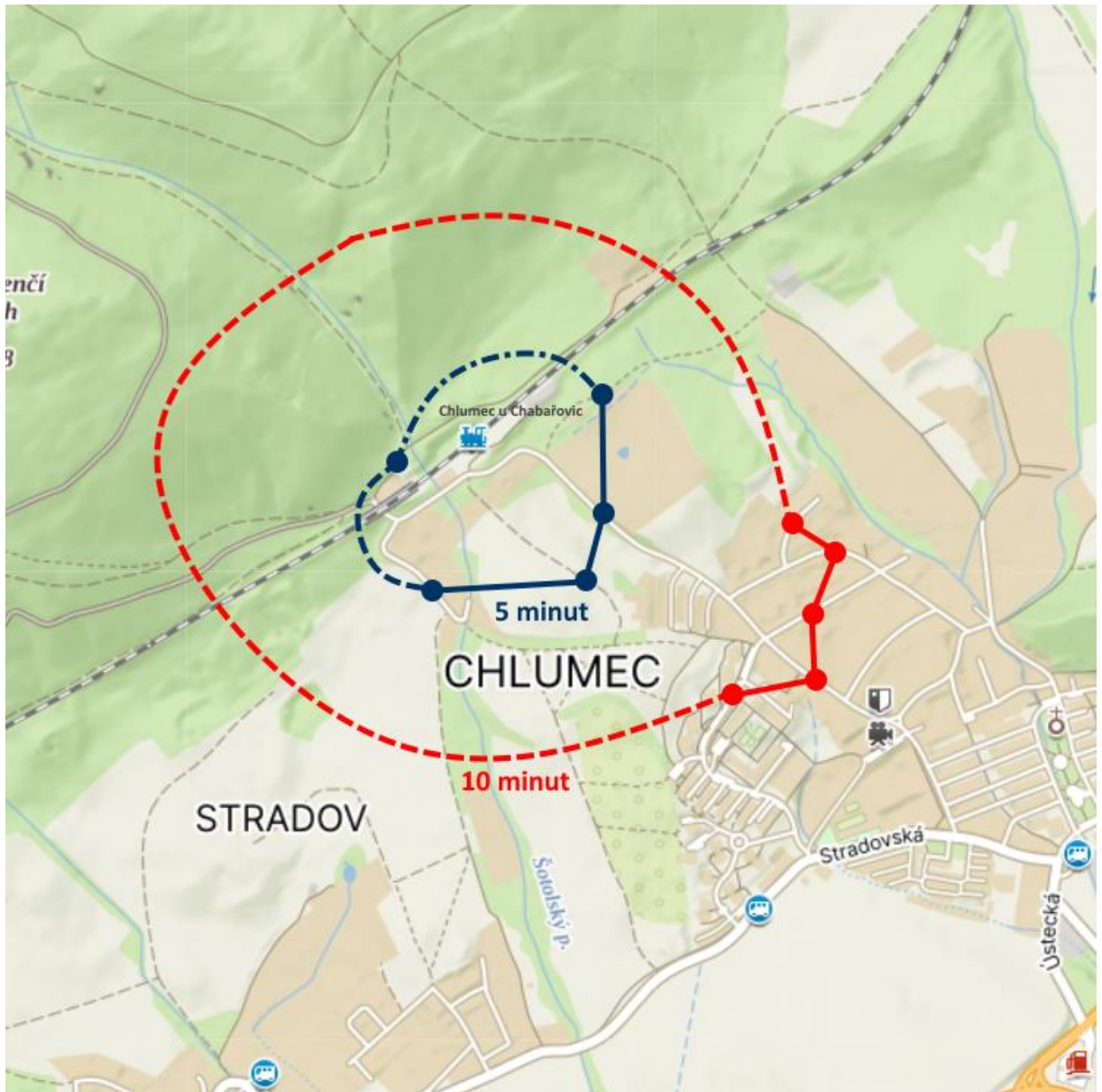


Obr. 11 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Telnice

Zdroj: (1); zpracované autorem

Chlumeck u Chabařovic

Dopravní bod Chlumeck u Chabařovic se nachází na území obce Chlumeck. Z obce je přístupný pomocí pozemní komunikace. Jedná se o dopravní bod, který je vzdálený centru obce. V čase 5 minut chůze se nachází jen několik obytných a rekreačních objektů. V čase 10 minut chůze lze dosáhnout severního okraje městského sídliště.

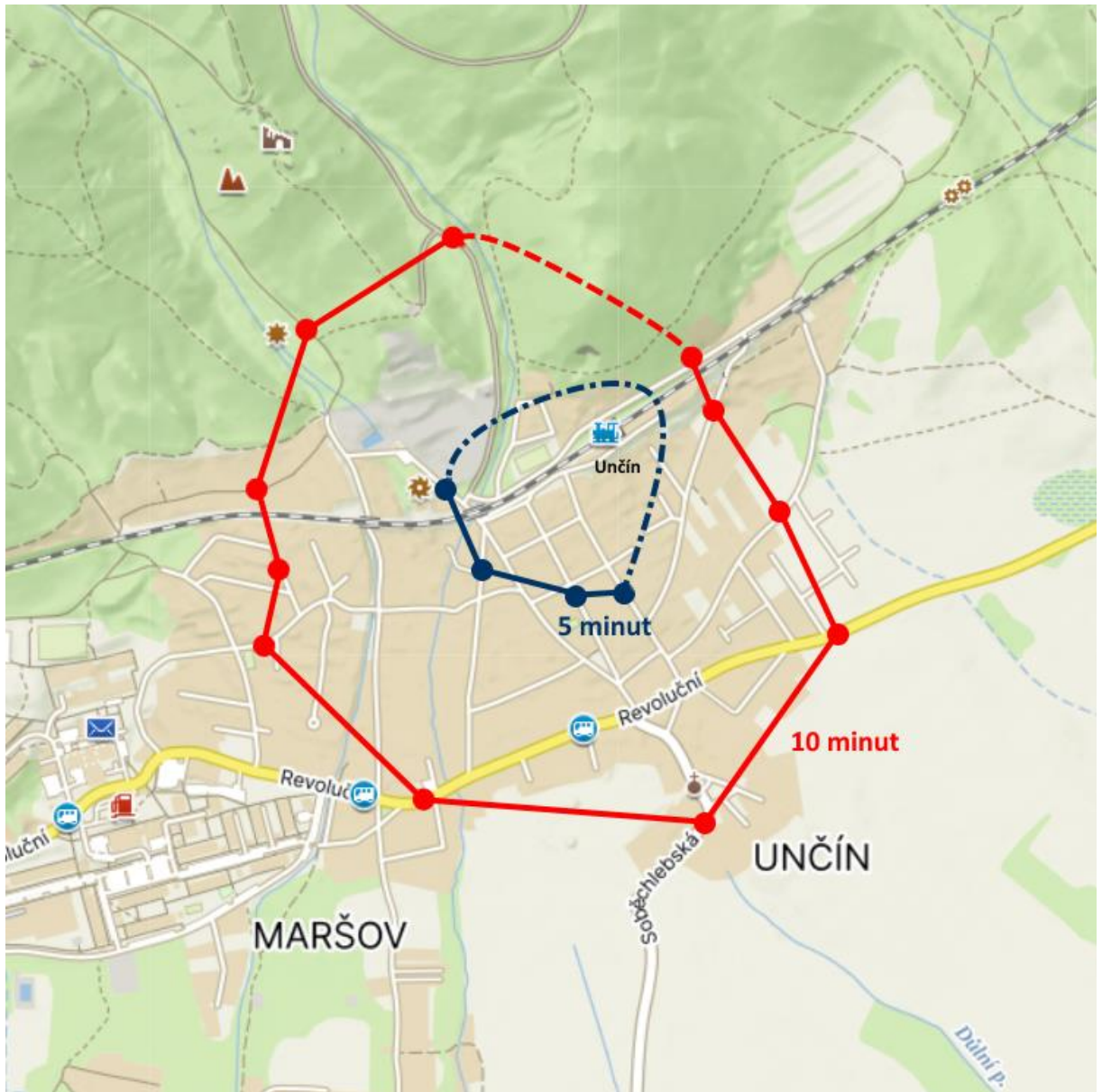


Obr. 12 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Chlumeck u Chabařovic

Zdroj: (1); zpracované autorem

Unčín

Dopravní bod Unčín se nachází ve stejnojmenné místní části, která je součástí města Krupka. Je umístěn v obytné zástavbě a přístup k ní je pomocí pozemní komunikace v ulici Drážní. V docházce 5 minut je dostupná obytná zástavba, kterou tvoří rodinné domy. Do 10 minut chůze se nachází autobusová zastávka Krupka, Unčín, U lípy.

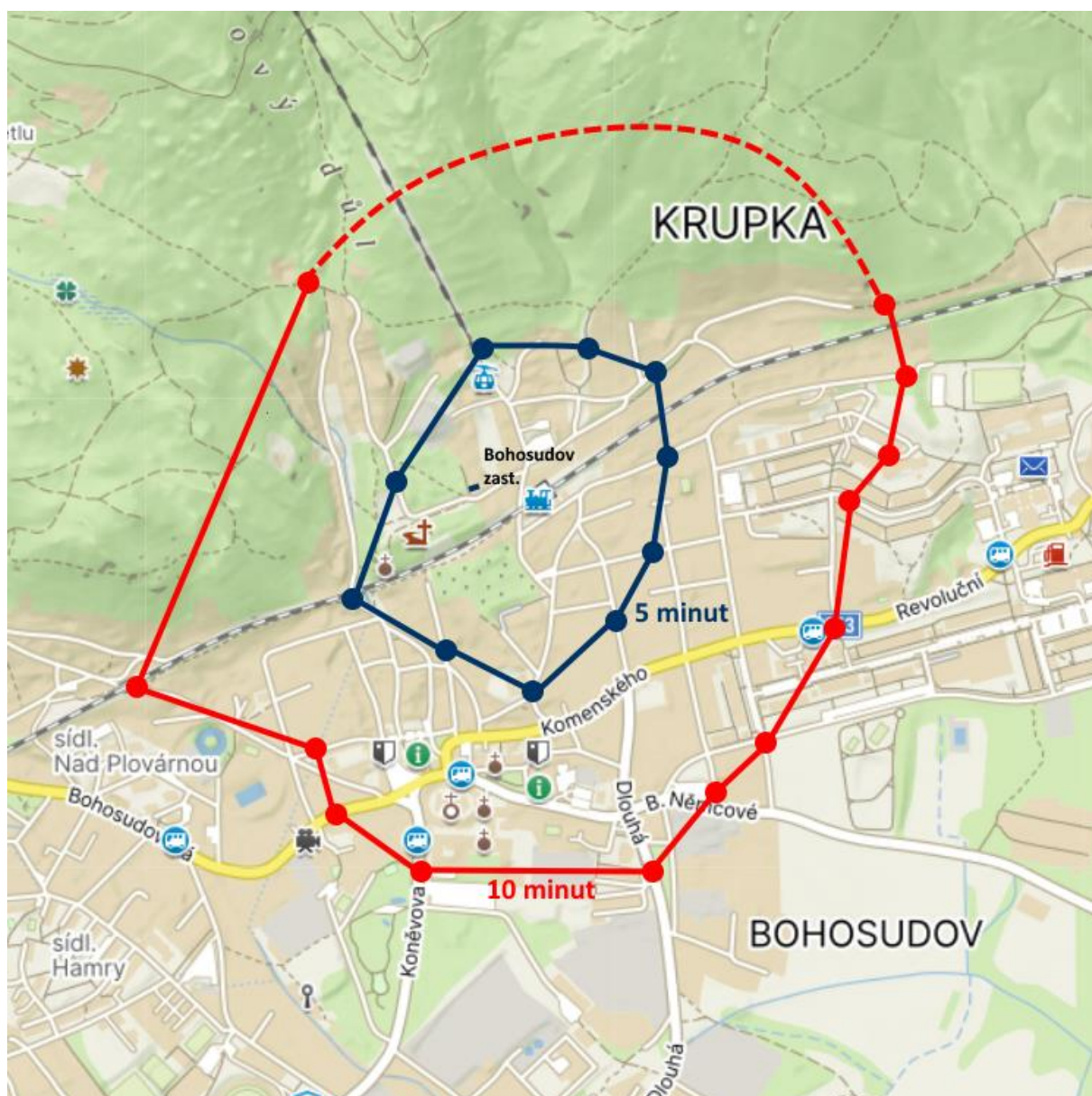


Obr. 13 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Unčín

Zdroj: (1); zpracované autorem

Bohosudov zastávka

Dopravní bod se nachází v místní části Bohosudov ve městě Krupka. Je umístěn v obytné zástavbě a přístup k němu je zajištěn od přejezdu v ulici Lipová. Do 5 minut chůze se nachází dolní stanice lanové dráhy Bohosudov – Komáří vížka. Dále je zde obytná zástavba převážně rodinných domů a městský hřbitov. V docházkové vzdálenosti do 10 minut je dostupné centrum města s městským úřadem a biskupským gymnáziem. V této oblasti jsou také autobusové zastávky Krupka, Bohosudov, náměstí; Krupka, Bohosudov, Městský úřad a Krupka, Bohosudov, Komenského.

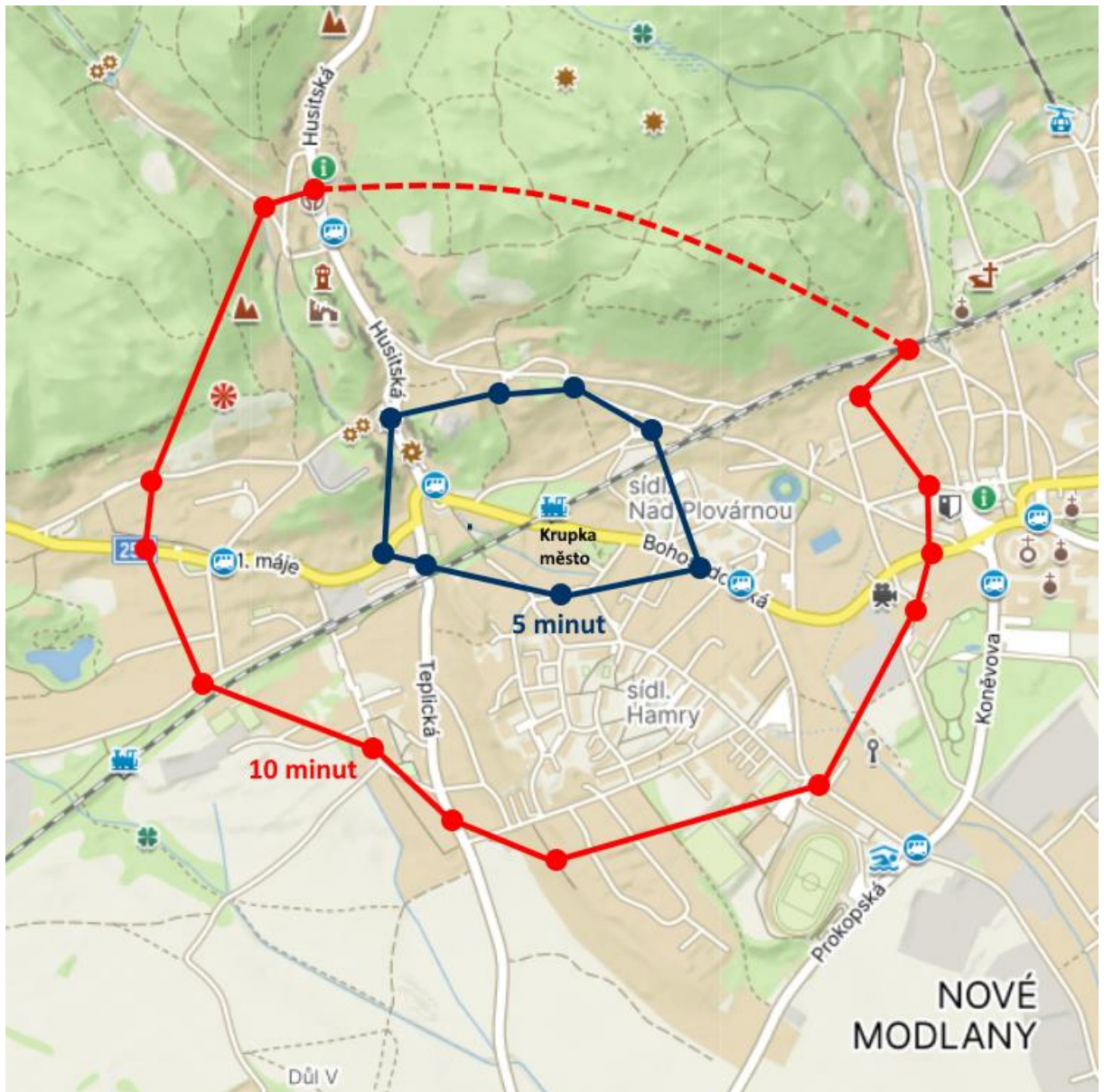


Obr. 14 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Bohosudov zastávka

Zdroj: (1); zpracované autorem

Krupka město

Dopravní bod Krupka město se nachází ve městě Krupka. Je situován u železničního přejezdu v ulici Bohosudovská. V čase 5 minut chůze je dostupné přilehlé sídliště Nad Plovárnou a Základní a mateřská škola Krupka. Nacházejí se zde také autobusové zastávky Krupka, škola a Krupka, U plovárny. Do 10 minut chůze je dostupné sídliště Hamry a historické jádro města.

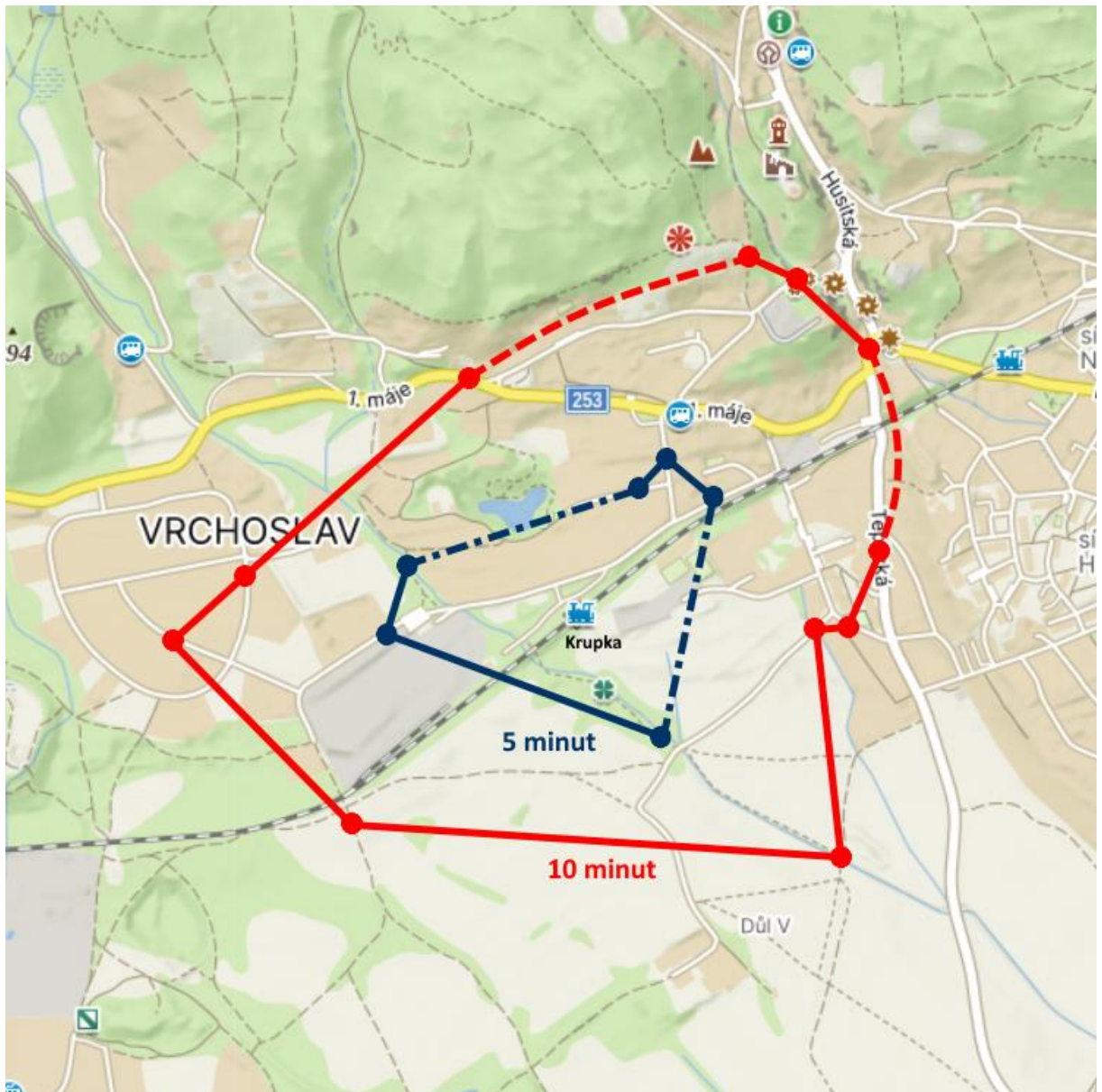


Obr. 15 Isochrony časové dostupnosti dopravního bodu Krupka město

Zdroj: (1); zpracované autorem

Krupka

Dopravní bod Krupka se nachází ve stejnojmenném městě v místní části Vrchoslav. Je umístěn na okraji zástavby a přístup k němu je pomocí pozemní komunikace v ulici Nádražní. V docházkové vzdálenosti 5 minut je dostupná přilehlá zástavba rodinných domů. V čase 10 minut se nachází autobusová zastávka Krupka, Vrchoslav, horní náměstí, která je umístěna ve středu místní části Vrchoslav.

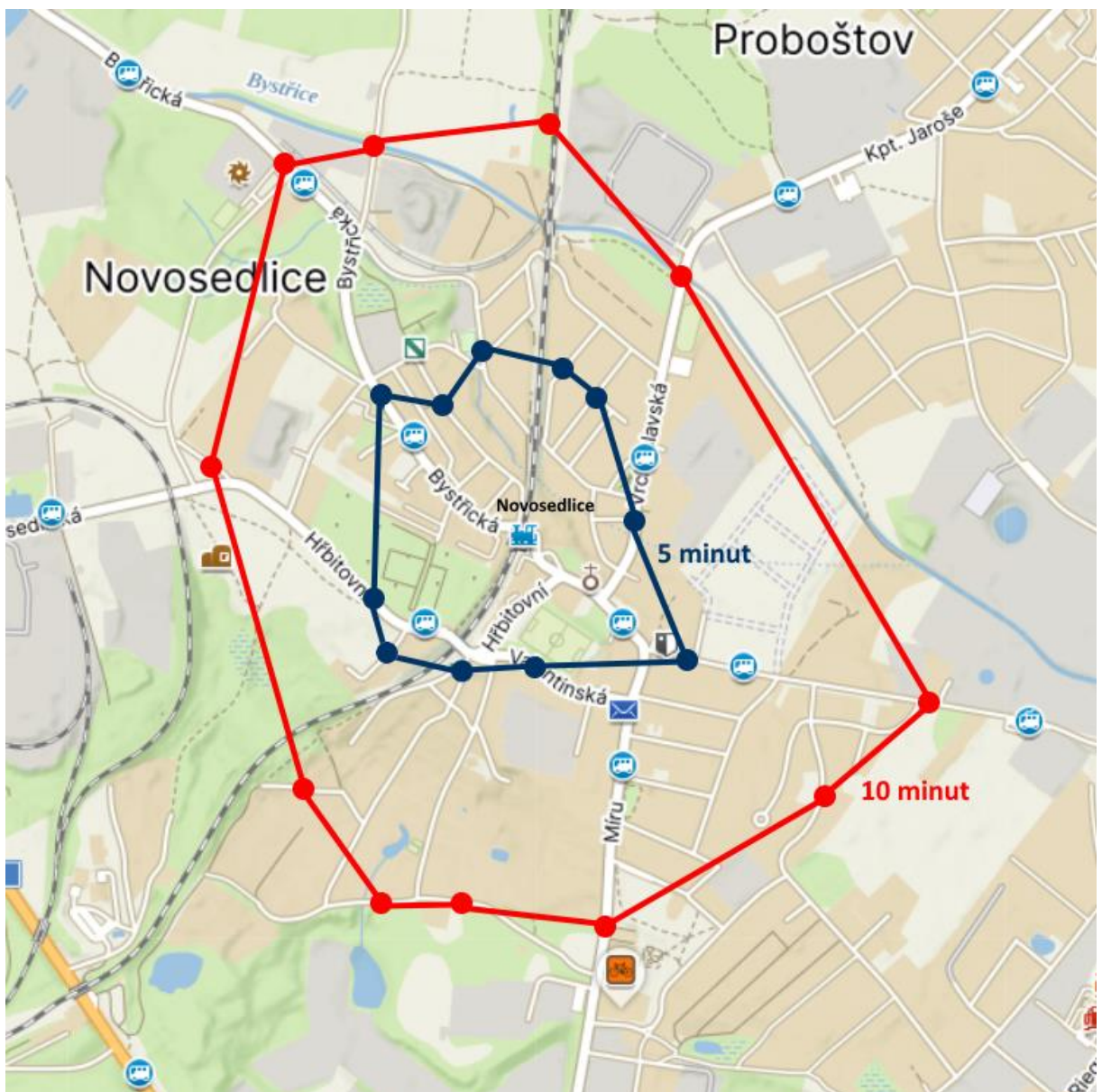


Obr. 16 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Krupka

Zdroj: (1); zpracované autorem

Novosedlice

Dopravní bod Novosedlice se nachází ve stejnojmenné obci. Je situován v samotném středu obce a přístup k němu je od přejezdu v ulici Bystřická. V čase 5 minut jsou dostupné autobusové zastávky Novosedlice, Bystřická, Novosedlice, pošta a Novosedlice hřbitov. Přístupný je také obecní hřbitov a přilehlá zástavba tvořená rodinnými a bytovými domy. Do 10 minut chůze je dostupná pošta a přilehlá zástavba bytových a rodinných domů. V ulici Trnovanská je plánovaná výstavba rodinných domů.

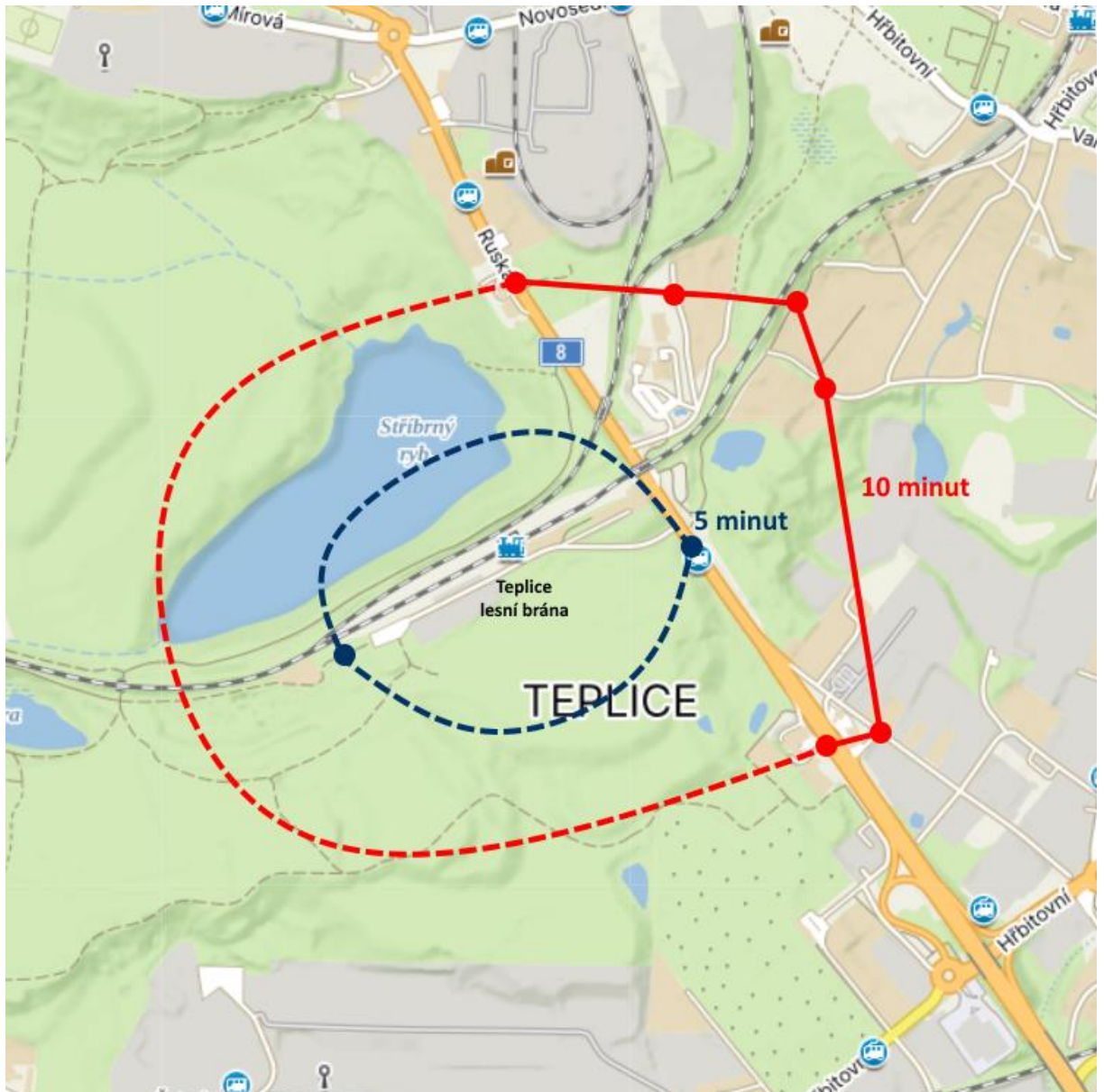


Obr. 17 Izochrony časové dostupnosti dopravního bodu Novosedlice

Zdroj: (1); zpracované autorem

Teplice lesní brána

Dopravní bod Teplice lesní brána se nachází na rozhraní měst Teplice a Dubí. Přístup k němu je zajištěn od silnice I/8. Je umístěn zcela mimo obytnou zástavbu. Do 5 minut chůze se lze dostat k hlavní silnici. Autobusová zastávka Teplice, Lesní brána, nádraží se nachází v docházkovém čase 10 minut. Dále je také přístupný domov pro seniory v Ruské ulici, který se však nachází ve městě Dubí.



Obr. 18 Isochrony časové dostupnosti dopravního bodu Teplice lesní brána

Zdroj: (1); zpracované autorem

2 SOUČASNÝ STAV INFRASTRUKTURY A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Pro účel sestavení jízdního řádu (dále jen JŘ) je potřeba analyzovat současný stav železniční trati. V této kapitole je zkoumáno zabezpečení jízd vlaků na tratích. U dopraven je analyzována jejich stávající technická vybavenost. Cílem je nalézt omezení infrastruktury, která by mohla mít vliv na konstrukci JŘ a je navržena jejich úprava.

Dále je analyzováno, jak je zajištěna stávající dopravní obslužnost obcí v okolí železniční trati. Závěry z této kapitoly pomohou upravit stávající dopravní nabídku tak, aby železniční doprava mohla být provozována bez souběhu s regionální autobusovou dopravou. Zároveň by měly být nalezeny návaznosti mezi železniční a autobusovou dopravou či MHD v jednotlivých městech.

2.1 Historie železniční trati

„Trať současného čísla 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova byla otevřena 28. října 1871 jako součást Duchcovsko – podmokelské dráhy. (Dux – Bodenbacher Eisenbahn, DBE), konkurenčního podniku starší dráhy Ústecko – teplické. Hlavním posláním železnice, spojující Chomutov s Podmokly, byla doprava uhlí do labského přístavu a na klíčovou Pražsko – drážďanskou železnici. Od počátku provozu trať sloužila i dopravě osobní. Společnost Duchcovsko – podmokelské dráhy nebyla příliš úspěšná. Vzhledem trasování obtížným kopcovitým podhorským terénem nebyla její dráha v přepravě uhlí konkurenceschopná a výsadní postavení údolní trati Ústecko – teplické dráhy z Chomutova do Ústí nad Labem vůbec neohrozila. Už v roce 1884 byla zahájena jednání o spojení společnosti DBE s Pražsko-duchcovskou dráhou, vlastníci mj. extrémně obtížnou horskou dráhu Most – Moldava. Nakonec obě spojené společnosti v roce 1892 vykoupil stát a trať z Děčína do Chomutova přes Osek byla začleněna do sítě Rakouských státních drah, kkStB. Tak začala dodnes trvající éra státu: nejprve rakouského, poté československého, následovaného německou říší, pak opět československého, a nakonec až doposud českého.“

(11) „V roce 1968 byla na této trati zavedeno zjednodušené řízení drážní dopravy dle předpisu D3, a to v úseku z Jílového do Teplic Lesní brány s dirigujícím dispečerem v Malém Chvojně.“ (12)

V období platnosti JŘ 1981/82 bylo ve směru od Děčína do Oldřichova u Duchcova v provozu 11 vlaků, z toho jeden ranní byl výchozí až ze stanice Telnice a poslední večerní vlak byl ukončen v Libouchci. V opačném směru bylo v provozu 12 vlaků z toho jeden byl ukončen již ve stanici Telnice a druhý ve stanici Teplice lesní brána. Kromě několika zkrácených vlaků jezdily vlaky v relacích Děčín – Oldřichov u Duchcova, vybrané vlaky pak pokračovaly až do stanice Litvínov po dnešní trati 134.

13c Děčín – Oldřichov u Duchcova a zpět

km	SD Pr	Číslo vlaku Třída	6900	6902	6904	6906	6908	6910	6912	6914	6916	6918	6920	T
			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
0		Děčín hlavní nádraží [2] odj.	3.00	6.41	9.41	11.37	14.41	16.41	18.48	20.18	22.31	23.55		
1		Děčín zastávka B	3.07	6.48	9.48	11.44	14.48	16.48	18.54	20.25	22.38	23.55		
3		Děčín-Oldřichov B	3.12	6.53	9.53	11.49	14.54	16.53	18.59	20.30	22.43	23.55		
4		Děčín-Býnov II	3.16	6.58	9.58	11.53	14.58	16.57	19.03	20.34	22.47	23.55		
6		Martíněves u Děčína B	3.22	7.04	10.04	11.59	15.05	17.03	19.09	20.40	22.53	23.55		
8		Jílová u Děčína B	3.28	7.10	10.10	12.05	15.11	17.09	19.16	20.46	22.59	23.55		
10		Modrá u Děčína B	3.32	7.14	10.14	12.09	15.15	17.13	19.20	20.50	23.03	23.55		
11		Kamerice B	3.35	7.17	10.17	12.12	15.19	17.16	19.23	20.53	23.06	23.55		
13		Libouchec II	3.42	7.23	10.24	12.18	15.26	17.22	19.29	20.59	23.13	23.55		
16		Malé Chvojnno	3.48	7.31	10.30	12.25	15.33	17.29	19.37	21.06	23.19	23.55		
22		Telnice	3.58	7.41	10.40	12.34	15.43	17.38	19.47	21.16	23.29	23.55		
26		Chlumec u Chabovic B	4.06	7.49	10.48	12.41	15.51	17.45	19.54	21.23	23.36	23.55		
28		Unčín B	4.10	7.53	10.52	12.46	15.56	17.50	19.59	21.28	23.41	23.55		
30		Bohosudov zastávka B 13d	4.14	7.57	10.56	12.49	15.59	17.53	20.02	21.31	23.45	23.55		
31		Krupka město	4.16	7.59	10.58	12.52	16.11	18.05	20.09	21.38	23.52	23.55		
32		Krupka II	4.20	8.03	11.02	12.56	16.15	18.09	20.13	21.42	23.56	23.55		
35		Novosedlec II	4.26	8.09	11.08	13.01	16.21	18.05	20.14	21.43	23.57	23.55		
36		Teplice lesní brána [2] příj.	4.30	8.13	11.12	13.05	16.25	18.11	20.18	21.48	23.57	23.55		
40		Oldřichov u Duchcova [2] příj.	4.35	8.18	11.17	13.10	16.30	18.16	20.23	21.53	23.57	23.55		

km	SD Pr	Číslo vlaku Třída	6901	6903	6905	6907	6909	6911	6913	6915	6917	6919	6921	T	
			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
0		Oldřichov u Duchcova [2] příj.	3.12	4.19	5.30	6.00	7.40	11.27	14.53	16.38	17.58	20.07	22.29	23.50	
5		Teplice lesní brána [2] příj.	3.19	4.31	5.06	7.46	11.33	14.59	16.44	18.10	20.19	22.36	23.50		
5		Novosedlec II	3.22	4.34	5.09	7.50	11.36	15.02	16.47	18.13	20.22	22.39	23.50		
8		Krupka II	3.29	4.41	5.17	8.05	11.44	15.10	16.54	18.20	20.30	22.46	23.50		
9		Krupka město	3.32	4.43	5.19	8.07	11.46	15.12	16.56	18.23	20.32	22.48	23.50		
10		Bohosudov zastávka B 13d	3.35	4.46	5.22	8.10	11.50	15.15	16.59	18.26	20.35	22.51	23.50		
12		Unčín B	3.39	4.50	5.26	8.14	11.53	15.19	17.03	18.29	20.39	22.54	23.50		
14		Chlumec u Chabovic B	3.45	4.56	5.32	8.20	12.00	15.25	17.09	18.36	20.45	23.00	23.50		
18		Telnice	4.08	5.02	5.39	8.28	12.08	15.32	17.16	18.44	20.53	23.07	23.50		
24		Malé Chvojnno	4.19	5.13	5.51	8.39	12.30	15.42	17.30	18.54	21.07	23.20	23.50		
27		Kamerice II	4.25	5.19	5.56	8.44	12.36	15.47	17.36	19.00	21.13	23.25	23.50		
29		Libouchec II	4.28	5.22	6.00	8.48	12.39	15.51	17.39	19.03	21.16	23.28	23.50		
30		Modrá u Děčína B	4.31	5.25	6.03	8.50	12.42	15.53	17.41	19.06	21.19	23.30	23.50		
32		Jílová u Děčína II	4.36	5.30	6.07	8.55	12.47	15.58	17.46	19.17	21.24	23.35	23.50		
34		Martíněves u Děčína B	4.39	5.33	6.10	8.59	12.50	16.02	17.49	19.20	21.27	23.38	23.50		
36		Děčín-Oldřichov B	4.44	5.38	6.15	9.03	12.55	16.06	17.54	19.25	21.32	23.42	23.50		
37		Děčín-Býnov II	4.47	5.41	6.18	9.06	12.57	16.09	17.56	19.27	21.34	23.44	23.50		
39		Děčín zastávka B	4.51	5.45	6.22	9.09	13.01	16.12	18.00	19.31	21.38	23.46	23.50		
40		Děčín hlavní nádraží [2] příj.	4.58	5.52	6.29	9.16	13.08	16.19	18.06	19.37	21.45	23.52	23.50		

Obr. 19 Knižní jízdní řád pro trať č. 132 v období platnosti 1982/1983

Zdroj: (13)

Během JŘ 2003/04 bylo na trati provozováno 13 párů vlaků, z toho 9 párů jezdilo celotýdně. Jednotlivé vlaky však jezdily v odlišných časových polohách a také v jiných relacích. V relaci Děčín – Oldřichov jezdilo 6 párů vlaků, Děčín – Bílina 1 pár, Děčín – Litvínov 1 pár, Děčín – Libouchec 3 páry, Děčín – Jílové 2 páry. První ranní vlak byl výchozí ze stanice Malé Chvojnno a poslední vlak byl veden až do Ústí nad Labem.



132 Děčín - Oldřichov u Duchcova a zpět

km	OPR	ÚL	Vlak	6900	6902	6904	6906	6960	6908	6962	6910	6970	6912	6914	6964	6972
Ze stanice																
0			Děčín hl. n. 073.081.090.098	20 4 10	6 15	7 56	9 14	10 39	12 13	13 05	14 32	15 19	16 31	18 08	19 08	21 36
1			Děčín zastávka	x 4 16	x 6 22	x 8 01	x 9 19	x 10 44	x 12 19	x 13 10	x 14 38	x 15 24	x 16 37	x 18 15	x 19 15	x 21 42
3			Děčín-Oldřichov	x 4 19	x 6 25	x 8 05	x 9 23	x 10 47	x 12 22	x 13 14	x 14 41	x 15 27	x 16 41	x 18 18	x 19 18	x 21 45
4			Děčín-Bynov	x 4 22	x 6 27	x 8 07	x 9 26	x 10 50	x 12 25	x 13 17	x 14 43	x 15 30	x 16 44	x 18 21	x 19 21	x 21 47
6			Martiněves u Děčína	x 4 25	x 6 31	x 8 11	x 9 31	x 10 54	x 12 28	x 13 20	x 14 47	x 15 33	x 16 48	x 18 24	x 19 24	x 21 51
8			Jilové u Děčína	4 29	6 34	8 15	9 35	10 57	12 34	13 24	14 52	15 36	16 51	18 28	19 28	21 54
10			Modrá u Děčína	x 4 31	x 6 37	x 8 18	x 9 39	x 11 00	x 12 37	x 13 28	x 14 56	x 15 42	x 16 54	x 18 30	x 19 30	
11			Kámenec	x 4 33	x 6 38	x 8 19	x 9 41	x 11 02	x 12 39	x 13 28	x 14 56	x 15 42	x 16 56	x 18 32	x 19 32	
13			Libouchec	4 36	6 41	8 24	9 45	11 05	12 43	13 31	14 59	15 43	17 00	18 35	19 35	
16			Malé Chvojnovo	4 46	6 52	8 30	9 58	11 18	12 49		15 03		17 11	18 41		
22			Telnice	20 4 58	7 00	8 39	10 08		12 57		15 13		17 20	18 49		
26			Chlumec u Chabařovic	20 5 06	7 05	8 44	10 14		13 03		15 19		17 26	18 56		
28			Unčín	x 5 09	x 7 09	x 8 48	x 10 18		x 13 07		x 15 22		x 17 29	x 18 59		
30			Bohosudov zastávka	x 5 12	x 7 12	x 8 50	x 10 21		x 13 09		x 15 25		x 17 32	x 19 02		
31			Krupka město	x 5 14	x 7 14	x 8 53	x 10 23		x 13 12		x 15 27		x 17 34	x 19 05		
32			Krupka město	5 18	7 18	8 57	10 28		13 16		15 31		17 38	19 09		
35			Novosedlice	5 25	7 25	9 04	10 34		13 23		15 38		17 45	19 16		
36			Teplice lesní brána	5 28	7 28	9 06	10 37		13 26		15 41		17 48	19 19		
40			Oldřichov u Duchcova 130.134	16 5 32	7 32	9 11	10 41		13 30		15 45		17 52	19 23		
Do stanice																
				Litvínov												
				Bitina												
km	OPR	ÚL	Vlak	6961	6901	6903	6905	6907	6965	6909	6967	6971	6911	6913	6915	2367
Ze stanice																
0			Oldřichov u Duchcova 130.134	20 4 24	6 09	7 38	9 16			11 39			14 38	16 27	18 47	
4			Teplice lesní brána	4 28	6 13	7 42	9 20			11 44			14 42	16 31	18 51	
5			Novosedlice	4 31	6 16	7 44	9 23			11 46			14 45	16 34	18 54	
8			Krupka město	4 37	6 22	7 51	9 29			11 53			14 51	16 41	19 09	
9			Krupka město	x 4 39	x 6 25	x 7 53	x 9 32			x 11 56			x 14 53	x 16 45	x 19 14	
10			Bohosudov zastávka	x 4 41	x 6 27	x 7 55	x 9 34			x 11 58			x 14 56	x 16 47	x 19 16	
12			Unčín	x 4 44	x 6 29	x 7 58	x 9 37			x 12 00			x 14 58	x 16 50	x 19 19	
14			Chlumec u Chabařovic	4 50	6 35	8 03	9 42			12 06			15 04	16 56	19 25	
18			Telnice	4 58	6 41	8 09	9 48			12 11			15 13	17 01	19 31	
24			Malé Chvojnovo	20 4 44	5 11	6 52	8 17	9 58		12 19			15 23	17 11	19 39	
27			Libouchec	4 48	5 15	6 56	8 24	10 03	11 10	12 23	13 35		15 28	17 15	19 46	
29			Kámenec	x 4 51	x 5 18	x 6 59	x 8 29	x 10 05	x 11 12	x 12 26	x 13 37		x 15 30	x 17 18	x 19 49	
30			Modrá u Děčína	x 4 52	x 5 19	x 7 01	x 8 30	x 10 07	x 11 14	x 12 27	x 13 39		x 15 32	x 17 20	x 19 50	
32			Jilové u Děčína	4 57	5 24	7 06	8 35	10 12	11 19	12 34	13 44		15 40	17 25	19 55	22 00
34			Martiněves u Děčína	x 5 00	x 5 27	x 7 09	x 8 38	x 10 16	x 11 22	x 12 39	x 13 47	x 14 54	x 15 43	x 17 28	x 19 58	x 22 03
36			Děčín-Bynov	x 5 03	x 5 31	x 7 13	x 8 42	x 10 19	x 11 26	x 12 42	x 13 50	x 15 00	x 15 47	x 17 31	x 20 02	x 22 06
37			Děčín-Oldřichov	x 5 06	x 5 34	x 7 16	x 8 45	x 10 22	x 11 29	x 12 45	x 13 53	x 15 03	x 15 50	x 17 33	x 20 04	x 22 09
39			Děčín zastávka	x 5 08	x 5 37	x 7 19	x 8 48	x 10 25	x 11 32	x 12 48	x 13 56	x 15 05	x 15 53	x 17 36	x 20 07	x 22 11
40			Děčín hl. n. 073.081.090.098	20 5 15	6 54	7 26	8 53	10 32	11 37	12 53	14 01	15 11	15 59	17 42	20 14	22 17
Do stanice																
				Litvínov												
				Bitina												

16 nejede 24., 25., 31.XII. 20 nejede v 20 nejede 22.XII. - 21. 21 1.V. - 31.VIII. 22 není přípoj mezi vlaky 6905 a 178

Obr. 20 Knižní jízdní řád pro trať č. 132 v období platnosti 2003/2004

Zdroj: (14)

Před zrušením objednávky dopravy ze strany Ústeckého kraje jezdilo na trati v období JŘ 2006/07 7 párů vlaků a k tomu 1 vlak provozovaný pouze v pracovní dny. O víkendech jezdilo jen 6 párů vlaků. Dva vlaky č. 6906/7 a 6908/9 pokračovaly ze stanice Děčín hl. n. do stanice Dolní Žleb po tehdejší trati 098 (dnes 083), v opačném směru pouze jeden vlak č. 6916/7. Jeden vlak č. 6920 byl veden ze stanice Oldřichov u Duchcova až do Litvínova, a to pouze o víkendů a státem uznaných svátcích (mimo tyto dny byl ukončen v Libouchci). V opačném směru byl vlak č. 6903 provozován i v pracovní dny.

132 Děčín - Oldřichov u Duchcova a zpět

km	ČD, a.s.	Vlak	6900	6902	6904	6910	6912	6914	6916/7	6918	6920
Ze stanice											
0	Děčín hl.n. 073.081.090,098	X	4 11	6 11	8 11	10 11	12 11	14 11	14 41	16 11	18 11
1	Děčín zastávka	X	4 17	6 17	8 17	10 17	12 17	14 17	14 47	16 17	18 17
3	Děčín-Oldřichov	X	4 23	6 23	8 23	10 23	12 23	14 23	14 53	16 23	18 23
4	Děčín-Bynov	X	4 28	6 28	8 28	10 28	12 28	14 28	14 58	16 28	18 28
6	Martíněves u Děčína	X	4 28	6 28	8 28	10 28	12 28	14 28	14 58	16 28	18 28
8	Jílové u Děčína	X	4 30	6 30	8 30	10 30	12 30	14 30	15 00	16 30	18 30
10	Modrá u Děčína	X	4 33	6 33	8 33	10 33	12 33	14 33	15 03	16 33	18 33
11	Kamenec	X	4 35	6 35	8 35	10 35	12 35	14 35	15 05	16 35	18 35
13	Libouchec	X	4 38	6 38	8 38	10 38	12 38	14 38	15 10	16 38	18 38
16	Malá Chvojnina	X	4 42	6 42	8 42	10 42	12 42	14 42	15 14	16 42	18 42
22	Telnice	X	4 54	6 54	8 54	10 54	12 54	14 54	15 22	16 54	18 54
26	Chlumec u Chabařovic	X	5 00	7 00	9 00	11 00	13 00	15 00	15 28	17 00	19 00
28	Uncín	X	5 04	7 04	9 04	11 04	13 04	15 04	15 32	17 04	19 04
30	Bohosudov zastávka	X	5 07	7 07	9 07	11 07	13 07	15 07	15 35	17 07	19 07
31	Krupka město	X	5 09	7 09	9 09	11 09	13 09	15 09	15 37	17 09	19 09
32	Krupka	X	5 14	7 14	9 14	11 14	13 14	15 14	15 42	17 14	19 14
35	Novosedlice	X	5 19	7 19	9 19	11 19	13 19	15 19	15 47	17 19	19 19
36	TeplICE lesní brána	X	5 23	7 23	9 23	11 23	13 23	15 23	15 51	17 23	19 23
40	Oldřichov u Duchcova 130.134	X	5 27	7 27	9 27	11 27	13 27	15 27	15 55	17 27	19 27
Do stanice											
km	ČD, a.s.	Vlak	6901	6903	6905	6906/7	6908/9	6911	6915		
Ze stanice				Litvínov							
0	Oldřichov u Duchcova 130.134	X	8 21	10 21	12 21	14 21	16 21	18 21	18 21		
4	TeplICE lesní brána	X	8 27	10 27	12 27	14 27	16 27	18 27	18 27		
5	Novosedlice	X	8 29	10 29	12 29	14 29	16 29	18 29	18 29		
8	Krupka	X	8 34	10 34	12 34	14 34	16 34	18 34	18 34		
9	Krupka město	X	8 36	10 36	12 36	14 36	16 36	18 36	18 36		
10	Bohosudov zastávka	X	8 38	10 38	12 38	14 38	16 38	18 38	18 38		
12	Uncín	X	8 40	10 40	12 40	14 40	16 40	18 40	18 40		
14	Chlumec u Chabařovic	X	8 46	10 46	12 46	14 46	16 46	18 46	18 46		
18	Telnice	X	8 54	10 54	12 54	14 54	16 54	18 54	18 54		
24	Malá Chvojnina	X	7 03	9 03	11 03	13 03	15 03	17 03	19 03		
27	Libouchec	X	7 07	9 07	11 07	13 07	15 07	17 07	19 07		
29	Kamenec	X	7 09	9 09	11 09	13 09	15 09	17 09	19 09		
30	Modrá u Děčína	X	7 11	9 11	11 11	13 11	15 11	17 11	19 11		
32	Jílové u Děčína	X	7 15	9 15	11 15	13 15	15 15	17 15	19 15		
34	Martíněves u Děčína	X	7 18	9 18	11 18	13 18	15 18	17 18	19 18		
36	Děčín-Bynov	X	7 22	9 22	11 22	13 22	15 22	17 22	19 22		
37	Děčín-Oldřichov	X	7 25	9 25	11 25	13 25	15 25	17 25	19 25		
39	Děčín zastávka	X	7 28	9 28	11 28	13 28	15 28	17 28	19 28		
40	Děčín hl.n. 073.081.090,098	X	7 34	9 34	11 34	13 34	15 36	17 34	19 34		
Do stanice											

18 nejede 24., 31.XII.

26 jede v 6 a 7

28 jede v 6 a 7, nejede 24., 31.XII.

32 jede v 6 a 25.XII., 1.I.

Obr. 21 Knižní jízdní řád pro trať č. 132 v období platnosti 2006/2007

Zdroj: (15)

Od roku 2008 není na trati provozována pravidelná osobní doprava. Nákladní doprava byla na trati provozována do roku 2010. „Posledními zásilkami byly vozy s izolačními hmotami do stanice Libouchec.“ (10) Od té doby bylo vypraveno několik speciálních vlaků financovaných soukromou osobou, ale jednalo se spíše o jízdy na podporu obnovení provozu na této trati. V roce 2010 zde byly zajištěny propagační jízdy dopravce RegioJet. Ve dnech 24. a 25. dubna a 1. a 2. května bylo v provozu 8 párů vlaků mezi Děčínem a Krupkou. (16)

Mezi lety 2010-2015 bylo ze strany města Děčína a později i Ústeckého kraje uskutečněno několik jízd, a to už jen v úseku Děčín – Telnice. Zbytek trati byl již z důvodu chybějících kolejí a zvýšeného výskytu náletových dřevin ve výluce traťové koleje. Veškerý dosavadní provoz byl však v roce 2015 zastaven z důvodu zahájení výluky Správou železnic. Příčinou bylo spadané kamení na železniční trať v úseku Děčín zastávka – Děčín-Oldřichov. (17)

V roce 2021 byla zprovozněna nová zastávka Jeníkov-Oldřichov v obvodu stanice Oldřichov u Duchcova. Stávající nástupiště ve stanici byla snesena. (18) V témže roce došlo k částečnému zprovoznění dráhy v úseku Děčín – Telnice. Správa železnic zde provedla nezbytné opravy a opatření k bezpečnému zajištění provozu. Zbývající úsek Telnice – Jeníkov-Oldřichov je v neprovozním stavu. (19) V současné době zde v letní sezóně jezdí 4 páry vlaků, které objednává Ústecký kraj (viz kapitola 2.4).

2.2 Současný stav trati

Navrhované provozování železniční dopravy je v rámci železniční trati č. 132 Děčín – Jeníkov-Oldřichov. Její délka činí 40,3 km. Kolejový rozchod je standardní – 1435 mm. Maximální rychlost na trati je $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Začátek trati je v km 1,528 (vjezdové návěstidlo JS) železniční stanice Děčín hl. n. a její konec se nachází v km 39,298 (vjezdové návěstidlo TL) železniční stanice Oldřichov u Duchcova. (20)

V této době je technicky a provozně sjízdný úsek železniční trati z Děčína do Telnice, kde je v letní turistické sezóně provozována železniční doprava. V druhé části trati, tj. Telnice – Jeníkov-Oldřichov je momentálně zavedena dlouhodobá výluka, tudíž provoz železniční dopravy je zde zcela vyloučen.

Železniční doprava je mezi stanicemi Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova organizována podle Předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy (dále jen SŽ D3). Zjednodušené řízení drážní dopravy je takový způsob řízení, kdy dopravní na trati nejsou obsazeny řídicím personálem. Dopravu na takové trati organizuje a řídí dirigující dispečer, což je podle předpisu SŽ D1 „zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy na jemu přidělené trati či tratích D3.“ (21) Za správné stavění vlakové cesty zodpovídá vlakový doprovod, dirigující dispečer zajišťuje bezpečné řízení provozu na základě ohlašovací povinnosti strojvedoucích z dopraven na trati D3. Sídlo dirigujícího dispečera je ve stanici Teplice v Čechách, která se na dané trati nenachází.

V dopravních D3 na této trati jsou použity ručně stavěné výhybky, což má za následek prodloužení všech provozních intervalů. V rámci potřebné rekonstrukce trati je zapotřebí, aby v dopravních, kde je plánováno křížování vlaků, byly instalovány prvky, které by zkrátily provozní intervaly. Jako příklad lze uvést instalaci samovratných výhybek, které jsou představovány jízdou vlaku po hrotu jazyka výhybky. Konkrétní návrhy úprav jsou uvedeny dále v kapitole 3.4.

Přílehlé stanice Děčín hl. n. a Oldřichov u Duchcova jsou vybaveny staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – Elektronické stavědlo. V úseku Oldřichov u Duchcova – Most je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – Automatický blok.

Tab. 7 Přehled dopravních bodů na tratích 130 a 132

Trať	TZZ	Dopravní bod	Typ	Km poloha	Počet kolejí	
					Dopravní	Manipulační
132	D3	Děčín hl. n.	stanice	0,000	> 10	> 10
		Děčín zastávka	zastávka	1,569	-	-
		Děčín-Oldřichov	zastávka	3,418	-	-
		Děčín-Bynov	zastávka	4,682	-	-
		Martiněves u Děčína	zastávka	7,186	-	-
		Jílové u Děčína	nákladiště zastávka	9,128	1	4
		Modrá u Děčína	zastávka	10,892	-	-
		Kamenec	zastávka	11,752	-	-
		Libouchec	nákladiště zastávka	13,512	1	4
		Malé Chvojno	nákladiště zastávka	16,124	1	5
		Telnice	dopravná D3	21,917	2	2
		Chlumec u Chabařovic	dopravná D3	25,746	2	2
		Unčín	zastávka	28,270	-	-
		Bohosudov zastávka	zastávka	30,034	-	-
		Krupka město	zastávka	31,060	-	-
		Krupka	dopravná D3	31,887	2	2
		Novosedlice	zastávka	35,367	-	-
		Teplice lesní brána	dopravná D3	36,689	2	10
		130	AB	Oldřichov u Duchcova	stanice	22,900
Jeníkov-Oldřichov	zastávka			23,720	-	-
Duchcov	zastávka			26,455	-	-
Želénky	zastávka			28,615	-	-
Chotějovice	zastávka			32,082	-	-
Bílina	stanice			34,514	9	5
Bílina kyselka	zastávka			36,360	-	-
Želenice nad Bílinou	zastávka			40,242	-	-
odb. České Zlatníky	odbočka			42,255	-	-
Most	stanice			46,280	> 10	> 10

Zdroj: (22)(23); zpracované autorem

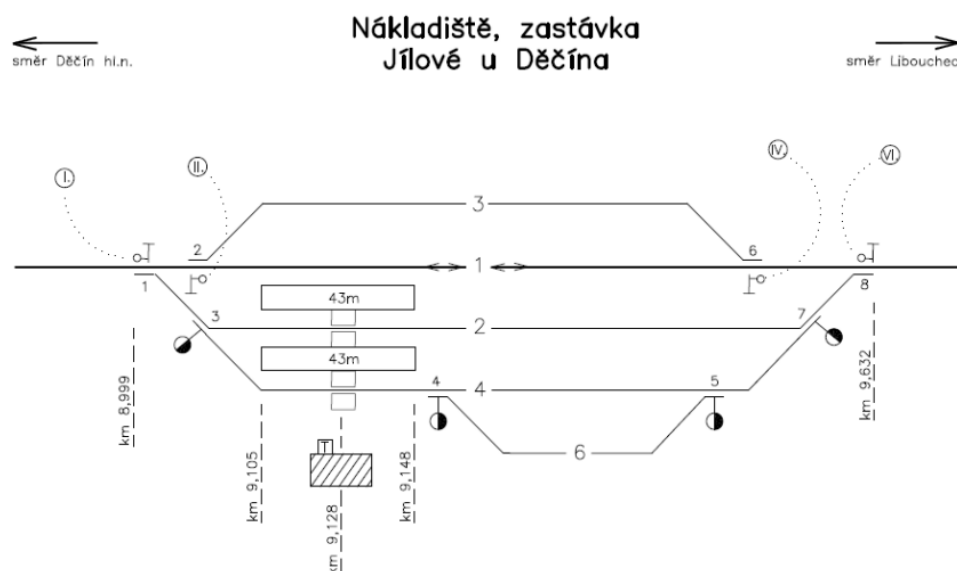
2.3 Dopravní body

Na trati z Děčína do Jeníkova-Oldřichova je 7 dopravních bodů, 4 z nich jsou podle PND3 tzv. dopravními D3. Dopravnou D3 se podle předpisu SŽ D1 rozumí doprava na trati D3, která je určená pro řízení jízd vlaků, posunů a posunů mezi dopravními a zároveň není obsazena výpravčím, výhybkářem nebo strážníkem oddílu. Na trati se nachází tyto dopravní D3: Telnice, Chlumeck u Chabařovic, Krupka a Teplice lesní brána. V těchto dopravních je rovněž povoleno křižování. (20)

Dále se zde nachází místa na trati typu nákladíště, zastávka. Zde se jedná o bývalé dopravní D3, u kterých byla zachována pouze jedna dopravní kolej a zbylé koleje jsou zachovány jako manipulační koleje s trvalým zákazem jízdy drážních vozidel. Konkrétně jde o nákladíště: Jílové u Děčína, Libouchec a Malé Chvojno. (20)

Jílové u Děčína

Dopravní bod Jílové u Děčína se nachází v km 9,128. Z dopravního hlediska se jednalo o dopravnu D3. Po opravě trati v roce 2021 je to pouze místo na trati nákladíště, zastávka. Je zde jedna kolej dopravní číslo 1 a čtyři manipulační čísel 2, 3, 4 a 6, kde je ovšem trvalý zákaz jízdy drážních vozidel. Nástupiště jsou umístěna u kolejí č. 1 a 2. V nákladišti je osm ručně stavěných výhybek. Výpravní budova je situována vpravo ve směru Jeníkov-Oldřichov. Nachází se 200 metrů od městského náměstí. Nyní je budova trvale obydlena.

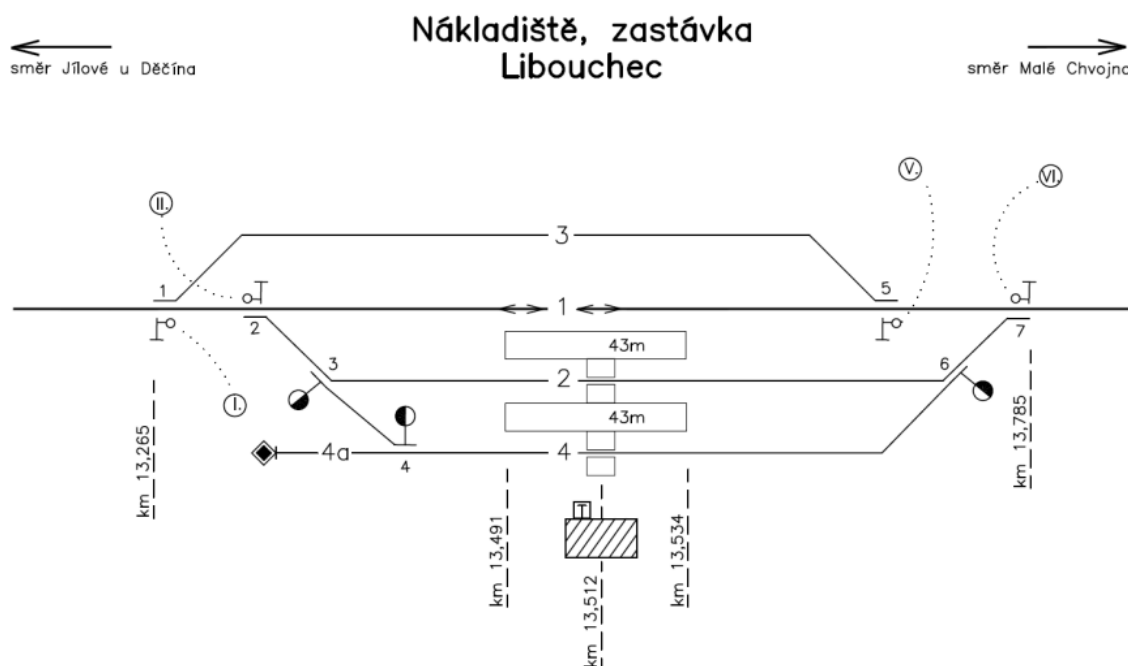


Obr. 22 Nákladíště, zastávka Jílové u Děčína

Zdroj: (20)

Libouhec

Dopravní bod Libouhec se nachází v km 13,512. Z dopravního hlediska se jednalo o dopravnu D3. Po opravě trati v roce 2021 je to pouze místo na trati nákladíště, zastávka. Je zde jedna kolej dopravní číslo 1 a čtyři koleje manipulační čísel 2, 3, 4 a 4a, kde je ovšem trvalý zákaz jízdy drážních vozidel. Nástupiště jsou umístěna u kolejí č. 1 a 2. V nákladíšti je sedm ručně stavěných výhybek. Výpravní budova se nachází vlevo ve směru Jeníkov–Oldřichov. Její umístění je mimo zástavbu obce, které je vzdálena cca 600 m. V současné době je budova obydlena.

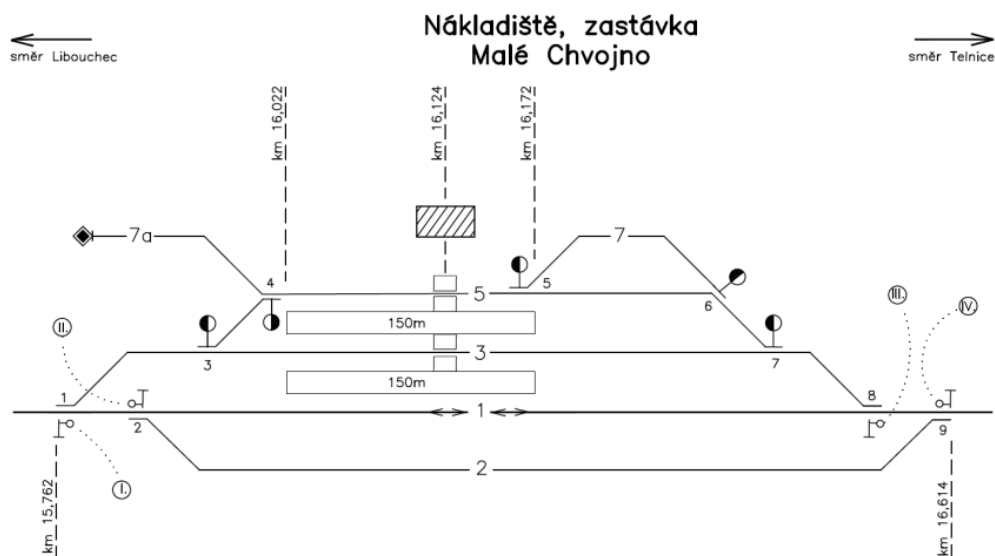


Obr. 23 Nákladíště, zastávka Libouhec

Zdroj: (20)

Malé Chvojno

Dopravní bod Malé Chvojno se nachází v km 16,124. Z dopravního hlediska se jednalo o dopravnu D3. Po opravě trati v roce 2021 je to pouze místo na trati nákladíště, zastávka. Je zde jedna kolej dopravní č. 1 a pět manipulačních č. 2, 3, 5, 7 a 7a. Na manipulační koleje je trvalý zákaz jízdy drážních vozidel. Nástupiště jsou umístěna u kolejí č. 1 a 3. V nákladíšti je devět ručně stavěných výhybek. Výpravní budova je umístěna vlevo ve směru Jeníkov–Oldřichov. Nachází se mimo zástavbu vesnice, jejíž centrum je vzdáleno asi 1000 m od výpravní budovy. Výpravní budova je v dnešní době obydlena.

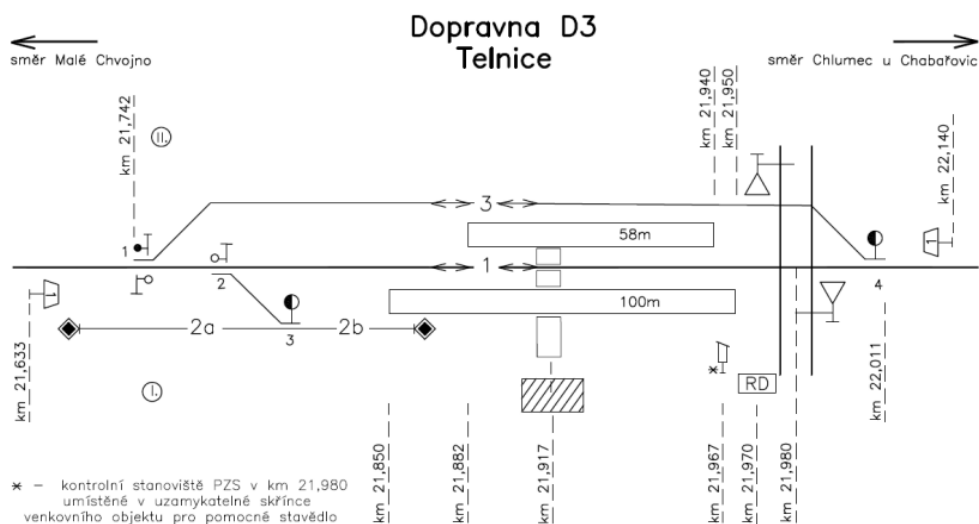


Obr. 24 Nákladště, zastávka Malé Chvojno

Zdroj: (20)

Telnice

Dopravní bod Telnice se nachází v km 21,917. Z dopravního hlediska se jedná o dopravnu D3. Jsou zde dvě koleje dopravní č. 1 a 3 a dvě koleje manipulační č. 2a a 2b. Na manipulační koleje je trvalý zákaz jízdy drážních vozidel. Nástupiště jsou umístěna u kolejí č. 1 a 3. V dopravě jsou čtyři ručně přestavované výhybky. Výpravní budova je situována vpravo od začátku trati ve směru Jeníkov-Oldřichov. Nachází se v zástavbě obce, konkrétně v jejím centru, což zvyšuje její atraktivitu pro železniční osobní dopravu. V současné době je budova využita jako obecní knihovna.

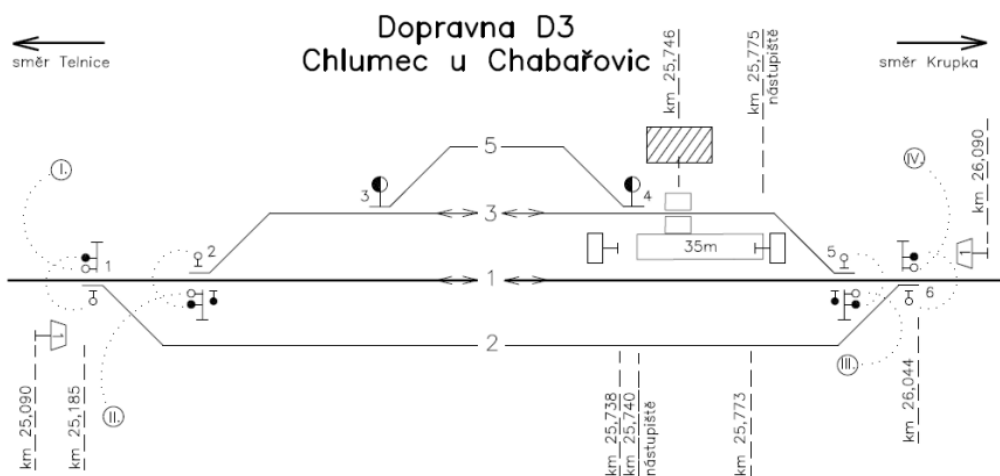


Obr. 25 Dopravna D3 Telnice

Zdroj: (20)

Chlumeck u Chabařovic

Dopravní bod Chlumeck u Chabařovic se nachází v km 25,746. Z dopravního hlediska se jedná o dopravnu D3. Jsou zde dvě dopravní koleje č. 1 a 3 a dvě koleje manipulační č. 2 a 5. Na kolej č. 3 a všechny manipulační koleje je trvalý zákaz jízdy drážních vozidel. Nástupiště je umístěno u koleje č. 1. V dopravně je šest ručně přestavovaných výhybek. Výpravní budova je situována vlevo ve směru Jeníkov-Oldřichov. V současné době je využita jako hostinec. Stanice je situována zcela mimo obecní zástavbu. Nejbližší zastavěné území obce se nachází asi 500 m od dopravního bodu.

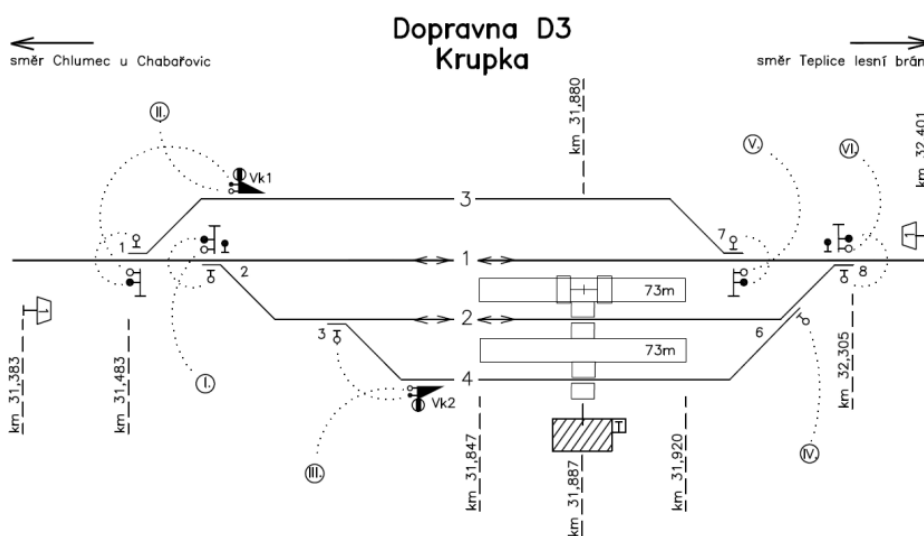


Obr. 26 Dopravna D3 Chlumeck u Chabařovic

Zdroj: (20)

Krupka

Dopravní bod Krupka se nachází v km 31,880. Z dopravního hlediska se jedná o dopravnu D3. Jsou zde dvě dopravní koleje č. 1 a 2 a dvě manipulační koleje č. 3 a 4. Na manipulační kolej č. 4 je trvalý zákaz jízdy drážních vozidel. Nástupiště jsou umístěna u kolejí č. 1 a 2. Je zde osm ručně přestavovaných výhybek. Výpravní budova je již snesena. Dopravní bod se nachází v obytné zástavbě města, takže může být atraktivní pro osobní dopravu.

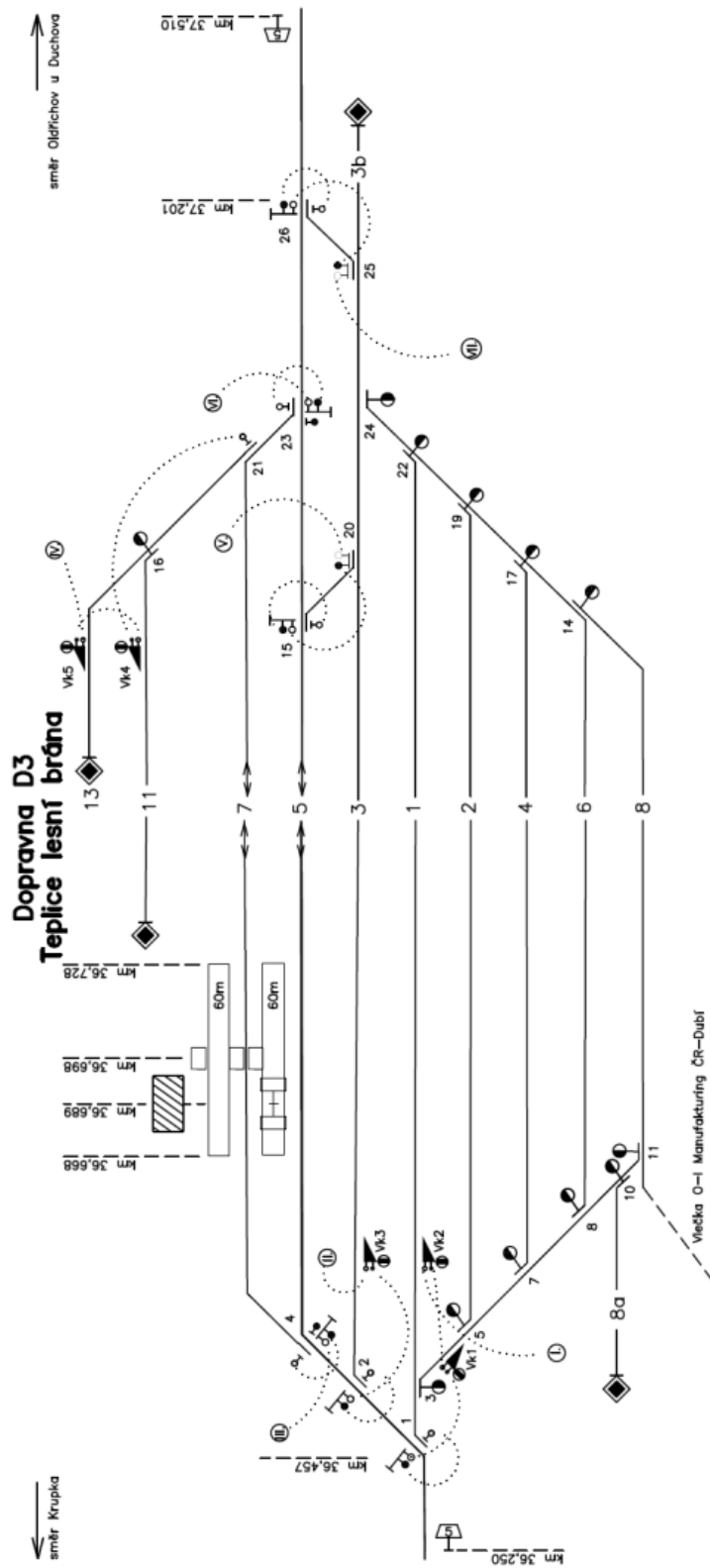


Obr. 27 Dopravna D3 Krupka

Zdroj: (20)

Teplice lesní brána

Dopravní bod Teplice lesní brána se nachází v km 36,689. Z dopravního hlediska se jedná o dopravnu D3. Jsou zde dvě koleje dopravní č. 5 a 7 a deset kolejí manipulačních č. 1, 2, 3, 3b, 4, 6, 8, 8a, 11 a 13. Na manipulační koleje 1, 3 a 3b je trvalý zákaz jízdy drážních vozidel. Nástupiště se nacházejí u kolejí č. 5 a 7. V dopravně je 18 ručně přestavovaných výhybek a pět výkolejek. Výpravní budova je umístěna vlevo ve směru Jeníkov-Oldřichov. Dříve sloužila jako sídlo dirigujícího dispečera, dnes je však nevyužitá. Dopravní bod je umístěn zcela mimo obytnou zástavbu, což snižuje její atraktivitu pro osobní dopravu.



Obr. 28 Dopravna D3 Teplice lesní brána

Zdroj: (20)

2.4 Stávající dopravní obslužnost

V současnosti době není na železniční trati provozována pravidelná osobní doprava. Obyvatelé obcí v okolí trati jsou většinou odkázáni jen na regionální autobusovou dopravu. Některými obcemi prochází více tratí současně a jsou obsluhovány stále železniční dopravou (např. Teplice, Krupka, Jeníkov).

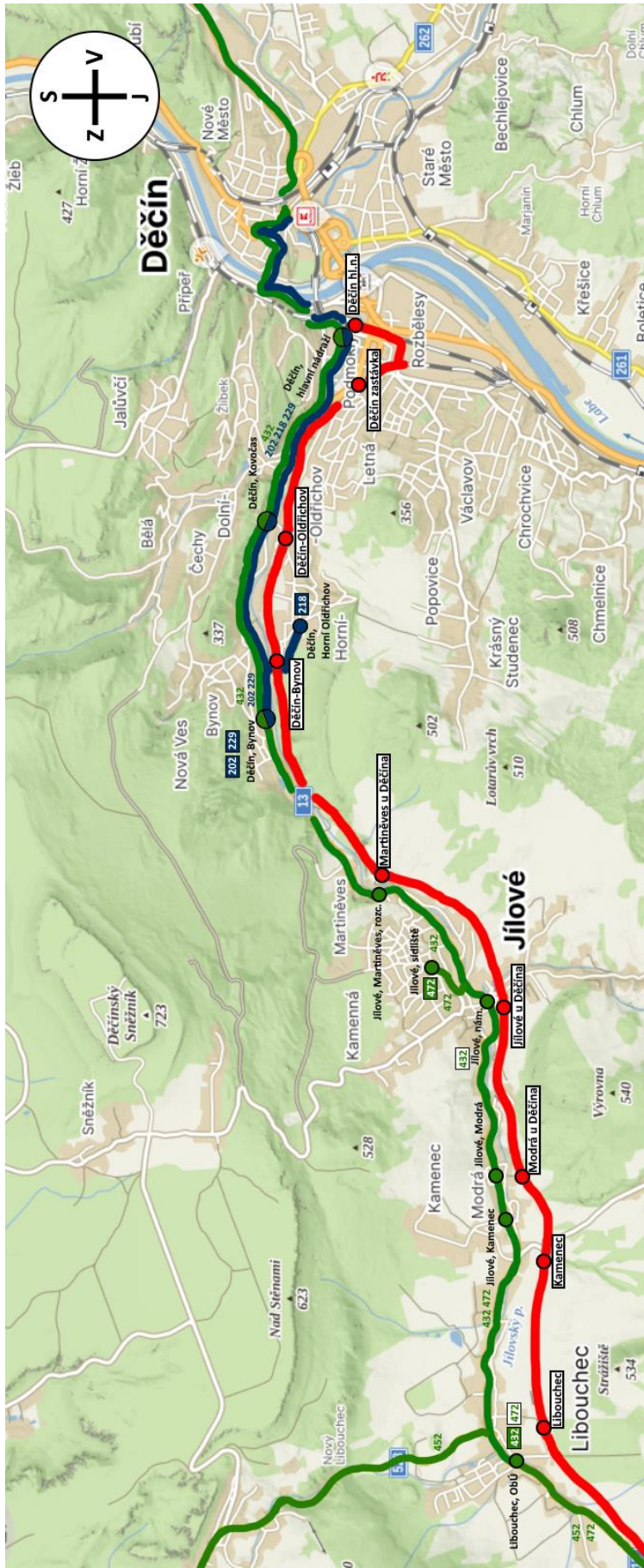
Nyní je předmětné území pokryto hustou sítí linek regionální autobusové dopravy, které slouží pro spojení obcí s regionálními centry (např. Děčín, Ústí nad Labem, Teplice). Jelikož není charakter dopravní obsluhy všude v okolí trati stejný, je nutné si trať rozdělit na tři oblasti a zanalyzovat dopravní obsluhu v každé z nich zvlášť. Cílem je pak nalézt místa, kde by bylo potřeba odstranit duplicitu železniční a autobusové dopravy z časového hlediska a kde by se tím pádem nabízela úprava JŘ.

Úsek Děčín – Libouchec

Tato oblast je obslužena linkou č. 432 Janov – Libouchec, jejíž vedení kopíruje trasu železniční trati. Ukončena je v zastávce Libouchec, ObÚ, kde je návaznost na další autobusové linky směr Tisá, Petrovice nebo Ústí nad Labem. Linka jezdí v intervalu 30 minut ve špičkách pracovních dnů, v sedle a o víkendech pouze 60 minut. V pracovní dny v úseku Jílové, nám. – Libouchec, ObÚ je linka č. 432 doplněna o linku č. 472 Jílové, sídliště – Ústí nad Labem. Jízdní doba linky 432 mezi zastávkami Děčín, hl. n., resp. Děčín, Prokopa Holého a Jílové, náměstí, resp. Libouchec, ObÚ je 17 minut resp. 26 minut. Není zde ale vytvořena návaznost na vlaky linek U1 a R20, které přijíždějí do stanice Děčín hl. n. vždy v X:24 (U1) a S:33 (R20). Odjezdy linky č. 432 ze zastávky Děčín, Prokopa Holého jsou dle zastávkového JŘ v X:24, ve špičce při intervalu 30 minut i v X:54.

Na území města Děčina je zároveň souběh s linkami MHD, konkrétně linkou č. 202 Bynov – Staré Město v pracovní dny a linkou č. 229 Bynov – Nebočady o víkendu. Tyto dvě linky doplňuje linka č. 218 Na Vyhlídce – Horní Oldřichov.

Zde je v případě obnovení železniční dopravy potřeba odstranit časové souběhy hlavně s linkou č. 432 příp. č. 472, aby nebyla duplicitní vůči železniční dopravě a zamezilo se konkurenci jednotlivých druhů dopravy.



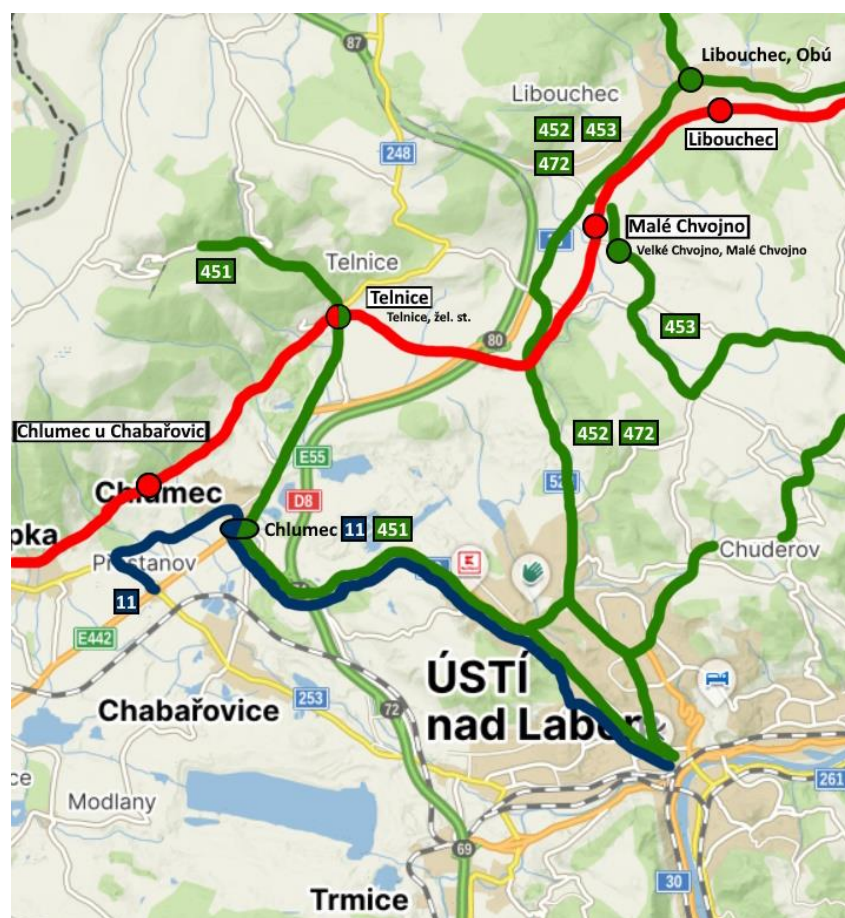
Obr. 29 Vedení autobusových linek v úseku Děčín – Liboucheč

Zdroj: (1); zpracované autorem

Úsek Libouchec – Chlumec u Chabařovic

Mezi těmito obcemi je trať vedena mimo spádové relace, které vedou do Ústí nad Labem, konkrétně z obcí Libouchec, Velké Chvojno, Telnice a města Chlumec. Vedení autobusových linek spádovost těchto obcí ke krajskému městu respektuje. Město Chlumec je kromě regionálních autobusových linek napojeno i na systém MHD Ústí nad Labem. V zimní sezóně jsou z Ústí nad Labem vypravovány speciální skibusové spoje do lyžařského areálu Zadní Telnice. Z hlediska cestovního ruchu je zde potenciál pro přepravu lyžařů v zimní sezóně.

Dopravní body na železniční trati v tomto úseku jsou spíše vzdáleny od center dotčených obcí, výjimkou je stanice Telnice, která se nachází ve středu stejnojmenné obce a v blízkosti se také nachází autobusová zastávka. Naopak stanice Chlumec u Chabařovic a Malé Chvojno jsou umístěny dále od centra obce, což snižuje jejich atraktivitu pro přepravu osob v rámci regionu.



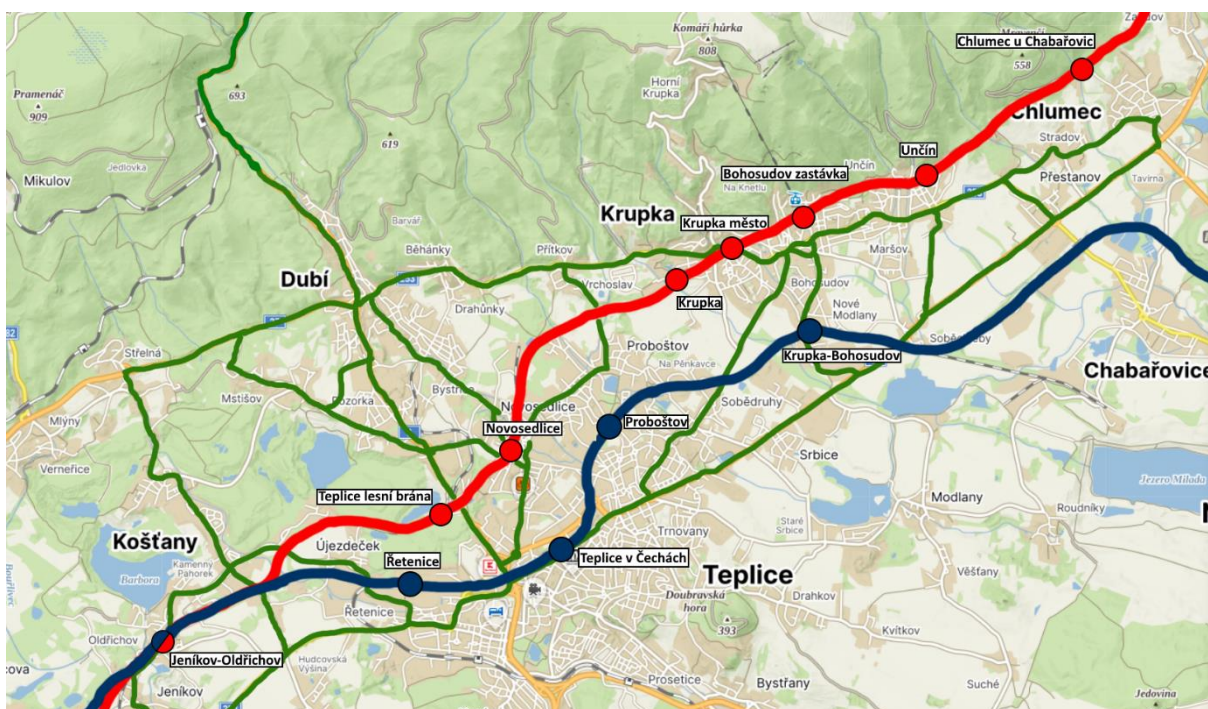
Obr. 30 Vedení autobusových linek v úseku Libouchec – Chlumec u Chabařovic

Zdroj: (1); zpracované autorem

Úsek Chlumeck u Chabařovic – Jeníkov-Oldřichov

Situace v této oblasti je podobná jako v úseku Libouchec – Chlumeck u Chabařovic. Autobusová doprava v této oblasti částečně kopíruje vedení železniční trati. Spádovost obcí je vůči městu Teplice, na jehož území je sice předmětná trať vedena, ale dopravní bod se nachází mimo zástavbu. Souběžně s železniční tratí vedou autobusové linky, které by mohl provoz osobní dopravy částečně nahradit. Zároveň zde chybí spojení s obcemi ležícími v první sledované oblasti, tj. Děčín – Libouchec.

Jelikož se jedná o oblast atraktivní z hlediska cestovního ruchu, mohlo by zde být realizováno železniční spojení, které by doplňovalo linky autobusové. Vzhledem k faktu, že se většina zastávek v tomto sledovaném úseku nachází v hustě obydlených částech, konkrétně zastávky Unčín, Bohosudov zastávka, Krupka město, Krupka a Novosedlice, tak je zde velký potenciál, aby železniční doprava nahradila autobusové linky v souběhu s železniční tratí. Zároveň je zde možnost vytvoření nových dojížděkových relací např. Krupka – Děčín, Krupka – Most.



Obr. 31 Vedení autobusových linek v úseku Chlumeck u Chabařovic – Jeníkov-Oldřichov

Zdroj: (1); zpracované autorem

Železniční doprava

V současnosti není na trati provozována pravidelná osobní doprava. V letní turistické sezóně je provozována železniční turistická linka T11 z Děčína do Telnice. Stávajícím dopravcem na této lince je společnost KŽC Doprava s.r.o. Linka je v provozu od dubna do října, a to o sobotách, nedělích a státem uznaných svátcích. Ústecký kraj zde objednává 4 páry vlaků za den.

Všechny vlaky jsou v JŘ 2023/2024 vedeny až do Jeníkova-Oldřichova, v praxi jsou ale ukončeny ve stanici Telnice, jelikož je mezi touto stanicí a Oldřichovem u Duchcova nepřetržitá výluka traťové koleje. Objednavatel nicméně stojí za provozováním železniční dopravy v celé délce trati, prozatím jen v turistickém režimu. Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022-2026 neobsahuje sdělení, zda by v budoucnu měla být na této trati objednáována pravidelná osobní doprava.

Obyvatelé města Krupka nejsou po přerušení objednávky osobní dopravy odkázáni jen na autobusy. Na jihu města se nachází železniční zastávka Krupka-Bohosudov, která leží na železniční trati č. 130 Děčín – Kadaň předměstí. Tato zastávka se ale nachází cca 2 km od centra města. Zastavuje zde páteřní vlaková linka U1 Děčín – Kadaň a U3 (Děčín) – Ústí nad Labem – Litvínov.



Obr. 32 Mapa linky T11

Zdroj: (24)

132 Děčín - Jeníkov-Oldřichov a zpět ⇌ DÚK

18310	18312	18314	18316	km	Vlak	km	18311	18313	18315	18317
76 7 36	76 10 36	76 13 36	76 16 36	0	Děčín hl.n. 073,081,083,130 ↔301	41	76 10 20	76 13 20	76 16 20	76 19 20
x 7 42	x10 42	x13 42	x16 42	2	Děčín zastávka ↔301	39	x10 12	x13 12	x16 12	x19 12
x 7 46	x10 46	x13 46	x16 46	4	Děčín-Oldřichov ↔301	37	x10 09	x13 09	x16 09	x19 09
x 7 49	x10 49	x13 49	x16 49	5	Děčín-Byňov ↔301	36	x10 07	x13 07	x16 07	x19 07
x 7 52	x10 52	x13 52	x16 52	7	Martíněves u Děčína ↔311	34	x10 03	x13 03	x16 03	x19 03
7 55	10 55	13 55	16 55	9	Jilové u Děčína ↔311	32	9 59	12 59	15 59	18 59
x 7 58	x10 58	x13 58	x16 58	11	Modrá u Děčína ↔311	30	x 9 56	x12 56	x15 56	x18 56
x 8 00	x11 00	x14 00	x17 00	12	Kamenec ↔311	29	x 9 55	x12 55	x15 55	x18 55
8 03	11 03	14 03	17 03	14	Libouchec ↔131	27	9 52	12 52	15 52	18 52
8 06	11 06	14 06	17 06	16	Malé Chvojnko ↔136	25	9 48	12 48	15 48	18 48
8 16	11 16	14 16	17 16	22	Telnice ↔124	19	9 40	12 40	15 40	18 40
8 23	11 23	14 23	17 23	26	Chlumec u Chabařovic ↔121	15	9 33	12 33	15 33	18 33
x 8 28	x11 28	x14 28	x17 28	28	Unčín ↔431	13	x 9 27	x12 27	x15 27	x18 27
x 8 31	x11 31	x14 31	x17 31	30	Bohosudov zastávka ↔431	11	x 9 24	x12 24	x15 24	x18 24
x 8 35	x11 35	x14 35	x17 35	31	Krupka město ↔431	10	x 9 20	x12 20	x15 20	x18 20
8 38	11 38	14 38	17 38	32	Krupka ↔431	9	9 17	12 17	15 17	18 17
8 47	11 47	14 47	17 47	35	Novosedlice ↔421	6	9 08	12 08	15 08	18 08
8 50	11 50	14 50	17 50	36	Teplice lesní brána ↔401	5	9 06	12 06	15 06	18 06
76 8 56	76 11 56	76 14 56	76 17 56	41	Jeníkov-Oldřichov 130,134 ↔492	0	76 8 59	76 11 59	76 14 59	76 17 59

6 dopravce KŽC Doprava, s.r.o.
76 PODKRUŠNOHORSKÝ MOTORÁČEK
76 jede v 6 a † od 29.III. do 3.XI.
76 historický vlak

Obr. 33 Knižní jízdní řád pro trať č. 132 v období platnosti 2023/2024

Zdroj: (25)

2.5 Standardy dopravní obslužnosti

Pro potřeby sestavení návrhu JŘ se vychází ze standardů, které jsou popsány v Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022-2026. Jedním z nich je Standard dopravní obslužnosti území. Jedná se rozřazení sídel v kraji do 7 skupin **A–G** podle počtu obyvatel a na základě toho je určeno, jaký interval dopravy by měl mezi jednotlivými sídly být.

„Do **skupiny A** je zařazeno všech pět statutárních měst Ústeckého kraje – Ústí nad Labem, Most, Teplice, Chomutov a Děčín. V těchto pěti městech žije celkem cca 37 % obyvatel kraje. S ohledem na jejich vzájemnou polohu (města leží prakticky na přímce v blízkosti úpatí Krušných hor) a počet jejich obyvatel lze předpokládat značný počet vzájemných vazeb mezi mnoha různými zdroji a cíli cest. Proto by vzájemné spojení všech obcí z této skupiny mělo být nabízeno v pracovních dnech s intervalem 30 minut, ve večerních hodinách a o víkendových dnech potom s intervalem 60 minut.“ (26)

„Ve **skupině B** jsou zařazena města s počtem obyvatel mezi 10 a 40 tisíci. Jde o 12 měst, 11 v nichž žije dalších cca 25 % obyvatel Ústeckého kraje. Standardem pro obce této velikosti by mělo být spojení ke všem obcím ze skupiny A12 s intervalem 30 minut alespoň ve špičkách pracovních dnů, v ostatních provozních obdobích s intervalem 60 minut. Pro vzájemné spojení vybraných obcí ze skupiny jsou potom navrhovány intervaly dvojnásobné.“ (26)

„Do **skupiny C** jsou zařazena města s počtem obyvatel mezi 4 a 10 tisíci. Jde o 12 měst, 13 v nichž žije dalších cca 9 % obyvatel Ústeckého kraje. Pro tyto obce je navrhován standard spojení k vybraným městům ze skupin A nebo B dle spádovosti

s intervalem 30 minut ve špičkách pracovních dnů, v ostatních provozních obdobích s intervalem 60 minut. S ohledem na velikost obcí a s tím spojenou rozmanitost zdrojů/cílů cest je zde stále kladen důraz na přiměřenou dostupnost oblastí ležících i mimo nejčastější denní dojížděku. Proto je u obcí této skupiny požadavek, aby bylo umožněno spojení do všech obcí skupin A i B s maximálně dvojnásobnými intervaly oproti výše uvedeným.“ (26)

„**Skupina D** jsou zařazeny místní části obcí s počtem obyvatel mezi jedním a čtyřmi tisíci. Jedná se zhruba o 70 místních částí obcí, v nichž žije zhruba 11 % obyvatel Ústeckého kraje. Pro tyto místní části obcí bude požadováno spojení s vybranými obcemi ze skupin A, B nebo C dle spádovosti, a to s intervalem 60 minut ve špičkách pracovních dnů, v ostatních provozních obdobích s intervalem 120 minut.“ (26)

„Do **skupiny E** jsou zařazeny místní části obcí s počtem obyvatel mezi 200 a 1 000. Jedná se zhruba o 250 místních částí, v nichž žije zhruba 12 % obyvatel Ústeckého kraje. Pro tyto místní části obcí bude požadováno spojení s vybranými obcemi ze skupin A, B nebo C dle spádovosti, a to s intervalem 60 minut ve špičkách pracovních dnů, v ostatních provozních obdobích budou provozovány pouze jednotlivé spoje dle technologických možností a lokálních specifik (např. směnné provozy).“ (26)

„**Skupina F** jsou místní části obcí s počtem obyvatel mezi 50 a 200. Jedná se zhruba o 350 místních částí, v nichž žije necelých 5 % obyvatel Ústeckého kraje. Tyto místní části budou obsluhovány šesti až osmi páry spojů v pracovních dnech, přičemž časové polohy těchto spojů musí umožňovat dopravu do škol a zaměstnání dle lokálních specifik (zejména směnné provozy a s tím související požadavky na dopravu v časech nejčastějších začátků a konců směn – např. 6:00, 14:00 a 18:00).“ (26)

„Do **skupiny G** jsou zařazeny místní části obcí s počtem obyvatel menším než 50. Jedná se o více než 300 místních částí, v nichž však žije méně než 1 % obyvatel Ústeckého kraje. U takto malých skupin obyvatel podchytit zdroje a cíle cest a příslušné cesty uspořádat uspokojivě do soustředěných přepravních proudů. Obsluha těchto místních částí veřejnou dopravou nemůže být přiměřeně efektivní, proto tyto místní části nebudou veřejnou dopravou vůbec obsluhovány. Jsou-li tyto místní části na trase obslužných linek a nejsou-li s jejich obsluhou spojeny žádné vícenáklady a je-li zároveň z vazeb jízdního řádu obsluha možná, pak nebude docházet k tomu, že by tyto místní části byly bezúčelně projížďeny (musí však splňovat podmínku minimální výměny počtu cestujících za den, viz níže).“ (26)

Na základě těchto vztahů jsou v tab. 8 jednotlivá sídla roztržena dle výše popsaných standardů do skupin A-G. Požadované intervaly mezi jednotlivými druhy sídel jsou v tab. 9.

Tab. 8 Rozdělení sídel dle standardů obsluhy ÚK

Obec	Počet obyvatel	Skupina
Most	63 856	A
Teplice	50 843	A
Děčín	47 180	A
Bílina	14 633	B
Krupka	12 710	B
Duchcov	8 684	C
Jílové	5 037	C
Chlumeck	4 253	C
Novosedlice	2 148	D
Libouchec	1 895	D
Jeníkov	901	D
Telnice	689	E
<i>Malé Chvojno</i>	110	F

Zdroj: (26)(27); zpracované autorem

Tab. 9 Matice intervalů mezi sídly dle standardů obsluhy ÚK [min]

Skupina	A		B		C		D		E		F	G
A	30	60	30	60	30	60	60	120	60	dle potřeby		bez obsluhy
B	30	60	60	120	30	60	60	120	60	dle potřeby		bez obsluhy
C	30	60	30	60	60	120	60	120	60	dle potřeby		bez obsluhy
D	60	120	60	120	60	120						bez obsluhy
E	60	dle potřeby	60	dle potřeby	60	dle potřeby						bez obsluhy
F												bez obsluhy
G	bez obsluhy		bez obsluhy		bez obsluhy		bez obsluhy		bez obsluhy		bez obsluhy	bez obsluhy

Zdroj: (26); zpracované autorem

3 NÁVRH JÍZDNÍHO ŘÁDU

Po analýze regionu, kterým předmětná trať vede, a jeho stávající dopravní obslužnosti se tato kapitola zabývá návrhem JŘ pro novou železniční linku, která by zajišťovala pravidelnou osobní dopravu. Nejprve je vybráno železniční vozidlo, které by mělo být na trati provozováno. Dále jsou stanoveny přestupní vazby, podle kterých je zajištěna návaznost na další železniční regionální a dálkové linky. Na základě analýzy infrastruktury jsou navrženy její úpravy tak, aby mohly být jednotlivé varianty návrhů JŘ realizovány.

Nakonec jsou představeny 3 návrhy JŘ, které jsou vytvořeny pomocí softwaru pro konstrukci JŘ Viriato od švýcarské společnosti SMA. Následně jsou porovnány cestovní doby přímého železničního spojení a stávajících možných spojení do vybraných regionálních center.

Navrhovaná linka, která je v textu dále označena jako U17, by měla být zařazena mezi další železniční linky Ústeckého kraje. Oproti předchozímu pravidelnému provozu není linka ukončena v železniční stanici Oldřichov u Duchcova, resp. Jeníkov-Oldřichov, ale je vedena až do stanice Most, aby byly vytvořeny přestupní vazby i na druhém konci této linky.

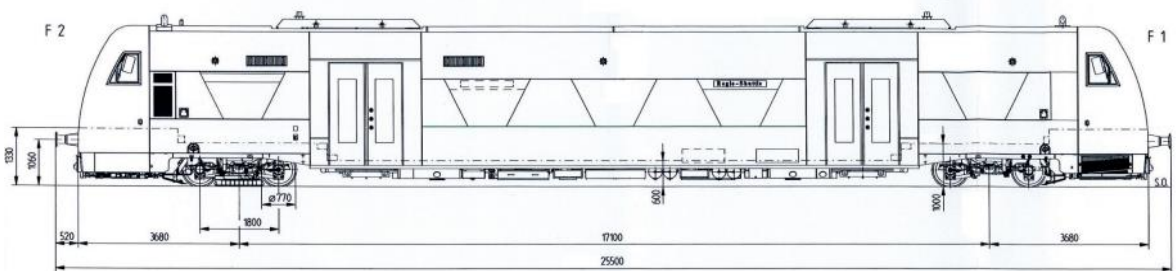
V úseku Jeníkov-Oldřichov – Most je linka U17 vedena v souběhu s páteří linkou U1 Děčín – Kadaň, která jezdí v hodinovém taktu. Proto je v této části trasy u všech variant navrženo projíždění zastávek Želénky, Chotějovice a Želenice nad Bílinou.

Výsledné návrhy JŘ jsou určeny pro objednatele, aby vybral takovou variantu, která se mu bude jevit vhodnou k zavedení pravidelné železniční dopravy. Zároveň by tyto návrhy měly sloužit jako základ pro zavedení nového dopravního konceptu pro dotčené území, jímž trať prochází. Následně by byly předloženy k případným připomínkám samospráv dotčených obcí na jejichž základě by došlo k zapracování změn do konečné podoby.

3.1 Výběr železničního vozidla

Pro navrhovaný jízdní řád je vybrán motorový vůz s komerčním názvem Regio-Shuttle 1 (dále jen RS1), který vyráběla společnost Stadler v letech 1996-2013. Tato řada motorových vozů je v rámci České republiky provozována několika dopravci. Největším provozovatelem je dopravce České dráhy, a.s., který vlastní celkem 67 vozů tohoto typu (řady 840, 841 a 841.2). Dopravce tato vozidla nasazuje do provozu v regionální dopravě. Konkrétně v Ústeckém jsou v provozu na lince U6 Lovosice – Teplice v Čechách a na lince U11 Česká Lípa – Postoloprty. Dalšími provozovateli této řady jsou dopravci GW Train Regio, který vozidla nasazuje v rámci kontraktu s Plzeňským krajem, a Die Länderbahn (pod německým označením VT 650). (28)(29)(30)

Jedná se modernější alternativu k motorovým vozům řady 810, které byly na předemtné trati do ukončení pravidelného provozu provozovány. Zároveň svými parametry, jako je kapacita vozidla a nízkopodlažnost, splňují požadavek pro pilotní provoz pravidelné osobní dopravy, zabezpečené adekvátním typem vozidla. Jelikož je plánováno vedení vlaků až do stanice Most, lze využít plně rychlosti, které jsou v daném úseku trati dostupné, jelikož maximální rychlost motorového vozu je 120 km.h^{-1} . Technické parametry vozidla jsou uvedeny v tab. 10. Tyto motorové vozy se sice již nevyrábějí, ale stále se jedná o dostupná vozidla, jelikož výše zmínění dopravci tato vozidla nakupují ojetá ze zahraničí.



Obr. 34 Typový výkres motorového vozu Stadler RS1

Zdroj: (31)

Tab. 10 Technické údaje motorového vozu Stadler RS1

Stadler Regio-Shuttle 1			
Maximální rychlost	120 km.h ⁻¹	Uspořádání náprav	B' B'
Zrychlení	1,2 km.h ⁻²	Průměr kol	770 mm
Hmotnost	48,5 t	Nejvyšší hodinový výkon	2x 265 kW
Délka přes nárazníky	25 500 mm	Přenos výkonu	hydromechanický
Počet míst k sezení	71	Typ převodovky	Voith DWA

Zdroj: (32)(33); zpracované autorem

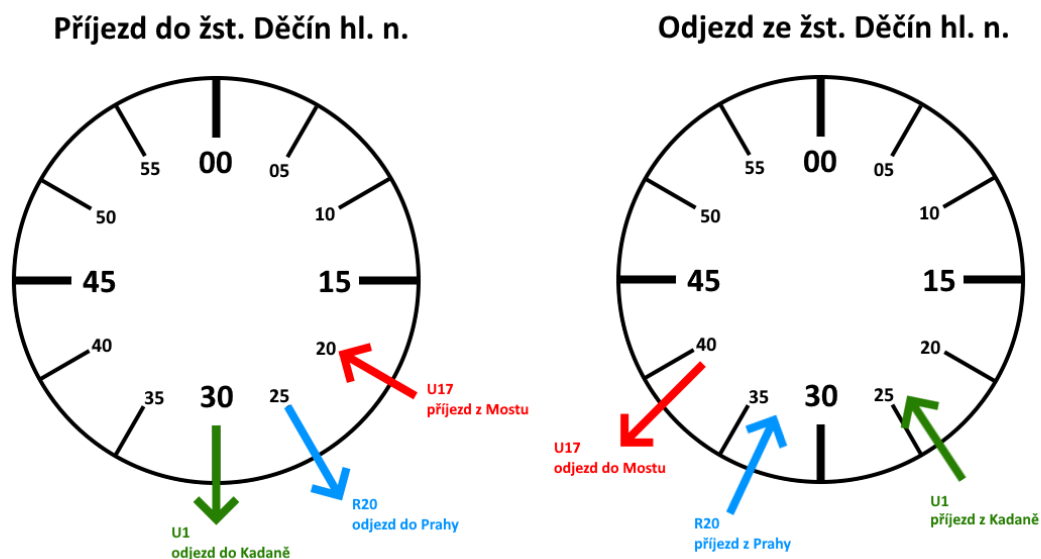
3.2 Přestupní vazby

Většina vlaků je vedena ze stanice Děčín hl. n. do stanice Most a opačně. Příjezdy vlaků linky U17 jsou před 30. minutou sudé hodiny. Odjezdy jsou vždy po 30. minutě liché hodiny. Základem je nabídnout v těchto stanicích možnost přestupu na rychlíkové linky a na linky regionální. Navrhované přestupní vazby jsou v souladu s cílovým schématem přestupních vazeb, které jsou v Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022-2026.

Děčín hl. n.

V této stanici je navržena přestupní vazba na rychlíky linky R20 Děčín – Praha. Tato linka je v provozu celotýdně v základním taktu 2 h. V pracovní dny je ve špičce takt 1 h. Odjezdy ze stanice Děčín hl. n. směr Praha jsou v základu vždy v L:25 (resp. X:25). Příjezd ze směru Praha je v S:33 (resp. X:33)

Zároveň je zde možnost přestupu na regionální linku U1 Děčín – Kadaň. Linka je v provozu celotýdně v taktu 1 h. Odjezdy ze stanice Děčín hl. n. směr Kadaň je vždy v X:30. Příjezd ze směru Kadaň je v X:24.



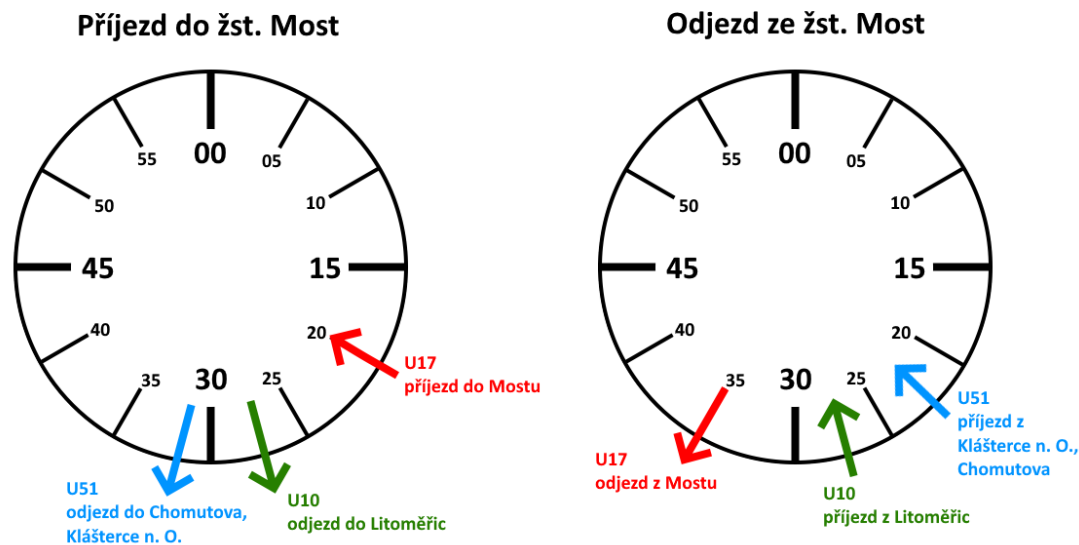
Obr. 35 Přestupní vazby ve stanici Děčín hl. n.

Zdroj: autor

Most

V rámci navrhovaného JŘ jsou vlaky vedeny až do stanice Most. Zde je možný přestup jen na regionální linky U10 Litoměřice – Lovosice – Most a U51 Ústí nad Labem – Chomutov – Klášterec nad Ohří. Příjezd vlaků linky U17 do stanice Most je v S:20. Odjezd linky U10 ve směru Litoměřice horní nádraží je v S:27, u linky U51 ve směru Chomutov a Klášterec nad Ohří v S:31. Při odjezdu linky U17 ve směru Děčín v L:35, přijíždí do stanice Most nejprve vlaky linky U51 v L:23 a poté U10 ze směru Litoměřice horní nádraží v L:27.

U linky U51 jsou přestupní vazby zajištěny jen v pracovní dny. Dle Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022-2026 je počítáno s rozšířením provozu na této lince a prodloužením vybraných spojů až do Karlových Varů, čímž by se rozšířila nabídka cílů cest pro cestující přestupující z linky U17.



Obr. 36 Přestupní vazby ve stanici Most

Zdroj: autor

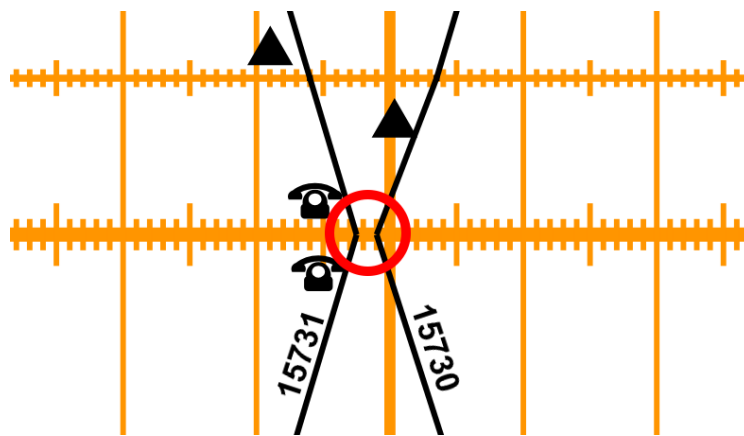
3.3 Provozní intervaly

Dnešní stav železniční trati neumožňuje křižování vlaků v dopravnách D3 tak, aniž by se musela pro jeden z nich připravit vlaková cesta ručním stavěním výhybek, které vykonává strojvedoucí nebo vlakvedoucí. Další úkon, který musí provést strojvedoucí, je tzv. ohlašovací povinnost. Dle předpisu SŽ D3 se jedná o ohlášení příjezdu vlaku do dopravný D3 nebo přilehlé stanice a uvolnění prostorového oddílu. Zároveň strojvedoucí žádá o souhlas k jízdě do následujícího prostorového oddílu tratě D3. Tyto úkony mají značný vliv na délku pobytu v dopravnách D3 a na jízdni doby vlaků, jelikož při opouštění dopravný D3 musí být všechny výhybky v základní poloze. V praxi toto znamená, že strojvedoucí nebo vlakvedoucí při vjezdu nebo odjezdu vlaku do nebo z dopravný D3 musí zastavit před krajní výhybkou, přestavit a zajistit výhybky pro zamýšlenou vlakovou cestu. Po průjezdu musí tyto výhybky přestavit zpět do základní polohy, která je dána v příslušném PND3. (34)

Pro urychlení těchto intervalů jsou v dopravnách D3, kde bude docházet k pravidelnému křižování, navržena opatření, která umožní současné vjezdy vlaků do dopravný tak, aby nemusel vlakový doprovod ručně stavět zamýšlenou vlakovou cestu. Návrhy zahrnují instalaci tzv. samovratných výhybek, které jsou při jízdě po hrotu jazyka výhybky přestavovány jízdou železničního vozidla. Na síti Správy železnic jsou dopravný D3, vybavené tímto typem výhybek. Jako příklad lze uvést dopravný Adršpach a Janovice

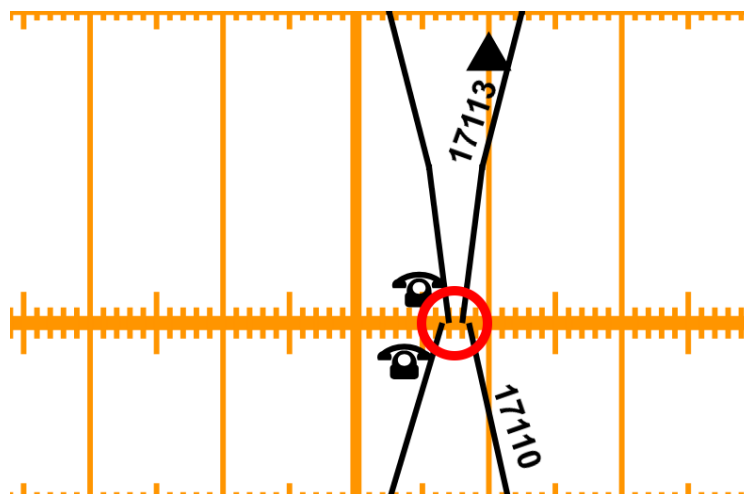
u Trutnova na trati č. 047 Trutnov – Teplice nad Metují nebo Nové Hamry a Pernink na trati č. 144 Karlovy Vary – Johanngeorgenstadt.

Pro potřeby návrhu JŘ jsou převzaty časové hodnoty z dopravních D3, které jsou vybaveny samovratnými výhybkami a dochází v nich k pravidelnému křížování. Na obr. 37 je v nákrešném jízdním řádu (dále jen NJŘ) zakresleno křížování vlaků 15730 a 15731 v dopravně D3 Janovice u Trutnova, která se nachází na trati č. 047. Pobyt těchto vlaků činí 1,5 minuty. Podobný příklad je také v dopravně D3 Pernink na trati č. 144. Na obr. 38 je zobrazeno křížování vlaků 17110 a 17113. Pobyt obou vlaků zde také činí 1,5 minuty.



Obr. 37 Výřez z NJŘ 509–2

Zdroj (35); zpracované autorem



Obr. 38 Výřez z NJŘ 536–1

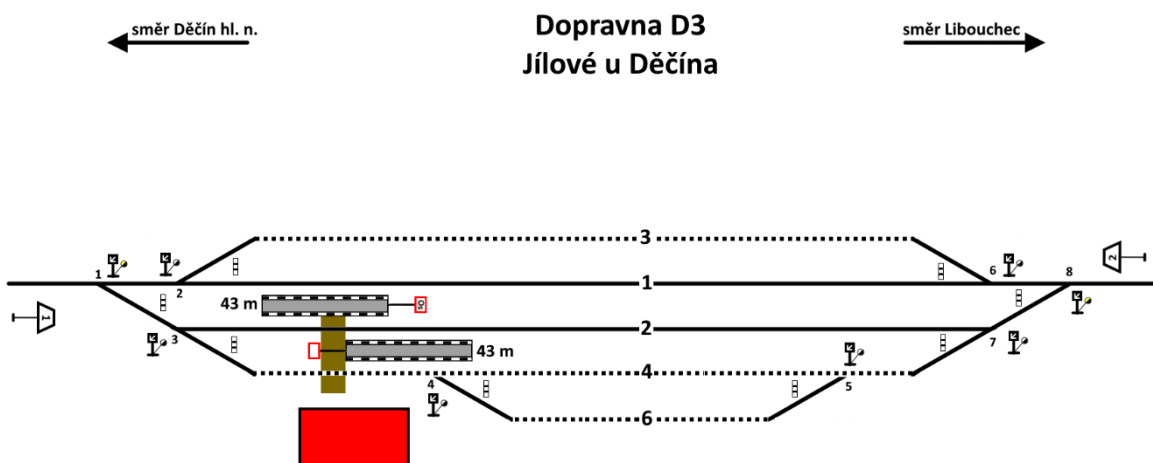
Zdroj: (36); upravené autorem

3.4 Návrhy potřebných úprav infrastruktury

Současný stav železniční trati neumožňuje provozování drážní dopravy v takovém rozsahu, aby mohly být realizovány jednotlivé návrhy JŘ. Jedná se zejména o traťový úsek Telnice – Oldřichov u Duchcova, kde je zavedena dlouhodobá výluka traťové koleje a samotné drážní těleso je v nesjízdném stavu. Proto je nutné, aby byla provedena oprava této části železniční trati. Investorem by měl být provozovatel dráhy, tj. Správa železnic. Úpravami musí projít také jednotlivé dopravní body na trati, tak aby v nich bylo možné křížování vlaků.

Dopravna D3 Jílové u Děčína

Všechny varianty JŘ počítají s křížováním v dopravním bodu Jílové u Děčína, bývalé dopravně D3, dnes jen nákladní zastávka. Je proto nutné obnovení této dopravně D3, aby zde mohlo docházet ke křížování. Nově upravená dopravna má dvě dopravní koleje č. 1 a 2, u kterých jsou zřízeny nástupní hrany o délce 43 m. Oproti původnímu stavu je dopravna vybavena samovratnými výhybkami č. 1 na děčínském zhlaví a č. 8 na liboucheckém zhlaví. V základní poloze směřují na kolej č. 1 (výhybka č. 1) a na kolej č. 2 (výhybka č. 8). Ostatní výhybky jsou ponechány jako ručně přestavované.

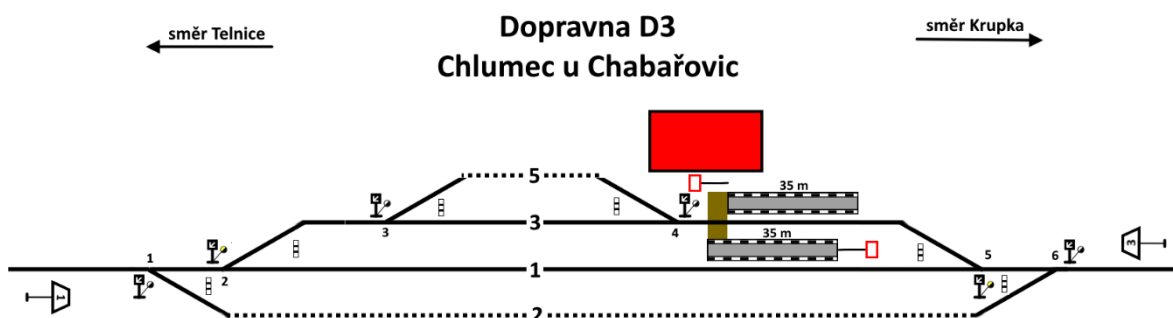


Obr. 39 Návrh dopravně D3 Jílové u Děčína

Zdroj: autor

Dopravna D3 Chlumeck u Chabařovic

V dopravně D3 Chlumeck u Chabařovic, kde také dochází ke křižování vlaků, jsou dvě dopravní koleje č. 1 a 3. Je navrženo zřízení nové nástupní hrany o délce 35 m u koleje č. 3. Dopravna je v návrhu vybavena samovratnými výhybkami č. 2 na telnickém zhlaví a č. 5 na krupském zhlaví. Ostatní výhybky jsou ponechány jako ručně přestavované.



Obr. 40 Návrh dopravní D3 Chlumeck u Chabařovic

Zdroj: autor

3.5 Varianta A – 10 párů vlaků

Tato varianta je svým rozsahem vhodná pro zavedení pilotního provozu pravidelné železniční dopravy na této trati. Celkem je naplánováno 10 párů vlaků, z nichž 8 je provozováno celotýdně v trase Děčín – Most, 2 páry vlaků, konkrétně 18360, 18361, 18362 a 18363, jezdí jen v pracovní dny, resp. od pondělí do čtvrtka a v neděli. Ranní vlak 18360 je navržen jako školní a spolu s vlaky 18361, 18362 a 18363 projíždí zastávky Děčín-Oldřichov, Děčín-Bynov, Martiněves u Děčína, Modrá u Děčína, Kamenec a Malé Chvojno. K pravidelnému křižování dochází v dopravně D3 Jílové u Děčína (tč. nákladíště, zastávka) a v pracovní dny také v dopravně D3 Chlumeck u Chabařovic. Kromě školního vlaku 18360 je u všech vlaků dodržena taktová JŘ. U ranního vlaku 18360 dochází k narušení trasy vlaku 16504 linky U5 z Ústí nad Labem do Mostu. V případě realizace JŘ by mělo dojít k posunu časové polohy vlaku 16504.

132 Děčín - Jeníkov-Oldřichov - Most

km	Správa železnic, s.o.	Vlak	18360 X	18300	18302	18304	18306	18308	18310	18312	18314	18362 ①-④, ⑦
0	Děčín hlavní nádraží		5:46	6:39	8:39	10:39	12:39	14:39	16:39	18:39	20:39	22:38
1	Děčín zastávka		5:53	6:45	8:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45	20:45	22:45
3	Děčín-Oldřichov			6:48	8:48	10:48	12:48	14:48	16:48	18:48	20:48	22:48
4	Děčín-Bynov			6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	18:51	20:51	22:51
7	Martiněves u Děčína			6:56	8:56	10:56	12:56	14:56	16:56	18:56	20:56	
9	Jílové u Děčína		6:05	6:59	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59	22:58
	Jílové u Děčína		6:06	7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	21:00	23:00
11	Modrá u Děčína			7:03	9:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03	21:03	
12	Kamenec			7:04	9:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04	21:04	
13	Libouchec		6:12	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07	23:06
16	Malé Chvojno			7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	21:11	
22	Telnice		6:24	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	21:20	23:17
26	Chlumec u Chabařovic		6:32	7:27	9:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27	21:27	
28	Unčín		6:36	7:31	9:31	11:31	13:31	15:31	17:31	19:31	21:31	
30	Bohosudov zastávka		6:39	7:34	9:34	11:34	13:34	15:34	17:34	19:34	21:34	
31	Krupka město		6:42	7:38	9:38	11:38	13:38	15:38	17:38	19:38	21:38	
32	Krupka		6:46	7:42	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42	19:42	21:42	
35	Novosedlice		6:54	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50	21:50	
37	Teplice lesní brána		6:57	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53	19:53	21:53	
41	Jeníkov-Oldřichov		7:03	7:59	9:59	11:59	13:59	15:59	17:59	19:59	21:59	
44	Duchcov		7:06	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01	22:01	
46	Želénky											
49	Chotějovice											
52	Bílina		7:12	8:08	10:08	12:08	14:08	16:08	18:08	20:08	22:08	
	Bílina		7:13	8:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09	22:09	
53	Bílina kyselka		7:15	8:11	10:11	12:11	14:11	16:11	18:11	20:11	22:11	
57	Želenice nad Bílinou											
63	Most		7:24	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	20:20	22:20	

Obr. 41 Knižní jízdní řád pro variantu A Děčín – Most

Zdroj: autor

132 Most - Jeníkov-Oldřichov - Děčín

km	Správa železnic, s.o.	Vlak	18361 X	18301	18303	18305	18307	18309	18311	18313	18315	18363 ①-④, ⑦
0	Most			5:35	7:35	9:35	11:35	13:35	15:35	17:35	19:35	21:35
6	Želenice nad Bílinou											
10	Bílina kyselka			5:45	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	19:45	21:44
12	Bílina			5:47	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47	21:47
	Bílina			5:48	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48	19:48	21:48
14	Chotějovice											
18	Želénky											
20	Duchcov			5:55	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55	21:54
23	Jeníkov-Oldřichov			5:58	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	19:58	21:58
27	Teplice lesní brána			6:04	8:04	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04	20:04	22:04
28	Novosedlice			6:07	8:07	10:07	12:07	14:07	16:07	18:07	20:07	22:07
32	Krupka			6:16	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16	18:16	20:16	22:16
33	Krupka město			6:19	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19	20:19	22:19
34	Bohosudov zastávka			6:23	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23	20:23	22:23
35	Unčín			6:26	8:26	10:26	12:26	14:26	16:26	18:26	20:26	22:26
38	Chlumec u Chabařovic			6:32	8:32	10:32	12:32	14:32	16:32	18:32	20:32	22:31
42	Telnice		5:41	6:39	8:39	10:39	12:39	14:39	16:39	18:39	20:39	22:39
47	Malé Chvojno			6:47	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47	20:47	
50	Libouchec		5:54	6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	18:51	20:51	22:51
52	Kamenec			6:54	8:54	10:54	12:54	14:54	16:54	18:54	20:54	
53	Modrá u Děčína			6:56	8:56	10:56	12:56	14:56	16:56	18:56	20:56	
54	Jílové u Děčína		6:00	6:59	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59	22:58
	Jílové u Děčína		6:02	7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	21:00	22:59
56	Martiněves u Děčína			7:03	9:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03	21:03	
59	Děčín-Bynov		6:09	7:08	9:08	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	21:08	
60	Děčín-Oldřichov		6:12	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	21:11	
62	Děčín zastávka		6:15	7:14	9:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14	23:13
63	Děčín hlavní nádraží		6:21	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	21:20	23:19

Obr. 42 Knižní jízdní řád pro variantu A Most – Děčín

Zdroj: autor

Pro tuto variantu JŘ jsou potřebná 3 turnusová vozidla, jejichž oběhy jsou zpracovány v tab. 11. Zázemí pro deponování vozidel se nachází v obou koncových stanicích – Děčín hl. n. a Most. Do Děčína jsou určena 2 vozidla a do Mostu 1 vozidlo. Turnus děčínských vozidel má 2 turnusové dny (dále jen TD) a pro mostecké vozidlo je jen 1 TD.

Vozidla, která jsou vypravována z Děčína jsou mezi pátkem, sobotou a nedělí při přechodu z 2. TD na 1. TD deponována v Mostě, jelikož obrátové vlaky nejsou v tyto dny provozovány. Vozidlo z Mostu je zde deponováno celotýdně.

Tab. 11 Turnus vozidel pro variantu A

Turnus vozidel – Varianta A								
Turnusový den	Dny provozu	Vlaky						
Depo Děčín								
1.	① – ④	18360	18303	18304	18309	18310	18315	18362
	⑤	18360	18303	18304	18309	18310	18315	
	⑥	18303	18304	18309	18310	18315		
	⑦	18303	18304	18309	18310	18315	18362	
2.	① – ④	18361	18300	18305	18306	18311	18312	18363
	⑤	18361	18300	18305	18306	18311	18312	
	⑥	18300	18305	18306	18311	18312		
	⑦	18300	18305	18306	18311	18312	18363	
Depo Most								
1.	① – ⑦	18301	18302	18307	18312	18313	18314	

Zdroj: autor

Pro variantu A jsou zpracovány výkonové ukazatele v tab. 12. Hodnoty představují výkony za jeden kalendářní rok. V tomto případě pro rok 2024, který má 252 pracovních dnů a 114 nepracovních dnů.

Tab. 12 Výkonové ukazatele pro variantu A

Vlaky	Vlakový výkon [vlkm]	Místový výkon [místkm]	Vozový výkon [vozkm]	Dopravní výkon [tkm]
Děčín – Most	400 680	28 448 280	400 680	19 432 980
Děčín – Telnice	11 088	787 248	11 088	537 768
Celkem	411 768	29 235 528	411 768	19 970 748

Zdroj: autor

3.6 Varianta B – 12 párů vlaků

Oproti variantě A tento návrh obsahuje 12 párů vlaků, z nichž 8 je provozováno celotýdně. Zbývající 4 páry jsou v provozu jen v pracovní dny, resp. od pondělí do čtvrtka a v neděli. Stejně jako u varianty jsou zde 2 páry vložených vlaků 18360 a 18367, jedoucí z Děčína do Mostu a také vlaky 18366 a 18367 vedené z Děčína do Telnice. Pro vykrytí odpolední špičky pracovních dnů jsou přidány 2 páry vlaků v úseku Děčín – Krupka. Všechny vlaky zastavují ve všech dopravních bodech na trati, vyjma vlaků 18360, 18361, 18366 a 18367, které projíždí zastávky Děčín-Oldřichov, Děčín-Bynov, Martiněves u Děčína, Modrá u Děčína, Kamenec a Malé Chvojno.

Vložené vlaky 18362, 18363, 18364 a 18365 jezdí v odlišných časových polohách než vlaky celotýdenní. U vložených vlaků jsou navrženy delší pobyty v dopravních tak, aby byly zachovány stejné jízdní doby u vlaků celotýdenních. To má ale negativní vliv na celkové jízdní doby vlaků vložených, které se těmito delšími pobyty prodlužují. Ve směru Krupka se jedná o prodloužení 2 minuty, v opačném směru o 4 minuty.

132 Děčín - Jeníkov-Oldřichov - Most														
km	Správa železnic, s.o.	Vlak	18360 ✕	18300	18302	18304	18306	18362 ✕	18308	18364 ✕	18310	18312	18314	18366 ①-④, ⑦
0	Děčín hlavní nádraží		5:41	6:39	8:39	10:39	12:39	13:40	14:39	15:40	16:39	18:39	20:39	22:38
1	Děčín zastávka		5:47	6:45	8:45	10:45	12:45	13:46	14:45	15:46	16:45	18:45	20:45	22:45
3	Děčín-Oldřichov			6:48	8:48	10:48	12:48	13:49	14:48	15:49	16:48	18:48	20:48	22:48
4	Děčín-Bynov			6:51	8:51	10:51	12:51	13:52	14:51	15:52	16:51	18:51	20:51	22:51
7	Martiněves u Děčína			6:56	8:56	10:56	12:56	13:57	14:56	15:57	16:56	18:56	20:56	
9	Jílové u Děčína		6:00	6:59	8:59	10:59	12:59	14:00	14:59	16:00	16:59	18:59	20:59	22:58
	Jílové u Děčína		6:01	7:00	9:00	11:00	13:00	14:02	15:00	16:02	17:00	19:00	21:00	23:00
11	Modrá u Děčína			7:03	9:03	11:03	13:03	14:04	15:03	16:04	17:03	19:03	21:03	
12	Kamenec			7:04	9:04	11:04	13:04	14:06	15:04	16:06	17:04	19:04	21:04	
13	Libouchec		6:07	7:07	9:07	11:07	13:07	14:09	15:07	16:09	17:07	19:07	21:07	23:06
16	Malé Chvojno			7:11	9:11	11:11	13:11	14:13	15:11	16:13	17:11	19:11	21:11	
22	Telnice		6:19	7:20	9:20	11:20	13:20	14:22	15:20	16:22	17:20	19:20	21:20	23:17
26	Chlumec u Chabařovic		6:31	7:27	9:27	11:27	13:27	14:31	15:27	16:31	17:27	19:27	21:27	
28	Unčín		6:35	7:31	9:31	11:31	13:31	14:35	15:31	16:35	17:31	19:31	21:31	
30	Bohosudov zastávka		6:38	7:34	9:34	11:34	13:34	14:39	15:34	16:39	17:34	19:34	21:34	
31	Krupka město		6:42	7:38	9:38	11:38	13:38	14:42	15:38	16:42	17:38	19:38	21:38	
32	Krupka		6:46	7:42	9:42	11:42	13:42	14:45	15:42	16:45	17:42	19:42	21:42	
35	Novosedlice		6:54	7:50	9:50	11:50	13:50		15:50		17:50	19:50	21:50	
37	Teplice lesní brána		6:57	7:53	9:53	11:53	13:53		15:53		17:53	19:53	21:53	
41	Jeníkov-Oldřichov		7:03	7:59	9:59	11:59	13:59		15:59		17:59	19:59	21:59	
44	Duchcov		7:05	8:01	10:01	12:01	14:01		16:01		18:01	20:01	22:01	
46	Želénky													
49	Chotějovice													
52	Bílina		7:12	8:08	10:08	12:08	14:08		16:08		18:08	20:08	22:08	
	Bílina		7:13	8:09	10:09	12:09	14:09		16:09		18:09	20:09	22:09	
53	Bílina kyselka		7:15	8:11	10:11	12:11	14:11		16:11		18:11	20:11	22:11	
57	Želenice nad Bílinou													
63	Most		7:24	8:20	10:20	12:20	14:20		16:20		18:20	20:20	22:20	

Obr. 43 Knižní jízdní řád pro variantu B Děčín – Most

Zdroj: autor

132 Most - Jeníkov-Oldřichov - Děčín

km	Správa železnic, s.o.	Vlak	18361 X	18301	18303	18305	18307	18309	18363 X	18311	18365 X	18313	18315	18367 ①-④. ⑦
0	Most			5:35	7:35	9:35	11:35	13:35		15:35		17:35	19:35	21:35
6	Zelenice nad Bílinou													
10	Bílina kyselka			5:45	7:45	9:45	11:45	13:45		15:45		17:45	19:45	21:44
12	Bílina			5:47	7:47	9:47	11:47	13:47		15:47		17:47	19:47	21:47
	Bílina			5:48	7:48	9:48	11:48	13:48		15:48		17:48	19:48	21:48
14	Chotějovice													
18	Želénky													
20	Duchcov			5:55	7:55	9:55	11:55	13:55		15:55		17:55	19:55	21:54
23	Jeníkov-Oldřichov			5:58	7:58	9:58	11:58	13:58		15:58		17:58	19:58	21:58
27	Teplice lesní brána			6:04	8:04	10:04	12:04	14:04		16:04		18:04	20:04	22:04
28	Novosedlice			6:07	8:07	10:07	12:07	14:07		16:07		18:07	20:07	22:07
32	Krupka			6:16	8:16	10:16	12:16	14:16	15:12	16:16	17:12	18:16	20:16	22:16
33	Krupka město			6:19	8:19	10:19	12:19	14:19	15:16	16:19	17:15	18:19	20:19	22:19
34	Bohosudov zastávka			6:23	8:23	10:23	12:23	14:23	15:20	16:23	17:20	18:23	20:23	22:23
35	Uncín			6:26	8:26	10:26	12:26	14:26	15:23	16:26	17:23	18:26	20:26	22:26
38	Chlumec u Chabařovic			6:32	8:32	10:32	12:32	14:32	15:28	16:32	17:28	18:32	20:32	22:31
42	Telnice	5:40		6:39	8:39	10:39	12:39	14:39	15:36	16:39	17:36	18:39	20:39	22:39
47	Malé Chvojno			6:47	8:47	10:47	12:47	14:47	15:44	16:47	17:44	18:47	20:47	
50	Liboucheč	5:53		6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	15:49	16:51	17:49	18:51	20:51	22:51
52	Kamenec			6:54	8:54	10:54	12:54	14:54	15:52	16:54	17:52	18:54	20:54	
53	Modrá u Děčína			6:56	8:56	10:56	12:56	14:56	15:54	16:56	17:53	18:56	20:56	
54	Jílové u Děčína	5:59		6:59	8:59	10:59	12:59	14:59	15:57	16:59	17:57	18:59	20:59	22:58
	Jílové u Děčína	6:00		7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	16:01	17:00	17:58	19:00	21:00	22:59
56	Martiněves u Děčína			7:03	9:03	11:03	13:03	15:03	16:04	17:03	18:01	19:03	21:03	
59	Děčín-Bynov	6:08		7:08	9:08	11:08	13:08	15:08	16:09	17:08	18:06	19:08	21:08	
60	Děčín-Oldřichov	6:11		7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	16:12	17:11	18:09	19:11	21:11	
62	Děčín zastávka	6:14		7:14	9:14	11:14	13:14	15:14	16:14	17:14	18:11	19:14	21:14	23:13
63	Děčín hlavní nádraží	6:20		7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	16:20	17:20	18:17	19:20	21:20	23:19

Obr. 44 Knižní jízdní řád pro variantu B Most – Děčín

Zdroj: autor

Tato varianta počítá s provozem 4 turnusových vozidel. Jejich zázemí se nachází ve stanici Děčín hl. n. K zabezpečení provozu jsou v pracovní dny potřeba 4 vozidla, ostatní dny jen 3 vozidla. K odstavení vozidel mimo stanici Děčín hl. n. dochází celotýdně mezi 3. TD a 4. TD ve stanici Most. Od pondělí do čtvrtka se vozidla odstavují také mezi 2. TD a 3. TD v dopravně D3 Telnice. Celý turnus vozidel je zpracován v tab. 13.

Tab. 13 Turnus vozidel pro variantu B

Turnus vozidel – Varianta B									
Turnusový den	Dny provozu	Vlaky							
Depo Děčín									
1.	① – ④	18360	18303	18304	18309	18364	18365	18312	18367
	⑤	18360	18303	18304	18309	18364	18365	18312	
	⑥	nejede							
	⑦	18300	18305	18306	18311	18312	18367		
2.	① – ④	18362	18363	18310	18315	18366			
	⑤	18362	18363	18310	18315				
	⑥	18301	18302	18307	18308	18313	18314		
	⑦	18366							
3.	① – ④	18361	18300	18305	18306	18311	18314		
	⑤	18361	18300	18305	18306	18311	18314		
	⑥	18300	18305	18306	18311	18312			
	⑦	18301	18302	18307	18312	18313	18314		
4.	① – ④	18301	18302	18307	18308	18313			
	⑤	18301	18302	18307	18308	18313			
	⑥	18303	18304	18309	18310	18315			
	⑦	18303	18304	18309	18310	18315			

Zdroj: autor

Pro variantu B jsou zpracovány výkonové ukazatele v tab. 14. Hodnoty představují výkony za jeden kalendářní rok. V tomto případě pro rok 2024, který má 252 pracovních dnů a 114 nepracovních dnů.

Tab. 14 Výkonové ukazatele varianty B

Vlaky	Vlakový výkon [vlkm]	Místový výkon [místkm]	Vozový výkon [vozkm]	Dopravní výkon [tkm]
Děčín – Most	400 680	28 448 280	400 680	19 432 980
Děčín – Krupka	32 256	2 290 176	32 256	1 564 416
Děčín – Telnice	11 088	787 248	11 088	537 768
Celkem	444 024	31 525 704	444 024	21 535 164

Zdroj: autor

3.7 Varianta C – 16 párů vlaků

Tento návrh JŘ počítá s provozem 16 párů vlaků v pracovní dny. O víkendu a státní svátky je v provozu jen 8 párů vlaků. V pracovní dny je v úseku Děčín – Krupka takt 1 h, dále v úseku Krupka – Most jen dvouhodinový takt. Stejně jako u předchozí varianty dochází vlivem křižování u vlaků, jezdících jen v pracovní dny, k prodloužení jízdních dob a časovým odchylkám u odjezdů vlaků celotýdenních.

Výhodou této varianty je, že dojde k nejlepšímu možnému využití stávající trati. Mezi městy Děčín a Krupka je v pracovní dny zaveden takt 1 h od ranních do večerních hodin. Stejně jako u varianty B zde však u vložených vlaků v úseku Děčín – Krupka dochází k prodlužování jízdních dob.

132 Děčín - Jeníkov-Oldřichov - Most																		
km	Správa železnic, s.o.	Vlak	18360	18300	18362	18302	18364	18304	18366	18306	18368	18308	18370	18310	18372	18312	18314	18374
			⌘		⌘		⌘		⌘		⌘		⌘		⌘			①-④. ⑦
0	Děčín hlavní nádraží		5:41	6:39	7:40	8:39	9:40	10:39	11:40	12:39	13:40	14:39	15:40	16:39	17:40	18:39	20:39	22:38
1	Děčín zastávka		5:47	6:45	7:46	8:45	9:46	10:45	11:46	12:45	13:46	14:45	15:46	16:45	17:46	18:45	20:45	22:45
3	Děčín-Oldřichov			6:48	7:49	8:48	9:49	10:48	11:49	12:48	13:49	14:48	15:49	16:48	17:49	18:48	20:48	22:48
4	Děčín-Bynov			6:51	7:52	8:51	9:52	10:51	11:52	12:51	13:52	14:51	15:52	16:51	17:52	18:51	20:51	22:51
7	Martiněves u Děčína			6:56	7:57	8:56	9:57	10:56	11:57	12:56	13:57	14:56	15:57	16:56	17:57	18:56	20:56	
9	Jílové u Děčína		6:00	6:59	8:00	8:59	10:00	10:59	12:00	12:59	14:00	14:59	16:00	16:59	18:00	18:59	20:59	22:58
	Jílové u Děčína		6:01	7:00	8:02	9:00	10:02	11:00	12:02	13:00	14:02	15:00	16:02	17:00	18:02	19:00	21:00	23:00
11	Modrá u Děčína			7:03	8:04	9:03	10:04	11:03	12:04	13:03	14:04	15:03	16:04	17:03	18:04	19:03	21:03	
12	Kamenec			7:04	8:06	9:04	10:06	11:04	12:06	13:04	14:06	15:04	16:06	17:04	18:06	19:04	21:04	
13	Libouchec		6:07	7:07	8:09	9:07	10:09	11:07	12:09	13:07	14:09	15:07	16:09	17:07	18:09	19:07	21:07	23:06
16	Malé Chvojno			7:11	8:13	9:11	10:13	11:11	12:13	13:11	14:13	15:11	16:13	17:11	18:13	19:11	21:11	
22	Telnice		6:19	7:20	8:22	9:20	10:22	11:20	12:22	13:20	14:22	15:20	16:22	17:20	18:22	19:20	21:20	23:17
26	Chlumec u Chabařovic		6:31	7:27	8:31	9:27	10:31	11:27	12:31	13:27	14:31	15:27	16:31	17:27	18:31	19:27	21:27	
28	Unčín		6:35	7:31	8:35	9:31	10:35	11:31	12:35	13:31	14:35	15:31	16:35	17:31	18:35	19:31	21:31	
30	Bohosudov zastávka		6:38	7:34	8:39	9:34	10:39	11:34	12:39	13:34	14:39	15:34	16:39	17:34	18:39	19:34	21:34	
31	Krupka město		6:42	7:38	8:42	9:38	10:42	11:38	12:42	13:38	14:42	15:38	16:42	17:38	18:42	19:38	21:38	
32	Krupka		6:46	7:42	8:45	9:42	10:45	11:42	12:45	13:42	14:45	15:42	16:45	17:42	18:45	19:42	21:42	
35	Novosedlice		6:54	7:50		9:50		11:50		13:50		15:50		17:50		19:50	21:50	
37	Teplice lesní brána		6:57	7:53		9:53		11:53		13:53		15:53		17:53		19:53	21:53	
41	Jeníkov-Oldřichov		7:03	7:59		9:59		11:59		13:59		15:59		17:59		19:59	21:59	
44	Duchcov		7:05	8:01		10:01		12:01		14:01		16:01		18:01		20:01	22:01	
46	Želénky																	
49	Chotějovice																	
52	Bílina		7:12	8:08		10:08		12:08		14:08		16:08		18:08		20:08	22:08	
	Bílina		7:13	8:09		10:09		12:09		14:09		16:09		18:09		20:09	22:09	
53	Bílina kyselka		7:15	8:11		10:11		12:11		14:11		16:11		18:11		20:11	22:11	
57	Želenice nad Bílinou																	
63	Most		7:24	8:20		10:20		12:20		14:20		16:20		18:20		20:20	22:20	

Obr. 45 Knižní jízdní řád pro variantu C Děčín – Most

Zdroj: autor

132 Most - Jeníkov-Oldřichov - Děčín

km	Správa železnic, s.o.	Vlak	18361 X	18301	18303	18363 X	18305	18365 X	18307	18367 X	18309	18369 X	18311	18371 X	18313	18373 X	18315	18375 ①-④ ⑦
0	Most			5:35	7:35		9:35		11:35		13:35		15:35		17:35		19:35	21:35
6	Zelenice nad Bílinou																	
10	Bílina kyselka			5:45	7:45		9:45		11:45		13:45		15:45		17:45		19:45	21:44
12	Bílina			5:47	7:47		9:47		11:47		13:47		15:47		17:47		19:47	21:47
	Bílina			5:48	7:48		9:48		11:48		13:48		15:48		17:48		19:48	21:48
14	Chotějovice																	
18	Želénky																	
20	Duchcov			5:55	7:55		9:55		11:55		13:55		15:55		17:55		19:55	21:54
23	Jeníkov-Oldřichov			5:58	7:58		9:58		11:58		13:58		15:58		17:58		19:58	21:58
27	Teplice lesní brána			6:04	8:04		10:04		12:04		14:04		16:04		18:04		20:04	22:04
28	Novosedlice			6:07	8:07		10:07		12:07		14:07		16:07		18:07		20:07	22:07
32	Krupka			6:16	8:16	9:12	10:16	11:12	12:16	13:12	14:16	15:12	16:16	17:12	18:16	19:12	20:16	22:16
33	Krupka město			6:19	8:19	9:16	10:19	11:16	12:19	13:16	14:19	15:16	16:19	17:16	18:19	19:15	20:19	22:19
34	Bohosudov zastávka			6:23	8:23	9:20	10:23	11:20	12:23	13:20	14:23	15:20	16:23	17:20	18:23	19:20	20:23	22:23
35	Unčín			6:26	8:26	9:23	10:26	11:23	12:26	13:23	14:26	15:23	16:26	17:23	18:26	19:23	20:26	22:26
38	Chlumec u Chabařovic			6:32	8:32	9:28	10:32	11:28	12:32	13:28	14:32	15:28	16:32	17:28	18:32	19:28	20:32	22:31
42	Telnice		5:40	6:39	8:39	9:36	10:39	11:36	12:39	13:36	14:39	15:36	16:39	17:36	18:39	19:36	20:39	22:39
47	Malé Chvojno			6:47	8:47	9:44	10:47	11:44	12:47	13:44	14:47	15:44	16:47	17:44	18:47	19:44	20:47	
50	Libouchec		5:53	6:51	8:51	9:49	10:51	11:49	12:51	13:49	14:51	15:49	16:51	17:49	18:51	19:49	20:51	22:51
52	Kamenec			6:54	8:54	9:52	10:54	11:52	12:54	13:52	14:54	15:52	16:54	17:52	18:54	19:52	20:54	
53	Modrá u Děčína			6:56	8:56	9:54	10:56	11:54	12:56	13:54	14:56	15:54	16:56	17:54	18:56	19:53	20:56	
54	Jilové u Děčína		5:59	6:59	8:59	9:57	10:59	11:57	12:59	13:57	14:59	15:57	16:59	17:57	18:59	19:57	20:59	22:58
	Jilové u Děčína		6:00	7:00	9:00	10:01	11:00	12:01	13:00	14:01	15:00	16:01	17:00	18:01	19:00	19:58	21:00	22:59
58	Martiněves u Děčína			7:03	9:03	10:04	11:03	12:04	13:03	14:04	15:03	16:04	17:03	18:04	19:03	20:01	21:03	
59	Děčín-Bynov		6:08	7:08	9:08	10:09	11:08	12:09	13:08	14:09	15:08	16:09	17:08	18:09	19:08	20:06	21:08	
60	Děčín-Oldřichov		6:11	7:11	9:11	10:12	11:11	12:12	13:11	14:12	15:11	16:12	17:11	18:12	19:11	20:09	21:11	
62	Děčín zastávka		6:14	7:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:11	21:14	23:13
63	Děčín hlavní nádraží		6:20	7:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:17	21:20	23:19

Obr. 46 Knižní jízdní řád pro variantu C Most – Děčín

Zdroj: autor

Stejně jako u varianty B tento návrh JŘ počítá s nasazením 4 turnusových vozidel. V pracovní dny jsou potřeba 4 vozidla, mimo tyto dny jen 3 vozidla. Turnus s oběhy vozidel je zpracován v tab. 15. Zázemí pro jejich deponování je v železniční stanici Děčín hl. n. Mimo Děčín hl. n. dochází během turnusu k nočnímu odstavení ve stanici Most a dopravně D3 Telnice.

Tab. 15 Turnus vozidel pro variantu C

Turnus vozidel – Varianta C										
Turnusový den	Dny provozu	Vlaky								
Depo Děčín										
1.	① – ④	18360	18303	18364	18365	18306	18311	18372	18373	18314
	⑤	18360	18303	18364	18365	18306	18311	18372	18373	18314
	⑥	nejede								
	⑦	18301	18302	18307	18312	18313	18314			
2.	① – ④	18301	18362	18363	18304	18309	18370	18371	18312	18375
	⑤	18301	18362	18363	18304	18309	18370	18371	18312	
	⑥	18301	18302	18307	18312	18313	18314			
	⑦	nejede								
3.	① – ④	18300	18305	18366	18367	18308	18313	18374		
	⑤	18300	18305	18366	18367	18308	18313			
	⑥	18303	18304	18309	18310	18315				
	⑦	18303	18304	18309	18310	18315	18374			
4.	① – ④	18361	18302	18307	18368	18369	18310	18315		
	⑤	18361	18302	18307	18368	18369	18310	18315		
	⑥	18300	18305	18306	18311	18312				
	⑦	18300	18305	18306	18311	18312	18375			

Zdroj: autor

Pro variantu C jsou výkonové ukazatele zpracovány v tab. 16. Hodnoty představují výkony za jeden kalendářní rok. V tomto případě pro rok 2024, který má 252 pracovních dnů a 114 nepracovních dnů.

Tab. 16 Výkonové ukazatele pro variantu C

Vlaky	Vlakový výkon [vlkm]	Místový výkon [místkm]	Vozový výkon [vozkkm]	Dopravní výkon [tkm]
Děčín – Most	400 680	28 448 280	400 680	19 432 980
Děčín – Krupka	80 640	5 725 440	80 640	3 911 040
Děčín – Telnice	11 088	787 248	11 088	537 768
Celkem	492 408	34 960 968	492 408	23 881 788

Zdroj: autor

3.8 Porovnání cestovních dob stávajícího a plánovaného stavu.

Při případném zavedení jedné z variant navrhovaného vlakového spojení dojde ke zkrácení cestovních dob a vytvoření nových spojení mezi okresy v rámci Ústeckého kraje. K atraktivitě těchto spojení by mohl přispět faktor délky cestovní doby, kdy v relacích, popsaných v kapitole 1.2, by se mohl zvýšit podíl obyvatel, kteří by zvažovali dojíždění v těchto relacích.

Při porovnávání cestovních dob byla vůči dopravnímu bodu na železniční trati vybrána nejbližší autobusová zastávka, ze které byla zjištěna nejkratší možná cestovní doba do cíle a porovnána s cestovní dobou navrhovaného vlakového spojení. Srovnání byla provedena na relacích směřujících do měst Děčín, Bílina a Most za pomoci internetového vyhledávače spojení IDOS. Město Teplice, které se na trati nachází, není do tohoto srovnání zařazeno, a to z důvodu uvedených v kapitole 1.2.

Děčín

V úseku Liboucheč – Jílové – Děčín je souběh s autobusovou dopravou popsaný v kapitole 2.3. Cestovní doba je zde mírně vyšší než u autobusového spojení. Přidanou hodnotou je přípoj k rychlíkům linky R20 a osobní vlaky linky U1 ve stanici Děčín hl. n. U vzdálenějších obcí, kde dnes není přímé spojení s tímto městem je oproti stávajícímu stavu znát časová úspora.

Tab. 17 Porovnání stávajících a nových cestovních dob do Děčina

Cíl	Výchozí dopravní bod		Cestovní doba [min]	
	Dopravní bod	Autobusová zastávka	Stávající	Nová
Děčín	Jílové u Děčina	Jílové,, nám.	18	19
	Liboucheč	Liboucheč,, ObÚ	27	29
	Malé Chvojno	Velké Chvojno, Malé Chvojno	-	33
	Telnice	Telnice, žel. st.	56	42
	Chlumeč u Chabařovic	Chlumeč	68	49
	Unčín	Krupka, Unčín, U lípy	82	54
	Bohosudov zastávka	Krupka, Bohosudov, nám.	78	57
	Krupka město	Krupka,, škola	69	61
	Krupka	Krupka, Vrchoslav, Horní nám.	70	64
	Novosedlice	Novosedlice,,pošta	56	73

Zdroj: (37); zpracované autorem

Bílina

V relacích do města Bílina dnes není z níže uvedených obcí přímé spojení. U měst a obcí v okrese Teplice jde o menší časovou úsporu. Např. v relaci Krupka – Bílina je souběh s vlakovou linkou U1 Děčín – Kadaň předměstí.

Tab. 18 Porovnání stávajících a nových cestovních dob do Bíliny

Cíl	Výchozí dopravní bod		Cestovní doba [min]	
	Dopravní bod	autobusová zastávka	Stávající	Nová
Bílina	Jílové u Děčína	Jílové,, nám.	80	68
	Libouchec	Libouchec,, ObÚ	70	61
	Malé Chvojno	Velké Chvojno, Malé Chvojno	-	57
	Telnice	Telnice, žel. st.	63	48
	Chlumec u Chabařovic	Chlumec	45	41
	Unčín	Krupka, Unčín, U lípy	39	37
	Bohosudov zastávka	Krupka, Bohosudov, nám.	32	34
	Krupka město	Krupka,, škola	37	30
	Krupka	Krupka, Vrchoslav, Horní nám.	38	26
	Novosedice	Novosedlice,,pošta	25	18

Zdroj: (37); zpracované autorem

Most

Do města Most se v některých případech může jednat o velmi velkou časovou úsporu při použití přímého vlakového spojení. Po jeho zavedení může být atraktivní pro každodenní dojíždění do druhého největšího města v Ústeckém kraji. Zároveň zde jsou vytvořeny i přestupní vazby do dalších měst jako např. Chomutov, Kadaň, Klášterec nad Ohří a výhledově Karlovy Vary.

Tab. 19 Porovnání stávajících a nových cestovních dob do Mostu

Cíl	Výchozí dopravní bod		Cestovní doba [min]	
	Dopravní bod	autobusová zastávka	Stávající	Nová
Most	Jílové u Děčína	Jílové,, nám.	94	80
	Libouheč	Libouheč,, ObÚ	84	73
	Malé Chvojno	Velké Chvojno, Malé Chvojno	99	69
	Telnice	Telnice, žel. st.	89	60
	Chlumeč u Chabařovic	Chlumeč	60	53
	Unčín	Krupka, Unčín, U lípy	64	49
	Bohosudov zastávka	Krupka, Bohosudov, nám.	45	46
	Krupka město	Krupka,, škola	52	42
	Krupka	Krupka, Vrchoslav, Horní nám.	66	38
	Novosedlice	Novosedlice,,pošta	38	30

Zdroj: (37); zpracované autorem

ZÁVĚR

U železniční trati č. 132 z Děčína do Jeníkova-Oldřichova byly shrnuty možnosti pro obnovení pravidelné železniční osobní dopravy na základě analýz regionu, stávající dopravní obslužnosti a stavu železniční infrastruktury.

První kapitola je zaměřena na analýzu regionu v okolí trati a jeho možností v oblasti zdravotnictví a školství. Následně byla zpracována data o dojíždění do regionálních center, která by obsluhovala nová železniční linka. Záměrem bylo zjistit, kolik obyvatel by mohlo pravidelně využívat plánované železniční spojení. Klíčovou součástí této analýzy je i časová dostupnost dopravních bodů. Bylo zjištěno, že většina dopravních bodů na trati je umístěna v takové poloze, která je atraktivní pro pravidelnou osobní dopravu. Železniční trať má ale i potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v regionu, jelikož v jejím okolí se nachází velké množství pamětihodností a turistických destinací.

Ve druhé kapitole byla analyzována železniční infrastruktura, jejíž stav nyní neumožňuje provoz pravidelné železniční dopravy v celé délce trati. Byla zde provedena analýza stávající dopravní obslužnosti regionu, která je nyní zajišťována převážně autobusy. Dále byly představeny standardy dopravní obslužnosti definované objednatelem.

Třetí návrhová kapitola se zabývala výběrem vozidla pro případný provoz pravidelné železniční dopravy, se kterým bylo počítáno v rámci konstrukce JŘ. Představeny byly také potřebné změny infrastruktury, bez kterých nelze realizovat jednotlivé varianty navrhovaných JŘ. Následně byly navrženy 3 varianty JŘ pro možné obnovení železniční dopravy na předmětné trati. Ty se pak navzájem odlišují svým rozsahem. Zpracovány byly i turnusy vozidel a výkonové ukazatele pro jednotlivé varianty. Na závěr byly porovnány stávající a nové cestovní doby, kterých by bylo dosaženo s realizací provozu této železniční linky. Z tohoto srovnání vyplynulo, že v určitých relacích je znát časová úspora oproti stávajícímu stavu.

Návrhy JŘ lze použít pro objednávku pravidelné železniční osobní dopravy na této trati. Stávající koncept provozu na bázi turistické linky, může být atraktivní pro rozvoj cestovního ruchu v regionu, avšak se zavedením pravidelné železniční dopravy může dojít k většímu a efektivnějšímu využití této pro osobní dopravu atraktivní železniční trati.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- (1) *Mapy.cz* [online]. 2024 [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- (2) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Charakteristika okresu Děčín. *Český statistický úřad* [online]. 2023 [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xu/charakteristika_okresu_decin
- (3) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Charakteristika okresu Ústí nad Labem. *Český statistický úřad* [online]. 2023 [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xu/charakteristika_okresu_usti_nad_labem
- (4) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Charakteristika okresu Teplice. *Český statistický úřad* [online]. 2023 [cit. 2024-05-10]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xu/charakteristika_okresu_teplice
- (5) Národní registr poskytovatelů zdravotních služeb [online]. Praha: Ústav zdravotnických informací ČR, 2016 [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://nrpzs.uzis.cz>.
- (6) MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY. *Rejstřík škol a školských zařízení* [online]. [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://rejstriky.msmt.cz/rejskol/>
- (7) Vyjíždějící do zaměstnání a školy do vybrané obce místa pracoviště/školy a podle místa bydliště. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Veřejná databáze* [online]. 2024 [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&z=T&f=TABULKA&sp=A&skupId=5552&katalog=34215&pvo=SLD21107-OB-OK&v=v241__UZEMIDO__43__554979
- (8) Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle hlavního dopravního prostředku. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Veřejná databáze* [online]. 2024 [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&sp=A&skupId=5357&pvokc=&katalog=34217&pvo=SLD21095-KR&z=T>
- (9) Památky a zajímavá místa. MĚSTO KRUPKA. *Visit Krupka* [online]. 2022 [cit. 2023-11-11]. Dostupné z: <https://www.visitkrupka.cz/cs/pamatky-a-zajimava-mista>
- (10) O středisku. *SKI areál Telnice* [online]. 2013 [cit. 2023-11-11]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20140614073104/http://www.ski-telnice.cz/o-st%C5%99edisku.html>

- (11) ŠATAVA, Jan, 2012. *Koncept obnovy provozu na trati č. 132 Děčín Oldřichov u Duchcova*. [online]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/19328285-Koncept-obnovy-provozu-na-trati-c-132-decin-oldrichov-u-duhcova.html>. [cit. 2024-02-09].
- (12) BONEV, Jan a NĚMEČEK Antonín. "Dráha zvaná kozí." In: *K-report* [online]. 2007, 2024 [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: <https://www.k-report.net/clanky/draha-zvana-kozi/>
- (13) Knižní jízdní řád pro trať 13c Děčín - Oldřichov u Duchcova a zpět pro rok 1981/1982. In: *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. © 2024 [cit. 2024-02-09]. Dostupné z: http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/jizdni-rad/1981-1982/1981-1982_strana_319-321.pdf
- (14) Knižní jízdní řád pro trať 132 pro období JŘ 2003/2004. In: *Jízdní řády ČD a ČSD*. [online]. © 2024. Dostupné z: http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/jizdni-rad/2003-2004/2003-2004_132.pdf. [cit. 2024-02-11].
- (15) Knižní jízdní řád pro trať 132 pro JŘ 2006/2007. In: *Jízdní řády ČD a ČSD*. [online]. © 2024. Dostupné z: http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/jizdni-rad/2006-2007/2006-2007_132.pdf. [cit. 2024-02-11].
- (16) Žluté vlaky vyjíždí, zatím jen propagačně na Kozí dráze. In: *ŽelPage* [online]. © 2001-2024 [cit. 2024-02-11]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/zpravy/7679?size=80&lang=pl>
- (17) Kozí dráhu na Děčínsku zavalily balvany, do jara po ní vlaky nepojedou. In: *IDnes.cz* [online]. 2015, [cit. 2024-02-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/usti/zpravy/kozi-drahu-zavalily-balvany.A151030_2202073_usti-zpravy_alh
- (18) Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina. In: SPRÁVA ŽELEZNIC, STÁTNÍ ORGANIZACE. *Interaktivní mapa Správy železnic* [online]. 2019 [cit. 2024-03-16]. Dostupné z: https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky/S631500727_201912120908.pdf
- (19) Železničáři dokončili opravy Kozí dráhy, vlaky se rozjedou na jaře. In: *Zdopravy.cz* [online]. 2022, © 2017-2024 [cit. 2024-03-17]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/zeleznicari-dokoncili-opravy-kozi-drahy-vlakly-se-rozjedou-na-jare-102264/>
- (20) SPRÁVA ŽELEZNIC. *Prováděcí nařízení pro trať řízenou dle předpisu SŽ D3 Děčín hlavní nádraží – Oldřichov u Duchcova*. Ústí nad Labem: Správa železnic, státní organizace, 2023.

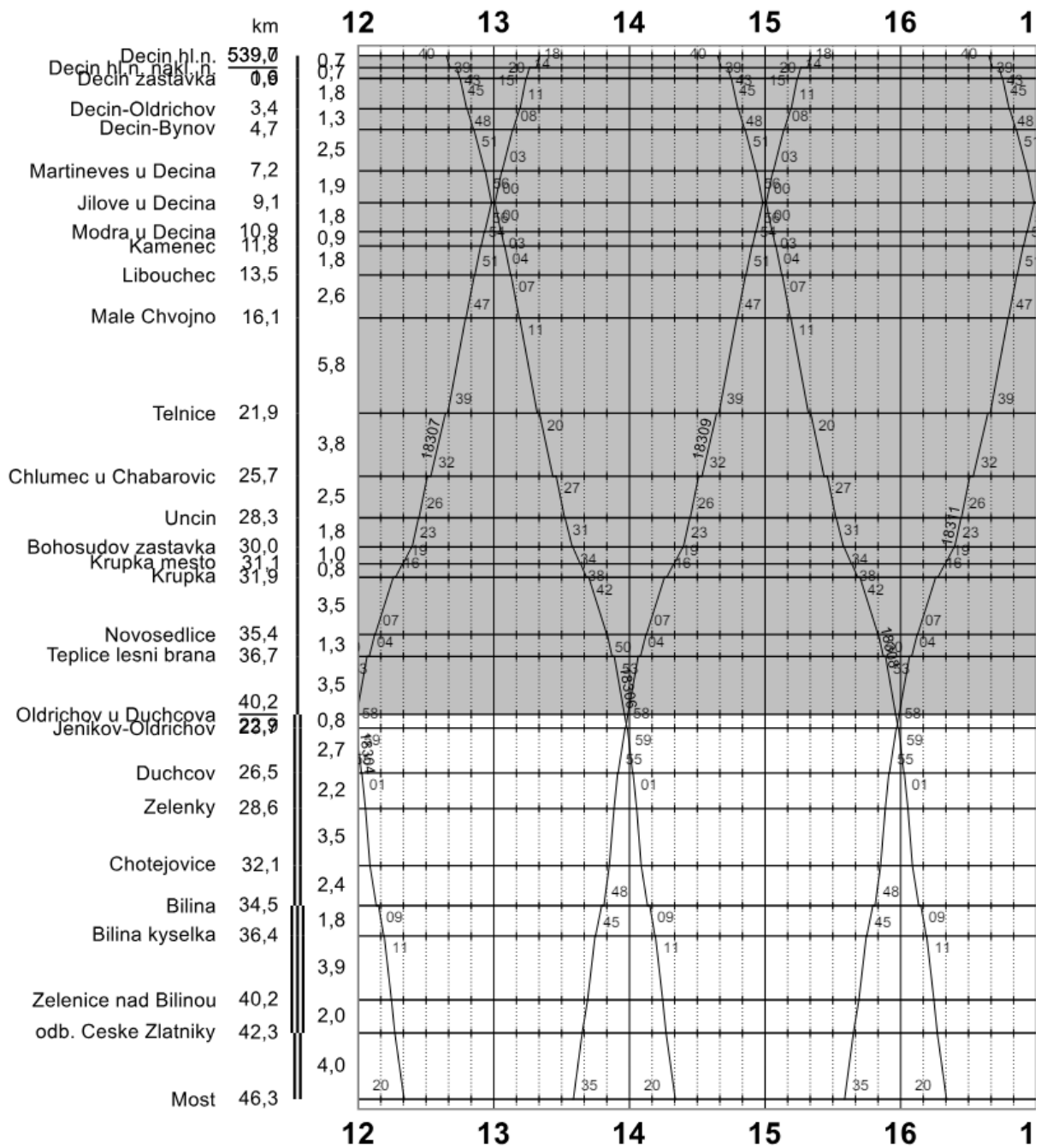
- (21) SPRÁVA ŽELEZNIC, 2022. *SŽ D1 Část 1. Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem*. Ve znění opravy č. 1. Správa železnic, státní organizace.
- (22) Tabulky traťových poměrů 535 A. In: *Portál provozování dráhy* [online]. 2024 [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/Show.aspx?oid=524668>
- (23) Tabulky traťových poměrů 504 A. In: *Portál provozování dráhy* [online]. 2024 [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/Show.aspx?oid=1455129>
- (24) T11 Podkrušnohorský motoráček/Kozí dráha: Děčín - Jílové - Telnice. In: ÚSTECKÝ KRAJ. *Doprava Ústeckého kraje* [online]. 2024 [cit. 2023-12-01]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1784941
- (25) Knižní jízdní řád pro trať 132 pro období JŘ 2023/2024. In: SPRÁVA ŽELEZNIC, STÁTNÍ ORGANIZACE. *Správa železnic* [online]. © 2024 [cit. 2024-11-11]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/162365760/k132.pdf/0cd68737-7d4e-4e51-8f32-b499e5e49696>
- (26) *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 - 2026*, 2021. Verze pro zastupitelstvo Ústeckého kraje. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství.
- (27) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2023. In: *Český statistický úřad* [online]. 2024 [cit. 2024-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/191186757/1300722303.pdf/58801e7b-4f05-4470-908c-7295691d4dd2?version=1.3>
- (28) Aktuální nasazení TS 871 a 872: 841.2 SS Louny. *Sledování nasazení vozidel* [online]. © 2013 - 2024 [cit. 2024-05-01]. Dostupné z: https://sledovani.55p.cz/louny_871_2024/
- (29) V Liberci vzniká centrum pro vozy Regio-Shuttle RS1. In: *Železničář* [online]. 2023, © 2012 [cit. 2024-05-01]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/provoz-a-technika/v-liberci-vznika-centrum-pro-vozy-regio-shuttle-rs1/-34096/>
- (30) GWTR kupuje další motorové vozy Stadler RS1 z Německa. Zdvojnásobí jejich počet. In: *Zdopravy.cz* [online]. © 2017-2024 [cit. 2024-01-11]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/gwtr-kupuje-dalsi-motorove-vozy-stadler-rs1-z-nemecka-zdvojnasi-jejich-pocet-183725/>

- (31) Motorový vozeň Stadler Regio-Shuttle RS1. In: *Železničné opravovne a strojárne Zvolen, a.s* [online]. 2024 [cit. 2024-04-12]. Dostupné z: <https://www.zoszv.sk/userfiles/Motorov%C3%BD%20voze%C5%88%20Stadler%20Regio-Shuttle%20RS1.pdf>
- (32) RegioShuttle RS1, Bauserie 3, Regionalbahn-Verkehre. *HEROS – der Spezialist für gebrauchte Schienenfahrzeuge* [online]. 2024 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://heros-rail.com/de/triebzeuge/regioshuttle-rs1-bauserie-3-regionalbahn-verkehre.html>
- (33) GAŠPARÍK, Jozef a KOLÁŘ, Jiří. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada Publishing, 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.
- (34) SPRÁVA ŽELEZNIC, 2022. *SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy*. Ve znění změny č. 1. Správa železnic, státní organizace.
- (35) Nákresný jízdní řád 536-1. In: *Portál provozování dráhy* [online]. 2024 [cit. 2024-05-01]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/Show.aspx?oid=2148434>
- (36) Nákresný jízdní řád 509-2. In: *Portál provozování dráhy* [online]. 2024 [cit. 2024-05-01]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/Show.aspx?oid=2054674>
- (37) CHAPS. *IDOS.cz: Spojení: Všechny jízdní řády* [online]. 2024 [cit. 2024-03-11]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>

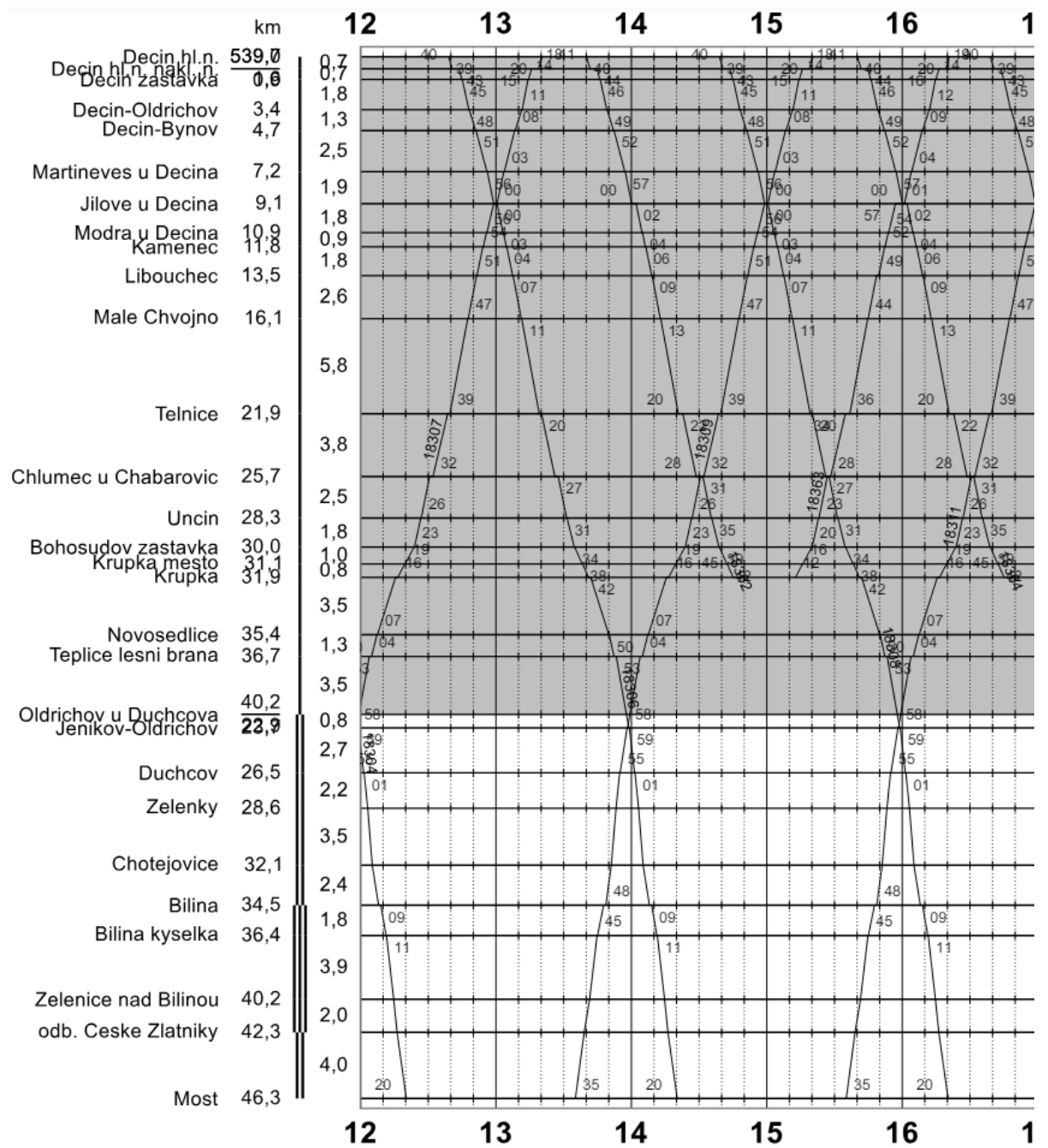
SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Výřez NJŘ – varianta A	83
Příloha B: Výřez NJŘ – varianta B.....	84
Příloha C: Výřez NJŘ – varianta C.....	85
Příloha D: NJŘ – varianta A	
Příloha E: NJŘ – varianta B	
Příloha F: NJŘ – varianta C	

PŘÍLOHA A: Výřez NJŘ – varianta A

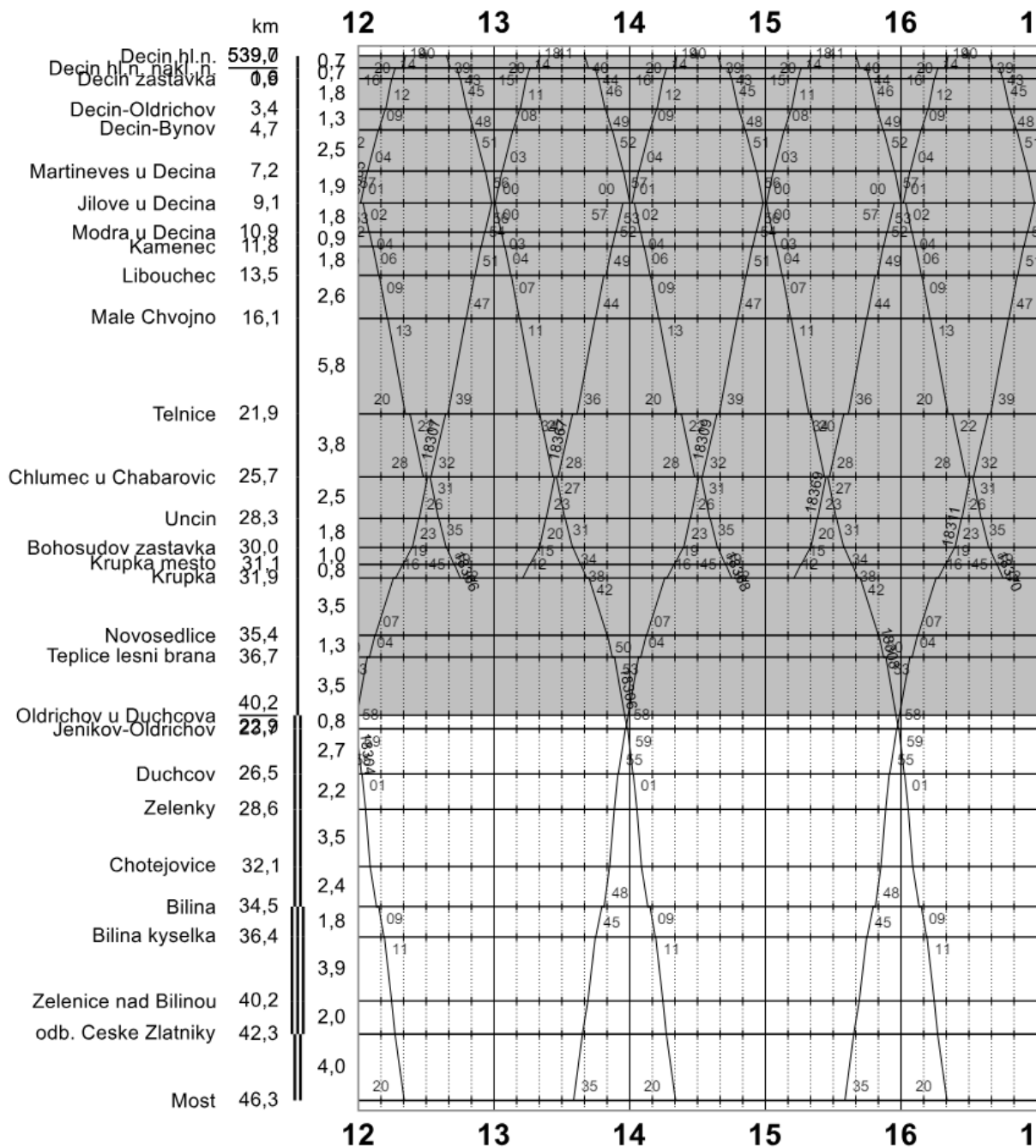


PŘÍLOHA B: Výřez NJŘ – varianta B



Zdroj: autor

PŘÍLOHA C: Výřez NJŘ – varianta C



Zdroj: autor