

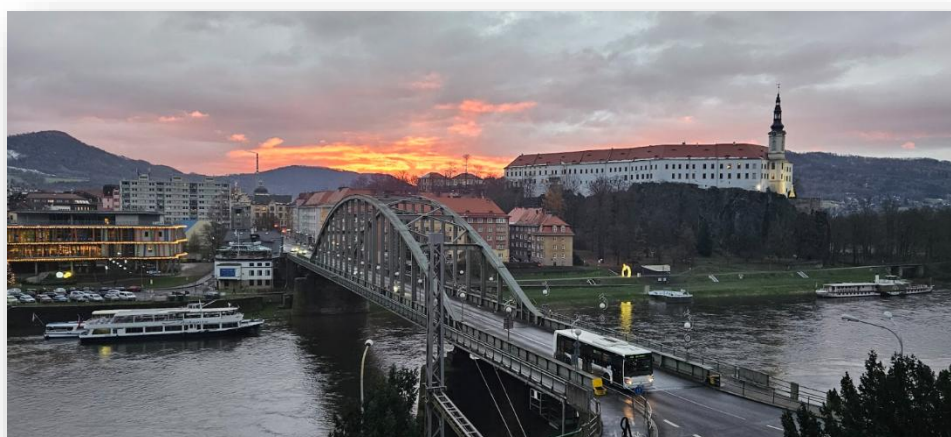
Statutární město Děčín

Mírové náměstí 1175/5

405 38 Děčín IV



PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA DĚČÍN PRO OBDOBÍ 2026–2030



OBSAH

1 ÚVODNÍ KAPITOLA	3
2 POLOHA A STRUKTURA MĚSTA, DEMOGRAFIE	7
2.1 Poloha a struktura města	7
2.2 Demografie města	9
3 ŘEŠERŠE NADŘAZENÝCH DOKUMENTŮ A JEJICH VLIV NA PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	15
3.1 Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030	16
3.2 Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje	18
3.3 Strategický plán rozvoje města	18
3.4 Plán udržitelné městské mobility města Děčín	19
4 POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH	21
4.1 Analytický rozbor linek MAD	23
4.2 Analytický rozbor linek VLD	43
4.3 Železniční doprava	47
4.4 Vodní doprava	52
4.5 Požadavky na zajištění dopravní obslužnosti s ohledem na demografické prognózy a rozvoj města	53
5 PŘEDPOKLÁDANÝ ROZSAH POSKYTOVANÉ KOMPENZACE	55
5.1 Stav	55
5.2 Návrh	56
6 ČASOVÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH A POSTUP PŘI UZAVÍRÁNÍ TĚCHTO SMLUV	57
7 HARMONOGRAM A ZPŮSOB INTEGRACE, POKUD SE OBJEDNATELÉ PODÍLEJÍ NA ORGANIZACI INTEGROVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH.....	59
8 MAXIMÁLNÍ TARIFY PRO CESTUJÍCÍ, MAJÍ-LI BÝT STANOVENY OBJEDNATELEM	61
8.1 Stav	61
8.2 Návrh	64
9 DALŠÍ ÚDAJE VZTAHUJÍCÍ SE K FINANCOVÁNÍ A NÁKLADOVĚ EFEKTIVNÍMU ZAJIŠŤOVÁNÍ VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH STANOVENÉ PŘÍMO POUŽITELNÝM PŘEDPÍSEM EVROPSKÉ UNIE	64
9.1 Legislativní rámec	64
9.2 Skutečné náklady, tržby a kompenzace (2020–2024).....	64
9.3 Komentář k efektivitě.....	65
9.4 Mechanismus výpočtu kompenzace.....	65
9.5 Monitoring a kontrola efektivity	65
9.6 Plánované investice a očekávané přínosy (rámcově).....	65
9.7 Závěr	66
10 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ A TABULEK	66



Shrnutí pro veřejnost

Plán dopravní obslužnosti města Děčín 2026–2030 stanovuje, jak bude v příštích pěti letech zajištěna dostupná, moderní a ekologická veřejná doprava pro obyvatele i návštěvníky města. Dokument navazuje na PDO 2021–2025 a na SUMP Děčín a přináší konkrétní opatření pro lepší provázání městské a regionální dopravy (DÚK), zvyšování bezbariérovosti, digitalizaci (DÚKapka, bezkontaktní platby), stabilní a sociálně citlivou tarifní politiku a postupnou ekologizaci vozového parku. Plán je zároveň podkladem pro smlouvy o veřejných službách a pro čerpání evropských a národních dotací. Cílem je nabídnout spolehlivou dopravu v docházkové vzdálenosti, krátké a jisté přestupy a přívětivou cenu – zejména pro každodenní cesty do práce, do škol, k lékaři a za službami.

1 ÚVODNÍ KAPITOLA

Tento Plán dopravní obslužnosti města Děčín 2026–2030 stanovuje, jak bude v příštích pěti letech zajištěna dostupná, moderní a ekologická veřejná doprava pro všechny obyvatele i návštěvníky města. Dokument navrhuje konkrétní opatření pro zlepšení spojení mezi městskými částmi, rozvoj bezbariérovosti, digitalizaci služeb a stabilní tarifní politiku. Plán je podkladem pro rozhodování města i pro čerpání evropských dotací.

Sestavení plánu dopravní obslužnosti území je stanoveno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, konkrétně v § 5 (dopravní plánování a integrované služby) v odstavci 2 (dále jen „zákon“).

Aktualizovaný Plán dopravní obslužnosti města Děčín 2026–2030 vychází z aktuálních potřeb města, nových trendů v oblasti veřejné dopravy, digitalizace, ochrany klimatu a ekonomických podmínek po roce 2020. Dokument navazuje na předchozí plán pro období 2021–2025 a zároveň reflektuje zásady stanovené v Plánu udržitelné městské mobility města Děčín (SUMP) a v Konceptu veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030.

Cílem je vytvořit moderní, efektivní a environmentálně šetrný systém veřejné dopravy, který zajistí kvalitní dopravní obsluhu všech městských částí, zvýší atraktivitu veřejné dopravy a přispěje k dosažení klimatických cílů České republiky a Evropské unie.

Hlavní cíle PDO 2026–2030

- Zajistit **spolehlivou obslužnost všech městských částí** v pracovních i nepracovních dnech.
- **Zkrátit cestovní doby a nejistotu přestupů** díky lepší synchronizaci MAD–DÚK–železnice.
- **Zvýšit bezbariérovost** vozidel a zastávek a zpřístupnit dopravu seniorům a osobám s omezenou mobilitou.
- **Digitalizovat služby** (DÚKapka, bezkontaktní platby, real-time informace) a zlepšit informovanost.
- **Ekologizovat vozový park** (elektrobusy/HVO/CNG) a snížit emise a hluk v citlivých lokalitách.
- **Stabilizovat a zpřehlednit tarify** se sociální citlivostí (monitoring dopadů, pravidelná revize).
- **Zlepšit obsluhu rozvojových a průmyslových území** (Boletice, Rozbělesy).
- **Zavést průběžný monitoring a evaluaci plnění** (indikátory kvality a spokojenosti).



Plán dopravní obslužnosti města Děčín představuje závazný nástroj dopravní politiky města a zároveň podklad pro uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Dokument vymezuje zásady plánování, organizace a financování městské hromadné dopravy (MAD) a její provázání s regionální dopravou v systému Dopravy Ústeckého kraje (DÚK).

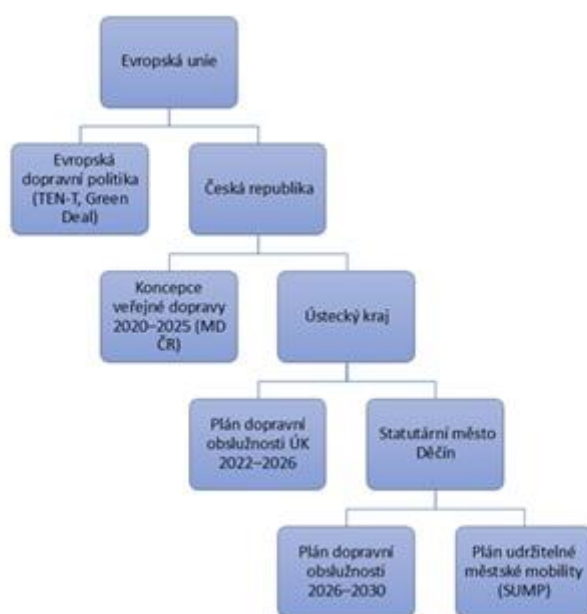
Plán je také koncepčním podkladem pro přípravu a realizaci investic do dopravní infrastruktury, modernizace vozového parku, rozvoje přestupních uzlů a pro čerpání prostředků z evropských a národních dotačních titulů (např. IROP 2021–2027, OPD3, Modernizační fond).

Jak číst tento dokument

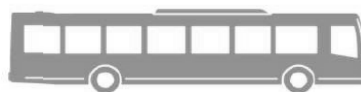
- **Kapitoly 2–4** popisují výchozí stav (město, demografie, služby, linky).
- **Kapitoly 5–8** řeší financování, smluvní a integrační rámec a tarify.
- **Kapitola 9** (doplní se ve finální verzi) rozpracuje **nákladovou efektivitu a finanční projekce** dle nařízení EU.
- **Přílohy** obsahují tabulky a mapy pro detailní práci dopravce a města.
Tip: U každé změny vůči PDO 2021–2025 uvádíme stručné zdůvodnění (kap. 4 a 7–8).

Dle zákona se plán dopravní obslužnosti území pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:

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



Obrázek 1: Hierarchie dokumentů dopravního plánování v ČR



Hlavní právní a strategické dokumenty vztahující se k dopravní obslužnosti města

Dokument	Zpracovatel	Rok vydání	Vazba na tento plán
Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici	Evropská unie	2007	Stanovuje rámec pro smlouvy o veřejných službách a zásady kompenzací.
Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících	Česká republika	2010	Určuje povinnost pořizování plánů dopravní obslužnosti a jejich obsah.
Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030	Ministerstvo dopravy ČR	2020	Národní rámec rozvoje a integrace veřejné dopravy.
Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026	Ústecký kraj	2022	Vymezuje regionální dopravní systém a vazby na městskou dopravu.
Plán udržitelné městské mobility města Děčín (SUMP)	Statutární město Děčín	2020	Stanovuje strategii rozvoje městské dopravy a udržitelné mobility.

Tabulka 1: Hlavní právní a strategické dokumenty vztahující se k dopravní obslužnosti města

Schéma hierarchické provázanosti plánovacích dokumentů

Úroveň plánování	Dokument / Strategie	Horizont	Vazba / Vliv na PDO Děčín 2026–2030
I. NADNÁRODNÍ RÁMEC	Nařízení ES č. 1370/2007, Zákon 194/2010 Sb.	Kontinuální	Určuje povinnosti tvorby, financování a zadávání (přímé zadání smlouvy).
II. NÁRODNÍ/KRAJSKÁ STRATEGIE	Koncepce veřejné dopravy ČR (do 2030)	Do 2030	Rámec pro ekologizaci, digitalizaci a integraci.
	PDO Ústeckého kraje 2022–2026	Do 2026 (Navazující)	Definuje DÚK (zóna 301), standardy obsluhy a regionální železniční/autobusové spoje.
III. MĚSTSKÁ STRATEGIE	Plán udržitelné městské mobility (SUMP) Děčín (2020)	Střednědobý (do 2030)	Vize a cíle: Bezpečné, ekologické, multimodální chování, podklad pro dotace (IROP, OPD3).
IV. IMPLEMENTAČNÍ DOKUMENT	PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI DĚČÍN 2026–2030	2026–2030	Konkrétní závazek města: Rozsah MAD, kompenzace, tarify, investice do vozového parku.
V. REALIZAČNÍ NÁSTROJE	Smlouva o veřejných službách s DPMD (do 2035)	Do 2035	Právně závazné provozování MAD (standardy kvality, výkon, kompenzace).

Tabulka 2: Schéma hierarchické provázanosti plánovacích dokumentů



Dopravní obslužností se dle § 2 rozumí zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Na základě tohoto zákona byl vytvořen Plán dopravní obslužnosti města Děčín (dále jen „Plán dopravní obslužnosti“) na období následujících 5 let, tj. pro období 2026–2030.

Ustanovení § 5 odstavec 3 ukládá pořizovateli projednat návrh plánu dopravní obslužnosti s krajem, v jehož územním obvodu se nachází, je-li pořizovatelem plánu obec. Plán dopravní obslužnosti města Děčín byl projednán s Ústeckým krajem.

Ustanovení § 5 odstavec 4 ukládá pořizovateli zveřejnit Plán dopravní obslužnosti území způsobem umožňujícím dálkový přístup. Plán dopravní obslužnosti města Děčín bude zveřejněn na webových stránkách statutárního města Děčín www.mmdecin.cz.

Aktualizace tohoto plánu byla připravena v souladu s principy udržitelné mobility a s cílem zefektivnit městskou dopravu v souvislosti s demografickým vývojem, rozvojem města a proměnou dopravního chování obyvatel.

Dokument zároveň vytváří rámec pro zavádění moderních technologií v oblasti řízení dopravy a informování cestujících (inteligentní dopravní systémy, aplikace DÚKapka, elektronické odbavování) a pro přechod na nízkoemisní a bezemisní formy dopravy (elektrobusy, vozidla na HVO či CNG).

V souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 (Čl. 2a odst. 2), které stanovuje rámec pro smlouvy o veřejných službách, musí dokument obsahovat detailní údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb. Vzhledem k významu tohoto požadavku pro transparentní a zákonné zadávání veřejné služby na základě přímého zadání (viz. Kapitola 6) a pro zajištění souladu s pravidly dotačních programů (IROP, OPD3), bude **Kapitola 9** v rámci finální verze tohoto Plánu dopravní obslužnosti zpracována.

Platnost údajů a časový rámec

Všechny faktické údaje, provozní parametry linek (Kapitola 4) a tarifní podmínky (Kapitola 8), které slouží jako podklad pro tento dokument, jsou platné **k datu 1. srpna 2025** (den platnosti poslední aktualizace Tarifu DÚK a jízdních řádů pro období 2025/2026). Údaje pro roky 2026–2030 představují závazné cíle, plánované investice a projektované hodnoty, jejichž realizace bude monitorována v souladu s Nařízením vlády č. 63/2011 Sb.



2 POLOHA A STRUKTURA MĚSTA, DEMOGRAFIE

2.1 Poloha a struktura města

Statutární město Děčín, které je zároveň nejnižše položeným městem v České republice s nadmořskou výškou 135 metrů v centru, leží v Ústeckém kraji v okrese Děčín. Město se rozkládá na **soutoku Labe, Jílovského potoka a Ploučnice**, která je pravým přítokem Labe. Děčín, se svou rozlohou 117,7 km², je velmi rozlehlý a členitý, nachází se na rozhraní tří horských celků: Děčínských stěn, Labských pískovců a Českého středohoří. Jeho zeměpisné souřadnice jsou 50°46'25" s. š., 14°11'46" v. d.

Město je významným **říčním přístavem a důležitou železniční i silniční křižovatkou**.

Děčín má díky své poloze strategickou roli nejen v rámci Ústeckého kraje, ale i v nadregionálních dopravních vazbách – je důležitým přestupním a logistickým uzlem mezi Českou republikou a Německem.

Město leží na hlavní evropské železniční ose **TEN-T Orient/East-Med** a na **Labské vodní cestě E20**, které spojují severní moře s vnitrozemím střední Evropy. Tato poloha výrazně zvyšuje potenciál města pro rozvoj nákladní i osobní dopravy, turistiky a přeshraniční spolupráce v dopravě.

V rámci územního plánování je třeba nadále podporovat integraci dopravních módů – silniční, železniční, vodní a městské dopravy – a rozvíjet přestupní uzly jako hlavní pilíře dopravní obslužnosti.

Základní údaje o městě Děčín (k 1. 1. 2024)

Ukazatel	Hodnota	Zdroj
Počet obyvatel	46 799	ČSÚ 2024
Rozloha města	117,7 km ²	ČÚZK
Počet místních částí	35	Statutární město Děčín
Hustota zalidnění	398 obyv./km ²	vypočteno z dat ČSÚ
Nadmořská výška centra	135 m n. m.	Geoportal ČÚZK

Tabulka 3: Základní údaje o městě Děčín (k 1. 1. 2024)

Strategická dopravní poloha města

Děčín se nachází na významné **dopravní ose sever–jih** v rámci evropské sítě TEN-T (koridor **Orient/East-Med**), která propojuje přístavy severního Německa s centrální Evropou. Město je zároveň součástí **vodní cesty E20 (Labe)**, železničního koridoru **Praha–Berlín–Hamburk** a silničního tahu **I/13 a I/62**, což z Děčína činí důležité logistické a dopravní centrum regionálního i mezinárodního významu.

Tato poloha výrazně zvyšuje potenciál města pro rozvoj **multimodální dopravy**, kombinující železniční, silniční, vodní a veřejnou městskou dopravu. Do roku 2030 se předpokládá další



rozvoj překladišť a přestupních terminálů (zejména v lokalitách východní nádraží – Boletice nad Labem – průmyslová zóna Rozbělesy).

Poloha a dopravní dostupnost

Děčín sousedí s okresy **Česká Lípa** (v Libereckém kraji), **Litoměřice** a **Ústí nad Labem** (oba v Ústeckém kraji). Krajské město Ústí nad Labem je vzdáleno 25 km, zatímco Liberec přibližně 71 km. Děčín se nachází blízko hranic s Německem, hraniční přechod Hřensko–Schmilka je 13 km severně a německé město Bad Schandau 20 km. Drážďany, hlavní město německé spolkové země Sasko, jsou vzdáleny 73 km. Praha, hlavní město České republiky, leží 98 km jihovýchodně.

Historie a správa města

Dnešní Děčín vznikl sloučením dvou dříve samostatných měst: Děčína na **pravém břehu Labe** a Podmokel na **levém břehu Labe**. V roce 1942 se tato dvě města sloučila pod německým názvem **Tetschen-Bodenbach**. Po válce, v roce 1947, dostalo celé město krátký český název Děčín.

Děčín byl v minulosti okresním městem, ale v současné době je **statutárním městem** a zároveň obcí s rozšířenou působností, která zahrnuje 34 obcí. Město je rozděleno na **22 katastrálních území a 35 místních částí**.

Rozsáhlé území města s rozptýleným osídlením vyžaduje rozdílný přístup k dopravní obslužnosti – v hustě zalidněných čtvrtích je potřeba častější provoz, v okrajových oblastech naopak zachování minimálního standardu spojení pro zajištění základní dopravní dostupnosti.

Dopravní struktura a funkční členění

Město Děčín má polycentrickou urbanistickou strukturu, což je významný faktor pro plánování dopravní obslužnosti. Dvě hlavní centra – Podmokly (levý břeh Labe) a Děčín-centrum (pravý břeh) – jsou propojena Tyršovým mostem a tvoří páteř městské hromadné dopravy. Další významné subcentrální zóny představují Boletice nad Labem, Bynov, Letná a Chrochvice, které generují nejvyšší přepravní proudy do centra.

Naopak okrajové části (Nová Ves, Hoštice nad Labem, Velká Veleň, Chlum) mají příměstský charakter a je v nich nutné zachovat minimální standard dopravní obslužnosti – alespoň 6 párů spojů denně v pracovních dnech a základní víkendovou dostupnost. Tento princip bude součástí standardů dopravní obslužnosti pro období 2026–2030.

Hlavní přepravní proudy (stav 2024)

- **Bynov ↔ Podmokly ↔ Centrum / Děčín hl.n.** – každodenní dojíždka do škol a zaměstnání.
- **Boletice nad Labem / Rozbělesy (průmysl) ↔ Uzly Podmokly / Děčín hl.n.** – směnové špičky.
- **Letná / Chrochvice / Březiny ↔ Centrum** – kombinace dojíždky a nákupních cest.
- **Staré Město / Křešice ↔ Centrum / Děčín hl.n.** – dojíždka, přestupy na železnici.
- **Turistické směry: Loubí–Hřensko–České Švýcarsko, Dolní/Prostřední/Horní Žleb** (vlak U28 + přívoz), **ZOO / Mariánská louka / Labská stezka.**



Ekonomika a průmysl

Mezi hlavní průmyslová odvětví, která zaměstnávají obyvatele Děčína, patří **strojírenství, elektrotechnika a barevná metalurgie**.

V posledních letech se město zaměřuje také na rozvoj sektoru služeb, logistiky a cestovního ruchu, zejména v souvislosti s Národním parkem České Švýcarsko a říční dopravou na Labi. Nové průmyslové zóny v Podmoklech a Boleticích vytvářejí nové zdroje a cíle dopravy zaměstnanců, které je nutné dopravně obsloužit. Rostoucí turistický ruch a rozvoj rekreačních oblastí kladou nové požadavky na **sezónní a víkendové spoje MAD** i na **koordinaci s linkami DÚK**.

2.2 Demografie města

Děčín, statutární město v Ústeckém kraji, se potýká s demografickými trendy typickými pro Ústecký kraj, které zahrnují pokles počtu obyvatel a specifické věkové složení. Data z Českého statistického úřadu (ČSÚ) poskytují detailní pohled na demografický vývoj a strukturu města.

Vývoj počtu obyvatel

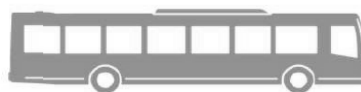
Počet obyvatel Děčína dlouhodobě klesá. Zatímco v polovině 20. století mělo město přes 50 000 obyvatel, v posledních desetiletích se tento počet snižuje. Na začátku roku **2024 žilo v Děčíně přibližně 47 000 obyvatel**. Hlavními faktory tohoto poklesu jsou **přirozený úbytek obyvatel** (vyšší počet úmrtí než narození) a **migrační saldo**, kdy se více lidí z města odstěhuje, než kolik se jich přistěhuje. Migrace je spojena zejména s hledáním pracovních příležitostí a lepších podmínek pro život v jiných regionech, zejména ve velkých městech jako Praha.

Tento vývoj odpovídá trendu v Ústeckém kraji a má dopad na rozsah i strukturu dopravní poptávky.

Aktuální populační vývoj (ČSÚ 2024)

K **1. 1. 2024** měl Děčín podle Českého statistického úřadu **46 799 obyvatel** (22 839 mužů a 23 960 žen). Od roku 2011 tak město zaznamenalo úbytek přibližně 1 600 obyvatel (-3,3 %). Trend odpovídá celokrajskému vývoji a souvisí s přirozeným úbytkem obyvatel a migračními pohyby. V okrese Děčín činil k 31. 12. 2024 podíl obyvatel **0–14 let 14,8 %**, **15–64 let 63,0 %** a **65+ let 22,2 %** (ČSÚ, 2024). Struktura města je velmi podobná a potvrzuje, že **každý pátý obyvatel Děčína je senior**.

Tento demografický profil bude v nadcházejícím období vyžadovat větší důraz na **bezbariérovost vozidel a zastávek**, na **zkrácení přestupních vzdáleností** a na **optimalizaci mimošpičkových intervalů**.

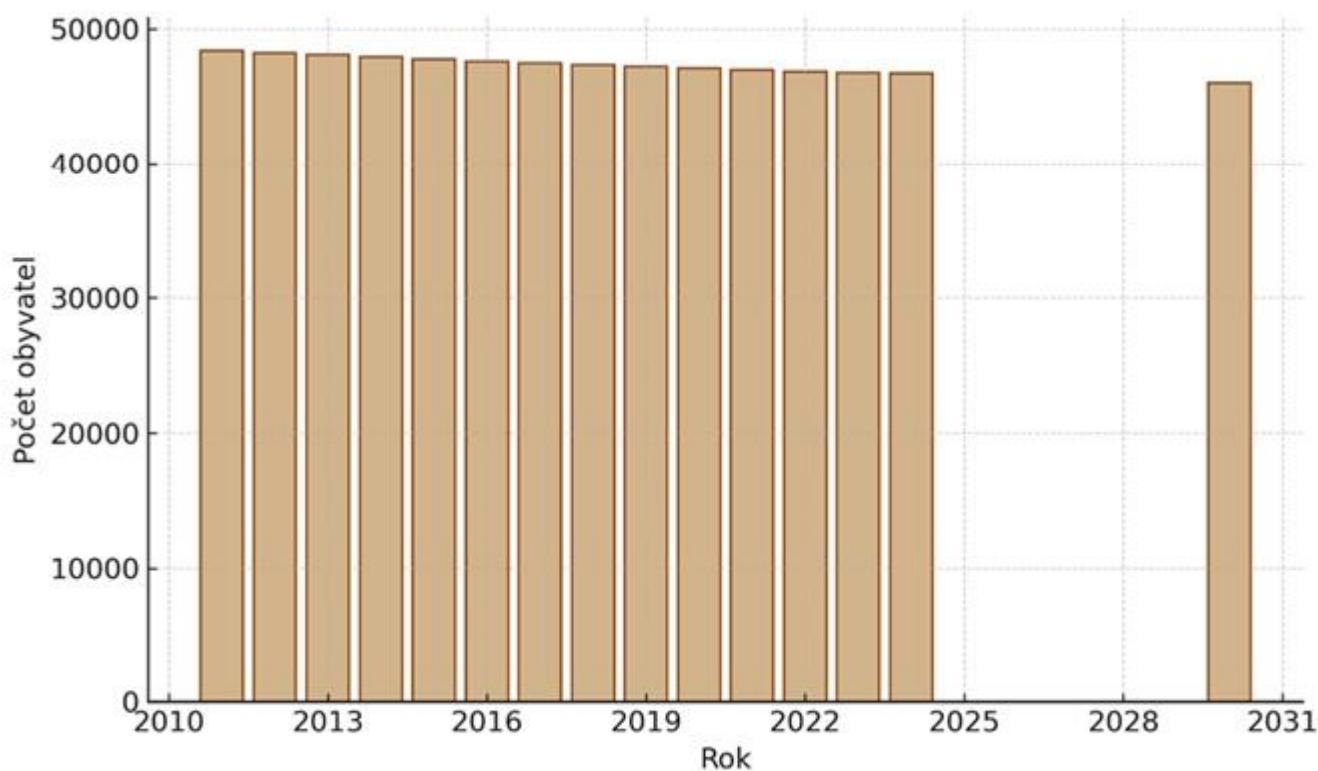


Klíčová demografická zjištění (2024) a dopady na obslužnost

- **Počet obyvatel:** ~46,8 tis. (mírný pokles do 2030), **senioři 65+** ~22 % → **vyšší požadavky na bezbariérovost** a kratší pěší docházku.
- **Až 38 % domácností bez auta** (SUMP 2020) → **vysoká závislost** na MAD/DÚK, nutná **cenová dostupnost**.
- **Odliv mladých** (brain-drain) a nerovnoměrná vnitroměstská migrace → **lokální výkyvy poptávky** (posílení v Boleticích, Březinách, Letné, Chrochvicích).
- **Turistika/rekreace (České Švýcarsko, Labe)** → **sezónní špičky o víkendech** a během léta (nutné posilové spoje a koordinace s DÚK/vodní dopravou).

Dopady na návrh MAD/DÚK 2026–2030:

- **Intervaly mimo špičku** a večerní dostupnost **zachovat/lehce posílit** ve čtvrtích se starší populací.
- **Bezbariérovost zastávek** a **krátké přestupy** jako standard.
- **Sezónní posilové spoje** (víkendy/léto) do turistických směrů a k přestupním uzlům.



Graf 1: Vývoj počtu obyvatel Děčína



Věková struktura

Věková struktura Děčína odráží obecný trend stárnutí populace. Podíl obyvatel v produktivním věku (15–64 let) je dominantní, avšak neustále roste podíl **seniorů (65 let a starších)**. Naopak klesá podíl dětí a mladistvých, což má dlouhodobé dopady na ekonomiku, sociální služby a trh práce. Děčín se proto musí připravovat na zvyšující se nároky na zdravotnictví a sociální péči.

Projekce věkové struktury Děčína (Kvalitativní data)

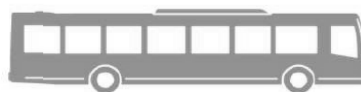
Věková skupina	Podíl obyvatel (2024)	Projekce (2030)	Věcný dopad na PDO 2026–2030
0–14 let (Děti a mládež)	cca 15 %	14 %	Stabilní/mírně klesající poptávka po školní dopravě.
15–64 let (Produktivní věk)	cca 65 %	63 %	Hlavní cílová skupina pro přepravní špičky do zaměstnání/škol.
65 let a více (Senioři)	cca 20 %	23 %	Zásadní nárůst požadavků na bezbariérovost vozidel/zastávek a přímé spoje k nemocnici/úřadům.
Celková populace (cca)	47 000	Mírný pokles	Zachování minimálně stejných objemů obslužnosti.

Tabulka 4: Projekce věkové struktury Děčína (Kvalitativní data)

Na základě projekcí Českého statistického úřadu lze očekávat, že do roku 2030 bude počet obyvatel Děčína dále mírně klesat, zatímco podíl seniorů překročí 22 %. Tento trend vyžaduje dlouhodobou adaptaci městské hromadné dopravy – zejména:

- **rozšiřování bezbariérových vozidel a přístupných zastávek,**
- **úpravu intervalů v mimošpičkových obdobích,**
- **podporu kratších, přímých spojů k nemocnici, úřadům a nákupním centrům,**
- **zlepšení informovanosti cestujících prostřednictvím digitálních nástrojů.**

Demografické změny zároveň ovlivňují i poptávku po školní dopravě, příměstských spojích a rekreačních linkách, které by měly být přizpůsobovány aktuálnímu vývoji počtu žáků a turistické návštěvnosti.



Sociální a ekonomické faktory

Demografie Děčína je úzce spjata s jeho **ekonomickou situací**. Míra nezaměstnanosti, byť se v posledních letech snížila, je stále vyšší než celorepublikový průměr. Dostupnost pracovních příležitostí a jejich kvalita hrají klíčovou roli v rozhodování mladých lidí o tom, zda ve městě zůstanou.

Nedostatek kvalifikovaných pracovních míst a omezená nabídka vysokoškolského vzdělání v regionu často vedou k **odlivu mladých, vzdělaných obyvatel**. Tento jev se označuje jako **"brain drain"** a má negativní vliv na budoucí rozvoj města.

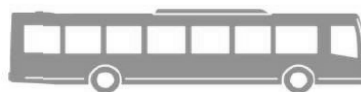
Shrnutě, demografický vývoj Děčína je dynamický a ovlivněný řadou ekonomických a sociálních faktorů. Pokles populace a její stárnutí představují pro vedení města významnou výzvu, která si žádá strategický přístup a dlouhodobé řešení.

Podle Plánu udržitelné městské mobility (SUMP 2020) nemá přibližně 38 % domácností v Děčíně vlastní automobil. To zvyšuje závislost obyvatel na městské a regionální dopravě a potvrzuje nutnost udržet cenově dostupné jízdné. Míra nezaměstnanosti činila v roce 2024 5,2 %, tedy méně než v roce 2020 (6,8 %), avšak stále nad republikovým průměrem. Tyto faktory podtrhují sociální význam městské hromadné dopravy.

Souhrnně lze konstatovat, že demografický vývoj, stárnutí populace a proměna ekonomických funkcí města budou mít v období 2026–2030 zásadní vliv na organizaci dopravní obslužnosti.

Město Děčín proto bude při plánování veřejné dopravy uplatňovat principy flexibility, efektivity a dostupnosti – tak, aby doprava reagovala na skutečné potřeby obyvatel a zároveň podporovala rozvoj města jako udržitelného regionálního centra.

Shrnutím lze říci, že rozsáhlé území, stárnoucí populace a vyšší podíl obyvatel bez automobilu vyžadují stabilní a dostupnou městskou dopravu s rovnoměrnou obsluhou všech částí města.



Místní část	Počet obyvatel v roce 2011	Počet obyvatel v roce 2019	Procentuální změna
Děčín I-Děčín	4 959	4 683	-5,57 %
Děčín II-Nové Město	6 495	5 991	-7,76 %
Děčín III-Staré Město	3 954	3 752	-5,11 %
Děčín IV-Podmokly	5 159	6 276	21,65 %
Děčín V-Rozbělesy	364	384	5,49 %
Děčín VI-Letná	8 054	7 705	-4,33 %
Děčín VII-Chrochvice	1 387	1 310	-5,55 %
Děčín VIII-Dolní Oldřichov	853	745	-12,66 %
Děčín IX-Bynov	3 932	3 813	-3,03 %
Děčín X-Bělá	1 023	942	-7,92 %
Děčín XI-Horní Žleb	393	307	-21,88 %
Děčín XII-Vilsnice	286	302	5,59 %
Děčín XIII-Loubí	205	177	-13,66 %
Děčín XIV-Dolní Žleb	188	157	-16,49 %
Děčín XV-Prostřední Žleb	257	259	0,78 %
Děčín XVI-Přípeř	143	100	-30,07 %
Děčín XVII-Jalůvčí	571	569	-0,35 %
Děčín XVIII-Maxičky	123	99	-19,51 %
Děčín XIX-Čechy	208	202	-2,88 %
Děčín XX-Nová Ves	204	237	16,18 %
Děčín XXI-Horní Oldřichov	476	463	-2,73 %
Děčín XXII-Václavov	351	320	-8,83 %
Děčín XXIII-Popovice	193	176	-8,81 %
Děčín XXIV-Krásný Studenec	514	575	11,87 %
Děčín XXV-Chmelnice	314	310	-1,27 %
Děčín XXVI-Bechlejovice	190	170	-10,53 %
Děčín XXVII-Březiny	1 872	1 857	-0,80 %
Děčín XXVIII-Folknáře	327	319	-2,45 %
Děčín XXIX-Hoštice nad Labem	28	41	46,43 %
Děčín XXX-Velká Veleň	57	83	45,61 %
Děčín XXXI-Křešice	776	731	-5,80 %
Děčín XXXII-Boletice nad Labem	4 683	4 817	2,86 %
Děčín XXXIII-Nebočady	345	321	-6,96 %
Děčín XXXIV-Chlum	66	84	27,27 %
Děčín XXXV-Lesná	156	138	-11,54 %
Celkem	49 106	48 415	-1,41 %

Tabulka 5: Děčín – místní části (počet obyvatel)



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

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

Tabulka 6: Děčín – místní části (rozsah dopravní obslužnosti)



3 ŘEŠERŠE NADŘAZENÝCH DOKUMENTŮ A JEJICH VLIV NA PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Rešerše nadřazených dokumentů představuje základní analytickou část Plánu dopravní obslužnosti města Děčín 2026–2030. Cílem je vyhodnotit, jakým způsobem národní a regionální koncepce, zákonné rámce a strategické dokumenty ovlivňují podobu a cíle tohoto plánu. Dokument vychází z hierarchie plánovacích úrovní – **evropské, národní, krajské a městské** – a zajišťuje jejich vzájemnou provázanost. Přehled hlavních relevantních dokumentů uvádí následující tabulka.

Plán dopravní obslužnosti města Děčín 2026–2030 je zpracován v přímé návaznosti na evropské, národní, krajské a městské strategické dokumenty. Tyto dokumenty určují rámec pro plánování, financování a rozvoj veřejné dopravy, stanovují povinnosti města a ovlivňují konkrétní opatření navržená v tomto plánu. Rešerše a jasné vymezení vazeb na tyto dokumenty zajišťuje, že PDO Děčín je v souladu s aktuální legislativou, dotačními podmínkami i strategickými cíli města a kraje.

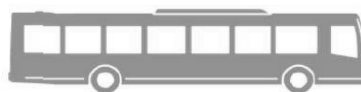
Hierarchie a vazby strategických dokumentů (schéma)

Úroveň plánování	Dokument / Strategie	Horizont	Vazba na PDO Děčín 2026–2030
Evropská	Nařízení (ES) č. 1370/2007	Kontinuální	Rámec pro smlouvy, kompenzace, zadávání služeb
Národní	Zákon č. 194/2010 Sb., Koncepce veřejné dopravy ČR	Do 2030	Povinnosti plánování, ekologizace, digitalizace
Krajská	Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026	Do 2026	Standardy obsluhy, koordinace s DÚK
Městská	SUMP Děčín (2020), Strategický plán rozvoje města 2030	Do 2030	Vize, cíle, návaznost na PDO
Implementační	Plán dopravní obslužnosti Děčín 2026–2030	2026–2030	Rozsah MAD, kompenzace, tarify, investice
Realizační	Smlouvy o veřejných službách (DPMD, ÚK)	Do 2035	Právně závazné provozování MAD, standardy kvality

Tabulka 7: Hierarchie a vazby strategických dokumentů (schéma)

Soulad s legislativou a dotačními podmínkami

- **Nařízení (ES) č. 1370/2007** – zajišťuje transparentnost a efektivitu smluv o veřejných službách, stanovuje povinnost sledovat nákladovou efektivitu a kompenzace.
- **Zákon č. 194/2010 Sb.** – určuje povinnost zpracování PDO, jeho obsah a projednání s krajem.
- **Vyhláška č. 296/2010 Sb.** – stanovuje metodiku pro výpočet kompenzací.
- **Nařízení vlády č. 63/2011 Sb.** – definuje standardy kvality a bezpečnosti veřejné dopravy.
- **Dotační programy (IROP, OPD3, Modernizační fond)** – vyžadují návaznost na SUMP a PDO, důraz na ekologizaci, digitalizaci a monitoring.



Přehled nadřazených dokumentů

Úroveň	Dokument	Zpracovatel	Rok	Vazba na PDO Děčín 2026–2030
EU	Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících	Evropská unie	2007	Rámec pro smlouvy, kompenzace, zadávání služeb
Národní	Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030	Ministerstvo dopravy ČR	2020	Směr rozvoje a integrace veřejné dopravy, ekologizace
Krajská	Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026	Ústecký kraj	2022	Standardy obsluhy, koordinace s DÚK
Městská	Plán udržitelné městské mobility Děčín (SUMP)	Statutární město Děčín	2020	Strategické cíle mobility, návaznost na PDO
Strategická	Strategický plán rozvoje města Děčín 2030	Statutární město Děčín	2021	Dopravní dostupnost jako klíčová osa rozvoje

Tabulka 8: Přehled nadřazených dokumentů

Klíčové vazby na SUMP a Strategický plán města

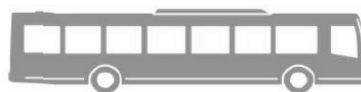
- **SUMP Děčín (2020):**
 - Dostupnost pro všechny skupiny obyvatel (senioři, osoby s omezenou pohyblivostí, okrajové části).
 - Podpora ekologické dopravy (elektrobusy, CNG, cyklodoprava).
 - Rozvoj přestupních uzlů, parkovišť P+R, B+R.
 - Digitalizace a real-time informace pro cestující.
- **Strategický plán rozvoje města Děčín 2030:**
 - Doprava jako klíčová osa rozvoje města („Dostupný Děčín“).
 - Provázání dopravních investic s dalšími projekty (revitalizace veřejných prostranství, Smart City).
 - Podpora udržitelné mobility a bezpečnosti.

3.1 Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030

Kapitola hodnotí základní **strategické a legislativní dokumenty**, které určují rámec a směřování dopravní politiky v České republice a v Ústeckém kraji.

Cílem je **zajistit provázanost Plánu dopravní obslužnosti města Děčín 2026–2030 s nadřazenými strategickými dokumenty na úrovni Evropské unie, České republiky, kraje a samotného města.**

Tento vztah je přehledně znázorněn na následujícím schématu.





Obrázek 2: Schéma – Hierarchie plánovacích dokumentů v dopravě

Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 byla vypracována na základě zákona č. 367/2019 Sb., který vstoupil v účinnost dne 15. ledna 2020.

Dokument koncepce veřejné dopravy je součástí systému plánování dopravní obslužnosti veřejnou (hromadnou) dopravou v České republice. Cílem tohoto plánování dopravní obslužnosti je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti.

Dopravní plánování se provádí prostřednictvím „koncepce veřejné dopravy“, kterou zpracovává Ministerstvo dopravy a jednotlivých „plánů dopravní obslužnosti území“, které nadále zpracovávají všichni objednatelé veřejných služeb (typicky kraje a města), případně více těchto objednatelů najednou. Plánování dopravní obslužnosti je dále provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Všechny procesy plánování musí být úzce provázány a koordinovány.

Zpracovávaný Plán dopravní obslužnosti je v zpracován v souladu s Koncepcí veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030.

Koncepce veřejné dopravy ČR vytyčuje rámec pro **udržitelnou, digitalizovanou a integrovanou mobilitu**.

Pro město Děčín je zásadní zejména:

- **Zavedení nízkoemisních technologií** (elektrobusy, CNG, HVO) do městské dopravy,
- **Integrace dopravních módů** (železnice, autobusy, městská doprava) v rámci systému DÚK,
- **Rozvoj informačních systémů pro cestující** – elektronické odbavení, real-time data, aplikace DÚKapka,
- **Zlepšení dostupnosti venkovských a periferních oblastí**.
Všechna tato opatření jsou reflektována v návrhové části PDO 2026–2030 (kapitoly 4 a 9).



3.2 Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje vzniká coby závazný koncepční dokument na základě zákona č. 194/2010 Sb. a svým obsahem navazuje na předcházející plán z let 2017–2021. Ačkoli vytvoření a schválení Plánu dopravní obslužnosti jsou dle zákona povinností všech objednatelů veřejné dopravy, je z hlediska dalšího rozvoje a organizace dopravy osvědčeným způsobem prezentace záměrů objednatele a ujednacení náhledu na veřejnou dopravu v kraji jako celku.

Prezentovaný Plán dopravní obslužnosti vznikl v problémovém období let 2020–2021, kdy veřejná doprava v celé ČR zaznamenala hluboký propad zájmu cestujících a s tím spojený zásadní pokles tržeb. Předkládaný Plán dopravní obslužnosti tedy hned v samotném úvodu navrhuje strategii k obnovení důvěry cestujících ve veřejnou dopravu. Prezentuje nejen marketingové záměry, ale zároveň kvalitativní požadavky na dopravce, jimiž chce cestující zaujmout a představit Dopravu Ústeckého kraje jako moderní a komfortní dopravní systém. Navzdory negativnímu pozadí uplynulých dvou let pak tento plán rovněž představuje nové standardy obsluhy územních celků kraje. Standardy upouští od původního linkového systému založeného na klasifikaci jednotlivých linek objednávaných krajem, ale zavádí nový systém založený na velikosti územního celku a vazbách, které mají obyvatelé na okolní územní celky. Vedle toho Plán představuje rovněž záměry a požadavky na úpravu infrastruktury, a to jak infrastruktury železniční, tak silniční. Vypořádává se ve svých kapitolách se stavem zastávek a zastávkových označků a hodnotí jejich aktuální stav a předkládá záměry a úkoly do budoucnosti.

V druhé části Plánu je prezentován tarif DÚK, který zásadním způsobem propojuje celý integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje a který je tak jedním z jeho nosných pilířů. Kapitola předkládá rovněž záměry tarifního rozvoje včetně zásad lomeného a překryvného tarifu, jimiž chce DÚK integrovat do svého systému i linky mezikrajské přepravy, zejména pak linky provozované Středočeským a případně i Libereckým krajem. Nový Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje na období 2022–2026 si tedy klade vysoké cíle, které ovšem udrží dopravu v Ústeckém kraji na vysoké, konkurenceschopné a moderní úrovni.

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022–2026 stanovuje **standardy dopravní obsluhy obcí** podle velikosti a polohy, včetně minimálních intervalů spojů a požadavků na bezbariérovost. Pro Děčín je klíčové, že je zařazen do **zóny 301** integrovaného systému **Doprava Ústeckého kraje (DÚK)**.

Městský PDO 2026–2030 na tento systém navazuje a **rozšiřuje principy integrace i na okrajové městské části**, které dosud nemají plnohodnotné spojení (např. Nová Ves, Chlum, Hoštice n. L.).

Důraz je kladen i na **sjednocení tarifů, přestupních vazeb a elektronického odbavení**.

3.3 Strategický plán rozvoje města

Strategický plán rozvoje města Děčín je klíčový **střednědobý rozvojový dokument**, jehož cílem je efektivně řídit procesy sociálně-ekonomického rozvoje města. Tento plán, který vychází z aktuálních potřeb obyvatel a území, definuje **vizi, hlavní rozvojové cíle a priority** budoucího vývoje. Tyto cíle jsou následně naplňovány prostřednictvím konkrétních projektů, investic a aktivit.



Jedním z podkladových materiálů pro tento plán je dokument nazvaný „**Strategická analýza vybraných rozvojových oblastí města Děčín a komplexní socioekonomická analýza**“. Tato analýza podrobně zkoumá stávající stav řady oblastí, jako je **podnikatelské prostředí, životní prostředí, doprava, turismus, bezpečnost, volnočasové aktivity, vzdělávání, veřejná infrastruktura a správa města**.

Je důležité dodat, že současný dokument neobsahuje **analýzu výhledového stavu poptávky po veřejné dopravě**, což je klíčová informace pro budoucí rozvoj dopravní infrastruktury. Toto je oblast, kterou by bylo vhodné v budoucích dokumentech zohlednit pro komplexní plánování.

Strategický plán rozvoje města Děčín 2030 definuje dopravu jako jednu ze čtyř prioritních oblastí („Dostupný Děčín“).

PDO 2026–2030 přispívá k naplnění cílů strategie zejména prostřednictvím:

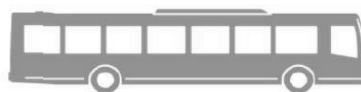
- posílení **vnitroměstské dopravní obslužnosti** a mobility seniorů,
- podpory **udržitelné a ekologické dopravy**,
- zvýšení **bezpečnosti a kvality života** ve městě,
- provázání dopravních investic s dalšími projekty města (např. revitalizace veřejných prostranství, Smart City Děčín).

3.4 Plán udržitelné městské mobility města Děčín

Plán udržitelné městské mobility v Děčíně (SUMP) je klíčový dokument, který si klade za cíl **komplexně a dlouhodobě řešit dopravní situaci ve městě**. Byl schválen v roce 2020 a jeho hlavním smyslem je **zlepšit kvalitu života obyvatel** tím, že zajišťuje dostupnost dopravy a zároveň minimalizuje její negativní dopady na životní prostředí a zdraví.

Hlavní cíle a priority

- **Zlepšení dostupnosti:** Plán se zaměřuje na to, aby se obyvatelé snadno dostali ke klíčovým službám a cílům ve městě.
- **Podpora ekologické dopravy:** Jedním z hlavních záměrů je **zvýšit podíl veřejné dopravy**, pěší a cyklistické dopravy na úkor individuální automobilové dopravy.
- **Snížení negativních dopadů:** Opatření v plánu by měla vést k **snížení hluku, emisí CO₂** a dalších škodlivin z dopravy.
- **Zlepšení bezpečnosti:** Důraz je kladen na zvýšení bezpečnosti pro všechny typy účastníků dopravy, od chodců a cyklistů až po řidiče.
- **Multimodální přístup:** SUMP se snaží skloubit zájmy různých druhů dopravy (osobní, nákladní, veřejná, nemotorizovaná) a zajistit jejich efektivní součinnost.



Struktura a implementace

Plán je rozdělen do několika časových horizontů: **krátkodobý** (do roku 2022), **střednědobý** (do roku 2030) a **dlouhodobý** (do roku 2050). Detailní akční plán byl vypracován pro krátkodobý horizont, kde jsou již známy termíny, rozpočty a odpovědné instituce. Pro delší časové úseky jsou opatření pouze přiřazena bez konkrétního časového harmonogramu.

Za realizaci plánu odpovídá primárně **město Děčín**, ve spolupráci s Ústeckým krajem, Dopravním podnikem města Děčín a dalšími dopravci. Tento dokument je pro město zásadní také proto, že představuje **kritérium pro čerpání prostředků** z evropských dotačních programů, jako je Operační program Doprava a Integrovaný regionální operační program.

V rámci SUMP Děčín jsou klíčové čtyři pilíře, které přímo ovlivňují PDO 2026–2030:

1. **Dostupnost pro všechny** – zajištění dopravní obslužnosti pro seniory, osoby se sníženou pohyblivostí a obyvatele okrajových částí.
2. **Ekologická doprava** – snižování emisí CO₂ prostřednictvím modernizace vozového parku.
3. **Bezpečnost a atraktivita** – rozvoj přestupních uzlů, parkovacích ploch P+R a B+R.
4. **Digitalizace a inovace** – využívání ITS, datové analytiky a informací v reálném čase. Plán dopravní obslužnosti tyto zásady konkretizuje formou investičních a provozních opatření pro období 2026–2030.

Cíl SUMP Děčín (2020)	Opatření PDO Děčín 2026–2030
Dostupnost pro všechny	<ul style="list-style-type: none">• Rozšíření linek do okrajových částí města• Obnova vozidel (elektrobusy, CNG)• Modernizace zastávek, P+R a B• Zavedení ITS a mobilních aplikací
Ekologická doprava	
Bezpečnost a atraktivita	
Digitalizace a inovace	

Tabulka 9: Soulad strategických cílů SUMP x PDO Děčín



4 POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH

Tato kapitola shrnuje aktuální stav a návrh rozvoje městské autobusové dopravy (MAD), regionální dopravy (DÚK), železniční a vodní dopravy v Děčíně. Zaměřuje se na rozsah služeb, kvalitu, integraci, bezbariérovost a plánované investice. Cílem je zajistit dostupnou, spolehlivou a moderní veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatel i návštěvníky města.

Statutární město Děčín zajišťuje provoz městské autobusové dopravy (MAD) pomocí městského dopravce Dopravní podnik města Děčína, a.s. Městská autobusová doprava zajišťuje dopravní obslužnost většiny území města. Vybrané okrajové části jsou pak obsluhovány pouze autobusovými linkami integrovaného systému DÚK, příp. pouze železniční dopravou. V rámci městské autobusové dopravy je provozováno 12denních linek, 2 noční linky a 2 linky turistické. V denní době je dopravní obslužnost pomocí linek MAD zajišťována přibližně od 4. hodiny ranní do 23. hodiny večerní. Po 23. hodině dojíždějí poslední denní spoje a dopravní obslužnost od půlnoci do 4. hodiny ráno přebírají noční linky.

Přehled hlavních služeb a integrace (stav 2025)

Služba	Provozovatel	Integrace do DÚK	Bezbariérovost	Elektronické odbavení	Poznámka
Městská autobusová doprava (MAD)	DPMD, a.s.	Ano (zóna 301)	100 % vozidel	DÚKapka, čipové karty, bankovní karty	11denních, 2 noční, 2 turistické linky
Regionální autobusové linky	DSÚK, ČSAD Liberec	Ano	90 % vozidel	DÚKapka, čipové karty	10 linek přes Děčín
Železniční doprava	ČD, Arriva, RegioJet	Ano	100 % spojů	DÚKapka, ČD aplikace	5 tratí, 8 linek, vč. U28 (přívoz)
Vodní doprava, přívozy	Labská plavební, soukromí	Částečně	Částečně	Ne	Turistické linky, přívoz Dolní Žleb

Tabulka 10: Přehled hlavních služeb a integrace (stav 2025)

Autobusové linky MAD jsou označené čísly 201, 202, 204, 208, 209, 210, 212, 214, 218, 229, 237 (denní linky), 232, 233 (noční linky) a 216, 217 (turistické linka). Všechny linky jsou koncipované jako diametrální či radiální. Všechny autobusové linky zároveň projíždějí dopravním uzlem Hlavní nádraží (tento dopravní uzel je centrem levobřežní části Děčína). Mimo linky č. 210 a 218 pak také všechny provozované linky projíždějí dopravním uzlem v Tyršově ulici a na Masarykově náměstí (tyto dvě zastávky leží v centru pravobřežní části Děčína). Autobusové linky MAD jsou provozovány pouze na území města Děčín.

Mimo MAD zajišťují dopravní obslužnost města i linky veřejné linkové dopravy objednávané a financované Ústeckým krajem, v marginální míře poté i linky veřejné drážní osobní dopravy objednávané a financované týměž subjektem.



V případě autobusových regionálních linek zařazených do integrovaného dopravního systému DÚK se jedná celkem o 9 autobusových linek s číselným označením 402, 431, 432, 433, 434, 436, 437, 438 a 450. Všechny tyto linky projíždějí dopravním uzlem Hlavní nádraží. Většina autobusových linek je poté ukončena na děčínském autobusovém nádraží.

Všechny linky MAD Děčín, regionální autobusové linky i železniční linky jsou plně integrované do krajského integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje (DÚK).

Tarif Dopravy Ústeckého kraje (**DÚK**) je systém, který umožňuje cestování v rámci celého Ústeckého kraje na jednu jízdenku. Platí ve vlacích, autobusech i v městské hromadné dopravě (MHD) ve vybraných městech.

Jak funguje tarif DÚK

Tarif DÚK je založen na tarifních zónách, nikoli na počtu ujetých kilometrů. Zóny obvykle odpovídají jednotlivým obcím. Cena jízdenky se pak odvíjí od počtu zón, kterými projíždíte. Pro výpočet jízdného můžete použít tarifní kalkulátor DÚK.

Druhy jízdenek

V rámci DÚK si můžete zakoupit několik typů jízdenek:

- Jednotlivé jízdenky: Jsou určeny pro jednorázovou cestu. Můžete si je koupit v papírové podobě nebo elektronicky.
- Časové jízdenky: Jsou výhodné pro pravidelné cestování. Můžete si vybrat z různých variant (např. na 7, 30 nebo 90 dní), které platí v určených zónách.
- Síťové jízdenky: Platí na jeden den v celé síti DÚK. Jsou vhodné pro turisty nebo jednodenní výlety po kraji.

Způsoby nákupu

Jízdenky DÚK se dají koupit různými způsoby:

- Papírová jízdenka: Prodává se v pokladnách dopravců (ČD, Arriva atd.), v autobusech u řidiče nebo na nádražích.
- Elektronická jízdenka: Lze ji pořídit přes mobilní aplikaci DÚKapka nebo nahráním na čipovou kartu DÚK. Při platbě přes DÚKapku nebo čipovou kartu je jízdné obvykle levnější.

Slevy a výhody

Systém DÚK nabízí různé slevy pro specifické skupiny cestujících, například:

- Státem garantované slevy: 50 % sleva pro děti, studenty a seniory.
- ZTP/ZTP-P: Pro držitele průkazů ZTP a ZTP-P platí sleva 75 %.



- Sleva za platbu: Při platbě elektronickou peněženkou na čipové kartě nebo přes DÚKapku získáte slevu 10 %.



Obrázek 3: odbavení v autobuse

4.1 Analytický rozbor linek MAD

Popis jednotlivých linek, jejich provozní parametry a linkové vedení jsou popsány pro období plného provozu. Jízdní řády jsou konstruovány samostatně pro pracovní dny, pro soboty, pro neděle a státem uznané svátky. V případě výluky je používán výlukový jízdní řád.

Provozovatelem městské hromadné dopravy je **Dopravní podnik města Děčína, a. s. (DPMD)**, jehož jediným akcionářem je město Děčín.

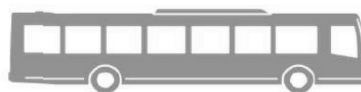
Dopravní podnik zajišťuje **veškeré služby městské dopravy na území města** na základě smlouvy o veřejných službách.

V roce 2024 DPMD provozoval **11 autobusových linek** o celkovém rozsahu přibližně **2 mil. vozokilometrů ročně**.

Vozidlový park tvoří **52 autobusů**, z toho **52 nízkopodlažních**, **26 vozidel s CNG pohonem** a **0 elektrobusů**. Průměrné stáří vozidel činí **8,5 roku** a jejich modernizace probíhá průběžně v návaznosti na dotační programy města a Ústeckého kraje.

4.1.1 Linka 201

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



Trasa linky:

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

Rozsah provozu:

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

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

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

Do zastávky Pod Nemocnicí zajíždí pouze vybrané spoje, v pracovní dny 15 párů spojů.

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

Tabulka - Provozní parametry linky č. 201

Časové období (hod)	Interval		
	Pracovní den	Sobota	Neděle, svátek
4 - 7	~ 15 - 30	30	30
7 - 12	15	30	30
12 - 20	15	30	30
20 - 23	30	30	30

4.1.2 Linka 202

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

Trasa linky:

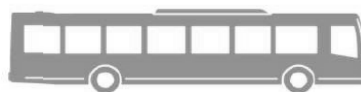
Bynov – Bynov, škola (– Horní Oldřichov) – U zámečku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží (tam) – Tyršův most (tam) – Labské nábřeží (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Zámecký rybník (– Kaufland) – Březová – Oblouková – Staré Město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

Rozsah provozu:

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

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

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



Do zastávky Kaufland zajíždí vybrané spoje mezi 7. a 20. hodinou v intervalu cca 30–45 minut (1 až 2 spoje za hodinu). Spoje, které jedou přes zastávku Kaufland, naopak neobsluhují zastávku Březová.

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

Jeden spoj v ranní přepravní špičce pokračuje ze zastávky Prokopa Holého dále po lince č. 237 do zastávky Dopravní podnik.

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

Tabulka - Provozní parametry linky č. 202

Časové období (hod)	Interval		
	Pracovní den		
4 - 7	~ 15 - 30		
7 - 12	15		
12 - 20	15		
20 - 23	30		

4.1.3 Linka 204

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

Trasa linky:

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

Rozsah provozu:

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

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

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

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

Do zastávky Březiny, sídliště zajíždí pouze 1 spoj za hodinu v období přepravních špiček pracovních dní (mezi 6. a 9. hod. a 12. – 17. hod.), tyto spoje zároveň neobsluhují zastávku Březiny. Spoje zajíždějící do zastávky Březiny, sídliště jsou vedeny vždy pouze ve zkrácené trase Autobusové nádraží – Březiny, sídliště /a zpět/.



Tabulka - Provozní parametry linky č. 204

Časové období (hod)	Interval		
	Pracovní den	Sobota	Neděle, svátek
4 - 7	~ 15 - 30	60	60
7 - 12	30	30	30
12 - 20	~ 15 - 30	30	30
20 - 23	30	60	60

4.1.5 Linka 208

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

Trasa linky:

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

Rozsah provozu:

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

Na lince není uplatňován pravidelný intervalový provoz. V pracovní dny je provozováno 11 párů spojů, v sobotu 5 párů spojů a v neděli 5 párů spojů nahodile v průběhu celého dne.

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

Přes zastávky Kaufland a Březová jede pouze jeden pár spojů v pracovní dny.

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

4.1.6 Linka 209

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

Trasa linky:

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



Rozsah provozu:

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

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz.

Přes zastávky Kaufland a Březová jedou pouze vybrané spoje v intervalu přibližně 60 minut (1 spoj za hodinu) v období mezi 8. a 18. hod.

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

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

Tabulka - Provozní parametry linky č. 209

Časové období (hod)	Interval		
	Pracovní den		
4 - 7	~ 20 - 30		
7 - 12	30		
12 - 20	~ 20 - 30		
20 - 23	30		

4.1.7 Linka 210

Autobusová linka č. 210 spojuje místní části Krásný Studenec, Václavov, Letná, Podmokly, Přípeř, Jalůvčí a Maxičky. Na své trase obsluhuje autobusové nádraží, hlavní nádraží, několik nákupních center, veřejných institucí a školských zařízení.

Trasa linky:

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

... – Jalůvčí

... – Zotavovna – Maxičky /a zpět/

Rozsah provozu:

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

Na lince je uplatňován přibližně pravidelný intervalový provoz v pracovní dny. Zvláštností je odlišný rozsah provozu v sobotu a v neděli s různými časovými polohami spojů.

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

V pracovní den je jeden ranní (školní) spoj z Krásného Studence napojen v zastávce Hlavní nádraží na spoj s ukončením v zastávce Myslbekova, cestujícím je tak umožněn jedním autobusem se dostat na druhou stranu města bez přestupu.

V sobotu a neděli jsou provozovány nepravidelně zhruba 1–2 spoje za dvě hodiny.



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

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

4.1.8 Linka 212

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

Trasa linky:

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

... – Autobusové nádraží

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

/a zpět/

Rozsah provozu:

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

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

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

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

Tabulka - Provozní parametry linky č. 212

Časové období (hod)	Interval		
	Pracovní den	Sobota	Neděle, svátek
4 - 7	~ 20 - 30	~ 60 - 120	~ 60 - 120
7 - 12	~ 30 - 60	~ 60 - 120	~ 60 - 120
12 - 20	~ 60 - 90	~ 60 - 120	~ 60 - 120
20 - 23	~ 60 - 90	~ 60 - 120	~ 60 - 120



4.1.9 Linka 214

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

Trasa linky:

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

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

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

/a zpět/

Rozsah provozu:

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

Trasa linky ve variantě A, tj. úsek z Autobusového nádraží do zastávky Škrabky (a zpět) je provozována pouze v pracovních dnech mezi 5. a 19. hodinou v nepravidelném intervalu cca 60 minut (1 spoj za hodinu), resp. 2 spoje za hodinu v odpolední přepravní špičce. Dopravní obsluhu místní části Škrabky zajišťuje v ostatních obdobích linka č. 212.

Trasa linky ve variantě B, tj. úsek z Autobusového nádraží, resp. Hlavního nádraží do zast. Podskalí (a zpět) je provozována v pracovních dnech mezi 5. a 21. hodinou v nepravidelných intervalech cca 30–90 minut (v ranní špičce cca 2 spoje za hodinu, v ostatních obdobích 1–2 spoje za 2 hodiny), v sobotu mezi 8. a 17. hodinou v intervalu 120 minut a v neděli mezi 8. a 16. hodinou v intervalu 120 minut. Dva spoje v pracovních dnech mezi 5. a 7. hodinou a všechny spoje mezi 8. a 13. hodinou končí v zastávce Loubí, I.

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

4.1.10 Linka 216

Autobusová linka č. 216 je turistickou linkou, která spojuje významné turistické cíle ve městě – zejména zoologickou zahradu, centrum města, hlavním nádražím a záchytným parkovištěm na autobusovém nádraží u Hypermarketu Tesco a u železničního mostu.

Trasa linky:

Linka je provozována v jedné trase.

ZOO Děčín – Rajské ostrovy – Hlavní nádraží – Autobusové nádraží – Tesco – parkoviště – Hlavní nádraží – Rajské ostrovy – ZOO Děčín



Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v letní turistické sezóně a je zavedena bezplatná přeprava. Linka není zapojena do integrace DÚK.

V měsících květen, červen a září je provozována pouze o sobotách, nedělích a svátcích.

V měsících červenec a srpen je provozována každý den od pondělí do neděle.

Linka je provozována mezi 8. a 18. hodinou v pravidelném intervalu 60 minut.

4.1.11 Linka 217

Autobusová linka č. 217 je turistickou nostalgickou linkou obsluhovanou historickým patrovým autobusem. Spojuje děčínské autobusové nádraží, centrum města a Východním nádražím.

Trasa linky:

Autobusové nádraží – Tyršova – Myslbekova – Východní nádraží /a zpět/ s možností návratu přes Nový most.

Rozsah provozu:

Provoz linky je plánován na dvě soboty v červenci a dvě soboty v srpnu s rozsahem provozu se sedmi páry spojů (v 9:45, 10:45, 12:45, 13:45, 14:45, 15:45 a 16:45. z autobusového nádraží). Na lince je zaveden zvláštní tarif vyhlášený dopravcem.

4.1.12 Linka 218

Autobusová linka č. 218 spojuje místní části Horní Oldřichov, Bynov, Dolní Oldřichov a Podmokly. Na trase obsluhuje významný sídlištní celek a vzdálenější místní části s centrem Podmokel, Hlavním nádražím a autobusovým nádražím.

Trasa linky:

Autobusové nádraží – Prokopa Holého – Teplická – Žlíbek – Růžek – Kovočas – Netex – U zámečku – Lesní cesta – Na Vyhlídce – U zámečku – Horní Oldřichov – U zámečku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží – Autobusové nádraží

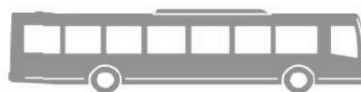
Rozsah provozu:

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je v provozu mezi 7. a 19. hodinou. O sobotách, nedělích a svátcích je v provozu mezi 4. a 20. hodinou.

V pracovní dny, sobotách, nedělích a svátcích je linka provozována v pravidelném intervalu 60 minut.

Tabulka - Provozní parametry linky č. 218

Časové období (hod)	Interval		
	Pracovní den	Sobota	Neděle, svátek
4 - 7		60	60
7 - 12	60	60	60
12 - 20	60	60	60
20 - 23			



4.1.13 Linka 229

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

Trasa linky:

Bynov – Bynov, škola – U zámečku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží (tam) – Tyršův most (tam) – Labské nábř. (zpět) – Tyršova – Masarykovo nám. – Myslbekova – Zámecký rybník (– Kaufland) (– Březová) – Oblouková – Staré Město – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice (tam) – Křešice škola – Boletice n.L., Koruna – Boletice n.L., sídliště (zpět) – Boletice n.L., Lidový dům – Nebočady – Nebočady, konečná (tam) /a zpět/

Rozsah provozu:

Linka je v provozu pouze v sobotu, neděli a státní svátky cca mezi 4. a 23. hodinou.

Na lince je uplatňován pravidelný intervalový provoz.

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

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

Tabulka - Provozní parametry linky č. 229

Časové období (hod)	Interval		
	Pracovní den	Sobota	Neděle, svátek
4 - 7		30	30
7 - 12		30	30
12 - 20		30	30
20 - 23		30	30

4.1.14 Linka 232

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

Trasa linky:

Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Bažantnice – Husitská – Výtopny – Autobusové nádraží (tam) – Hlavní nádraží – Labské nábř. (zpět) – Tyršův most (tam) – Tyršova – Masarykovo nám. (– 28. října) – Myslbekova – Náradí (tam) – Slovanka (tam) – Březiny, Libverda (tam) – Březiny (tam) – Březiny, Libverda (tam) – Slovanka (tam) – Narex (tam) – Zámecký rybník – Nám. 5. května (zpět) – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice (tam) – Křešice škola – Boletice n.L., Koruna – Boletice n.L., sídliště (zpět) – Boletice n.L., Lidový dům – Nebočady /a zpět/



Rozsah provozu:

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

V noci před pracovním dnem je v provozu jeden spoj v trase Bažantnice – Nebočady (odj. 02:36 hod.) a dva spoje v opačném směru Nebočady – Bažantnice (odj. 03:12 a 03:50 hod.).

V noci před nepracovním dnem jsou v provozu dva spoje v trase Želenice – Nebočady (odj. 00:13 a 02:28 hod.), v opačném směru jeden spoj v trase Nebočady – Želenice (odj. 00:57 hod.) a dva spoje v trase Nebočady – Bažantnice (odj. 03:12 a 03:50 hod.).

4.1.15 Linka 233

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

Trasa linky:

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

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

Varianta C: Kamenická – Liliová – Škola – Narex – Myslbekova – 28. října – Masarykovo náměstí – Tyršova – Labské nábřeží – Hlavní nádraží – Výtopny – Husitská – Bažantnice – Želenická – Pošta – Kosova – Chrochvice

Rozsah provozu:

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

V noci před pracovním dnem je v provozu jeden spoj v trase Chrochvice – Kamenická (odj. 23:24 hod.), jeden spoj v trase Chrochvice – Bynov (odj. 02:39 hod.) V opačném směru je provozován jeden spoj v trase Bynov – Chrochvice (odj. 03:20), jeden spoj v trase Bynov – Bažantnice (odj. 03:58 hod.) a dva spoje v trase Kamenická – Chrochvice (odj. 23:43 a 04:08 hod.).

V noci před nepracovním dnem jsou v provozu dva spoje v trase Chrochvice – Kamenická (odj. 23:24 a 03:40 hod.) a dva spoje v trase Chrochvice – Bynov (odj. 00:21 a 02:33 hod.). V opačném směru jsou provozovány tři spoje v trase Bynov – Chrochvice (odj. 01:07, 03:20 a 03:59 hod.) a dva spoje v trase Kamenická – Chrochvice (odj. 23:43 a 03:58 hod.).



4.1.16 Linka 237

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

Trasa linky:

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

Rozsah provozu:

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

Linka má nepravidelný interval, v pracovní dny je základní interval v trase Chrochvice – Autobusové nádraží cca 60–120 minut, před začátkem a po konci pracovních směn je interval zahuštěn výpomocnými spoji (až 4 spoje za hodinu). V sobotu je provozováno 9 párů spojů s nepravidelnými intervaly cca 60 až 120 minut, v neděli je v provozu pět párů spojů v době před začátkem a po konci pracovních směn v průmyslové zóně.

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

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

4.1.17 Posilující spoje ve vybraných specifických obdobích roku

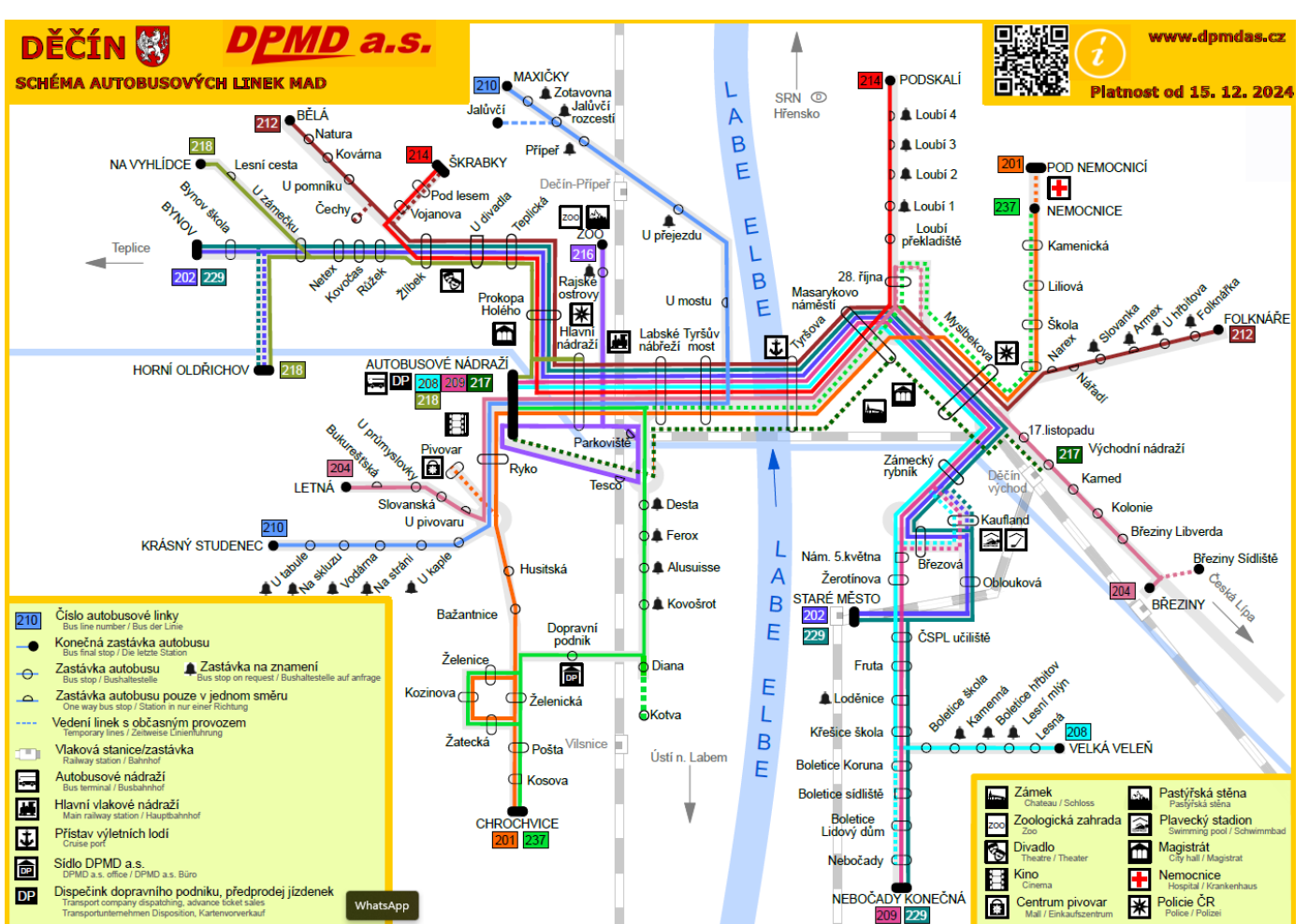
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících, uzavřená mezi městem Děčín a Dopravním podnikem města Děčína, a.s., **umožňuje zavádět posilové spoje** v určitých obdobích roku.

Konkrétně smlouva říká:

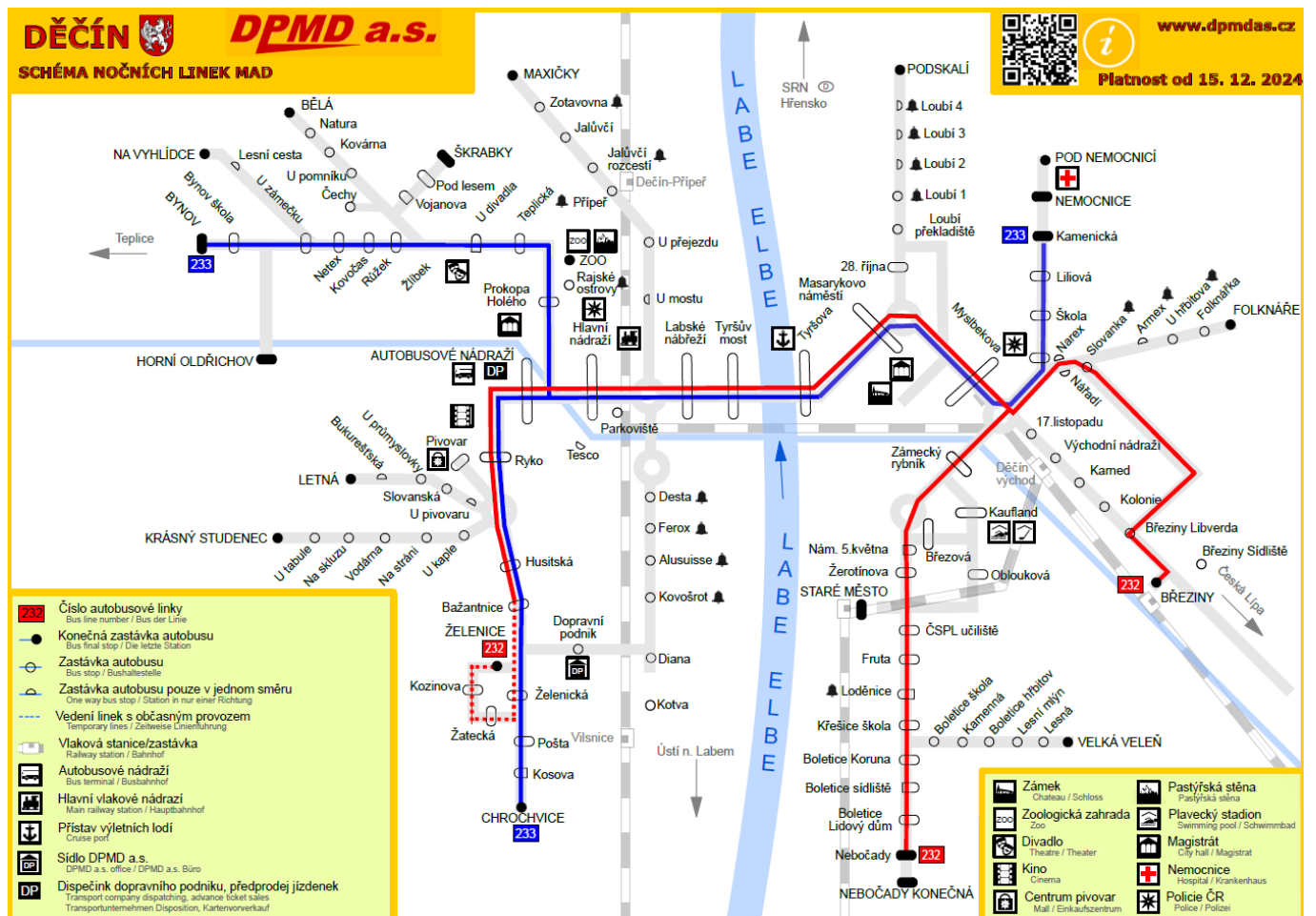
„Pokud dojde ke krátkodobému zvýšení poptávky, má dopravce právo posílit provoz na celé lince nebo její části. Toto posílení **nepodléhá schválení dopravního úřadu** a není považováno za změnu smlouvy. Zahrnuje i nezbytné spoje pro obvyklé kulturní, společenské a sportovní akce.“

Klasickým příkladem je **posilová linka č. 239** na trase Škrabky – Hlavní nádraží – Folknáře, která 1. a 2. listopadu (na Dušičky) zajišťuje častější spojení k místním hřbitovům.





Obrázek 4: Schéma autobusových linek MAD



Obrázek 5: Schéma nočních linek MAD



4.1.18 Služby pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace (OOSPO)

Městská doprava pro všechny v Děčíně

Statutární město Děčín a Dopravní podnik města Děčín, a.s. se zaměřují na to, aby městská autobusová doprava byla přístupná pro všechny, včetně **osob s omezenou schopností pohybu a orientace**.

Všechny autobusy v Děčíně jsou již dnes **nízkopodlažní a bezbariérové**. Nejnovější typy autobusů (MAN a Iveco Dekstra) navíc disponují speciálním systémem pro nevidomé.

Povelový přijímač pro nevidomé (PPN) jim pomocí zvukových signálů poskytne informace o čísle linky a směru jízdy. Nevidomý cestující může tento systém aktivovat pomocí svého osobního vysílače (VPN).

Město Děčín zároveň postupně **rekonstruuje autobusové zastávky**, aby byly bezbariérové. Většina zastávek v centrech města i na dalších frekventovaných místech už je takto upravená. Další úpravy zastávek jsou plánované i v letech **2025–2030** v rámci Plánu dopravní obslužnosti.

4.1.25 Provoz autobusů v MAD Děčín

Městská hromadná doprava v Děčíně: Sázka na modernizaci a ekologii

Děčínská městská hromadná doprava (MAD) je nedílnou součástí každodenního života obyvatel i návštěvníků města. Dopravní obslužnost v Děčíně zajišťuje Dopravní podnik města Děčína (DPMD), který se zaměřuje na moderní vozový park a kvalitu služeb pro cestující.

Typy a obsazenost vozidel

Vozový park DPMD je **stoprocentně nízkopodlažní**, což výrazně usnadňuje cestování seniorům, osobám s omezenou pohyblivostí i rodičům s kočárky. Flotila o celkovém počtu 53 vozů je složena z různých typů autobusů, které jsou nasazovány dle potřeb jednotlivých linek. Konkrétně se jedná o **7 velkokapacitních autobusů, 5 minibusů a 41 klasických 12metrových vozů**.

Průměrná obsazenost autobusů se liší v závislosti na denní době a konkrétní lince. Nejvyšší obsazenost je obvykle v dopoledních hodinách a během víkendů, zatímco ve špičce, zejména ráno a odpoledne, jsou autobusy značně vytížené. DPMD pravidelně sleduje obsazenost a na základě dat optimalizuje jízdní řády a typ nasazených vozidel tak, aby byl komfort pro cestující co nejlepší.

Pohon a elektrizující budoucnost

V současné době tvoří vozový park DPMD 53 autobusů, z nichž **27 je poháněno naftou a 26 na stlačený zemní plyn (CNG)**. Ačkoliv jsou vozidla na CNG ekologičtější než tradiční dieselové motory, DPMD se aktivně připravuje na další transformaci svého vozového parku směrem k ještě čistším technologiím. Důležitým milníkem v této snaze bude **květen 2026**, kdy do Děčína dorazí první **elektrobusy**.

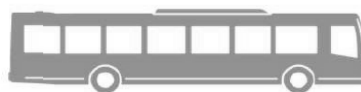


Nasazení elektrobuseů na linky MAD Děčín přinese několik klíčových výhod:

- **Snížení hluku a vibrací:** Elektrobusey jsou výrazně tišší než dieselové autobusy, což přispěje ke klidnějšímu prostředí pro cestující i obyvatele města.
- **Nulové lokální emise:** Provoz elektrobuseů nebude produkovat žádné výfukové plyny, což zlepší kvalitu ovzduší v Děčíně.
- **Moderní vybavení:** Nové vozy budou vybaveny moderními prvky pro zvýšení komfortu, jako jsou USB nabíjecí porty, Wi-Fi připojení nebo informační obrazovky.

Výrazné zlepšení kvality přepravy cestujících

Nové elektrobusey představují pro Děčín skok vpřed v oblasti udržitelné dopravy. Díky jejich nasazení dojde k výraznému **zlepšení kvality cestování**. Tichá jízda, čisté ovzduší a moderní technologie zajistí, že cestování městskou hromadnou dopravou bude pohodlnější, příjemnější a ekologičtější. Přechod na elektrický pohon potvrzuje, že Dopravní podnik města Děčína má zájem o inovace a neustále se snaží zlepšovat služby pro své cestující.



Rozsah provozu a linkové vedení

Městská doprava je organizována do dvou základních skupin linek:

- **Páteřní linky** (201, 202), které spojují hlavní sídlištní a pracovní oblasti s centrální částí města (Podmokly – Děčín hl. n. – centrum).
- **Doplňkové a okrajové linky** (204, 209, 210, 212 –), zajišťující dopravní obslužnost příměstských a hůře dostupných částí (Boletice n. L., Bynov, Křešice, Folknáře, Letná aj.).

Celkový rozsah dopravy v roce 2024 činil přibližně **170 000 vozokilometrů měsíčně** a **19 000 spojů měsíčně**.

Průměrný interval ve špičkách je **15–20 minut** na páteřních linkách a **30–60 minut** na linkách doplňkových.

Hlavní přestupní uzly tvoří:

- **Děčín hlavní nádraží** (železnice + MHD),
- **Autobusové nádraží Podmokly**,
- **Tyršova / Myslbekova**,
- **Boletice – průmyslová zóna**.

„Identifikace problémů a návrh optimalizací“

Z analýzy provozních dat a vytížení linek vyplývá několik problémových oblastí:

- přetížení v úseku **Bynov – Podmokly – Centrum**,
- nedostatečné spojení okrajových částí (**Chlum, Hoštice n. L., Velká Veleň**),
- slabší nabídka večerních a víkendových spojů,
- chybějící přímé spojení do rozvojových zón (**Boletice n. L., Rozbělesy**).

Navrhovaná opatření pro období 2026–2030:

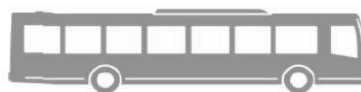
- posílení provozu páteřních linek 201 a 202,
- rozšíření linky 210 směrem Jalůvčí – Bynov,
- zavedení nové linky 211 pro obsluhu Boletic a průmyslové zóny,
- prodloužení provozní doby vybraných spojů ve večerních hodinách,
- koordinace se systémem DÚK pro optimalizaci regionálních návazností.



Základní přehled linek MAD města Děčín (2024)

Číslo linky	Směr	Podrobná trasa
201	CHROCHVICE – POD NEMOCNICÍ	Chrochvice – Pošta – Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Bažantnice – Husitská – Výtopny – Autobusové nádraží (zastávka je obsluhována pouze ve směru Kamenická – Nemocnice) - Hlavní nádraží – Tyršův most – Tyršova – Masarykovo náměstí – Myslbekova – Narex – U školy – Liliová – Kamenická – Nemocnice – Pod Nemocnicí
202	BYNOV - H. OLDŘICHOV – KAUFAND – STARÉ MĚSTO	Bynov – Horní Oldřichov – Bynov, škola – U záměčku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží – Tyršův most – Tyršova – Masarykovo náměstí – Myslbekova – Zámecký rybník – Kaufland – Březová – Oblouková – Staré Město
204	LETNÁ - BŘEZINY	Letná - U průmyslovky - Slovanská - Výtopny - Autobusové nádraží (zastávka je obsluhována pouze ve směru Hlavní nádraží - Březiny) - Hlavní nádraží - Tyršův most - Tyršova - Masarykovo náměstí - 28.října - Myslbekova - 17.listopadu - Východní nádraží - Karned - Kolonie - Libverda - Březiny, sídliště - Březiny
208	AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - VELKÁ VELEŇ	Autobusové nádraží - Hlavní nádraží - Tyršův most - Tyršova - Masarykovo náměstí - Myslbekova - Zámecký rybník - Kaufland - Žerotínova - ČSPL, učiliště - Fruta - Loděnice - Křešice, škola - Boletice, škola - Kamenná - Boletice, hřbitov - Lesní mlýn - Lesná - Velká Veleň
209	AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ- NEBOČADY	Autobusové nádraží - Hlavní nádraží - Tyršův most - Tyršova - Masarykovo náměstí - Myslbekova - Zámecký rybník - Kaufland - Březová - Žerotínova - ČSPL, učiliště - Fruta - Loděnice - Křešice, škola - Boletice, Koruna - Boletice, Lidový dům - Nebočady
210	KRÁSNÝ STUDENEC - JALŮVČÍ - MAXIČKY	Krásný Studenec - U tabule - Na skluzu - Vodárna - Na stráni - U Kaple - Výtopny - Autobusové nádraží - Hlavní nádraží - Tyršův most - U přejezdu - Přípeř - Jalůvčí, rozcestí - Jalůvčí - Zotavovna - Maxičky
212	BĚLÁ - FOLKNÁŘE	Bělá - Natura - Kovárna - U Pomníku - Čechy - Žlíbek - U divadla - Teplická - Prokopa Holého - Autobusové nádraží - Hlavní nádraží - Tyršův most - Tyršova - Masarykovo náměstí - Myslbekova - Narex - Slovanka - U hřbitova - Folknářská - Folknáře
214	ŠKRABKY - LOUBÍ - PODSKALÍ	Škrabky - Pod lesem - Na výšinách - Žlíbek - U divadla - Teplická - Prokopa Holého - Autobusové nádraží - Hlavní nádraží - Tyršův most - Tyršova - Masarykovo náměstí - 28.října - Loubí, překladiště - Loubí 1 - Loubí 2 - Loubí 3 - Loubí 4 - Podskalí
216	ZOO – Autobusové nádraží - ZOO	Zoo Děčín - Rajské ostrovy - Hlavní nádraží – Autobusové nádraží - Tesco - parkoviště - Hlavní nádraží - Rajské ostrovy - Zoo Děčín
217	AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - VÝCHODNÍ NÁDRAŽÍ - AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ	Autobusové nádraží - Tyršova – Myslbekova - Východní nádraží – Myslbekova - Tyršova - Autobusové nádraží
218	HORNÍ OLDŘICHOV – AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ – NA VYHLÍDCE	Horní Oldřichov – U záměčku – Lesní cesta – Na Vyhlídce – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží – Autobusové nádraží
229	BYNOV - KAUFAND - STARÉ MĚSTO - NEBOČADY	Bynov - Bynov, škola - U záměčku - Netex - Kovočas - Růžek - Žlíbek - U divadla - Teplická - Prokopa Holého - Hlavní nádraží - Tyršův most - Tyršova - Masarykovo náměstí - Myslbekova - Zámecký rybník - Kaufland - Březová - Oblouková - Staré Město - ČSPL, učiliště - Fruta - Loděnice - Křešice, škola - Boletice, Koruna - Boletice, Lidový dům - Nebočady
232	ŽELENICE - NEBOČADY	Želenice - Kozinova - Žatecká - Želenická - Bažantnice - Husitská - Výtopny - Autobusové nádraží - Hlavní nádraží - Tyršův most - Tyršova - Masarykovo náměstí - Myslbekova - Nářadí - Slovanka - Libverda - Březiny - Zámecký rybník - Žerotínova - ČSPL, učiliště - Fruta - Loděnice - Křešice, škola - Boletice, Koruna - Boletice, Lidový dům - Nebočady
233	CHROCHVICE - BYNOV	Chrochvice - Autobusové nádraží - Hlavní nádraží - Masarykovo náměstí - Myslbekova - Zámecký rybník - Staré Město - Oblouková - Zámecký rybník - Narex - Kamenická - Liliová - Myslbekova - Masarykovo náměstí - Hlavní nádraží - Prokopa Holého - Růžek - Bynov
237	CHROCHVICE - NEMOCNICE	Chrochvice - Pošta - Želenice - Kozinova - Žatecká - Želenická - Dopravní podnik - Diana – Kotva - Kovošrot - Aluisse - Ferox - Desta - Hlavní nádraží - Autobusové nádraží - Tyršův most - Tyršova - Masarykovo náměstí - 28.října - Myslbekova - Narex - U školy - Liliová - Kamenická - Nemocnice

Tabulka 11: Základní přehled linek MAD města Děčín (2024)



Číslo linky	Název linky	Trasa	Délka trasy v km	Interval	Počet spojů	Typ linky	poznámka
201	CHROCHVICE – POD NEMOCNICÍ	Chrochvice – Želenice – centrum města – Nemocnice	9,1	15–30 min	281	Pátevní	
202	BYNOV – STARÉ MĚSTO	Bynov centrum města Staré Město	10,8	15–30 min	144	Pátevní	
204	LETNÁ – BŘEZINY	Letná – centrum města Březiny	8,2	30–60 min	235	Pátevní	
208	AUT.NÁDRAŽÍ – VELKÁ VELEŇ	Centrum města Staré Město – Boletice – Velká Veleň	17,1	60–90 min	40	Doplňková linka	
209	AUT.NÁDRAŽÍ – NEBOČADY	Centrum města Staré Město – Boletice – Nebočady	9,4	30–60 min	95	Pátevní	
210	KRÁSNÝ STUDENEC – MAXIČKY	Krásný Studenec – centrum města – Jalůvčí – Maxičky	10,1	30–60 min	117	Doplňková linka	
212	BĚLÁ – FOLKNÁŘE	Bělá – centrum města – Folknáře	10,8	30–60 min	107	Doplňková linka	
214	ŠKRABKY – PODSKALÍ	Škrabky centrum města. Loubí – Podskalí	9,2	60–90 min	66	Doplňková linka	
216	ZOO DĚČÍN - AUT. NÁDR – ZOO DĚČÍN	centrum města ZOO	4,2		66	Turistická	
217	AUT.NÁDRAŽÍ – VÝCH.N. - AUT.NÁDRAŽÍ	centrum města	4,5		4	Turistická	
218	HORNÍ OLDŘICHOV – NA VYHLÍDCE	centrum města Bynov – Horní Oldřichov	6,4	60 min	44	Doplňková linka	



229	BYNOV – NEBOČADY	Bynov centrum města Staré Město – Boletice – Nebočady	15,6	30 min	158	Páteří	
232	ŽELENICE – NEBOČADY	Želenice – centrum města – Březiny – města – Březiny	18,7		9	Noční linka	
233	CHROCHVICE – BYNOV	Chrochvice – centrum města – Kamenická – Bynov	18,1		12	Noční linka	
237	CHROCHVICE – NEMOCNICE	Chrochvice – centrum města	11,1	60–90 min	59	Doplňková linka	



Název linky	Poznámky	Číslo linky	Časová osa nejdelšího spoje v minutách
Chrochvice – Pod Nemocnicí		201	36
Bynov – Staré Město	Jede jen pracovní dny	202	37
Letná – Březiny		204	26
Aut. Nádraží – Velká Veleň		208	37
Aut. Nádraží – Nebočady	Jede jen pracovní dny	209	28
Krásný Studenec – Maxičky		210	24
Bělá – Folknáře		212	28
Škrabky – Podskalí	Jede jen pracovní dny	214	23
ZOO - A.N. - ZOO	Turistická linka	216	15
A.N. - Východní nádraží - A.N.	Turistická linka	217	20
A.N. – Na Vyhlídce Horní Oldřichov		218	20
Bynov – Nebočady	Jede jen víkendy	229	37
Želenice – Nebočady	Noční linky	232	35
Chrochvice – Bynov	Noční linky	233	39
Chrochvice – Nemocnice		237	36

Pozn.: Linka 211 je navržena v rámci PDO 2026–2030 pro rozvoj obsluhy průmyslové zóny Rozbělesy.



Vývoj přepravních výkonů MAD města Děčín 2015–2024

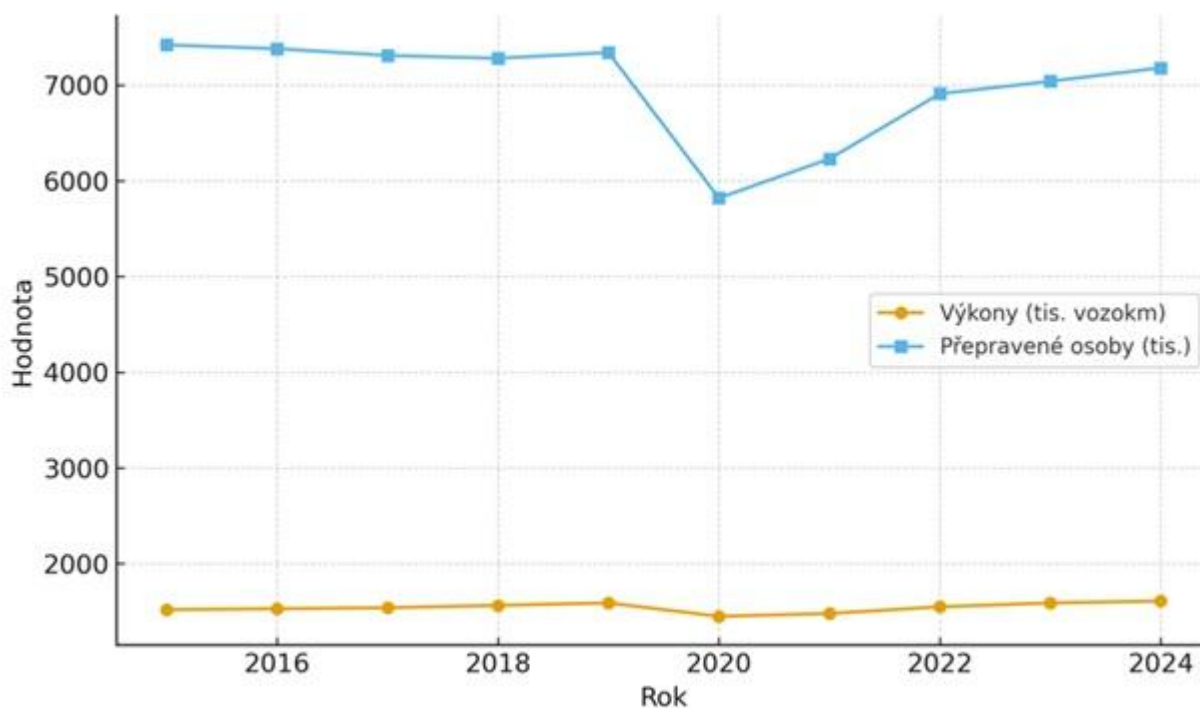
Rok	Výkony (tis. vozokm)	Přepravené osoby (tis.)	Počet vozidel
2015	1520	7420	36
2016	1530	7380	36
2017	1540	7310	37
2018	1565	7280	38
2019	1590	7340	38
2020	1450	5820	38
2021	1480	6230	38
2022	1550	6910	37
2023	1590	7040	37
2024	1610	7180	37

Tabulka 12: Vývoj přepravních výkonů MAD města Děčín 2015–2024

Zdroj: DPMD a.s., PDO 2021–2025, analýza PDO 2026–2030.

Komentář: Vývoj výkonů MAD v posledním desetiletí ukazuje stabilní trend růstu vozokilometrů (+6 %) a obnovy vozového parku. Pokles v roce 2020 souvisí s pandemií COVID-19 a dočasným omezením provozu.

Vývoj přepravních výkonů MAD města Děčín 2015–2024



Graf 2: Vývoj přepravních výkonů MAD města Děčín 2015–2024

Zdroj: DPMD a.s., PDO 2021–2025, analýza PDO 2026–2030.



4.2 Analytický rozbor linek VLD

Regionální a městská doprava v Děčíně

Městská doprava v Děčíně je **plně integrována do tarifního systému Doprava Ústeckého kraje (DÚK)** v tarifní zóně 301.

Odbavení cestujících probíhá moderním bezhotovostním způsobem – prostřednictvím **čipových karet DÚKapka, mobilních aplikací DÚKapka a DPMD** nebo **bezkontaktních platebních karet**.

Veřejnou linkovou dopravu na území města zajišťují dopravci **ČSAD Liberec a DSÚK** v rámci systému **Doprava Ústeckého kraje (DÚK)**.

Tyto linky propojují Děčín s okolními obcemi, zejména Benešovem nad Ploučnicí, Českou Kamenicí, Hřenskem a Ústím nad Labem.

Od roku 2015 je MAD v Děčíně **plně zapojena do systému jednotného tarifu DÚK**, který umožňuje přestup mezi městskými, regionálními i železničními spoji bez nákupu nové jízdenky. Tarify odpovídají standardům DÚK a umožňují využití všech druhů časových jízdenek (30denní, 90denní, roční).

Díky **integraci** do jednoho systému ale tyto regionální linky neslouží jen pro cesty mimo město, ale také pro pohyb po Děčíně. Pro cestující je to velmi výhodné – nemusí řešit, jestli na zastávku přijel městský, nebo regionální autobus. Mohou **za stejných podmínek** využít jakýkoli spoj, který je v systému DÚK.

4.2.1 Linka 402 Děčín – Chřibská – Varnsdorf

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

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

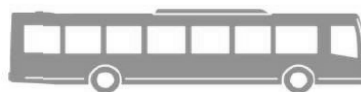
4.2.2 Linka 431 Děčín – Malšovice, Borek

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

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

4.2.3 Linka 432 Libouchec – Děčín – Labská Stráň – Janov

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



Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována v úseku přes Děčín (Jílové, nám. – Děčín, Myslbekova) v pravidelném intervalu 30 minut, resp. 60 minut ve večerním období (od 18. hod.). V ranní přepravní špičce je interval zkrácen vloženými spoji až na cca 15 minut. Z Děčína dále směr Labská Stráň a Janov pokračují spoje

v intervalu 30 minut v přepravních špičkách a 60 minut v ostatních obdobích. Ve dnech pracovního klidu je linka provozována po celý den v intervalu 60 minut (úsek Libouchec, ObÚ – Děčín, Myslbekova), dále přes zast. Děčín, škola směr Labská Stráň a Janov pokračuje každý druhý spoj (interval 120 minut).

4.2.4 Linka 433 Děčín – Jílové, Sněžník

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

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

Rozsah provozu: Linka je v provozu v pracovní dny pouze v období letních prázdnin (červenec a srpen) s dvěma páry spojů s odjezdem z výchozí zastávky v 8:47 a 17:27 hod. V nepracovní dny jsou na lince celoročně provozovány dva páry spojů s odjezdem z výchozí zastávky v 8:49 a 14:49 hod., doplněné o dva páry spojů jedoucích v letním období (cca začátek června až konec října) s odjezdem z výchozí zastávky v 10:49 a 16:49 hod. Všechny spoje (mimo večerní spoj v pracovní dny) přepravují jízdní kola.

4.2.5 Linka 434 Děčín – Hřensko – Krásná Lípa

Autobusová linka č. 434 se řadí mezi tzv. rekreační turistické linky s omezeným provozem ve vybraném období. Z Děčína je linka provozována pouze přes letní turistickou sezónu. V ostatních obdobích je v provozu pouze v centrální části Českého Švýcarska.

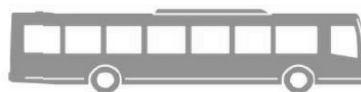
Trasa linky: Děčín, aut. nádr. – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Masarykovo nám. – Děčín, 28.října – Děčín, Loubí, překladiště – Děčín, Loubí, I – Děčín, Loubí, II – Děčín, Podskalí – Děčín, Dolní Žleb, hranice – ... – Hřensko – ... – Jetřichovice – ... – Chřibská, nám. – ... – Krásná Lípa, nám.

Rozsah provozu: Popsán je rozsah provozu pro zastávky na území Děčína. Linka je v provozu celodenně a celotýdenně, avšak s různým rozsahem provozu přes letní prázdniny a po zbytek roku.

V pracovní dny je většina spojů provozována pouze v letním období od července do srpna mezi 6. a 20. hodinou v intervalu 60 minut. Každý druhý spoj končí v zastávce Chřibská, nám. V červnu a září jsou v pracovní dny provozovány pouze 4 páry spojů mezi 9. a 17. hodinou.

V nepracovní dny v měsících červenec a srpen je linka provozována mezi 6. a 20. hodinou v pravidelném intervalu 60 minut. Polovina spojů končí v zastávce Chřibská, nám., resp. Jetřichovice, host.

V nepracovní dny v květnu, červnu, září a říjnu je linka provozována v celé trase v pravidelném intervalu 120 minut.



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

4.2.6 Linka 436 Děčín – Srbská Kamenice – Jetřichovice, Vysoká Lípa

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

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně.

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

V nepracovní dny je provoz rozdělen na letní období a mimoletní období. V letním období (cca začátek června až konec října) je provozováno 5 párů spojů v pravidelných intervalech 120–240 minut. Mimo letní období (cca konec října až začátek června) jsou v provozu 3 páry spojů v rámci celého dne.

4.2.7 Linka 437 Děčín – Benešov n.PI. – Verneřice, Rychnov

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

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

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

4.2.8 Linka 438 Děčín – Hřensko, Mezná

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

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 6. a 20. hodinou.

V pracovní dny je linka provozována v měsících červenec a srpen v pravidelném intervalu 60 minut, v ostatním období roku je linka provozována s pravidelným intervalem 120–180 minut.

Ve dnech pracovního klidu, v období červenec a srpen, je linka provozována v intervalu 30–60 minut, v období od dubna do konce října v intervalu 120 minut. V ostatních obdobích roku jsou provozovány 4 páry spojů.



4.2.9 Linka 450 Děčín – Ústí n.L. – Chlumeč

Trasa linky: Děčín, aut. nádr. – Děčín, hl. nádr. – Děčín, Tyršova – Děčín, Myslbekova – Děčín, Zámecký rybník – Děčín, Žerotínova – Děčín, Křešice ČSPL učiliště – Děčín, Křešice Fruta – Děčín, Křešice škola – Děčín, Boletice n.L., Koruna – Děčín, Boletice n.L., Lidový dům – Děčín, Nebočady – Děčín, Jakuby – Těchlovice – ... – Velké Březno – ... – Ústí nad Labem – ... – Chlumeč

Rozsah provozu: Linka je v provozu celodenně a celotýdenně. V pracovní dny je provozována z/do Děčína v nepravidelných intervalech (35–180 minut) v celkovém počtu 16 párů spojů. V nepracovní dny je provozována v pravidelném intervalu 120 minut.

4.2.10 Linky VLD zapojena do systému DÚK

Linky **IDOL** jsou zapojeny do systém DÚK pouze částečně a jen na vybraných linkách.

Linka 500 460 Nový Bor – Kamenický Šenov – ... – Česká Kamenice – ... - Ludvíkovice – Děčín, škola – Děčín, Zámecký rybník – Děčín, hl.nádr. – Děčín, aut.nádr. /a zpět/

Tato linka je zapojena do systému DÚK, a tak cestující mají možnost využití jízdenky DÚK v celém úseku.

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



Obrázek 6: Sítí linek města Děčín



4.3 Železniční doprava

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

Děčín představuje **nejvýznamnější železniční uzel severozápadních Čech**.

Hlavní stanice **Děčín hl. n.** leží na mezinárodním koridoru **Praha – Ústí n. L. – Drážďany – Berlín**, který je součástí sítě **TEN-T Orient/East-Med**.

Denně zde zastavuje přibližně **120 osobních a regionálních vlaků**, včetně přímých spojů do Prahy a Německa.

Regionální dopravu zajišťují **České dráhy, a.s.**, a částečně také **ARRIVA vlaky s.r.o.**

Železniční doprava hraje klíčovou roli v dopravní obslužnosti města, zejména pro dojížděku do Ústí nad Labem a Lovosic.

V období 2026–2030 se počítá s modernizací nástupišť a integrací železniční dopravy do rozšířeného systému **IDS DÚK+**.

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

➤ **trať 073 Ústí nad Labem – Děčín (tzv. pravobřežní trať)**

žst Děčín hl.n.

žst Děčín východ

zast. Děčín-Staré Město

zast. Křešice u Děčina

žst Boletice nad Labem

➤ **trať 081 Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Rumburk**

žst Děčín hl.n.

žst Děčín-východ

zast. Březiny u Děčina

➤ **trať 083 Děčín – Bad Schandau – Dolní Poustevna – Rumburk**

žst Děčín hl.n.

zast. Děčín-Přípeř

žst Děčín-Prostřední Žleb

zast. Děčín-Čertova Voda

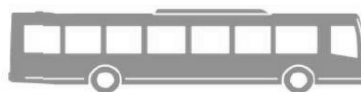
zast. Dolní Žleb zastávka

žst Dolní Žleb

➤ **trať 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín (tzv. levobřežní trať)**

žst Děčín hl.n.

zast. Vilsnice



➤ **trať 130 Děčín – Kadaň předmostí (tzv. levobřežní trať)**

žst Děčín hl.n.
zast. Vilsnice

➤ **trať 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova, tzv. „Kozí dráha“**

žst Děčín hl.n.
zast. Děčín zastávka
zast. Děčín-Oldřichov
zast. Děčín-Bynov

Děčín leží na **nejdůležitější železniční trati 090**, která je součástí prvního tranzitního koridoru a spojuje Německo s Rakouskem a Slovenskem. Tato trať, spolu s tratí 073, je jednou z nejvytíženějších v Česku. Zatímco **trať 090** slouží hlavně pro **mezinárodní osobní dopravu**, **trať 073** je klíčová pro **nákladní dopravu**.

Na všech železničních tratích jezdí pravidelné osobní i nákladní vlaky. Osobní vlaky objednává a platí **Ústecký kraj** v rámci integrovaného systému **Doprava Ústeckého kraje (DÚK)**.

Železniční uzly a budoucí plány

Železniční infrastruktura zabírá v Děčíně velký prostor, zejména v oblasti uzlů **Děčín hlavní nádraží** a **Děčín východ**. Tyto uzly tvoří jeden z **nejvýznamnějších železničních prvků** v celém Česku, protože fungují jako brána do Německa a dalších severovýchodních zemí.

Přestože je železniční síť důležitá, potýká se s řadou problémů, jako je **nízká propustnost**, **pomalé rychlosti** nebo **ostré zatáčky**. Město, kraj a stát se snaží tyto nedostatky řešit v rámci strategických plánů. Cílem je zvýšit kapacitu a rychlost vybraných tratí.

Železniční doprava a turistika

Železnice hraje v Děčíně klíčovou roli i z hlediska turismu. Díky husté síti a dobrému spojení se vlaky staly pohodlnou bránou do okolních přírodních krás. Například trať do **České Kamenice** a dále do **Českého Švýcarska** je oblíbená mezi turisty, kteří chtějí navštívit soutěsky řeky Kamenice nebo prozkoumat okolní písčité útvary.

Trať 090 zase propojuje Děčín s Drážďany, a tak umožňuje turistům z Německa snadnou návštěvu Labského údolí a Českého Švýcarska. Mnoho návštěvníků využívá vlakové spojení také pro cyklistiku podél Labe, protože se mohou pohodlně vrátit vlakem zpět do Děčína nebo naopak vyrazit na kole a nechat se do cíle dovézt.



Mezinárodní spojení s Německem

Jedním z hlavních benefitů děčínské železnice je její strategická poloha na hlavním tranzitním koridoru. Díky tomu je Děčín důležitým přestupním uzlem pro **mezinárodní osobní dopravu** mezi Českou republikou a Německem.

- **EuroCity (EC):** Mezinárodní vlaky EuroCity zajišťují přímé a rychlé spojení s velkými německými městy. V Děčíně zastavují vlaky, které jedou z Prahy, Berlína a Hamburku, což umožňuje pohodlné cestování bez přestupů. Tyto spoje jsou ideální jak pro turisty, tak pro obchodní cesty.
- **RegioJet a další dopravci:** Kromě vlaků EC využívají trať 090 i další dopravci, kteří nabízejí spoje do Drážďan a Berlína. Většina těchto vlaků jezdí v pravidelných intervalech, což cestujícím zajišťuje velkou flexibilitu.

Pro obyvatele Děčína je tak mezinárodní cestování vlakem velmi snadné. Na druhou stranu, pro Němce je Děčín vstupní bránou do České republiky.

4.3.1 Linka U1

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

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně mezi 4. a 23. hodinou v pravidelném intervalu 60 minut (18 párů spojů). Linka je zajišťována společností České dráhy (mimo poslední večerní spoj zajišťovaný společností RegioJet ÚK).

4.3.2 Linka L2

Linka L2 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 081. Spojuje Děčín s Českou Lípou. Na její objednávce se podílejí Ústecký a Liberecký kraj. V zájmovém území linka vede přes železniční stanice a zastávky Děčín hl.n., Děčín východ a Březiny u Děčína.

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v intervalu cca 120 minut, který je ve špičkách pracovních dní doplněn vloženými spoji (12 párů spojů v pracovní i nepracovní dny). V provozu je v nocích před nepracovním dnem i noční spoj s odjezdem z výchozí stanice v Děčíně v 1:19 hod.

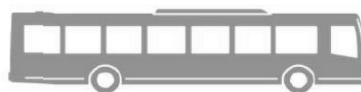
V zastávce Březiny u Děčína zastavují pouze vybrané spoje v ranním a večerním období, její obsluhu zajišťují spoje linky U8 jedoucí ve velmi podobných časových slotech. Linka je zajišťována společností České dráhy.

V rámci linky jsou provozovány i turistické vlaky (pod označením T2) z Děčína do Mikulášovic v rozsahu jednoho páru spojů o víkendech v turistické sezóně od začátku dubna do konce října.

4.3.3 Linka U3

Linka U3 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 090. Spojuje Děčín s městy Ústí nad Labem, Teplice, Osek a Litvínov. V zájmovém území linka vede přes železniční stanice a zastávky Děčín hl.n. a Vilsnice.

Linka je v provozu pouze v pracovní dny v ranní a odpolední špičce (5 spojů plus 1 spoj v pátek ve směru do Děčína, 4 spoje plus 1 spoj v pondělí ve směru z Děčína). V nepracovní dny jsou vedeny pouze 2 spoje (brzy ráno a pozdě večer) ve směru z Děčína do Ústí nad Labem. Linka je



zajišťována společností České dráhy (mimo víkendový ranní spoj zajišťovaný společností RegioJet ÚK).

V rámci linky jsou provozovány celoročně i turistické vlaky (pod označením T8) z Děčína do Moldavy v Krušných horách v rozsahu jednoho páru spojů v nepracovní dny.

4.3.4 Linka U8

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

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut. V přepravních špičkách pracovních dnů je pomocí vložených spojů zkrácen interval na 60 minut. V pracovní dny je provozováno 14 párů spojů, v nepracovní dny 10 párů spojů. V provozu je celotýdenně i noční spoj vypravovaný z výchozí stanice v Děčíně v 1:15 hod. Linka je zajišťována společností České dráhy.

4.3.5 Linka U28

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

Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut. V přepravních špičkách pracovních dnech je pomocí vložených spojů jedoucích v relaci Děčín hl.n. – Dolní Žleb – Schöna (Německo) zkrácen interval na cca 60 minut. V pracovní dny je provozováno 15 párů spojů, v nepracovní dny 10 párů spojů. Linka je zajišťována společností České dráhy.

4.3.6 Linka U54

Linka U54 představuje obslužnou regionální železniční linku vedenou po železniční trati č. 090. Spojuje Děčín s Ústím nad Labem, Lovosicemi a Hněvicemi.

Na lince jsou provozovány pouze dva páry spojů (brzy ráno a pozdě večer) v pracovní dny, jeden spoj pozdě večer pouze v pátek ve směru do Děčína a jeden pár spojů pozdě večer v nepracovních dnech. Linka je zajišťována společností České dráhy.

4.3.7 Linka RE20

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

4.3.8 Linka R14 a R20

Linky R14 a R20 představují segment rychlíkové vrstvy vlaků, sloužící pro spojení z Děčína do meziokresních, mezikrajských či vzdálenějších cílů. Provoz těchto linek je objednávan a financován Ministerstvem dopravy České republiky.



Linka R14 je vedena po tratích č. 081 a 090 a spojuje Ústí nad Labem, Děčín, Benešov nad Ploučnicí, Českou Lípu a Liberec. Provozována je celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut. Linka je zajišťována společností Arriva vlaky.

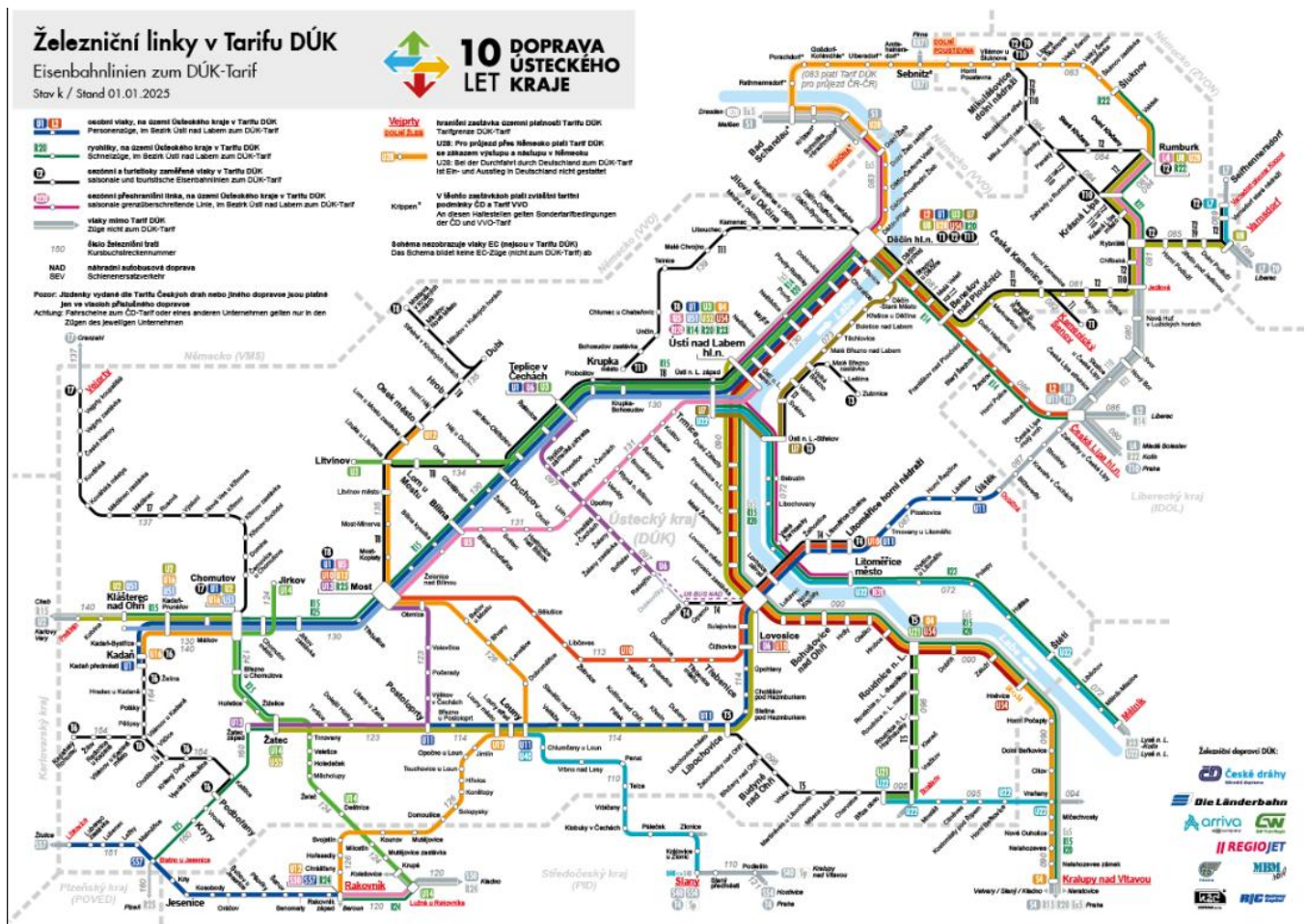
Linka R20 je vedena po trati č. 090 a spojuje Děčín s Prahou přes Ústí nad Labem. Provozována je celotýdenně v pravidelném intervalu 120 minut (s výpomocnými spoji ve špičkách pracovních dní zkracující interval na 60 minut). Linka je zajišťována společností České dráhy.

4.3.9 Ostatní nabídka vlakových spojů

Mimo výše uvedené vlakové linky objednávané Ústeckým krajem jsou přes děčínské hlavní nádraží vedeny vlaky mezinárodní expresní vrstvy. Linka Ex 5 Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany (Německo) – Berlín (Německo) zajišťuje mezinárodní spojení České republiky s Německem. Dálkové vlaky této mezinárodní vrstvy zastavují na území ČR pouze v nejdůležitějších (výše vyjmenovaných) stanicích a zajišťují tak nejrychlejší spojení Děčína s hlavním městem Prahou a s německými městy. Objednávána a financována je Ministerstvem dopravy ČR a je provozována celotýdenně ve dvouhodinových intervalech.

4.3.10 Linka U3

Kozí dráha, oficiálně označovaná jako železniční trať 132, spojuje Děčín a Oldřichov u Duchcova. Ačkoliv byla historicky využívána především pro nákladní a rekreační dopravu, v současné době se jedná o turistickou linku provozovanou v rámci systému Dopravy Ústeckého kraje (DÚK). Je důležité poznamenat, že **Statutární město Děčín nemá až tak velký zájem o provoz této linky** a veškerá řešení a organizace dopravy na této trati jsou řešeny na úrovni Krajské dopravy. S ohledem na rozvoj regionu se nicméně i nadále stává potenciálním kandidátem pro posílení veřejné hromadné dopravy.



Obrázek 7: Železniční linky v tarifu DÚK



4.4 Vodní doprava

Díky poloze města na řece Labi lze na území města provozovat i lodní dopravu. Zajišťována je především sezónní turistická doprava do okolí Děčína. Celoročně je pak provozován přívoz přes Labe v Dolním Žlebu. Provoz lodních linek i přívozu je však závislý na aktuální výšce hladiny řeky Labe.

Městem Děčín prochází **řeka Labe**, která má význam nejen pro nákladní, ale i pro osobní dopravu. Vodní doprava má především **rekreační charakter**, avšak představuje doplňkový prvek turistické a městské mobility.

V rámci města fungují **sezonní přívozy a vyhlídkové linky**, zejména v úseku **Děčín – Hřensko – Hoheneibe (DE)**.

Rozvojové záměry do roku 2030 zahrnují:

- obnovu přístaviště **Mariánská louka**,
- vybudování **bezbariérového přístupu k nástupišti Labe Park**,
- možnost napojení na **cyklodopravu (Labská stezka) a městskou dopravu (MAD)**.

4.4.1 Turistická linka Děčín – Hřensko

Statutární město Děčín objednává u dopravce Labská plavební společnost, s.r.o. provoz osobní lodní dopravy na plavební trase Děčín – Hřensko. Zasloučneno je vždy 100 provozních dní lodi v turistické sezóně od začátku května do konce října, dle pevně stanoveného jízdního řádu. Turistická linka vyplouvá v měsících červenec a srpen každodenně, v ostatních provozních měsících pouze v pátky, soboty a neděle. Na trase obsluhuje přístaviště v Děčíně, Dolním Žlebu a ve Hřensku. Na lince platí zvláštní zasloučnenný tarif.

4.4.2 Turistická linka Ústí nad Labem – Děčín – Hřensko – Bad Schandau

V rámci integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje je provozována sezónní turistická linka s označením T92 mezi městy Ústí nad Labem a Bad Schandau v Německu. Linka obsluhuje přístaviště v Ústí nad Labem, Děčíně, Dolním Žlebu, Hřensku a Bad Schandau. Provoz linky objednává a financuje Ústecký kraj.

4.4.3 Přívoz Dolní Žleb

Přívoz v Dolním Žlebu jako unikátní součást dopravy

Kromě autobusové dopravy **má v Děčíně důležitou roli i přívoz**, který spojuje odlehlou místní část Dolní Žleb na levém břehu Labe se silnicí I/62 na pravém břehu. Jde o unikátní dopravní řešení, které je provozováno soukromou firmou na základě smlouvy se Statutárním městem Děčín. Přívoz není součástí Integrovaného systému Dopravy Ústeckého kraje (DÚK) a má vlastní tarifní systém.

Přívoz v Dolním Žlebu celoročně převáží nejen pěší turisty a cyklisty, ale i motocyklisty a automobily do 12 tun hmotnosti, což z něj činí důležitou dopravní spojnici pro místní obyvatele i turisty.



Orientační vývoj nákladů a kompenzací městské dopravy Děčín (2020–2024)

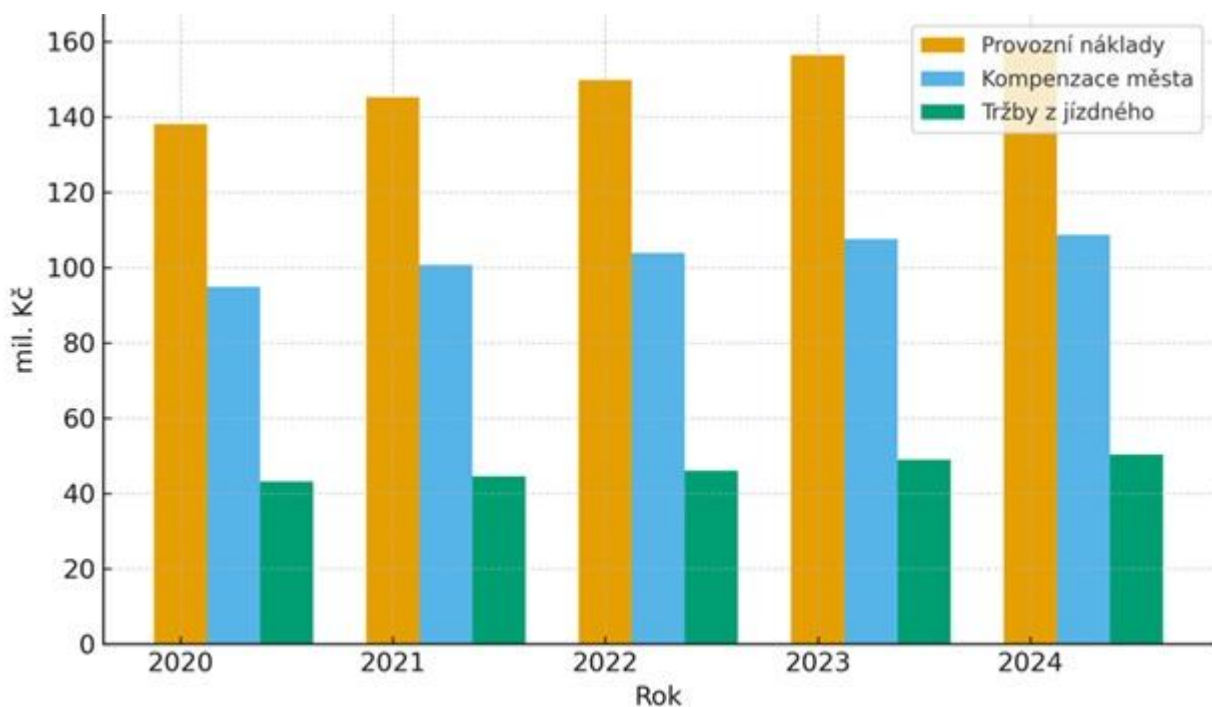
Rok	Provozní náklady (mil. Kč)	Tržby z jízdného (mil. Kč)	Kompenzace města (mil. Kč)	Podíl tržeb na nákladech (%)
2020	138,0	43,2	94,8	31
2021	145,2	44,5	100,7	31
2022	149,8	46,0	103,8	31
2023	156,4	48,9	107,5	31
2024	159,0	50,3	108,7	32

Tabulka 13: Orientační vývoj nákladů a kompenzací městské dopravy Děčín (2020–2024)

Zdroj: DPMD a.s., finanční oddělení Statutárního města Děčín.

Komentář: Podíl tržeb na nákladech se v posledních letech stabilizoval kolem 31–32 %. Nárůst nákladů souvisí s růstem cen energií a mezd řidičů. Pro období 2026–2030 se očekává zvýšení efektivity díky nasazení elektrobusů a optimalizaci jízdních řádů.

Vývoj provozních nákladů, kompenzací a tržeb MAD Děčín (2020–2024)



Graf 3: Vývoj provozních nákladů, kompenzací a tržeb MAD Děčín (2020–2024)

Zdroj: DPMD a.s., finanční oddělení Statutárního města Děčín.



5 PŘEDPOKLÁDANÝ ROZSAH POSKYTOVANÉ KOMPENZACE

Tato kapitola shrnuje dosavadní vývoj a návrh rozsahu kompenzací za zajištění dopravní obslužnosti města Děčín. Kompenzace představují klíčový nástroj pro financování veřejné dopravy a umožňují městu zajistit dostupné a kvalitní služby i v méně rentabilních částech sítě. Kapitola obsahuje přehled historických dat, návrh na období 2026–2030 a doporučení pro monitoring a úpravy v návaznosti na vývoj nákladů, tržeb a legislativy.

5.1 Stav

Dosavadní rozsah poskytovaných kompenzací za uplynulé pětileté období zobrazuje následující tabulka 11. Tabulka přehledně uvádí vybrané ekonomické ukazatele v předchozích letech. Pro jednotlivé roky jsou uvedeny vždy odhad kompenzací na provoz MAD (dle uzavřeného dodatku ke smlouvě s DPMD), skutečná výše vynaložených kompenzací na provoz MAD, částka za vyrovnaní tržeb DÚK (dle smlouvy s Ústeckým krajem o spolupráci na integrovaném systému) a rozsah dopravního výkonu MAD.

Na základě vyhodnocení dat za období 2020–2024 lze konstatovat, že vývoj kompenzací v městské dopravě Děčín byl stabilní, s mírným meziročním růstem o 3–4 %, který odpovídá obecné inflaci a růstu nákladů na energie a mzdy. V roce 2024 činila skutečně poskytnutá kompenzace 108,7 mil. Kč, což je přibližně o 14 mil. Kč více než v roce 2020. Z pohledu ekonomické bilance dopravce tvoří kompenzace cca 68 % provozních nákladů, zatímco zbylých 32 % je pokryto tržbami z jízdného a jinými výnosy. Tento poměr odpovídá běžným hodnotám u měst obdobné velikosti.

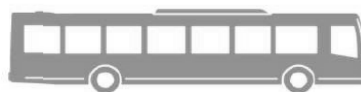
Poskytování kompenzací se řídí Nařízením (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících, zákonem č. 194/2010 Sb. a Smlouvou o veřejných službách mezi Statutárním městem Děčín a Dopravním podnikem města Děčína, a.s. Mechanismus výpočtu je dán vztahem: Kompenzace = (Provozní náklady – Tržby z jízdného) ± Korekce dle výkonů. Korekce reflektují inflaci, změny cen paliv, legislativní zásahy a mimořádné situace. Z dlouhodobého pohledu lze označit systém kompenzací za transparentní a stabilní.

Přehled vývoje kompenzací a hlavních ekonomických ukazatelů (2020–2024)

Rok	Provozní náklady (mil. Kč)	Tržby z jízdného (mil. Kč)	Kompenzace města (mil. Kč)	Podíl tržeb na nákladech (%)
2020	138,0	43,2	94,8	31
2021	145,2	44,5	100,7	31
2022	149,8	46,0	103,8	31
2023	156,4	48,9	107,5	31
2024	159,0	50,3	108,7	32

Tabulka 14: Přehled vývoje kompenzací a hlavních ekonomických ukazatelů (2020–2024)

Zdroj: DPMD a.s., finanční oddělení Statutárního města Děčín.



Předpokládaný vývoj kompenzací 2025–2030 (zdroj: návrh PDO 2026–2030)

Rok	Předpokládaná výše kompenzací (mil. Kč)	Meziroční změna (%)	Poznámka
2025	110,0	+1,2	zachování rozsahu výkonů
2026	112,0	+1,8	rozšíření linek 210/211
2027	115,0	+2,7	růst mezd, energie
2028	118,0	+2,6	nové technologie a vozidla
2029	120,0	+1,7	stabilizace systému
2030	123,0	+2,5	plná integrace DÚK+

Tabulka 15: Předpokládaný vývoj kompenzací 2025–2030 (zdroj: návrh PDO 2026–2030)

Systém kompenzací města Děčín je nastaven tak, aby umožňoval dlouhodobé plánování dopravní obslužnosti, kontrolu efektivity provozu a zároveň zaručoval dopravci ekonomickou stabilitu. Pro období 2026–2030 se předpokládá stabilizace výše kompenzací při rostoucí kvalitě služeb a efektivnější správě provozních nákladů. Město Děčín bude i nadále využívat mechanismus kompenzací jako strategický nástroj k zajištění dostupné, moderní a ekologické městské dopravy.

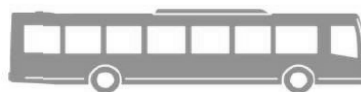
Doporučení pro monitoring a úpravy kompenzací

- Pravidelně sledovat vývoj nákladů, tržeb a objemu přepravních výkonů (min. 1× ročně).
- Vyhodnocovat dopady změn tarifů a slev na tržby a dostupnost dopravy.
- Aktualizovat výši kompenzací v návaznosti na inflaci, změny cen energií a mezd.
- Zajistit transparentní mechanismus výpočtu kompenzací dle platné legislativy a smluv.
- V případě mimořádných událostí (např. pandemie, legislativní změny) provést mimořádnou revizi kompenzací.

6 ČASOVÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH A POSTUP PŘI UZAVÍRÁNÍ TĚCHTO SMLUV

Tato kapitola stanovuje časový harmonogram a postup uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících mezi městem Děčín a dopravci. Zajišťuje soulad s legislativou ČR i EU a umožňuje efektivní plánování, financování a kontrolu kvality služeb. Harmonogram je navržen tak, aby reflektoval potřeby města, dotační podmínky a požadavky na modernizaci a integraci dopravy.

Na základě zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č.1107/70, zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, a nařízení



vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících je mezi statutárním městem Děčín a dopravcem Dopravní podnik města Děčína, a.s., který zajišťuje dopravní obslužnost celého území města v rámci MAD, uzavřena smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na území statutárního města Děčína a o kompenzaci za tyto služby. Předmětem této smlouvy je závazek dopravce provozovat městskou autobusovou dopravu na území města formou veřejných služeb v přepravě cestujících za podmínek stanovených ve smlouvě a jejích dodatcích a zároveň závazek města uhradit dopravci za podmínek, v termínech a ve výši stanovených smlouvou, či jejími dodatky, kompenzaci za výše uvedenou činnost dopravce. Ve smlouvě, případně v dodatcích ke smlouvě je přesně definován rozsah provozu MAD, specifikace některých provozních a jiných parametrů v souvislosti s vozidly MAD pořízenými z dotací poskytnutých v rámci projektů, smluvní přepravní podmínky MAD a tarifní podmínky MAD, resp. DÚK, standardy kvality a bezpečnosti veřejných služeb v přepravě cestujících, výchozí finanční model a kompenzace dle výchozího finančního modelu, skutečná kompenzace a způsob jejího určení a úhrady, závazky stran, sankce, doba platnosti smlouvy, možnost její výpovědi a další specifikace.

Tato výše uvedená smlouva nabyla účinnosti dne 1. 7. 2025. Smlouva je uzavřena na období 10 let, platnost této smlouvy je tedy do 30. 06. 2035.

Statutární město Děčín se již zavázalo (Vyjádřením statutárního města Děčín o úmyslu uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících schváleného usnesením zastupitelstva města Děčín č. ZM 19 05 05 09 ze dne 03. 05. 2019) uzavřít s Dopravním podnikem města Děčína novou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících na navazující období za předpokladu, že DPMD získá z Integrovaného regionálního operačního programu – SC 1.2

Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy, výzva č. 93 „Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro uhlé regiony“ dotaci na nákup nových vozidel a jednou z podmínek poskytnutí dotace bude trvání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po dobu delší, než je platnost stávající smlouvy o přepravě. Uzavření smlouvy je zároveň podmíněno tím, že dopravce bude splňovat aktuální podmínky pro vnitřní provozovatele stanovené Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 v aktuálním znění ke dni uzavření nové smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na území statutárního města Děčína a o kompenzaci za tyto služby dle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a související legislativy, a město tak bude oprávněno smlouvu s dopravcem uzavřít na základě přímého zadání.

Statutární město Děčín zároveň uzavřelo s Ústeckým krajem dne 18. 12. 2024 Smlouvu o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou. Městský dopravce Dopravní podnik města Děčína, a.s. uzavřel s Ústeckým krajem Smlouvu o zapojení dopravce do integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje.



7 HARMONOGRAM A ZPŮSOB INTEGRACE, POKUD SE OBJEDNATELÉ PODÍLEJÍ NA ORGANIZACI INTEGROVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH

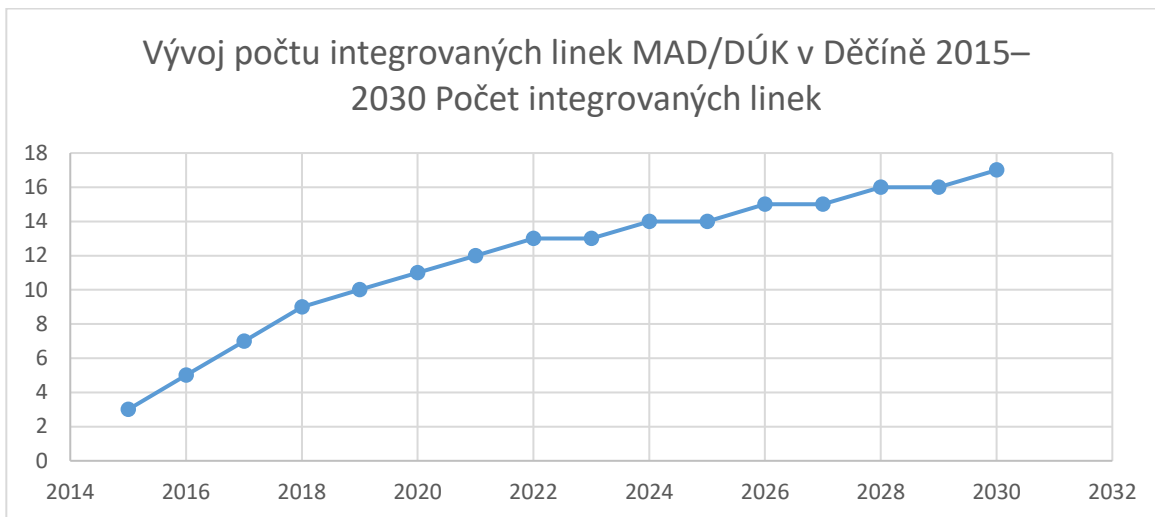
Tato kapitola popisuje časový harmonogram a způsob integrace městské, regionální, železniční a vodní dopravy v rámci systému Doprava Ústeckého kraje (DÚK). Cílem je zajistit jednoduché, přestupně výhodné a tarifně sjednocené cestování pro obyvatele i návštěvníky města Děčín. Kapitola obsahuje přehled hlavních integračních milníků, schéma integrace a doporučení pro další rozvoj.

K postupnému zavádění prvků integrovaného dopravního systému docházelo v Ústeckém kraji již od roku 2002. Vznik samotného plnohodnotného integrovaného dopravního systému na území Ústeckého kraje však proběhl až v roce 2014, kdy byl vytvořen integrovaný dopravní systém s názvem Doprava Ústeckého kraje (DÚK). Hlavním cílem nového integrovaného dopravního systému bylo zejména zavedení možnosti cestovat různými dopravními prostředky a s různými dopravci na území Ústeckého kraje na jednu vzájemně uznávanou jízdenku.

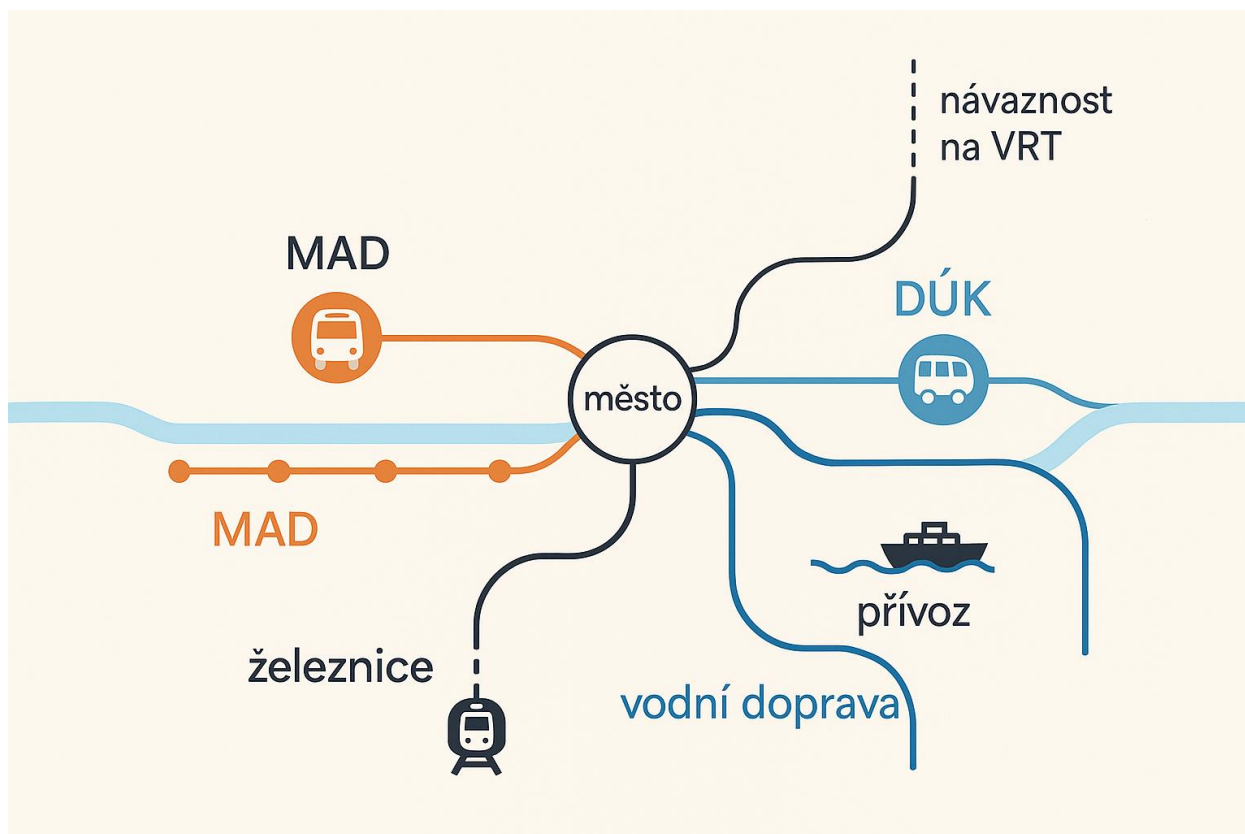
Od začátku roku 2015 byl na celém území kraje spuštěn jednotný zónově-relační tarif, dopravní obslužnost na území Ústeckého kraje byla optimalizována, byly odstraněny souběžné linky a souběžné spoje (železničních i autobusových linek), řešeny návaznosti a zvýšeny standardy kvality. Městská autobusová doprava (MAD) v Děčíně byla do krajského systému integrována postupně. V první fázi integrace bylo několik autobusových linek obsluhujících obce v okolí Děčína převedeno v průběhu roku 2015 a 2016 z režimu MAD do režimu DÚK. Tyto linky tak přestal obsluhovat městský dopravce, byly vyloučeny ze systému MAD, a naopak je začaly obsluhovat dopravci objednaní Ústeckým krajem pod hlavičkou DÚK. Tarifní integraci linek MAD v Děčíně se systémem DÚK se však podařilo společným úsilím všech dotčených stran sjednat až od poloviny roku 2016. Od poloviny roku 2016 tak byl městský tarif plně implementován do tarifu Dopravy Ústeckého kraje a na všech linkách veřejné dopravy v řešeném území tak platí jednotný tarifní systém Dopravy Ústeckého kraje. Město Děčín je zařazeno do tarifní zóny 301. Držitelé jízdenek platných v zóně 301, případně v dalších přilehlých zónách (na území města Děčína se jedná o část Dolní Žleb, která je samostatnou zónou 329), tak mohou používat pro své cesty po území města kromě spojů MAD i spoje DÚK a vzájemně je libovolně kombinovat.

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





Graf 4: Vývoj počtu integrovaných linek MAD/DÚK v Děčíně 2015–2030 Počet integrovaných linek



Obrázek 8: Schéma integrace



Schéma integrace: MAD, DÚK, železnice, vodní doprava, přívozy, návaznost na VRT

- **MAD** (městská autobusová doprava) – páteřní a doplňkové linky v rámci města.
- **DÚK** (integrováný systém Ústeckého kraje) – regionální autobusové a železniční linky, návaznost na kraj a okolní obce.
- **Železnice** – hlavní uzly (Děčín hl.n., Děčín východ), návaznost na dálkové a mezinárodní spoje, budoucí napojení na VRT.
- **Vodní doprava** – turistické lodní linky, přívozy (Dolní Žleb), návaznost na cyklodopravu a turistické cíle.
- **Přívozy** – unikátní spojení přes Labe, důležitá pro okrajové části a turismus.
- **Návaznost na VRT** – strategická příprava na vysokorychlostní tratě a jejich vliv na přepravní proudy.

Doporučení pro další rozvoj integrace (2026–2030)

- Pravidelně vyhodnocovat funkčnost integrace (ankety, monitoring přestupů, spokojenost cestujících).
- Rozšiřovat integraci na nové služby (poptávková doprava, sdílená mobilita, cyklodoprava).
- Zajistit jednotné informace o spojích a tarifech na všech zastávkách a v aplikacích.
- Podporovat bezbariérovost přestupních uzlů a návaznost na další druhy dopravy.

8 MAXIMÁLNÍ TARIFY PRO CESTUJÍCÍ, MAJÍ-LI BÝT STANOVENY OBJEDNATELEM

Tato kapitola shrnuje aktuální stav a návrh tarifní politiky v městské a regionální dopravě v Děčíně. Zaměřuje se na maximální tarify, slevy, bezplatnou přepravu a doporučení pro další rozvoj tarifního systému. Cílem je zajistit cenovou dostupnost, sociální spravedlnost a motivovat k využívání veřejné dopravy.

8.1 Stav

Systém MAD Děčín je plně tarifně integrován do krajského integrovaného systému DÚK. Městský dopravce na svých provozovaných linkách akceptuje i vydává papírové jízdní doklady DÚK i elektronické jízdní doklady DÚK. K dispozici jsou jak jednorázové jízdenky, tak předplatní kupóny na libovolný počet tarifních zón. Celé území města je zařazeno do jedné zóny označené č. 301 (mimo místní část Dolní Žleb, která je zařazena do tarifní zóny 329, dopravní obsluhu této místní části však zajišťuje pouze železniční linka U28).

Jednotlivé jízdní doklady pro zónu 301 se kupují u řidiče. Cena jízdních dokladů je různá pro platbu v hotovosti (mince se vhazují do mincového automatu, přeplatky se nevrací) a pro platbu elektronickou peněženkou na čipové kartě či bezkontaktní platební kartou. Všechny jednorázové jízdenky jsou přestupní s dobou platnosti 45 min. nebo celodenní s platností vždy do 04:00 následujícího dne.



Jednozónové časové jízdenky pro zónu 301 Děčín lze ukládat též na bezkontaktní bankovní karty (BBK). Tyto karty jsou však uznávány pouze na linkách MAD Děčín. Nelze je použít na ostatních linkách DÚK. Bližší informace o těchto kartách podává pouze dopravce DPMD, a.s.

Zlevněné*:

Děti a mládež 6-18 let: od 15 let prokazování úředně vydaným platným identifikačním osobním průkazem nebo žákovským průkazem nebo studentským průkazem ISIC

Žák a student 18-26: prokázání platným žákovským nebo studentským průkazem denního nebo prezenčního studia

Senioři nad 65 let: prokazování osobním průkazem občana Evropské unie nebo cestovním dokladem nebo jiným úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem

ZTP, ZTP/P: nutný průkaz ZTP nebo ZTP/P

Na zlevněné jízdné mají nárok vybrané skupiny cestujících, mj. děti, studenti, senioři.

Jednotlivé a 24 hodinové jízdné jednozónové v zóně 301 Děčín

Zóna	Hotovostní platba (jízdní doklady pouze v papírové formě)		Elektronická platba (jízdní doklady v papírové podobě i na bázi)		Časová platnost
	Plné	Zvýhodněné 50%	Plné	Zvýhodněné 50%	
301 Děčín	24 Kč	12 Kč	24 Kč	12 Kč	45 min
301 Děčín	72 Kč	36 Kč	72 Kč	36 Kč	1 den

na 1 den platí od zakoupení do 04:00 následujícího dne

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

Bezplatná přeprava v zóně 301:

držitelé průkazů ZTP a ZTP/P,

strážníci Městské policie v Děčíně v uniformě,

občané nad 70 let včetně s bezplatným kupónem nahraným na jakékoli kartě DPMD, a.s., na BČK DUK nebo přiřazeným k platební kartě

držitelé Zlaté medaile (plakety) prof. MUDr. Jana Janského.

asistenti prevence kriminality Městské policie v předepsaném stejnokroji a po předložení průkazu zaměstnance

pracovníci střediska městských služeb v pracovní dny od 6:00 do 15:00 po předložení průkazu

Přepravné za spoluzavazadla či psa je stanoveno na platnost 60 min. a platnost do 4:00 hod. následujícího dne.

Pro pravidelné cestující je nabízeno předplatné časové jízdné. V nabídce je časové jízdné na 7 dní, 30 dní a 90 dní. Všechny tři druhy časového jízdného lze nahrát ve formě elektronického kuponu na bezkontaktní čipové karty či na bezkontaktní bankovní kartu, dále mají cestující



možnosti v podobě aplikace DÚKapky, na které lze nahrávat a kupovat jednotlivé jízdní doklady, tak časové kupony.

Velkou výhodou je možnost nákupu předplatného jízdného v e-shopu dopravního podniku.

Časové jízdné jednozónové relací v

Zóna	7 denní		30 denní		90 denní		Lze zakoupit pouze na předprodeji dopravce nebo v mobilní aplikaci DÚKapka		
	Hotovostní i elektronická platba Papírové jízdenky i jízdenky na dopravní kartě nebo v DÚKapce		Hotovostní i elektronická platba Papírové jízdenky i jízdenky na dopravní kartě nebo v DÚKapce		Hotovostní i elektronická platba Jízdenky pouze na dopravní kartě nebo v DÚKapce		Hotovostní i elektronická platba Jízdenky pouze na dopravní kartě nebo v DÚKapce		Jízdenky pouze na dopravní kartě
	Plné	Zvýhodněné 50%	Plné	Zvýhodněné 50%	Plné	Zvýhodněné 50%	Plné	Zvýhodněné 50%	Zaměstnanci
301 Děčín	168 Kč	84 Kč	600 Kč	300 Kč	1 600 Kč	800 Kč	5 000 Kč	2 500 Kč	200 Kč

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

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

8.1.1 Trendy a doporučený harmonogram tarifní politiky (doplnění)

V návaznosti na aktuální trendy v oblasti veřejné dopravy, zkušenosti z jiných měst a doporučení odborných organizací doporučujeme pro období 2026–2030 následující opatření a harmonogram v oblasti tarifní politiky:

- **2026:**
 - Pravidelná revize tarifů a slev (každé 2 roky) s ohledem na inflaci, vývoj nákladů a poptávky.
 - Zavedení pilotních projektů na podporu využívání veřejné dopravy (např. víkendové slevy, strop na jízdné, turistické jízdenky).
 - Rozšíření možností bezhotovostní platby a elektronického odbavení (aplikace DÚKapka, čipové karty, bezkontaktní platby).
- **2027:**
 - Vyhodnocení dopadů tarifních změn na poptávku, tržby a sociální dostupnost.
 - Úpravy tarifů a slev na základě výsledků monitoringu a zpětné vazby od cestujících.
 - Rozšíření motivačních tarifů pro vybrané skupiny (rodiny, seniory, studenty, návštěvníky města).
- **2028:**
 - Pravidelný monitoring dopadů tarifní politiky na poptávku a efektivitu systému.
 - Možnost zavedení dynamických tarifů (např. zvýhodněné jízdné v mimošpičce, kombinované jízdenky pro více osob).
- **2029:**
 - Pravidelná revize tarifů, komunikace změn veřejnosti (informační kampaně, aktualizace webu a aplikací).
 - Vyhodnocení efektivity motivačních tarifů a pilotních projektů.
- **2030:**
 - Vyhodnocení období, návrh dalšího postupu a aktualizace strategických cílů v oblasti tarifní politiky.



8.2 Návrh

Maximální tarify pro cestující, respektive aktuální výše cen tarifů jednotlivých i předplacených jízdních dokladů jsou stanoveny v tarifních podmínkách Dopravy Ústeckého kraje, konkrétně se jedná o dokument „Tarif Dopravy Ústeckého kraje“, jeho aktuální verze je platná k 1. 8. 2025. Tarif Dopravy Ústeckého kraje je dálkově přístupný z odkazu www.doprava.kr-ustecky.cz, případně i z odkazu www.dpmdas.cz.

Ústecký kraj již při zavádění integrovaného systému DÚK deklaroval, že pro udržení systému financování veřejné dopravy bude tarif DÚK pravidelně vyhodnocovat (s ohledem na výtěžnost tarifu i s ohledem na inflaci). Toto deklaratorní prohlášení je i součástí smluv uzavíraných s integrovanými systémy městské hromadné dopravy v jednotlivých městech. **Uzavřené smlouvy předpokládají, že k úpravě cen může, právě s ohledem na inflaci, dojít každé dva roky.**

9 DALŠÍ ÚDAJE VZTAHUJÍCÍ SE K FINANCOVÁNÍ A NÁKLADOVĚ EFEKTIVNÍMU ZAJIŠŤOVÁNÍ VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH STANOVENÉ PŘÍMO POUŽITELNÝM PŘEDPISEM EVROPSKÉ UNIE

9.1 Legislativní rámec

Plán dopravní obslužnosti města Děčín je zpracován v souladu s **Nařízením (ES) č. 1370/2007**, které vyžaduje uvádět údaje o **financování a nákladové efektivitě** veřejných služeb v přepravě cestujících; tyto údaje slouží jako podklad pro uzavírání smluv o veřejných službách a pro čerpání evropských a národních dotací

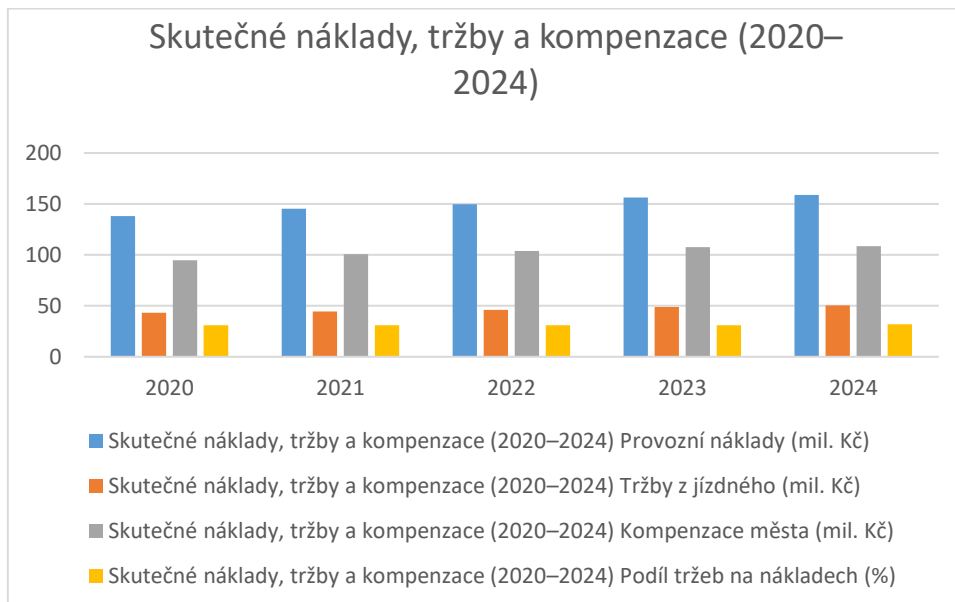
9.2 Skutečné náklady, tržby a kompenzace (2020–2024)

Rok	Provozní náklady (mil. Kč)	Tržby z jízdného (mil. Kč)	Kompenzace města (mil. Kč)	Podíl tržeb na nákladech (%)
2020	138,0	43,2	94,8	31
2021	145,2	44,5	100,7	31
2022	149,8	46,0	103,8	31
2023	156,4	48,9	107,5	31
2024	159,0	50,3	108,7	32

Tabulka 16: Skutečné náklady, tržby a kompenzace (2020–2024)

Zdroj: DPMD a.s., finanční oddělení Statutárního města Děčín; převzato z tabulky 4C.1 v PDO Děčín 2026–2030.





Graf 5: Skutečné náklady, tržby a kompenzace (2020–2024)

9.3 Komentář k efektivitě

- **Podíl tržeb na nákladech** se v letech 2020–2024 stabilizoval kolem **31–32 %**.
- **Kompenzace města** dlouhodobě kryjí přibližně **68 %** provozních nákladů.
- Meziroční růst nákladů souvisí zejména s **cenami energií a mzdami řidičů/techniků**.
- Pro období **2026–2030** se očekává zlepšení efektivity díky **modernizaci vozového parku** (elektrobusy/CNG) a **optimalizaci provozu**.

9.4 Mechanismus výpočtu kompenzace

Kompenzace = Provozní náklady – Tržby z jízdného ± Korekce dle výkonů.

9.5 Monitoring a kontrola efektivity

- **Roční sledování:** náklady, tržby, kompenzace, výkony.
- Vyhodnocování **efektů investic** (úspory paliv/údržby, kvalita služeb).
- **Zpráva o plnění PDO** veřejně dostupná

9.6 Plánované investice a očekávané přínosy (rámcově)

- **Obnova vozového parku** (elektrobusy, H2) – očekávané snížení provozních nákladů na paliva/údržbu a nižší emise
- **Bezbariérové zastávky a real-time informace** – navazují na standardy kvality služeb
- **Zázemí pro řidiče a nové plochy pro autobusy**
- **Nabíjecí stanice pro elektrobusy**
- **Bateriové úložiště**



9.7 Závěr

Financování veřejné dopravy v Děčíně je nastaveno **transparentně** a v souladu s platným právním rámcem; **efektivita** vynakládání veřejných prostředků se průběžně **monitoruje** a **vyhodnocuje** prostřednictvím účetních ukazatelů a ročních reportů.

10 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ A TABULEK

ad. a další

č. číslo

ČSÚ Český statistický úřad

ČR Česká republika

DPMD Dopravní podnik města Děčína, a.s.

DÚK Doprava Ústeckého kraje

IDS integrovaný dopravní systém

hl.n. hlavní nádraží

hod. hodina

Kč Koruna česká

km kilometr

MAD městská autobusová doprava

min. minuta

n. L. nad Labem

odj. odjezd

s. š. severní šířka

Sb. sbírky

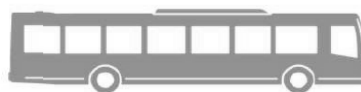
SC specifický cíl

SRN Spolková republika Německo

ÚK Ústecký kraj

v. d. východní délka

vozk. vozový kilometr



10.2 Seznam obrázků

Obrázek 1: Hierarchie dokumentů dopravního plánování v ČR.....	4
Obrázek 2: Schéma – Hierarchie plánovacích dokumentů v dopravě	17
Obrázek 3: odbavení v autobuse	23
Obrázek 4: Schéma autobusových linek MAD	34
Obrázek 5: Schéma nočních linek MAD	34
Obrázek 6: Síť linek města Děčín	46
Obrázek 7: Železniční linky v tarifu DÚK	51
Obrázek 8: Schéma integrace	60

10.3 Seznam tabulek

Tabulka 1: Hlavní právní a strategické dokumenty vztahující se k dopravní obslužnosti města	5
Tabulka 2: Schéma hierarchické provázanosti plánovacích dokumentů.....	5
Tabulka 3: Základní údaje o městě Děčín (k 1. 1. 2024).....	7
Tabulka 4: Projekce věkové struktury Děčína (Kvalitativní data)	11
Tabulka 5: Děčín – místní části (počet obyvatel).....	13
Tabulka 6: Děčín – místní části (rozsah dopravní obslužnosti).....	14
Tabulka 7: Hierarchie a vazby strategických dokumentů (schéma)	15
Tabulka 8: Přehled nadřazených dokumentů.....	16
Tabulka 9: Soulad strategických cílů SUMP x PDO Děčín	20
Tabulka 10: Přehled hlavních služeb a integrace (stav 2025).....	21
Tabulka 11: Základní přehled linek MAD města Děčín (2024)	38
Tabulka 12: Vývoj přepravních výkonů MAD města Děčín 2015–2024	42
Tabulka 13: Orientační vývoj nákladů a kompenzací městské dopravy Děčín (2020–2024)	54
Tabulka 14: Přehled vývoje kompenzací a hlavních ekonomických ukazatelů (2020–2024)	55
Tabulka 15: Předpokládaný vývoj kompenzací 2025–2030 (zdroj: návrh PDO 2026–2030).....	57
Tabulka 16: Skutečné náklady, tržby a kompenzace (2020–2024)	64

10.4 Seznam grafů

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel Děčína.....	10
Graf 2: Vývoj přepravních výkonů MAD města Děčín 2015–2024	42
Graf 3: Vývoj provozních nákladů, kompenzací a tržeb MAD Děčín (2020–2024).....	54
Graf 4: Vývoj počtu integrovaných linek MAD/DÚK v Děčíně 2015–2030 Počet integrovaných linek	60
Graf 5: Skutečné náklady, tržby a kompenzace (2020–2024).....	65

