

## NOVÝ PROVOZNÍ KONCEPT DÁLKOVÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA LINCE PRAHA –ČESKÉ BUDĚJOVICE – LINZ

### Důvod předložení materiálu

- (1) Dne 15. září 2014 schválila vláda České republiky svým usnesením č. 758 materiál, jehož obsahem byla Zpráva o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy. V bodě III/4 tohoto usnesení vláda uložila ministru dopravy *„zahájit přípravu nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy Praha – Tábor – České Budějovice (s dalším pokračováním směr Linz popř. Český Krumlov), zahrnující i nový expresní segment na této trase.“*
- (2) Dne 12. února 2015 byla s ohledem na rozhodnutí vlády podepsána dohoda, týkající se vzájemné spolupráce mezi Rakouskou republikou a Českou republikou v oblasti veřejné železniční dopravy, jejímž hlavním předmětem byla spolupráce při modernizaci železniční tratě Wien – Brno – Praha. V rámci této dohody byl sjednán text, že obě strany jsou si *„vědomy skutečnosti, že po provedení modernizace na české straně posílí svůj význam pro dálkovou dopravu také trať Linec – České Budějovice – Praha, a že bude usilováno o čtyřhodinovou jízdní dobu Praha – Linec s možností přestupu v Linci na dálkovou dopravu horního přepravního segmentu ve směru na Západ.“*
- (3) Na základě toho proběhlo dne 16. prosince 2015 jednání se zástupci rakouské strany, ve kterém obě strany potvrdily zájem připravit nový provozní koncept na relaci Praha – Linz s ohledem na zatraktivnění tohoto spojení, které je v současné době zajišťováno nevyhovujícím způsobem.

### Důvody zavedení tzv. *dvousegmentové* obsluhy na dráze Praha – České Budějovice

- (4) V Plánu dopravní obslužnosti území vlaky celostátní dopravy, vypracovaném na základě § 5 Zákona o veřejných službách<sup>1</sup>, je otázce zajišťování dopravní obsluhy území v souvislosti s modernizací tzv. čtvrtého železničního koridoru<sup>2</sup> věnována prioritní pozornost jako jednomu z klíčových rozvojových projektů objednávky státu.
- (5) V tomto schváleném koncepčním materiálu se mimo jiné uvádí: *„Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Jihočeským krajem podporuje zkvalitnění přeshraniční dopravy v relaci Praha – České Budějovice – Linz, jejíž potenciál není dodatečně využit, mimo jiné také pro tranzitní cestující v relaci Horní Rakousko – severní Německo přes Českou republiku. V úseku České Budějovice – Summerau je proto dlouhodobým zájmem rozšíření rozsahu na 4 páry přímých vlaků Praha – Linz, které by s vlaky (4 páry) v objednávce Jihočeského kraje tvořily integrální nabídku v intervalu 120 minut.“*
- (6) Důvodem zavedení dvousegmentové obsluhy je zejména skutečnost, že nyní vlaky dálkové dopravy plní příliš mnoho funkcí najednou: od lokální funkce v přepravě cestujících mezi Prahou a Benešovem či Tábořem a Soběslaví, přes klíčové přepravní proudy v relacích Praha – Tábor a Praha – České Budějovice, až po mezinárodní cestující v relacích Praha – Linz a Praha – Salzburg, popřípadě i Praha – Zürich<sup>3</sup>. Lze konstatovat, že všechny funkce najednou jedna vrstva vlaků nemůže dobře plnit.

<sup>1</sup> Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

<sup>2</sup> Čtvrtý tranzitní železniční koridor probíhá v úseku (Spolková republika Německo) Dresden – Praha – České Budějovice – Linz (Rakousko/Itálie).

<sup>3</sup> S ohledem na deklarované rušení vlaků produktové řady CityNightLine v SRN může nabýt i tato úloha vlaků Praha – Linz s přestupem na vlaky railjet Wien – Zürich nabýt na významu.

- (7) To se projevuje ve slabých přepravních výsledcích v relacích Praha – České Budějovice a mizivých výsledcích na relaci Praha – Linz ve srovnání se zřejmým přepravním potenciálem těchto center, který byl konstatován v řadě studií<sup>4</sup>. Do oblasti spolkové země Oberösterreich či Salzburg vlakem či veřejnou dopravou obecně z centra České republiky lze reálně cestovat jen s velkými obtížemi, což není slučitelné ani s představou prostupné Evropy bez hraničních bariér která je tak akcentována ze strany bruselských orgánů při investicích do infrastruktury<sup>5</sup>, ani s myšlenkou tranzitních či alespoň mezinárodních železničních koridorů, tj. s ústřední myšlenkou, pro kterou byly koridory budovány. Ani žádné komerční produkty z ekonomických důvodů obdobné služby nevytvořily, stejně jako jinde v Evropě jsou obdobné služby zajišťitelné jen formou veřejných služeb v přepravě cestujících ve smyslu Nařízení EU o veřejných službách<sup>6</sup>.
- (8) S ohledem na výše uvedené trvá v současné době přeprava z Prahy do Lince téměř pět hodin (například ranní vlak Praha – Lince jede dnes v časové poloze mezi 5:33-10:24). Průměrná rychlost rychlíků objednávaných Ministerstvem dopravy a rakouskými orgány<sup>7</sup> mezi Prahou a Lincem činí 61 km/h, zatímco autobusy stejnou relaci mohou překonat za 3:50, tedy o hodinu rychleji, i když je jejich nabídka rozsahem nízká. Situace v mezinárodní dopravě však není to nejpodstatnější. Ještě horší je situace pro *pravidelné cestující* z Českých Budějovic popř. Tábora, kteří užívají vlaků stávající linky R7 opakovaně ke svým cestám do hlavního města Prahy. Jízdní doba vlaků kategorie R (rychlík) na relaci Praha – České Budějovice je v současnosti 2:23 minut a tedy průměrná cestovní rychlost těchto vlaků v dané relaci činí jen 70,9 km/h. Takový produkt nemůže efektivně sloužit jako nosný pilíř páteřního spojení v ose budovaného čtvrtého železničního koridoru.
- (9) Přitom řada úseků mezi Prahou a Českými Budějovicemi je modernizována a změnou organizace dopravy lze dosáhnout výrazně atraktivnější jízdní doby pouze mírně přes 2 hodiny (výhledově, po dokončení zbývajících úseků, to bude bez změny provozní koncepce ještě méně). V případě vlaku Praha – Lince se namísto současných skoro pěti hodin sice dosud nelze dostat jízdní dobou vlaků na čisté čtyři hodiny, ale reálně jsou cca 4 hodiny 10 minut. To však nutně vyžaduje splnit základní předpoklad, a sice provozní segmenty zastávkových rychlíků a expresů rozpojit a pro každou z těchto funkcí, dosud společně zajišťovaných jedinou linkou, vytvořit samostatný produkt. Vlak spojující Prahu, České Budějovice a Linz (Salzburg, Innsbruck, Zürich) nemůže již nadále zmíněná spojení Praha – Benešov či Tábor – Soběslav dobře obsloužit a přitom jet rychle. Proto je toto opatření nutné učinit.
- (10) Proto se v Plánu dopravní obslužnosti území vlaky celostátní dopravy uvádí, že cílovým stavem je, vzhledem ke snaze maximálního přínosu pro cestující a využití investice do modernizované koridorové trati, zavedení dvousegmentové<sup>8</sup> dopravní obsluhy v relaci Praha – České Budějovice. Ten by měl být zaveden postupně přidáním expresních vlaků, které by měly být provozovány v relaci Praha – Linz a měly by být doplněny zejména ve špičkovém období účelnými vnitrostátními expresy.

4 Například studie proveditelnosti modernizace 4. tranzitního koridoru Horní Dvořiště st. hr. – Praha (2001, SUDOP PRAHA a.s.) včetně jejich následných aktualizací v následujících letech.

5 Jednou z ústřední myšlenku evropských fondů je vize propojené Evropy bez hraničních bariér.

6 Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

7 V Rakousku uvedené vlaky objednává Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ve Vídni ve spolupráci se spolkovou zemí Oberösterreich.

8 Objednávkou „dvousegmentové obsluhy“ se rozumí stav, kdy je dálková doprava složena ze dvou linek, z nichž každá má samostatný interval, jinou cestovní rychlost, poněkud odlišnou koncepci dosahování uzlů a jinou koncepci zastavování (například expresní linka zajišťuje rychlou dopravu mezi Prahou, Táborem, Českými Budějovicemi a Lincem, a jiná linka obsluhuje menší rychlíkové stanice, jako jsou například Benešov u Prahy, Olbramovice, Planá nad Lužnicí, Soběslav, Veselí nad Lužnicí a další). Tyto funkce dosud dohromady zajišťuje jediný přepravní segment vlaků kategorie rychlík.

- (11) Usnesením vlády ze dne 20. července 2011 č. 570 „k aktualizaci projektů III. a IV. tranzitního železničního koridoru, včetně komplexního řešení problematiky jejich financování“ vláda ministru dopravy mimo jiné uložila zajistit „spolufinancování projektů modernizace III. a IV. tranzitního železničního koridoru ČR z fondů Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava pro období let 2007 až 2013“ (s možností financování projektů do roku 2015), a to v souladu s předpoklady v aktualizovaných modelech financování ve střednědobém výhledu, a dále „zpracovat financování projektů III. a IV. tranzitního železničního koridoru ČR do strategických plánovacích dokumentů ČR pro čerpání prostředků z fondů EU v období let 2014 až 2020“. Základním cílem této stavební investice je zvýšení rychlosti a kapacity železničního spojení jihu Čech s Prahou a dalšími regiony. Zároveň jde o výrazný nástroj k plnění Státní energetické koncepce a Národního plánu snižování emisí, neboť energetická náročnost železniční dopravy je v průměru cca 7,5 násobně nižší než energetická náročnost individuální automobilové dopravy.
- (12) Smysl expresního segmentu v rámci studie proveditelnosti<sup>9</sup> jednoznačně potvrdil dopravní model, který byl v rámci investiční přípravy připraven. Kombinace modernizované infrastruktury a nového provozního modelu dálkové dopravy se výrazně projevila v nárůstu počtu cestujících, z nichž část jsou noví cestující a část tvoří cestující převedení ze silniční dopravy. Odhad přepravního výkonu na čtvrtém železničním koridoru předpokládá během prvních let provozu expresních vlaků celkový nárůst cca o 1/4 cestujících s předpokladem dalšího růstu.
- (13) Při výrazném zkracování cestovní doby na železnici lze zaznamenat nejvyšší nárůsty dopravy právě v relaci Praha – Tábor a Praha – České Budějovice. Dokladem přiměřenosti úprav dopravy je přehled obsazení (počet osob na vlak) vypočtený na základě výsledků dopravní prognózy, kdy průměrná hodnota obsazení vlaku vykazuje výrazný nárůst. Lze dále uvést, že například na relaci České Budějovice – Praha je předpoklad změny dělby přepravní práce až na 1/3 celkového přepravního proudu v případě železniční dopravy, přičemž jeho hodnota od zahájení výstavby koridoru postupně klesá z hodnoty 19 % v roce 2005. Relace Tábor – Praha vykazuje ve stejném ukazateli nárůst na cca 1/4 podílu železniční dopravy na osobní přepravě z výchozí základny 14 %, což je rovněž velmi důležité. Je zásadní uvést, že tyto prognózy však předpokládaly jako nutnou podmínku právě rozdělení současné linky R7 na expresní a rychlíkový přepravní segment mezi Prahou a Českými Budějovicemi (s dalším spojením směr Linec).
- (14) Předmětné linky dálkové dopravy (Ex7 a R17) nebyly z hlediska přístupu k veřejným službám dosud otevřeny pro hospodářskou soutěž. Dle aktuálního harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy<sup>10</sup> spadá relace Praha – České Budějovice – Linz do části sítě, u níž Česká republika předpokládá veřejné služby přímo objednávat u státem vlastněného dopravce ČD.
- Předkladatel v této souvislosti dále konstatuje, že:
- a) objednávka předmětných služeb je v současné době účelná, neboť trh není připraven takové služby zajistit bez intervence veřejné správy, popřípadě je není schopen zajistit ve srovnatelné četnosti a kvalitě, a zároveň
  - b) s ohledem na benefit koncového zákazníka (cestujících) je účelné na určitou dobu sjednat předmětné veřejné služby s dopravcem ČD, přičemž přímé zadání je sjednáno v tuto chvíli do roku 2019; následný postup liberalizace bude projednán

<sup>9</sup> Studie proveditelnosti modernizace 4. tranzitního koridoru Horní Dvořiště st. hr. – Praha (2001, SUDOP PRAHA a.s.) včetně jejich následných aktualizací v následujících letech.

<sup>10</sup> Materiál čj. 1505/15 k usnesení vlády ČR ze dne 14. prosince 2015 č. 1050 ke Zprávě o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy.

v rámci přípravy aktualizace harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v oblasti dálkové a nadregionální dopravy, který musí být vládě ČR předložen do listopadu 2016.

- (15) Na základě toho se navrhuje sjednání nového provozního konceptu Praha – České Budějovice – Linz s dalšími návaznostmi směr Dresden/Salzburg a jeví se jako nezbytné odrazit tuto skutečnost v usnesení vlády k tomuto materiálu, následně pak v plánované aktualizaci Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, podle § 5 Zákona o veřejných službách a příslušné smlouvě o veřejných službách. Nový provozní koncept se navrhuje zavést od období platnosti jízdního řádu 2016/2017 s ohledem na zájem cestující veřejnosti užívat rychlých přepravních služeb na koridorové dráze, která je již v převážné části úseku modernizována.

### **Zásady provozní koncepce**

- (16) V průběhu přípravy jízdního řádu 2016/2017 bylo zvažováno celkem šest variant provozních koncepcí na dráhách Praha – České Budějovice – Linz. Varianty se lišily rozsahem vnitrostátní expresní dopravy a způsoby oběhů souprav ve vnitrostátní části řešené linky. Z nich po zevrubném ekonomickém a provozně-technologickém posouzení byla vybrána varianta 3A, jejíž zásady popisujeme dále v tomto materiálu.
- (17) V žádné variantě není navrhován stav, kdy přepravní poptávku mezi Jihočeským krajem, centrem České republiky a spolkovou zemí Oberösterreich plně převezme expresní přepravní segment, podobně jako na přepravované relaci Praha – Plzeň – Mnichov. Současná linka R7 bude rozdělena na rychlíkovou linku R17 a expresní linku Ex7. I nadále bude důležitým základem dopravní obslužnosti rychlíková linka Praha – České Budějovice nově pojmenovaná R17, která musí být principiálně i nadále provozována v základním intervalu 60 minut ve špičce pracovního dne s prodloužením až na 120 minut v době přepravního sedla. Tyto vlaky budou v souladu s Plánem dopravní obslužnosti území nadále fixovány stejně jako dnes uzlem Tábor v poloze blízké minutě 00 v průběhu celého občanského dne.
- (18) U linky R17 bude zastavení rozšířeno proti stávajícímu stavu o žst. Planou nad Lužnicí. Vyšší rozsah zastavování by byl možný případně pouze po zavedení provozu linky Ex po celou dobu občanského dne, čímž by expresy potenciálně převzaly plnou váhu dopravní obslužnosti na klíčových relacích z Prahy do Tábora a Českých Budějovic, jakož i do souvisejících cílů v jižních Čechách, což v tuto chvíli není navrhováno. Kostra přepravní nabídky, jakož i plné zajišťování důležitých přepravních vztahů typu Praha – Benešov či Tábor – Soběslav, ale i Praha – Jindřichův Hradec či Tábor – Třeboň zůstane i nadále zachována prostřednictvím linky R17.
- (19) Linku R17 bude doplňovat expresní linka Ex7 vedená v relaci Praha – České Budějovice – Linz v základním intervalu 240 minut. Předpokládá se, že tato linka bude smluvně začleněna do existující smlouvy o veřejných službách s dopravcem České dráhy, a.s. Ministerstvo dopravy v daném případě upravuje rozsah dopravy na lince R7 Praha - Tábor - České Budějovice (-Rakousko), která je až do roku 2019 sjednána v rámci desetileté smlouvy s dopravcem České dráhy, a.s. Tato smlouva umožňuje ministerstvu každoročně upravit rozsah dopravního výkonu maximálně o 5 %, v daném případě jde o využití uvedeného oprávnění ze strany Ministerstva dopravy.
- (20) Linka Ex7 se předpokládá ve variantě, jejíž struktura je rámcově uvedena v příloze č. 1 tohoto materiálu, přičemž uvádíme pouze přibližné časové polohy nových vlaků, přesné budou stanoveny provozovatelem dráhy v rámci přípravy jízdního řádu pro období platnosti 2016/2017. V principu se jedná o rastr se základním čtyřhodinovým intervalem v relaci Praha – Linz s účelnými drobnými odchylkami (konkrétně vlaky s odjezdy v 6, 10, 14 a 18 hodin z Prahy a před 7, 12, 16 a 19 hodinou z Lince). Tento koncept byl pozitivně přijat i ze strany rakouských partnerů. Tento základní rastr je účelné doplnit o špičkové vnitrostátní expresy Praha – České Budějovice a zpět, které pojedou pouze

ve špičkovém období<sup>11</sup>. Tyto vložené vnitrostátní vlaky s ohledem na současná frekvenční sčítání dopravce, které má Ministerstvo dopravy k dispozici, mají značný přepravní potenciál, zejména klíčové vlaky v 6 až 8 hodin z Českých Budějovic a odpoledne zpět z Prahy jsou klíčovým doplněním základního intervalu.

- (21) Tento rozsah se navrhuje doplnit o jeden pár přidanych vlaků Praha – Český Krumlov v 8 hodin z Prahy a ve 14 hodin zpět z Českého Krumlova s ohledem na zajištění nejzákladnější dopravní obslužnosti tohoto významného střediska jižních Čech nadregionální dopravou. Je důležitou okolností, že tento pár vlaků nevyvolává potřebu dalších vozů a je realizovatelný pouze s rozsahem vozů potřebných pro předchozí provozní koncepci. Jediné, co potřebuje dopravce k zajištění této služby navíc, je diesellová lokomotiva pro zajištění trakce v úseku mezi Českými Budějovicemi a Českým Krumlovem, která je rovněž k dispozici ve stávajícím vozidlovém parku dopravce.
- (22) V současnosti není s ohledem na další průběh stavebních prací reálné, aby vlaky dosahovaly uzel České Budějovice v čistých celých hodinách, jak bylo předpokládáno v Plánu dopravní obslužnosti území. Proto bude realizován model, ve kterém budou Českých Budějovic dosahovat krátce po celých hodinách (cca v časové poloze X:04), a zpáteční směr bude konstruován symetricky. U vlaků expresní linky se v úseku Praha – České Budějovice předpokládá zastavení ve stanici Tábor.
- (23) V úseku České Budějovice – Linz bude vlak expresní linky zastavovat jako běžný rychlík, tj. na českém území ve stanicích Velešín-město, Kaplice a Rybník. Zastavování na rakouském území určí rakouské úřady, přičemž z české strany bylo vyjádřeno přání počet zastavení redukovat, zejména v příměstském úseku Pregarten – Linz, na což rakouská strana reagovala pozitivně.
- (24) Expresní segment samozřejmě bude mít určité dopady i do rychlíkové linky Praha – České Budějovice, nově označené R17. S ohledem na potřebu adekvátní obsluhy rychlíkových stanic jako například Benešov u Prahy či Veselí nad Lužnicí se však nepředpokládají zásadní změny. V rychlíkovém segmentu se předpokládají zejména následující dílčí změny:
- a) existence nové expresní trasy bude využita v pracovní dny a v sobotu pro nový vlak, který bude mít specifické zastavování (České Budějovice cca 4:55, zastavení Tábor, Benešov u Prahy, Praha s příjezdem cca 7:00), u této trasy předpokládáme značný význam zejména v úseku Tábor – Benešov u Prahy – Praha pro špičkovou přepravu do zaměstnání v Praze,
  - b) budou zavedeny nové vlaky, které umožňují využití existujících náležitostí v okrajových obdobích občanského dne (například vlak v 23:30 z Prahy do Tábora), od těchto vlaků očekáváme nabídku pro cestující za minimálního nárůstu nákladů,
  - c) některé vlaky budou mít omezen rozsah provozu, pokud nový rozsah expresních vlaků již jejich denní nabídku neodůvodňuje (např. vlak ve 13 hodin z Českých Budějovic do Prahy jen v pracovní dny) a
  - d) vlaky v 5, 7 a 17 hodin z Českých Budějovic do Veselí nad Lužnicí nebudou s ohledem na existenci expresních tras provozovány, popřípadě budou provozovány ve sníženém rozsahu; v opačném směru bude omezen provoz vlaků na 17 a 19 hodinu do Českých Budějovic.

S ohledem na minimální dopady do regionální dopravy budou vlaky linky Ex7 vedeny v úseku Praha – Benešov u Prahy v přesném prokladu 30 minut k vlakům linky R17 (dříve R7). Vzhledem k tomu, že vlaky regionální dopravy jezdí v intervalu kratším

---

<sup>11</sup>Konkrétně v 6 hodin (v pracovní dny), 7, 8 hodin (v pracovní dny) a 17 hodin (v neděli) hodin z Českých Budějovic a v 15 hodin (v pracovní dny), 16 hodin (v pracovní dny) 17 a 19 (v neděli) hodin z Prahy.

nebo stejném (alespoň 30 minut), je tímto způsobem zajištěna minimalizace nepříznivých dopadů na regionální dopravu ve srovnání se stavem, kdy by expresní vlaky byly vedeny v jiných obecných polohách bez vzájemného intervalu.

### **Finanční nároky**

- (25) Bylo provedeno nacenění nového provozního konceptu s následujícími výsledky, které jsou předmětem přílohy č. 2 tohoto materiálu. Na základě kalkulace ze strany dopravce se předpokládá, že realizace uvedeného provozního řešení vyvolává dodatečné požadavky na výši kompenzace v rozsahu 84,930 mil. Kč za kalendářní rok 2017 s inflačním navýšením v následujících letech vyjádřeným přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen (aktuálně 0,4 % p. a.). K tomu je potřebné uvést, že uvedené řešení je potřebné stabilizovat střednědobě, nemělo by smysl, aby uvedené prostředky byly vynaloženy v jednom roce a v následujícím roce byly opětovně kráceny, nebo aby byl tento projekt realizován za cenu omezení dopravní obslužnosti jinde.
- (26) Před uzavřením smlouvy bude požadováno podrobné zdůvodnění všech položek ekonomického modelu. Před skončením dvou let provozu nového provozního souboru (tedy před prosincem 2018) bude prověřena skutečná výše nákladů a výnosů na linkách Ex7 a R17 s tím, že částka výnosů se zpřesní podle tohoto odhadu.
- (27) Proto se navrhuje, aby byly uvedené prostředky vynakládány dodatečně v následujících letech 2017<sup>12</sup>, 2018 a 2019, přičemž v roce 2020 (kdy budou uzavírány nové smlouvy o veřejných službách na drtivě většině relací) bude opětovně přehodnocen rozsah výnosů a na základě toho budou potřebné požadavky na veřejné spolufinancování upraveny v souvislosti s nově uzavřenými smlouvami o veřejných službách.

### **Závěr**

- (28) **Na základě uvedených skutečností se s ohledem na naplnění cílů modernizace čtvrtého železničního koridoru navrhuje, aby:**
  - a) **Ministerstvo dopravy realizovalo variantu uvedenou v příloze č. 1 k tomuto materiálu, za finančních podmínek uvedených v příloze č. 2 tohoto materiálu a uzavřelo za tímto účelem příslušný dodatek smlouvy o veřejných službách s dopravcem České dráhy, a.s.,**
  - b) **Ministerstvo financí ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zajistilo uvolnění příslušných finančních prostředků pro účely kapitoly 327, specifický ukazatel „*Financování smlouvy o závazku veřejné služby na zajištění dopravních potřeb státu zabezpečených veřejnou železniční osobní dopravou*“ pro následující kalendářní roky 2017 až 2019.**

---

<sup>12</sup> Předpokládá se, že provoz nového provozního konceptu bude zahájen již 11. prosince 2016 se změnou jízdního řádu, takže návrh vyvolává vícenásobky za 21 dní provozu již v roce 2016.

## Příloha č. 1

### Navrhovaný provozní koncept

omezení jízdy**					pracovní dny	pracovní dny			neděle
Praha	6:00	8:00	10:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
České Budějovice	8:05	10:05	12:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05
Linz*	10:10	(	14:10	18:10				22:25	
Český Krumlov		11:00							

omezení jízdy**	pracovní dny		pracovní dny				neděle		
Český Krumlov						14:00			
Linz*				6:35	11:50	(		15:50	18:35
České Budějovice	5:55	6:55	7:55	8:55	13:55	14:55	16:55	17:55	20:55
Praha	8:00	9:00	10:00	11:00	16:00	17:00	19:00	20:00	23:00

\* vedení vlaku závisí na detailní dohodě s rakouským objednatelem, dopravcem a provozovatelem dráhy

\*\* jsou uvedena zjednodušená omezení (ve skutečnosti jsou dále upravována v době svátků apod.)

## Příloha č. 2

### Finanční nároky (2017)

položka	Nárůst kompenzace oproti současnému stavu (tis. Kč)
Trakční energie	15 063,7
Opravy a udržování (včetně materiálu)	33 448,4
Úspora trakčních nákladů	-5 336,4
Osobní náklady	27 554,0
Odpisy a finanční náklady vozidel	20 028,4
<b>Dodatečné náklady bez dopravní cesty celkem</b>	<b>90 758,1</b>
Použití železniční dopravní cesty (dodatečný příjem SŽDC, s. o.)	18 000,6
<b>Dodatečné výnosy celkem</b>	<b>25 875,8</b>
<b>Přiměřený zisk</b> (ve výši 0,78 % celkových nákladů)	<b>2 047,0</b>
<b>Nárůst kompenzace</b>	<b>84 929,9</b>