

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné dráží osobní dopravě na linku P2 Beroun – Kažez – Rokycany – Plzeň – Klatovy

3a: Objednaný dopravní výkon v měsíci

Číslo vlaku	Kraj	Východní stanice (nebo bod na hranici krajů)		Konečná stanice (nebo bod na hranici krajů)	Rok 20XX		Počet Spojů za období (měsíc) dle Uzdního řádu	Počet Vlakových jednotek v soupravě	Měsíc duben	Objednaný dopravní výkon Spoje ve vkm za období (měsíc) dle Uzdního řádu
		Společně s okolními krajů	Samostatně		Objednaná délka Spoje ve vkm dle Uzdního řádu	Počet Spojů za období (měsíc) dle Uzdního řádu				
Celkem za období										
8911	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	hr.VUSC 0200/0320	27,4	21	2	2 360,4	575,4	
8911	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Plzeň hl.n.	Plzeň hl.n.	36,8	21	2	772,8	772,8	
8911	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	Klatovy	48,2	21	1	1 012,2	1 012,2	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	
...	0,0	...	...	0,0	0,0	

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
 - počet nasazených Vlakových jednotek na Spojí se liší v jednotlivých úsecích nebo provozních dnech,
 - Spoj je veden na území dvou krajů

Souhrn do Finančního modelu - list Objednávka		
Objednávka dopravního výkonu	Počet Vlak. jednotek	Objednaný dopravní výkon
Objednaný dopravní výkon jednotek	1	1012,2
Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek	2	1348,2
Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek	3	0

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné dráží osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kačez – Rokycany – Plzeň – Klatovy

a: Objednaný dopravní výkon v měsíci

Číslo vlaku	Kraj	Rok 20XX			Objednaná délka Spoje ve vkm dle úředního řádu	Počet Spojů za období (měsíc) dle úředního řádu	Počet Vlakových jednotek v soupravě	Objednaný dopravní výkon Spoje ve vkm za období (měsíc) dle úředního řádu
		Východní stanice (nebo bod na hranici kraje)	Konečná stanice (nebo bod na hranici kraje)	Měsíc					květen
Celkem za období							2 360,4	
8911	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	27,4	21	2	575,4	
8911	Plzeňský	hr.VUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	36,8	21	2	772,8	
8911	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	48,2	21	1	1 012,2	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	
...	0,0	

Souhrn do Finančního modelu - list Objednávká	
Objednávká dopravního výkonu	Počet Vlak. jednotek
Objednaný dopravní výkon jednotek	1
Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek	2
Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek	3
	Objednaný dopravní výkon
	1012,2
	1348,2
	0

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- počet nasazených Vlakových jednotek na Spojí se liší v jednotlivých úsecích nebo provozních dnech,
- Spoj je veden na území dvou krajů

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné dráží osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kačez – Rokycany – Pízeň – Klatovy

a: Objednaný dopravní výkon v měsíci

Číslo vlaku	Kraj	Rok 20XX				Měsíc červen
		Východí stanice (nebo bod na hranici kraje)	Konečná stanice (nebo bod na hranici kraje)	Objednaná délka Spole ve vlkm dle Jízdního řádu	Počet Spojů za období (měsíc) dle Jízdního řádu	
Skupina za období						
8911	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	27,4	21	2 360,4
8911	Pízeňský	hr.VUSC 0200/0320	Pízeň hl.n.	36,8	21	575,4
8911	Pízeňský	Pízeň hl.n.	Klatovy	48,2	21	772,8
...	1 012,2
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0
...	0,0

je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- let nasazených Vlakových jednotek na Spojí se liší v jednotlivých
- ích nebo provozních dnech,
- ojí je veden na území dvou krajů

Souhrn do Finančního modelu - list Objednávka
Objednávka dopravního výkonu

Objednaný dopravní výkon jednotek	Počet Vlak. jednotek	Objednaný dopravní výkon
Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek	1	1012,2
Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek	2	1348,2
Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek	3	0

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kařez – Rokycany – Pízeň – Klatovy

3a: Objednaný dopravní výkon v měsíci

Číslo vlaku	Kraj	Rok 20XX		Měsíc červenec	
		Objednaná délka Spole ve vlkm dle Jízdního řádu	Počet Spojů za období (měsíc) dle Jízdního řádu	Počet Vlakových jednotek v soupravě	Objednaný dopravní výkon Spole ve vlkm za období (měsíc) dle Jízdního řádu
Celkem za období					
8911	Středočeský	hr. VJUSC 0200/0320	21	2	2 360,4
8911	Pízeňský	Beroun hr. VJUSC 0200/0320	21	2	575,4
8911	Pízeňský	Pízeň hl.n. Klatovy	21	1	772,8
...					1 012,2
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0
...					0,0

Souhrn do Finančního modelu - list Objednávka	Počet Vlak. jednotek	Objednaný dopravní výkon
Objednávka dopravního výkonu		
Objednaný dopravní výkon jednotek	1	1012,2
Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek	2	1348,2
Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek	3	0

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- počet nasazených Vlakových jednotek na Spoji se liší v jednotlivých úsecích nebo provozních dnech,
- Spoj je veden na území dvou krajů

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kačez – Rokycany – Plzeň – Klatovy

3a: Objednaný dopravní výkon v měsíci

Číslo vlaku	Kraj	Rok 20XX			Měsíc srpen	
		Východí stanice (nebo bod na hranici kraje)	Konečná stanice (nebo bod na hranici kraje)	Objednaná délka Spoje ve vlkm dle Jízdního řádu	Počet Spojů za období (měsíc) dle Jízdního řádu	Počet Vlakových jednotek v soupravě	Objednaný dopravní výkon Spoje ve vlkm za období (měsíc) dle Jízdního řádu
Celkem za období						
8911	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	27,4	21	2 360,4
8911	Plzeňský	hr.VUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	36,8	21	575,4
8911	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	48,2	1	772,8
...						1 012,2
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0
...						0,0

Souhrn do Finančního modelu - list Objednávka	Počet Vlak. jednotek	Objednaný dopravní výkon
Objednávka dopravního výkonu		
Objednaný dopravní výkon jednotek	1	1012,2
Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek	2	1348,2
Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek	3	0

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- počet nasazených Vlakových jednotek na Spoji se liší v jednotlivých úsecích nebo provozních dnech,
- Spoj je veden na území dvou krajů

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kačez – Rokycany – Plzeň – Klatovy

3a: Objednaný dopravní výkon v měsíci

Číslo vlaku	Kraj	Východní stanice (nebo bod na hranici kraje)	Konečná stanice (nebo bod na hranici kraje)	Rok 20XX		Měsíc září	
				Objednaná délka Spoje ve vkm dle Jízdního řádu	Počet Spojů za období (měsíc) dle Jízdního řádu	Počet Vlakových jednotek v soupravě	Objednaný dopravní výkon Spoje ve vkm za období (měsíc) dle Jízdního řádu
Celkem za období							2 360,4
8911	Středočeský	Beroun	hr.VUUSC 0200/0320	27,4	21	2	575,4
8911	Plzeňský	hr.VUUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	36,8	21	2	772,8
8911	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	48,2	21	1	1 012,2
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0

Souhrn do Finančního modelu - list Objednávka	Počet Vlak. jednotek	Objednaný dopravní výkon
Objednávka dopravního výkonu	1	1 012,2
Objednaný dopravní výkon jednotek	2	1 348,2
Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek	3	0
Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek		

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- počet nasazených Vlakových jednotek na Spoji se liší v jednotlivých úsecích nebo provozních dnech,
- Spoj je veden na území dvou krajů

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kačez – Rokycany – Plzeň – Klatovy

Objednaný dopravní výkon v měsíci

Číslo vlaku	Kraj	Východní stanice (nebo bod na hranici kraje)	Konečná stanice (nebo bod na hranici kraje)	Rok 20XX			Měsíc říjen	
				Objednaná délka Společnosti ve vlkm dle úředního řádu	Počet Spojů za období (měsíc) dle úředního řádu	Počet Vlakových jednotek v soupravě	Objednaný dopravní výkon Společnosti ve vlkm za období (měsíc) dle úředního řádu	
účet za období							2 360,4	
8911	Středočeský	Beroun	hr.VUUSC 0200/0320	27,4	21	2	575,4	
8911	Plzeňský	hr.VUUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	36,8	21	2	772,8	
8911	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	48,2	21	1	1 012,2	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	
...				0,0	

Souhrn do Finančního modelu - list Objednávka		
Objednávka dopravního výkonu		
Objednaný dopravní výkon jednotek	Počet Vlak. jednotek	Objednaný dopravní výkon
Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek	1	1012,2
Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek	2	1348,2
Objednaný dopravní výkon souprav čtyř jednotek	3	0

poj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
počet nasazených Vlakových jednotek na Spoji se liší v jednotlivých
secích nebo provozních dnech,
Spoj je veden na území dvou krajů

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Katez – Rokycany – Plzeň – Klatovy

Rok 20XX

Měsíc listopad

3a: Objednaný dopravní výkon v měsíci

Číslo vlaku	Kraj	Východní stanice (nebo bod na hranici kraje)	Konečná stanice (nebo bod na hranici kraje)	Rok 20XX			Objednaný dopravní výkon Spoje ve vlkm za období (měsíc) dle Jízdního řádu
				Objednaná délka Spoje ve vlkm dle Jízdního řádu	Počet Spojů za období (měsíc) dle Jízdního řádu	Počet Vlakových jednotek v soupravě	
Celkem za období							2 360,4
8911	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	27,4	21	2	575,4
8911	Plzeňský	hr.VUSC 0200/0320 Plzeň hl.n.	Plzeň hl.n.	36,8	21	2	772,8
8911	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	48,2	21	1	1 012,2
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0
...							0,0

Souhrn do Finančního modelu - list Objednávka		Objednaný dopravní výkon
Počet Vlak. jednotek	Objednaný dopravní výkon	
1	1012,2	
2	1348,2	
3	0	

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- počet nasazených Vlakových jednotek na Spoj se liší v jednotlivých úsecích nebo provozních dnech,
- Spoj je veden na území dvou krajů

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné dráží osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kačez – Rokycany – Pízeň – Klatovy

3a: Objednaný dopravní výkon v měsíci

Číslo vlaku	Kraj	Rok 20XX		Objednaná délka ve vlkm dle jízdního řádu	Počet Spojů za období (měsíc) dle jízdního řádu	Počet Vlakových jednotek v soupravě	Měsíc prosinec, konec JŘ
		Výchozí stanice (nebo bod na hranici kraje)	Konečná stanice (nebo bod na hranici kraje)				
Celkem za období							
8911	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	27,4	21	2	2 360,4
8911	Pízeňský	hr.VUSC 0200/0320 Pízeň hl.n.		36,8	21	2	575,4
8911	Pízeňský	Pízeň hl.n.	Klatovy	48,2	21	1	772,8
...	...						1 012,2
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0
...	...						0,0

Souhrn do Finančního modelu - list Objednávka		Počet Vlak. jednotek	Objednaný dopravní výkon
Objednávka dopravního výkonu		1	1012,2
Objednaný dopravní výkon jednotek		2	1348,2
Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek		3	0
Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek			

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- počet nasazených Vlakových jednotek na Spojí se liší v jednotlivých úsecích nebo provozních dnech,
- Spoj je veden na území dvou krajů

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Rok 20XX

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraje)	Konec úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraje)	Typ odchylky	Popis situace, zdůvodnění	Základní počet a odchylky oproti Objednanému dopravnímu výkonu
Celkem za období							308,4
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	27,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	hr.VUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	38,7
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	48,7
...	...	...	...	...	DZ 1>2	...	25,0
...	...	...	...	...	DZ 2>1	...	28,0
...	...	...	...	...	DZ 3>1	...	27,0
...	...	...	...	...	DZ 3>2	...	28,0
...	...	...	...	...	DP	...	29,0
...	...	...	...	...	DU	...	30,0
...	...	...	...	...	DR	...	31,0

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- se na Spojí vyskytuje více odchylek současně,
- Spoj je veden na území dvou krajů
- odchylka trvá více provozních dnů

Souhrn do Finančního modelu - list skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet včkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatněný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 2>1	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 3>1	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Rok 20XX

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Konec úseku s odchylkou oproti objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Typ odchylky	Popis situace, zdůvodnění	
Celkem za období							
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	DZ 2>3		398,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	hr.VUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	27,8
...	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	36,8
...					DZ 1>2	Posílení spoje na zadání Organizátora	48,2
...					DZ 2>1		23,0
...					DZ 3>1		26,0
...					DZ 3>2		27,0
...					DP		28,0
...					DU		29,0
...					DR		30,0
...							31,0

- Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- se na Spoji vyskytuje více odchylek současně,
 - Spoj je veden na území dvou krajů
 - odchylka trvá více provozních dnů

Souhrn do Finančního modelu - list Skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vlkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatnitelný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 2>1		
DZ 1>3	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 3>1		
DZ 2>3	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2
DZ 3>2		

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Rok 20XX

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraje)	Konec úseku s odchylkou oproti objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraje)	Typ odchylky	Popis situace, zavinění
Celkem za období						
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizační
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizační
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Posílení spoje na zadání Organizační
...					DZ 1>2	
...					DZ 2>1	
...					DZ 3>1	
...					DZ 3>2	
...					DP	
...					DU	
...					DR	
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
 - se na Spoji vyskytuje více odchylek současně,
 - Spoj je veden na území dvou krajů
 - odchylka trvá více provozních dnů

Souhrn do Finančního modelu - list skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatněný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 2>1	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 2>3	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Konec úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Typ odchylky	Popis situace, zůvodnění	Celková hodnota v km s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu
Celkem za období							308,4
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	DZ 2>3	Přidání spoje na zadání Organizátora	27,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	hr.VUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Přidání spoje na zadání Organizátora	36,8
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Přidání spoje na zadání Organizátora	48,2
...					DZ 1>2		25,0
...					DZ 2>1		26,0
...					DZ 3>1		27,0
...					DZ 3>2		28,0
...					DP		29,0
...					DU		30,0
...					DR		31,0
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							

- Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
 - se na Spojí vyskytuje více odchylek současně,
 - Spoj je veden na území dvou krajů
 - odchylka trvá více provozních dnů

Souhrn do Finančního modelu - list Skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vřkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatnitelný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 2>1		
DZ 1>3	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 3>1		
DZ 2>3	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2
DZ 3>2		

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Rok 20XX

Měsíc: ...

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Konec úseku s odchylkou oproti objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Typ odchylky	Popis situace, zdůvodnění	Číslo linky v řadě s odchylkou oproti objednanému dopravnímu výkonu
Celkem za období							
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	DZ 2>3		308,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Prostředí spoje na zadání Organizace	27,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Prostředí spoje na zadání Organizace	36,8
...					DZ 1>2		48,2
...					DZ 2>1		25,0
...					DZ 3>1		26,0
...					DZ 3>2		27,0
...					DP		28,0
...					DU		29,0
...					DR		30,0
...							31,0

- Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- se na Spojí vyskytuje více odchylek současně,
- Spoj je veden na území dvou krajů
- odchylka trvá více provozních dnů

Souhrn do Finančního modelu - list skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vřmk
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatitelný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2		
DZ 2>1	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 1>3		
DZ 3>1	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 2>3		
DZ 3>2	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraje)	Konec úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraje)	Typ odchylky	Popis situace, zdůvodnění	Délka úseku v km s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu
Celkem za období							308,4
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUŠC 0200/0320	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	27,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	hr.VUŠC 0200/0320	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	36,8
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	48,2
...					DZ 1>2		25,0
...					DZ 2>1		26,0
...					DZ 3>1		27,0
...					DZ 3>2		28,0
...					DP		29,0
...					DU		30,0
...					DR		31,0
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- se na Spoji vyskytuje více odchylek současně,
- Spoj je veden na území dvou krajů
- odchylka trvá více provozních dnů

Souhrn do Finančního modelu - list Skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vřkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatnitelný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2		
DZ 2>1	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 1>3		
DZ 3>1	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 2>3		
DZ 3>2	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Rok 20XX

Měsíc červenec

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraje)	Konec úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraje)	Typ odchylky	Popis situace, zdůvodnění	Délka úseku v km s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu
Celkem za období							
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	DZ 2>3	Posílání spoje na zadání Organizátora	308,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	hr.VUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Posílání spoje na zadání Organizátora	27,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Posílání spoje na zadání Organizátora	36,8
...					DZ 1>2	Posílání spoje na zadání Organizátora	48,2
...					DZ 2>1		25,0
...					DZ 3>1		26,0
...					DZ 3>2		27,0
...					DP		28,0
...					DU		29,0
...					DR		30,0
...							31,0

- Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- se na Spojí vyskytuje více odchylek současně,
- Spoj je veden na území dvou krajů
- odchylka trvá více provozních dnů

Souhrn do Finančního modelu - list skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatněný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 2>1		
DZ 1>3	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 3>1		
DZ 2>3	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2
DZ 3>2		

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraji)	Konec úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraji)	Typ odchylky	Popis situace, zdůvodnění	Délka úseku v km s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu
Celkem za období							308,4
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VJUSC 0200/0320	DZ 2>3	Posílení Spoje na zadání Organizátora	27,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	hr.VJUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Posílení Spoje na zadání Organizátora	36,8
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Posílení Spoje na zadání Organizátora	48,2
...					DZ 1>2		25,0
...					DZ 2>1		26,0
...					DZ 3>1		27,0
...					DZ 3>2		28,0
...					DP		29,0
...					DU		30,0
...					DR		31,0

Souhrn do Finančního modelu - list Skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatnitelný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2		
DZ 2>1	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 1>3		
DZ 3>1	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 2>3		
DZ 3>2	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:

- se na Spoji vyskytuje více odchylek současně,
- Spoj je veden na území dvou krajů
- odchylka trvá více provozních dnů

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Rok 20XX

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Konec úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Typ odchylky	Popis situace, zduvodnění
Celkem za období						
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320		
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora
...					DZ 1>3	Posílení spoje na zadání Organizátora
...					DZ 1>2	
...					DZ 2>1	
...					DZ 3>1	
...					DZ 3>2	
...					DP	
...					DU	
...					DR	
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
 - se na Spoju vyskytuje více odchylek současně,
 - Spoj je veden na území dvou krajů
 - odchylka trvá více provozních dnů

Souhrn do Finančního modelu - Reálná skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatněný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2		
DZ 2>1	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 1>3		
DZ 3>1	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 2>3		
DZ 3>2	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraji)	Konec úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici kraji)	Typ odchylky	Popis situace, zdůvodnění	Délka úseku v km s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu
Celkem za období							308,4
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	27,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	hr.VUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	36,8
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	48,2
...					DZ 1>2		25,0
...					DZ 2>1		26,0
...					DZ 3>1		27,0
...					DZ 3>2		28,0
...					DP		29,0
...					DU		30,0
...					DR		31,0
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- se na Spoji vyskytuje více odchylek současně,
- Spoj je veden na území dvou krajů
- odchylka trvá více provozních dnů

Souhrn do Finančního modelu - list Skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vřkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatnitelný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 2>1	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 1>3	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 3>1	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 2>3	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2
DZ 3>2	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Konec úseku s odchylkou oproti objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Typ odchylky	Popis situace, zdůvodnění	Číslo úseku v km s odchylkou oproti objednanému dopravnímu výkonu
Celkem za období							308,4
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	27,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	hr.VUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	36,8
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Posílení spoje na zadání Organizátora	48,2
...					DZ 1>2		25,0
...					DZ 2>1		26,0
...					DZ 3>1		27,0
...					DZ 3>2		28,0
...					DP		29,0
...					DU		30,0
...					DR		31,0
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							

Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- se na Spojí vyskytuje více odchylek současně,
- Spoj je veden na území dvou krajů
- odchylka trvá více provozních dnů

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vlkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatnitelný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 2>1	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 3>1	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2
DZ 2>3		
DZ 3>2		

3b: Skutečný dopravní výkon v měsíci

Tabulka obsahuje odchylky od objednaného dopravního výkonu

Číslo vlaku	Datum	Kraj	Začátek úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Konec úseku s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu (nebo bod na hranici krajů)	Typ odchylky	Popis situace, zdůvodnění	Delka úseku v km s odchylkou oproti Objednanému dopravnímu výkonu
Celkem za období							
8911	14.01.2021	Středočeský	Beroun	hr.VUSC 0200/0320	DZ 2>3		308,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	hr.VUSC 0200/0320	Plzeň hl.n.	DZ 2>3	Posílání spoje na zadání Organizátora	27,4
8911	14.01.2021	Plzeňský	Plzeň hl.n.	Klatovy	DZ 1>3	Posílání spoje na zadání Organizátora	36,8
...					DZ 1>2	Posílání spoje na zadání Organizátora	48,2
...					DZ 2>1		25,0
...					DZ 3>1		26,0
...					DZ 3>2		27,0
...					DP		28,0
...					DU		29,0
...					DR		30,0
...							31,0
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							
...							

- Spoj je nutné rozepsat na více řádků, pokud:
- se na Spoji vyskytuje více odchylek současně,
- Spoj je veden na území dvou krajů
- odchylka trvá více provozních dnů

Souhrn do Finančního modelu - list Skutečnost

Typ odchylky	Skutečnost dopravního výkonu	Součet vlkm
DP	Přidaný dopravní výkon	29,0
DU	Neuplatnitelný dopravní výkon	30,0
DR	Nerealizovaný dopravní výkon	31,0
DZ 1>2	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek	-1,0
DZ 2>1	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek	21,2
DZ 1>3		
DZ 3>1		
DZ 2>3	Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek	36,2
DZ 3>2		

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kačez – Rokycany – Pízeň – Klatovy

3c: Nedodržení plánu řazení

Rok

20XX

Měsíc

XXX

Datum	Vlak	Počet vlaků celkem	XXX	Plnění v % POKUTA	84,0 ANO
		Plán řazení				Skutečnost	Důvod	Poznámka
1.1.	78XX	EMU 140	363+3xBdtee+Bfhpvee	porucha plánované řady	z DKV
1.1.	78XX	2 x EMU 140	EMU 140	porucha plánované řady	z DKV
1.1.	78XX	EMU 140	844	porucha plánované řady	z DKV

Poznámka: Nedodržení plánu řazení se vztahuje pouze na případy, které nejsou zahrnuty do výkazu Skutečného dopravního výkonu v měsíci (Příloha č. 3b).
Pravidla jde o operativní změny nasazení Vozidel, vyvolané mimořádnostmi v provozu nebo technickou poruchou, bez předchozího schválení Objednatелеm.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kačez – Rokycany – Plzeň – Klatovy

3d: Hlášení zpoždění osobních vlaků

Datum	Vlak	Trasa	Zpožd.>5' na odj.		Zpožd.>5' na příj.		Zpožd.>5' ve stanici na trase		201X		XXX
			22	16	13	16'	Důvod	Měsíc Poznámka	Vina dopravce		
01.01.18	78XX	Plzeň hl.n. - Beroun	22	16	13	16'	V4	NAD			ANO
01.01.18	78XX	Beroun - Přeštice	10	13		16'	V4				ANO
											NE

Dopravce zároveň vyfiltruje tabulku pouze s případy "Vina dopravce". Zároveň dodá tabulku s vysvětlením kódů pro jednotlivé důvody.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kářež – Rokycany – Plzeň – Klatovy

3: Plnění jízdního řádu ve vybraných dopravních bodech

Rok 20XX Měsíc XXX

Stav	Stаницe	Den																																		
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.				
	Klatovy	5																																		
	Švihov u Klatov	4																																		
	Přestíče	4																																		
	Chlumčany u Dobřan	3																																		
	Dobřany	3																																		
	Plzeň-Valcha	8																																		
	Plzeň hl.n.	8																																		
	Ejpvovice	6																																		
	Rokycany	5																																		
	Holoubkov	4																																		
	Kařízek	4																																		
	Odb. Zbiroh	3																																		
	Hořovice	3																																		
	Zdice	2																																		
	Beroun	2																																		
XX																																				

ění JŘ bude uváděno u všech spojů v bodech uvedených v tomto vzoru. (Pouze pokud spoj není skrz bod trasován může být bod vynechán)

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na linku P2 Beroun – Kačez – Rokycany – Plzeň – Klatovy

3f: Přehled o zpoždění jednotlivých vlaků

Rok 20XX

Měsíc

XXX

Vliv dopravce

Nastavené tolerované zpoždění je 5 minut

Linka	Procentuální přesnost [%]	Počet rozhodných vlaků (absolutně)	Počet vlaků jedoucích včas (absolutně)
P2	96,6	266	257

Vlak	Procentuální přesnost [%]	Počet rozhodných vlaků (absolutně)	Počet vlaků jedoucích včas (absolutně)
78XX	100,0	31	31
78XX	100,0	31	31
78XX	100,0	31	31
78XX	80,6	31	25
78XX	100,0	31	31
78XX	100,0	24	24
78XX	92,0	25	23
78XX	100,0	31	31
78XX	96,8	31	30

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na lince P2 Beroun – Kařez – Rokycany – Plzeň – Klatovy

3g: Přehled o zpoždění jednotlivých vlaků

Rok 20XX

Měsíc

XXX

Všechny vlivy

Nastavené tolerované zpoždění je 5 minut

Linka	Procentuální přesnost [%]	Počet rozhodných vlaků (absolutně)	Počet vlaků jedoucích včas (absolutně)
P2	96,6	266	257

Vlak	Procentuální přesnost [%]	Počet rozhodných vlaků (absolutně)	Počet vlaků jedoucích včas (absolutně)
78XX	100,0	31	31
78XX	100,0	31	31
78XX	100,0	31	31
78XX	80,6	31	25
78XX	100,0	31	31
78XX	100,0	24	24
78XX	92,0	25	23
78XX	100,0	31	31
78XX	96,8	31	30

ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Doprava

Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel (ev. č. 127 65)

Dokumentace programu pro implementaci projektů zaměřených na
podporu železničních kolejových vozidel v rámci oblasti podpory 1.3
OPD 2007-2013 a v rámci specifického cíle 1.5 OPD 2014-2020

Srpen 2015

Obsah:

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROGRAMU	.....
2. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU	.....
2.1. INVESTIČNÍ POTŘEBY	.....
2.2. VĚREJNÁ PODPORA VE VZTAHU K PROGRAMU	.....
2.3. ZDROJE FINANCOVÁNÍ	.....
3. TECHNICKO – EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PROGRAMU	.....
3.1. VYMEZENÍ CÍLŮ PROGRAMU	.....
3.2. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZAJIŠTĚNÍ OBNOVY DOPRAVNÍHO PARKU VEŘEJNÝCH SLUŽEB V OBLASTI OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY“	.....
3.3. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZAJIŠTĚNÍ INTEROPERABILITY V SOULADU S TSI“	.....
3.4. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZVÝŠENÍ ÚROVNĚ KVALITY A SPOLEHLIVOSTI POSKYTOVANÝCH SLUŽEB“	.....
3.5. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „SOULAD S PRIORITYMI V OTÁZKÁCH ENERGETICKÉ EFEKTIVITY, ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A BEZPEČNOSTI“	.....
4. PODMÍNKY POSKYTNUTÍ PODPORY	.....
4.1. PŘÍJEMCI PODPORY	.....
4.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE	.....
4.3. UDRŽITELNOST PROJEKTOVÉHO ZÁMĚRU	.....
5. KRITÉRIA A ZPŮSOB HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ DOTACE	.....
5.1. OBSAH ŽÁDOSTI	.....
5.2. POSTUP HODNOCENÍ	.....
6. PRAVIDLA PRO PŘEKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ O PLATBY ZA PROVEDENÉ PRÁCE Z PROSTŘEDKŮ SR	.....
7. VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI PROGRAMU	.....
8. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU	.....



1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROGRAMU

Název programu:	Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel
Evidenční číslo:	127 65
Správce programu:	Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR
Příprava realizace programu:	15. 3. 2015-31. 7. 2015
Doba realizace programu:	1. 8. 2015 -31. 12. 2023
Závěrečné vyhodnocení programu:	1. 1. 2024 -30. 6. 2024
Indikátory	Počet nově pořízených vozidel osobní železniční dopravy ¹ : 157 Počet nově pořízených elektrických jednotek os. žel. dopravy: 77 Počet nově pořízených motorových jednotek os.žel. dopravy: 80
Celkový finanční objem podpory:	20,264 mld. Kč v členění 1,2 mld. Kč prostřednictvím podprogramu Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1 19,064 mld. Kč prostřednictvím podprogramu Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 2
Míra podpory	Maximální výše podpory pro příjemce dotace je stanovena až na 100 % celkových způsobilých nákladů (z toho 85% z Fondu soudržnosti EU a 15% z rozpočtu objednatele smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou, variantně může být v případě regionální dopravy 15% hrazeno z rozpočtu dopravce)

Název podprogramu:	Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1
Evidenční číslo:	127 652
Správce podprogramu:	Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR
Příprava realizace podprogramu:	15. 3. 2015-31. 7. 2015
Doba realizace podprogramu:	1. 8. 2015 -29. 2. 2016
Indikátory	Počet nově pořízených vozidel osobní železniční dopravy: 6

¹ Vozidlem se pro účely posouzení indikátorů rozumí všechna z dotace pořízená vozidla, tvořící ucelenou vlakovou soupravu, zejména se jedná o elektrické, motorové a netrakové jednotky (hmací vozidlo je posuzováno společně s netrakovou jednotkou), v případě vozů klasické stavby je za vozidlo považován počet železničních vozů, tvořících standardní vlakovou soupravu, která je popsána v žádosti o dotaci.

	Počet nově pořízených elektrických jednotek os. žel. dopravy: 6
Celkový finanční objem podpory:	1,2 mld. Kč v členění 1,020 mld. Kč z prostředků EU prostřednictvím OP Doprava 2007-2013 180 mil. Kč národního spolufinancování ze zdrojů státního rozpočtu
Míra podpory	Maximální výše podpory pro příjemce dotace je stanovena na 100% celkových způsobilých nákladů (z toho 85% z Fondu soudržnosti) z rozpočtu objednatele smlouvy o veřejných službách v přepravě veřejnou drážní osobní dopravou)

Název podprogramu:	Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD
Evidenční číslo:	127 653
Správce podprogramu:	Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR
Příprava realizace podprogramu:	15. 3. 2015-31. 7. 2015
Doba realizace podprogramu:	1. 8. 2015 -31. 12. 2023
Indikátory	Počet nově pořízených vozidel osobní železniční dopravy: 151 Počet nově pořízených elektrických jednotek os. žel. dopravy: 6 Počet nově pořízených motorových jednotek os.žel. dopravy: 10
Celkový finanční objem podpory:	19,064 mld. Kč v členění 17,849 mld. Kč z prostředků EU prostřednictvím OP Doprava 2007-2013 1,215 mld. Kč národního spolufinancování ze zdrojů státního rozpočtu
Míra podpory	Maximální výše podpory pro příjemce dotace je stanovena na 100% celkových způsobilých nákladů (z toho 85% z Fondu soudržnosti) z rozpočtu objednatele smlouvy o veřejných službách v přepravě veřejnou drážní osobní dopravou, variantně může být v případě dopravy 15% hrazeno z rozpočtu dopravce)

2. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU

2.1. INVESTIČNÍ POTŘEBY

Cílem programu „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“ (dále jen „Program“) je podpora dopravní obslužnosti území ČR a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Jedním z finančně nejnákladnějších faktorů při provozování osobní železniční dopravy jsou přitom investice do vozidlového parku, právě do této oblasti jsou proto směřovány prostředky Programu. Vzhledem k tomu, že na jednotlivé projekty v rámci Programu bude poskytnuto až 85% celkových způsobilých výdajů z prostředků EU, je Program v zájmu dlouhodobé udržitelnosti výstupu zaměřen výhradně na pořizování nových vozidel v rámci ucelených provozních konceptů na konkrétních linkách formou tzv. závazků veřejné služby². V rámci programu nebude podporována modernizace vozidel, která je zpravidla rovněž finančně náročná³, ale výsledný efekt z hlediska zvýšení atraktivity železniční dopravy pro cestující veřejnost není zdaleka takový jako v případě nových vozidel. Pro účely Programu se jedná o nová vozidla tehdy, pokud jsou pořízena přímo od výrobce a tento výrobce je jako nová výslovně deklaruje. Není možné pořizovat vozidla od jiného vlastníka, než je jejich výrobce.

Podpora investic do vozidlového parku železniční dopravy z veřejných zdrojů má v ČR dlouhou tradici. Na počátku 21. století probíhala v omezeném rozsahu podpora z národních zdrojů prostřednictvím Ministerstva dopravy. Např. v roce 2006 byla v rámci programu 227 610 „Podpora pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel“ vynaložena ze státního rozpočtu částka 395 mil. Kč. Tento program umožňoval podporu do výše 30% z pořizovací ceny vozidla, v případě vozidel závislé (elektrické) trakce mohla být podpora ještě vyšší. Obdobný charakter měla podpora z veřejných zdrojů i v dalších letech tohoto období. Dále byla v letech 2003-2007 využívána podpora společnosti EUROFIMA, kde se jednalo o model financování se státní zárukou za úvěry. Příjemcem této podpory byl výhradně dopravce České dráhy, a.s., a celková výše této podpory činila částku 135 mil. EUR, tedy zhruba 4 mld. Kč v tehdejší kurzu. V období 2007-2013 byla na základě notifikace N 409/2008 – Pořízení a obnova vozidel pro železniční dopravu poskytována podpora na obnovu železničních vozidel pro regionální dopravu z prostředků EU prostřednictvím jednotlivých regionálních operačních programů. Tato podpora dosahovala výše 40-60% celkových způsobilých výdajů projektu⁴ a celkový objem finanční podpory se v různých regionech soudržnosti značně lišil. V některých případech totiž nebyla alokovaná částka vyčerpána z důvodu nezájmu potenciálních žadatelů (pro něž vynaložení podílu 40-60% celkových nákladů z vlastních zdrojů představovalo stále značnou finanční zátěž). Např. v rámci ROP Střední Čechy činila celková výše podpory z prostředků EU částku 380 mil. Kč, přičemž bylo v rámci dvou projektů pořízeno celkem 5

² Čl. 2 písm. e) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

³ Náklady na modernizaci stávajícího vozidlového parku dosahují zpravidla výše 40-70% z ceny nového vozidla při podstatně kratší ekonomické a zejména morální životnosti.

⁴ Dle charakteru žadatele: velký podnik-40%, střední podnik-50% a malý podnik-60%.

modernizovaných motorových jednotek nezávislé trakce a 4 nové příměstské elektrické jednotky.

Celková potřeba investic v oblasti vozidlového parku osobní železniční dopravy a její obnovy závisí na několika faktorech, přičemž lze jednoznačně říci, že je tato potřeba značně vysoká. Z hlediska cestujících je značná část služeb dosud provozována vozidly nevyhovující kvality a stáří. Chceme-li rozsah potřebného ekonomického cyklu kvantifikovat, musíme se však opřít toliko o celková statistická data⁵ v oblasti osobní železniční dopravy, přičemž není možné zohlednit budoucí vývoj přepravní poptávky na jednotlivých linkách z toho vyplývající provozní koncepci. Na základě dosavadního trendu lze ale usoudit na další růst poptávky po tomto druhu dopravy a to zejména v období přepravních let, které jsou z pohledu vozidlového hospodářství nejnáročnější. Zhruba lze investiční potřeby při zohlednění plného třicetiletého životního cyklu obnovy železničních vozidel určit na 100 mld. Kč ročně (celkovou potřebu obnovy vozidlového parku lze potom velmi přibližně odhadovat na více než 100 mld. Kč), přičemž dosavadní forma veřejné podpory v této oblasti tyto potřeby saturovala jen z velmi malé části. Je sice otázkou, zda je nutné uvažovat ekonomický cyklus striktně udržet na všech dopravních službách, tedy i na dráhách místního či úzce regionálního významu, i tak ale uvedená řádová částka ukazuje, že potřeba obnovy vozidlového parku osobní železniční dopravy přesahuje nejen rozpočtové možnosti veřejného rozpočtů, ale zejména kapacitní možnosti výrobců a možnosti přípravy kvalitních provozních konceptů.

Investiční potřeby Programu jsou v zásadě limitovány schopností výrobců vozidel poskytnout vozidla v požadovaném krátkém čase vyrobit a možnostmi objednatelů popř. dopravců zavést kvalitnější provozní koncepty, neboť neutěšený stav vozidlového parku v současnosti v republice dostupné možnosti podpory převyšuje. Celkový finanční objem potřeb v Programu představuje částku 20,264 mld. Kč. Tato částka je složena z prostředků Evropské unie, alokovaných v Operačním programu Doprava (dále jen „OPD“) pro období 2014-20 (1,020 mld. Kč v rámci oblasti podpory 1.3), v OPD pro období 2014-20 (přibližně 1,020 mld. Kč v rámci specifického cíle 1.5) a národního spolufinancování ze státního rozpočtu. Z důvodu mírně odlišných pravidel pro čerpání prostředků EU v rámci jednotlivých OPD bude Program rozdělen na 2 podprogramy podle zdrojů. V podprogramu Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1 budou čerpány prostředky z OPD 2007-13, zatímco v podprogramu Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 2 prostředky z OPD 2014-20.

Podíl národního spolufinancování ve výši 15%, připadající na vozidla nadregionálního významu, bude hrazen z rozpočtové kapitoly 327 Ministerstva dopravy. Vzhledem k tomu, že podpora tohoto druhu dopravy je kalkulována s částkou 9,3 mld. Kč⁷, dosahující 100 %

⁵ Ročenka dopravy České republiky 2013. MD 201, s. 50 a následující.

⁶ Počet přepravených cestujících na železnici v roce 2009: 165 mil. osob, v roce 2013: 174,5 mil. osob. Ročenka dopravy České republiky 2013. MD 201, strana 64.

⁷ Jedná se o součet veškerých způsobilých výdajů všech předpokládaných projektů za celou dobu trvání Programu.



státní rozpočet výše 1,395 mld. Kč. V případě vozidel určených pro regionální dopravu jsou přípustné dvě varianty úhrady národního spolufinancování ve výši 15% z celkových způsobilých nákladů, přičemž ani v jednom případě netvoří příslušná částka součást prostředků Programu:

- objednatel (příslušný kraj) uhradí podíl ve výši 15% ze svého rozpočtu.
- dopravce, zajišťující výkony v závazku veřejné služby příslušného kraje, uhradí podíl ve výši 15% z vlastních prostředků.

Z ekonomického hlediska je výhodnější, aby se na celkových způsobilých výdajích podílel spíše objednatel než dopravce. Ačkoliv se jedná ve všech případech o investiční výdaje, budou v následujících letech o poskytnutou výši dotace odečteny kompenzace, jež uhradí objednatelé veřejné dopravy v souladu se svými smluvními povinnostmi⁸, jak je podrobněji uvedeno v podmínkách poskytnutí podpory. V případě národního spolufinancování dopravce z vlastních prostředků

- a) by si dopravci identickou částku nárokovali jakožto kompenzaci za veřejné služby v rámci smluvního vztahu s objednateli veřejné dopravy v průběhu plnění smluv o veřejných službách⁹, tato vozidla by tedy po uplynutí doby ekonomické životnosti byla v rámci smluv o veřejných službách veřejnou správou uhrazena v plné výši,
- b) subjekty veřejné správy by ale musely v průběhu následujících 30 let ekonomické životnosti vozidel hradit nejen samotné odpisy, ale také finanční náklady spojené s úroky komerčních finančních institucí za úvěry spojené se získáním kapitálu v době provozování vozidel odpovídající 15% jejich pořizovací ceny; tyto náklady mohou při dlouhodobém úvěrovém financování odpovídajícím odepisování vozidla dosáhnout řádu srovnatelného se samotnou výší poskytnutého úvěru a
- c) by v takovém případě měla vozidla po 15 letech, kdy původní smlouva o veřejných službách vyprší, nenulovou zůstatkovou hodnotu a musela by být úplatně převedena na nového provozovatele veřejných služeb, což je komplikovaný proces, který vyžaduje finanční transfer mezi původním a novým provozovatelem vozidla, na jehož provedení je závislé řádné plnění nové smlouvy o veřejných službách a jehož podmínky musí být zapracovány i v nabídkovém řízení nebo smlouvě o veřejných službách.

Lze proto shrnout, že z hlediska veřejného zájmu je proto výrazně jednodušší spojit tuto část kompenzace s finanční podporou EU již při pořízení vhodných vozidel, určených na tyto smluvní výkony, tzn. uhradit národní spolufinancování ve výši 15% způsobilých výdajů z vlastních prostředků objednatelů (krajů státu). Při přípravě Programu bylo tudíž přihlédnuto k reálným možnostem spolufinancování Programu ze státního rozpočtu nejen z hlediska výdajů investičních, ale i ohledem na následné výdaje formou kompenzací za veřejné služby

⁸ Ust. § 23 zákona o veřejných službách a související prováděcí předpisy.

⁹ Podle § 9 zákona o veřejných službách

v rámci smluvního vztahu s objednateli veřejné dopravy, které by přitom státní rozpočty zatěžovaly po celou dobu trvání těchto smluv (standardně 15 let).

Konkrétní představu o vhodnosti poskytnout dopravci dotaci ve výši celkové pořizovací ceny vozidla ukazuje modelový příklad z praxe financování osobní železniční dopravy v ČR, uvažováno pořízení pěti elektrických jednotek pro nadregionální dopravu v hodnotě 200 Kč/kus, celková výše způsobilých výdajů tedy činí 1 mld. Kč. Z toho podíl národního rozpočtu a spolufinancování ve výši 15 % celkových způsobilých výdajů činí 150 mil. Kč, v případě financování tohoto podílu dopravcem je uvažováno využití pětiletého reinvestičního dluhopisu, což je nejběžnější model financování obnovy vozidlového parku železniční dopravy v ČR, průměrný zisk je kalkulován ve výši 2,5%. Výnos dluhopisů není pravidelně vyplácen, nýbrž jednou ročně ke stanovenému datu automaticky reinvestován formou příjmu z dalších spořicíků státních dluhopisů na majetkový účet, počet kusů dluhopisů se každoročně zvyšuje. Reinvestované výnosy dluhopisů spolu s posledním výnosem dluhopisů jsou vypláceny k datu splatnosti daných dluhopisů. Celkové náklady se v tomto modelovém případě vlivem nákladů na financování pro státní rozpočet zvyšují za dobu 30 let o 156 Kč oproti situaci 100% dotace z ceny vozidel, celkové náklady státního rozpočtu jsou tedy více než dvojnásobné. Uvedená částka přitom není v čase rozložena lineárně, ale větší část nákladů je uplatněna v průběhu prvních 15 let ekonomické životnosti vozidla, tedy v rámci prvních smlouvy o veřejných službách po poskytnutí dotace. Z pohledu ekonomiky veřejného rozpočtu se tedy jeví forma 100% dotace dopravci jako jednoznačně efektivnější.

2.2. VEŘEJNÁ PODPORA VE VZTAHU K PROGRAMU

Maximální výše dotace činí v obou programech až 85% celkových způsobilých výdajů, což je umožněno tím, že na základě stanoviska Evropské Komise číslo SA.38002/2014PN se reálná podpora odvíjí od ustanovení 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 (dále jen „Nařízení č. 1370/2007“), umožňující až 100% financování pořizovaných vozidel za předpokladu, že tato vozidla budou provozována v rámci závazku veřejné služby ve smyslu Nařízení č. 1370/2007. Toto nařízení se zabývá problematikou poskytování kompenzace za poskytování veřejných služeb v oblasti drážní i silniční dopravy. Stanovuje podmínky poskytování veřejných prostředků jako protiplnění za veřejné služby v přepravě cestujících a vymezuje způsob stanovení kompenzace. U přímo uzavřených smluv¹⁰ stanovuje kompenzace nesmí překročit částku nezbytnou pro pokrytí čistého finančního dopředu sjednaného závazku veřejné služby na náklady a příjmy, s ohledem na přiměřený provozovatele veřejných služeb. Rovněž pro případ sjednání smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení stanoví Nařízení č. 1370/2007 základní pravidla, která musí

¹⁰ Uvedené platí při sjednání smluv podle článku 5, odst. 2, 4, 5 a 6 Nařízení č. 1370/2007, tedy pro případ přímo uzavřené smlouvy s vnitřním provozovatelem, v případě malé zakázky, mimořádné situace a při zadání v oblasti železniční dopravy.

při sjednání kompenzace dodržována. Kompenzace za provozování veřejných služeb vyplacené v souladu s Nařízením č. 1370/2007 jsou na základě článku 9 odst. 1 tohoto nařízení a slučitelné se společným trhem, aniž by byly oznamovány Komisi.

Náklady uznatelné pro stanovení výše kompenzace mohou zahrnovat ve smyslu ustanovení článku 4 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 1370/2007 rovněž fixní náklady na zajišťování veřejných služeb. Mezi tyto fixní náklady patří rovněž náklady na amortizaci majetku, zejména odpisy vozidlového parku. V souladu s tím i česká vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro stanovení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace vymezuje odpisy dlouhodobého majetku jako uznatelné náklady uplatnitelné při výpočtu výše kompenzace. Vedle toho mohou být uznatelné i náklady potřebné na předfinancování vozidel, a to s ohledem na skutečnost, že jsou odpisy objednateli hrazeny teprve *v průběhu* ekonomické životnosti vozidla, tedy v době účetního odepisování vozidla, ale dopravce je povinen vozidlo pořídit zpravidla před zahájením plnění smlouvy o veřejných službách.

Doba účetního odepisování nových železničních kolejových vozidel je v České republice zpravidla 30 let. Znamená to, že za 30 let provozu vozidla je celá hodnota vozidla, navýšená o případné finanční náklady, v rámci smluv o veřejných službách kompenzačními platbami zaplacená. Tento program umožňuje, aby byla vozidla financována odlišným způsobem, kdy by došlo k poskytnutí investiční dotace na pořízení vozidel a následně část vozidla, na kterou by byla investiční podpora poskytnuta, nebude předmětem kompenzovatelných odpisů ani souvisejících finančních nákladů. Program předpokládá i variantu, kdy by plná hodnota vozidla byla investiční dotací zaplacená zcela, a tedy by vozidlo vůbec předmětem kompenzovatelných odpisů nebylo, popřípadě variantu, kde k pořízení vozidla přistoupí přímo objednatel.

K dané problematice obdržela Česká republika rovněž dopis Evropské komise č. j. COMP/F2/RH/tt.*D2014/078363 z 30. července 2014, v němž Evropská komise konstatuje, že česká strana garantuje, že z dotace pořízený vozidlový park bude po celou dobu své ekonomické životnosti provozován v rámci smluv o veřejných službách. Z toho důvodu příslušné útvary Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž rozhodly, že na základě nařízení č. 1370/2007 oznámený režim nenarušuje finanční rovnováhu smlouvách o veřejných službách. Oznámení tohoto režimu se proto nejeví jako nutné. A to zejména z toho důvodu, že odpisy z ceny vozidla tvoří v každém případě součást kompenzací podle nařízení č. 1370/2007 a dotace proto představuje jen jinou formu, jakou veřejný sektor tuto kompenzaci dopravci poskytne.

Na základě těchto skutečností je zřejmé, že poskytnutí investiční dotace dopravci je toliko odlišným způsobem poskytnutí kompenzace podle Nařízení 1370/2007 a jako takové představuje veřejnou podporu, která je slučitelná se společným trhem bez nutnosti předchozího oznámení Evropské komisi. Totéž platí i pro případy, kdy kolejová vozidla