

## **Dodatek č. 14 ke Smlouvě o veřejných službách v drážní osobní dopravě mezi Středočeským krajem a dopravcem České dráhy, a.s.**

### **Předkládací zpráva:**

Zastupitelstvu Středočeského kraje předkládá Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace (dále jen IDSK, p.o.) k projednání návrh na uzavření Dodatku č. 14 ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti Středočeského kraje veřejnou drážní osobní dopravou mezi Středočeským krajem a dopravcem České dráhy, a.s. uzavřené dne 03. 10. 2019, schválené usnesením ZK č. 080-20/2019/ZK (dále jen „Smlouva“). Materiál bude předložen do Zastupitelstva Středočeského kraje. Dodatkem č. 14 dochází k aktivaci části Opce dle přílohy č. 14 Smlouvy a závazku Středočeského kraje k pořízení Nových vozidel - elektrických jednotek EMU 240 v počtu 22 ks ve smyslu čl. 13 odst. 3 a 6 Smlouvy a dle přílohy č. 14 Smlouvy a k úpravě provozně-technologického dopravního konceptu na páteřních tratích Středočeského kraje (dále jen „SČK“).

### **Předkladatel:**

Mgr. Petr Borecký, radní pro oblast veřejné dopravy

### **Zpracovatel:**

Mgr. Petr Matura, vedoucí Odboru veřejné mobility  
JUDr. Zdeněk Šponar, ředitel IDSK  
Ing. Andrej Hoffman, náměstek pro ekonomiku IDSK  
JUDr. Eva Formáčková, náměstkyně pro vnitřní správu a statutární zástupce ředitele IDSK

### **Projednáno:**

Bc. Lenka Urbanová, ekonom

Ing. Jaroslav Růžička, vedoucí odd. koncepce roz. a provozu dop. obslužno

Mgr. Vladimír Černý, vedoucí Odboru legislativně právního a krajského živnostenského úřadu

Projednáno na Výboru pro dopravu dne 15.02.2023,

### **Doporučení: ANO – NE**

**Související usnesení:**

080-20/2019/ZK ze dne 26. 8. 2019, 133-21/2019/ZK ze dne 25. 11. 2019, 004-06/2023/RK ze dne 9. 2. 2023

**Návrh usnesení:**

Zastupitelstvo kraje po projednání

**I. bere na vědomí**

informaci předloženou v Důvodové zprávě k Tisku č. 0152(2023)

**II. schvaluje**

aktivaci Opce dle přílohy č. 14 Smlouvy o veřejných službách v drážní osobní dopravě mezi Středočeským krajem a dopravcem České dráhy, a.s, číslo S-4318/DOP/2019, uzavřené dne 3. 10. 2019, schválené Usnesením ZK č. 080-20/2019/ZK a pořízení 22 ks elektrických jednotek EMU240

**III. schvaluje**

uzavření Dodatku č. 14 ke Smlouvě o veřejných službách v drážní osobní dopravě mezi Středočeským krajem a dopravcem České dráhy, a.s, uvedeného v příloze č. 1 k Tisku č. 0152(2023)

**IV. ukládá**

příspěvkové organizaci Integrovaná doprava Středočeského kraje podepsat Dodatek č. 14 ke Smlouvě o veřejných službách v drážní osobní dopravě mezi Středočeským krajem a dopravcem České dráhy, a.s, v zastoupení Středočeského kraje, uvedený v příloze č. 1 k Tisku č. 0152(2023)

**Termín: 31. 3. 2023**

**Odpovídá: JUDr. Zdeněk Šponar, ředitel IDSK**

**Příloha:**

1. Důvodová zpráva
2. Př. 1 - Dodatek č. 14 ke Smlouvě o VS, ČD
3. Př. 2 - Příloha č. 14 Smlouvy - Opce
4. Př. 3 - právní stanovisko
5. Př. 4 - Dodatek č. 14 ke Smlouvě o VS, ČD - neveřejná příloha

#### **Podstata předmětu jednání:**

Zastupitelstvu Středočeského kraje předkládá Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace (dále jen IDSK, p.o.) k projednání návrh na uzavření Dodatku č. 14 ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti Středočeského kraje veřejnou drážní osobní dopravou mezi Středočeským krajem a dopravcem České dráhy, a.s. uzavřené dne 03. 10. 2019, schválené usnesením ZK č. 080-20/2019/ZK (dále jen „Smlouva“). Materiál bude předložen do Zastupitelstva Středočeského kraje. Dodatkem č. 14 dochází k aktivaci části Opce dle přílohy č. 14 Smlouvy a závazku Středočeského kraje k pořízení Nových vozidel - elektrických jednotek EMU 240 v počtu 22 ks ve smyslu čl. 13 odst. 3 a 6 Smlouvy a dle přílohy č. 14 Smlouvy a k úpravě provozně-technologického dopravního konceptu na páteřních tratích Středočeského kraje (dále jen „SČK“).

#### **Návrh řešení, odůvodnění:**

S ohledem na aktuální a predikovanou situaci v počtu přepravovaných cestujících v regionální železniční dopravě je nezbytné se intenzivně zabývat otázkami strategie obnovy parku železničních kolejových vozidel v průběhu následujících let. Proto dne 17. 6. 2021 schválila Rada Středočeského kraje (SČK) usnesením č. 012-26/2021/RK záměr pořízení až 22 ks jednotek typu EMU 240 dopravcem České dráhy a.s. (ČD), která budou ve spolupráci s Hlavním městem Praha (HMP) provozována ve vlacích zajišťujících provoz v závazku veřejné služby na území SČK. Nové jednotky doplní stávající jednotky řady 471, jejichž dodávka byla završena v roce 2013.

Důvody ke schválení tohoto záměru a následné realizaci projektu jsou následující:

- Demografický vývoj a odhad růstu počtu cestujících
- Zahuštění dopravy v okolí Prahy
- Postupné dokončování modernizace železniční sítě a s tím spojený přesun cestujících ze silniční na železniční dopravu na vybraných relacích
- Náhrada zastaralého vozového parku
- Technologický pokrok na železnici (zavádění zabezpečovače ETCS, sjednocení trakční napájecí soustavy)

Současně bylo uloženo IDSK, p.o. zahájit přípravu a předložit Radě SČK a Zastupitelstvu SČK ke schválení dodatek smlouvy s dopravcem ČD, který tento nákup železničních kolejových vozidel umožní, a to v termínu do 30. 11. 2021. V průběhu vyjednávání s dopravcem ČD došlo k časovým prodlevám, proto je možné předložit dodatek smlouvy, jímž bude aktivována opce na pořízení vozidel EMU 240 (dle přílohy č. 14 původní smlouvy – příloha č. 2 Tisku) a

současně dojde i k úpravě rozsahu výkonů na některých linkách, teprve nyní (příloha č. 1 Tisku).

Zástupci IDSK, p.o. v zastoupení SČK (v koordinaci se zástupci ROPID pro HMP) vedli jednání s dopravcem ČD více než 9 měsíců o parametrech aktivace zmíněné opce. Diskutovalo se především o provozním konceptu nasazení nových jednotek EMU 240 a podobě Výchozího finančního modelu (VFM), který bude nově upraven o financování nových elektrických jednotek ze strany objednatele. V rámci povinnosti objednatele postupovat v této věci s péčí řádného hospodáře, si nechala organizace IDSK, p.o. zpracovat právní stanovisko k oprávněnosti nákupu nových jednotek EMU 240 v rámci stávající smlouvy o veřejných službách s dopravcem ČD, a zahrnutí jednotlivých parametrů navrhovaných úprav do VFM.

Smlouva již od samého počátku (od okamžiku uzavření) výslovně počítá s tím, že v průběhu její platnosti se mohou objednatel a dopravce domluvit na pořízení nových železničních kolejových vozidel, kterými budou veřejné služby v drážní dopravě dle předmětné Smlouvy o VS poskytovány.

Možnost pořízení nových vozidel je výslovně zakotvena v čl. 5 odst. 2 Smlouvy o VS a přesný postup je pak detailně popsán v čl. 13 Smlouvy o VS. Z odkazovaných smluvních ujednání vyplývají následující klíčové body:

- Smluvní strany se na pořízení nových vozidel musí dohodnout. Není možné o pořízení nových vozidel „rozhodnout“ jednostranně; tedy objednatel nemůže dopravci nákup nových vozidel „nařídít“ (proti vůli dopravce) a naopak dopravce nemůže nová vozidla v režimu čl. 13 Smlouvy o VS pořídit ze své iniciativy a bez pokynu od objednatele
- Součástí dohody smluvních stran o pořízení nových vozidel musí být mimo jiné i dohoda na podmínkách financování těchto vozidel a na způsobu jejich následného používání (nasazování) do provozu. V této souvislosti tak zejména musí být odpovídajícím způsobem upraven VFM
- V případě dosažení dohody o pořízení nových vozidel musí smluvní strany uzavřít dodatek ke Smlouvě o VS, jehož minimální obsahové náležitosti jsou vymezeny v čl. 13 odst. 6 Smlouvy o VS.

První dva body byly v rámci projednávání projektu pořízení nových vozidel splněny. Objednatel, Středočeský kraj, má zájem o koupi nových jednotek a dopravce má možnost pořídit pro objednatele nové vlaky za výhodných podmínek financování. Tedy obě smluvní strany souhlasí s nákupem nových jednotek. Záležitosti financování a úpravy VFM byly stěžejním tématem při jednání s dopravcem. Dopravce předložil několik verzí úpravy VFM, které zahrnovaly financování nových jednotek EMU240. První vypracované varianty však byly zástupci IDSK rozporovány, protože dopravce do úpravy VFM zahrnul i změny ve financování, které se netýkají přímo nově pořízených jednotek. Jednalo se zejména o neúměrné zvýšení nákladů na údržbu vlivem účinnosti normy „ECM“ (nařízení 2019/779 které v návaznosti na směrnici 2016/798 zavedlo generální povinnost používat pro údržbu všech železničních vozidel toliko certifikované subjekty odpovědné za údržbu - Entity in Charge of Maintenance, ECM) a inflaci pohonných hmot a trakční energie. Zástupci IDSK, p.o. odmítli odsouhlasit předložený upravený VFM a dopravce byl proto požádán v souladu s vypracovaným právním stanoviskem (viz příloha č. 2) o přepracování návrhu VFM tak, aby v této úpravě byla bezvýhradně zahrnuta

pouze finanční náročnost pořízení nových jednotek EMU240 a s tím související změna provozně-technologického dopravního konceptu. K tématu ECM a inflace budou s dopravcem vedena separátní jednání. Třetí bod ze smluvních ujednání výše je tak splněn tímto předkládaným materiálem, ve kterém je předložen ke schválení návrh Dodatku, zahrnující závazek dopravce nakoupit nové jednotky EMU240 a závazek objednatele tento nákup vozidel financovat.

Pořízení nových vozidel v souladu s čl. 5 odst. 2 a čl. 13 Smlouvy o VS a s tím související uzavření dodatku ke Smlouvě o VS je tak vnímáno jako využití možnosti realizovat tzv. vyhrazenou změnu závazku, která je z hlediska právních předpisů upravujících zadávání veřejných služeb v přepravě cestujících přípustná podle § 16 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb. ve spojení s § 222 odst. 2 ZZVZ při analogickém použití § 100 odst. 1 ZZVZ.

Nákup nových jednotek EMU240 přes dopravce ČD v rámci aktivace opce ve stávající smlouvě o VS je pro objednatele výhodný z několika důvodů. Dopravce má na dodávku jednotek EMU 240 uzavřenu rámcovou smlouvu na celkem 90 kusů (tedy dopravce je schopen jejich včasné nasazení skutečně zajistit), a to za „předkrizovou“ cenu. Tato předmětná rámcová smlouva na dodávku jednotek byla řádně vysoutěžena dle právních předpisů o veřejných zakázkách, a tudíž platí, že společnost České dráhy, a.s., tyto jednotky pořizuje za cenu v místě a čase obvyklou, resp. nejlepší možnou; vzhledem k průběžnému vývoji trhu pak lze usuzovat, že dodací i cenové podmínky se v mezidobí spíše zhoršily, takže rámcová smlouva uzavřená společností České dráhy, a.s., je v kontextu aktuální tržní situace výhodná (z pohledu dopravce, a tedy i objednatele). Nově pořízené jednotky mají být mimo jiné nasazovány v rámci aktuálního uceleného dopravního konceptu, a tudíž se jeví jako provozně výhodné, aby jednotky byly pořízeny a následně provozovány týměž dopravcem ČD, mj. i s ohledem na možnost variability využití vozidel na různých výkonech dle aktuálních potřeb objednatele. Využitím opce dojde také k vyřazení části morálně zastaralého vozového parku tvořeného lokomotivami s jednotlivými vozy, u nichž by byla jejich modernizace ekonomicky neefektivní, díky čemuž dojde k významnému snížení provozních nákladů. U těchto vozidel tak zároveň nebude nutné realizovat zástavbu zabezpečovače ETCS Level 2, což by jejich případný další provoz dále značně prodražilo. Na druhou stranu je dopravce vzhledem k odlišným technologickým nárokům na opravy a údržbu nových vozidel (zejména délka celé jednotky) provést stavební úpravy stávajících opravárenských prostor (převážně v části odstaveného nádraží Praha-jih). Tyto investiční akce jsou nákladově rozpočítány mezi jednotlivé objednatele nových vozidel EMU240. SČK se tak v rámci úpravy VFM bude podílet v průměru čtrnácti procenty (878 mil. Kč) na financování zmíněných stavebních úprav a investic do depa kolejových vozidel, resp. alikvotní částkou odpovídající délce stávajícího smluvního vztahu do konce roku 2029.

Jednopodlažní elektrické jednotky typu EMU 240, řady 640, s cca 230 místy k sezení budou vybaveny zabezpečovačem ETCS Level 2 a uzpůsobeny pro napájení oběma trakčními soustavami běžnými v ČR (3 kV DC, 25 kV 50 Hz). Dodavatelem je skupina Škoda Transportation. Pořizovací cena jedné jednotky činí cca 165 mil. Kč (při odpisu v délce 35 let činí roční odpis jedné jednotky cca 4,7 mil. Kč v souhrnu za oba objednatele). Nabídka je kalkulována v tomto období s příznivou sazbou, kdy hodnota peněz je ve výši 3,5%.

Dodání jednotek se předpokládá do konce roku 2024, tj. s plným nasazením pravděpodobně od počátku platnosti jízdního řádu pro období (GVD) 2024/2025.

Základní parametry jednotek jsou shrnuty v následující tabulce:



Základní parametry jednotek EMU240	
Název Vozidla	RegioPanter
Typové označení	EMU240
Řada dle UIC	640
Míst k sezení:	230
Cestovní třídy:	1. a 2.
Rychlost:	160 km/h
Zabezpečení:	ETCS L2
Napájecí soustava:	3kV DC / 25kV 50Hz AC
Pořizovací cena:	cca 165 mil. Kč/kus
Roční odpis (35let):	cca 4,7 mil. Kč
Rok nasazení:	GVD 2024/2025

Jednotky EMU 240 budou využity na lince S4/U4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem. Další část jednotek měla být využita na lince S7 v úseku Praha – Řevnice, avšak nyní se předpokládá nasazení těchto vozidel na linku spěšných vlaků R41 Praha – Kolín s prodloužením vybraných spojů do Kutné Hory a Čáslavi. Vozidla EMU 240 budou ve špičkách pracovního dne provozována v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou, resp. Praha – Kolín výhradně dvojm (kapacita cca 460 míst k sezení).

Navržené a ve (VFM) zohledněné provozní koncepty jsou uvažovány v tuto chvíli jako cílový stav. Pokud však nebudou naplněny veškeré předpoklady (pokračující demografický rozvoj daného území, dobrá finanční kondice Středočeského kraje), může dojít k tomu, že tohoto cílového stavu bude dosaženo postupným rozšiřováním dopravní nabídky v horizontu několika let. Podobu cílového stavu mohou dále v průběhu následujících let ovlivnit například výrazné změny v dopravní infrastruktuře či nové provozní koncepty na území sousedních krajů.

Stávající vozidla nasazovaná na lince R41 Praha – Kolín (- Kutná Hora) budou převážně vyřazena (s výjimkou části vozů využívaných o víkendech v rekreačním období na jiných tratích).

Stávající nasazená vozidla řady 471 z linky S4/U4 se předpokládá použít pro pokrytí zvýšených provozních potřeb (navýšení kapacity) a doplnění spojů na interval špičkový interval 15 min na trati Praha – Lysá nad Labem po dokončení její modernizace (předpokládáno v roce 2024 nebo 2025). Tato trať patří dlouhodobě k těm, kde dochází k největšímu přetěžování stávající nabízené kapacity, tedy k výraznému přeplňování spojů. Veškeré výše popsané změny provozního konceptu jsou rovněž součástí předloženého nacenění.

V souvislosti se změnou výše popsaných provozních konceptů na dotčených tratích se předpokládá cílový nárůst výkonů, který v ujetých vlakových kilometrech činí 802 tis. vlkm ročně v porovnání s jízdním řádem 2021/2022.

Pro některé parametry nacenění (např. údržby a opravy, energie, dopravní cesta atd.) jsou směrodatnějším údajem ujeté vozokilometry S ohledem na navýšení počtu vlaků vedených ve špičkách pracovního dne dvěma jednotkami (posílení kapacity vlaků – především na lince S4 v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou u jednotek EMU 240 a na lince S9 v úseku Lysá nad Labem – Praha – Strančice u jednotek 471) dochází na území SČK k procentuálně vyššímu nárůstu počtu ujetých vozových kilometrů (vozkm) oproti navýšení vlakových kilometrů, a to o 1,011 mil. vozkm u jednotek řady 471 a 5,421 mil. vozkm ročně u jednotek EMU 240 oproti jízdnímu řádu 2021/22, z toho na kraj Ústecký připadá 1,794 mil. vozkm.

V souvislosti s aktivací předmětných opcí dochází v souladu s uzavřenou smlouvou s dopravcem ČD k úpravě výchozího finančního modelu (VFM). V souvislosti s tím dochází k navýšení kompenzace ze strany SČK. Kalkulace byla provedena pro cílový stav předmětného roku 2025 (GVD 2024/2025) v cenách roku 2019 pro porovnání původního VFM a VFM s projektem. V jednotlivých letech dojde při dosažení cílového stavu k navýšení kompenzace pro výkony na území Středočeského kraje v roce 2025 o 385 mil. Kč, v roce 2026 o 365 mil. Kč, v roce 2027 o 199 mil. Kč v roce 2028 o 527 mil. Kč a v roce 2029 o 505 mil. Kč. Zároveň dojde k navýšení/snížení kompenzace pro území sousedních krajů (navýšení především na území Ústeckého kraje, kde se počítá s nasazením nových vozidel). K navýšení/snížení kompenzace na území sousedních krajů dochází vlivem změny objednávaných dopravních výkonů. V průměru se tak cena za vlakový kilometr pro celou objednávku Středočeského kraje při objemu 16 815 360,30 vlakových kilometrů zvýší o 28,57 Kč na 169,33 Kč/vlkm.

Hlavními důvody pro navýšení kompenzace jsou:

- Pořízení 22 ks nových vozidel EMU 240 do systému (současně s HMP)
- Úprava provozně-technologického konceptu souprav řady 471
- Změna dopravního konceptu na trati Praha – Kralupy nad Vltavou; nasazení dvou spojených jednotek v provozních špičkách pracovních dní = navýšení vozových kilometrů
- Změna dopravního konceptu na trati Praha – Č. Brod – Kolín a Praha – Lysá n. L. – Kolín; zahuštění spojů v intervalech 15 min = navýšení počtu ujetých vlakových kilometrů (vlkm), vozových kilometrů (vozkm) a z toho vyplývajících hrubých tunokilometrů (hrtkm)

- Změna dopravního konceptu na lince Praha – Kolín (– Čáslav); v cílovém stavu výrazné rozšíření segmentu spěšných vlaků
- Vybudování/úprava provozního zázemí pro údržbu a opravy nových jednotek
- Nárůst periodicity oprav vlakových souprav vlivem úpravy provozního konceptu popsaneého výše
- Zvýšení počtu provozního personálu vlivem změn dopravního konceptu
- Navýšení čistého příjmu v souvislosti s navýšením hodnoty provozních aktiv

### Nejvýznamnější změny jednotlivých položek VFM:

#### 1. Zvýšení trakčních nákladů

#### Kalkulace VFM z roku 2019 pro rok 2025

	spotřeba	Cena za 1l nafty / 1 kWh	Cena v Kč
Nafta	6 868 586 litry	26,00	178 583 240,50
Elektrická energie	60 162 846 kWh	2,39	144 085 805,55
			<b>322 669 046,04</b>

#### Kalkulace VFM s EMU 240 (pro porovnání v cenách 2019) pro rok 2025

	spotřeba	Cena za 1l nafty / 1 kWh	Cena v Kč
Nafta*	6 126 668 litry	26,00	159 293 369,87
Elektrická energie	67 414 592 kWh	2,39	161 453 228,13
			<b>320 746 598,00</b>

\* Snížení nákladů na naftu je kvůli zahrnutí úpravy objednávky bezprostředně nesouvisející s projektem EMU 240 do VFM: úprava provozního konceptu vozidel DMU 120, kde tato vozidla nově ujedou na území SČK méně vozových kilometrů

K celkovému navýšení u elektrické energie dochází s ohledem na vyšší počet ujetých vozových kilometrů na území SČK vlivem zavedení nových vlaků (linka S9) a zvýšení kapacity stávajících vlaků – ve špičkách pracovního dne vedení dvěma jednotkami místo jedné (linky S4, S9 a náhrada klasických souprav na lince R41), jednotkově však vychází provoz s vozidly EMU 240 levněji, vzhledem k nižší hmotnosti a úspornějším trakčním motorům. Se zahrnutím úspory na naftu zaplatí Středočeský kraj celkově za energie méně o 2 mil. Kč oproti současnému stavu vozového parku.



## 2. Zvýšení odpisů dlouhodobého majetku:

Navýšení nákladové položky je ovlivněno jednak zahrnutím odpisů nových vozidel EMU 240 (podílováno na jednotlivé zúčastněné kraje), jednak zvýšením podílem odpisů u jednotek 471, které nově již nebudou zajíždět na území Ústeckého kraje a s ohledem na změnu provozního konceptu najezdí větší počet i podíl vozových km na území SČK

## 3. Zvýšení osobních nákladů (mzdy, odvody):

Navýšení způsobeno změnou provozní koncepce - zvýšení dopravního výkonu na území SČK (navýšení potřeby lokomotivních i vlakových čet) a částečně i nově zavedeným zdvojením souprav, kde jsou na nezbytné části potřeba 2 strojvedoucí

## 4. Zvýšení nákladů za dopravní cestu (DC):

Způsobeno změnou výpočtu dle Prohlášení o dráze včetně dopadu zvýšení dopravního výkonu na území SČK ve vlkm a hrtkm (hrubých tunových km)

## 5. Zvýšení ostatních přímých nákladů:

Zásadní ovlivnění je způsobeno finančními náklady spojenými s investicemi do vozidel a strojního a stavebního zařízení

## 6. Snížení tržeb:

V souvislosti se změnou výše státních slev ze 75% na 50% provedenou na základě vydání Výměru MF 02/2022, který upravuje kompenzace státem nařízených slev, došlo k úbytku počtu cestujících ve veřejné drážní dopravě na území Středočeského kraje. Z tohoto důvodu došlo k úpravě výše tržeb ve VFM o 23 mil. Kč.

## 7. Zvýšení nákladů souvisejících s opravami vyšších stupňů

Vlivem změny dopravního konceptu, kdy jednotky 471 v plném rozsahu obsluhují pouze HMP a SČK (již nebudou zajíždět do Ústeckého kraje), zvýšením jejich proběhu a kvůli změně provozního konceptu s ohledem na navýšení počtu vlaků vedených ve špičkách pracovního dne dvěma jednotkami na lince S9 v úseku Lysá nad Labem – Praha – Strančice u jednotek 471, dochází na území SČK k nárůstu počtu ujetých vozových kilometrů a to o 1,011 mil. vozkm u jednotek řady 471 oproti jízdnímu řádu 2021/22. V závislosti na tom se zásadně změnil podíl oprav právě s ohledem na změnu vozových kilometrů. S ohledem na zvýšení proběhu vozidel je tedy navíc zahrnuto předsunutí oprav vyšších stupňů pro tuto řadu.

Jelikož se jedná o společný projekt SČK a HMP, účinnost předkládaného dodatku s dopravcem ČD nabude až účinností obdobného dodatku mezi ČD a HMP. Hlavní město Praha již předložila ke schválení materiál k uzavření dodatku mezi objednatelem a dopravcem ČD pro nákup nových jednotek EMU240 do Zastupitelstva HMP. Zastupitelstvo HMP tento materiál již schválilo usnesením č. 1/41 ze dne 15. 12. 2022. Dodatek mezi HMP a ČD je již podepsaný a zveřejněný v registru smluv pod ID smlouvy 21625265.

Finanční krytí:

Schvalovaným Dodatkem č. 14 tedy dochází k navýšení kompenzace ze strany SČK v letech 2025-2029 o celkovou částku 2.105.348.012,83 Kč, s tím, že v letech 2025-2029 bude hrazena z běžných výdajů rozpočtové kapitoly 26-Veřejná mobilita, Dopravní obslužnost – drážní doprava částka 1.982.974.463,91 Kč a z příspěvků sousedních krajů na základě mezikrajských smluv bude hrazena v letech 2025-2029 částka 122.373.548,92 Kč (kalkulováno v cenách roku 2019 pro porovnatelnost Výchozích finančních modelů).

Rozpis po jednotlivých letech finančního krytí|:

Z běžných výdajů rozpočtové kapitoly 26 – Veřejná mobilita, Dopravní obslužnost – drážní doprava bude hrazena v roce 2025 částka 385.002.806,81 Kč, v roce 2026 částka 365.383.107,28 Kč, v roce 2027 částka 199.473.696,16 Kč, v roce 2028 částka 527.654.152,18 Kč a v roce 2029 částka 505.460.701,48 Kč. Z příspěvků sousedních krajů na základě mezikrajských smluv bude hrazena v roce 2025 částka 10.544.913,57 Kč, v roce 2026 částka 17.243.445,56 Kč, v roce 2027 částka 13.679.310,59 Kč, v roce 2028 částka 53.450.713,34 Kč a v roce 2029 částka 27.455.165,86 Kč.

Zpracoval:

Ing. Andrej Hoffman

Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o.

Dne: 07.02.2023