

Dodatek č. 8 **ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících** **veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti** **vlaků celostátní dopravy na lince R25 Plzeň - Most**

(dále jen „Smlouva“)

Smluvní strany:

Česká republika – Ministerstvo dopravy

se sídlem: nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

IČO: 66003008

DIČ: CZ66003008

bankovní spojení (příjmy): [REDAKCE]

bankovní spojení (výdaje): [REDAKCE]

zastoupená: Mgr. Martinem Kupkou, ministrem dopravy

(dále jen „Objednatel“)

a

GW Train Regio a.s.

se sídlem: Tovární 975/3, 400 01, Ústí nad Labem-centrum

IČO: 28664116

DIČ: CZ28694116

bankovní spojení: Československá obchodní banka, a.s., číslo účtu: [REDAKCE]
zapsaná: v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Ústí nad Labem, oddíl B, vložka 1942

zastoupená: Peterem Bosáčkem, předsedou představenstva

(dále jen „Dopravce“)

(Dopravce společně s Objednatelem dále též „Smluvní strany“)

uzavírají ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaků celostátní dopravy na lince R25 Plzeň - Most uzavřené dne 2. 12 2016 pod ev. č. S-273-190/2016 (dále jen „Smlouva“) v souladu s článkem 27 odst. 2 Smlouvy tento Dodatek č. 8:

ČLÁNEK 1 ÚČEL DODATKU

Účelem Dodatku č. 8 je:

- a) vymezit rozsah objednaných dopravních výkonů a výši kompenzace Dopravci za poskytování objednaných veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou pro dvě Období provozu, která spadají do období platnosti jízdního řádu 2023/2024, tj. období od 10. prosince 2023 do 31. prosince 2023 a období od 1. ledna 2024 do 14. prosince 2024,
- b) stanovit podmínky významné modernizace vozidlového parku a
- c) vymezit v souladu s článkem 4 odst. 4 Nařízení 1370 prodloužení platnosti Smlouvy.

ČLÁNEK 2 ROZSAH OBJEDNANÝCH DOPRAVNÍCH VÝKONŮ

1. Z důvodu odlišného rozložení pracovních dní, sobot, nedělí a svátků dochází v období platnosti jízdního řádu 2023/2024 ke změnám rozsahu objednaného Dopravního výkonu.
2. S ohledem na uvedené dochází k následujícím změnám Smlouvy:
 - i. V článku 4 Smlouvy se odstavec 3 nahrazuje zněním:

„3. *Objednané Dopravní výkony pro období platnosti jízdního řádu 2023/2024 představují průměrný rozsah 1272,686 vlkm (vlakových kilometrů) denně. Pro období platnosti jízdního řádu 2023/2024 tento rozsah představuje celkem 472 166,4 vlkm, z toho se jedná v kalendářním roce 2023 o 27 666,0 vlkm a v kalendářním roce 2024 o 444 500,4 vlkm.*“
 - ii. Struktura objednaných Dopravních výkonů je pro období platnosti jízdního řádu 2023/2024 vymezena v Příloze č. 2 tohoto dodatku, která nahrazuje dosavadní Přílohu č. 2 Smlouvy.

ČLÁNEK 3 ÚPRAVA VÝŠE KOMPENZACE

1. V důsledku změny rozsahu objednaných Dopravních výkonů, změny cenové hladiny, změny průměrné ceny trakčního paliva a změny výše ceny za použití železniční dopravní cesty dochází pro období platnosti jízdního řádu 2023/2024 k úpravám výše poskytované kompenzace podle článku 8 Smlouvy.
2. Smluvní strany konstatují, že rozhodné proměnné pro přepočet výše kompenzace podle článku 8 odst. 2 a 4 a odst. 5 písm. c) Smlouvy jsou pro období platnosti jízdního řádu 2023/2024 následující:

proměnná	pro období platnosti jízdního řádu 2023/2024
C_{vlkm}	31,361 Kč/vlkm
NDV	472 166,40 vlkm
ODV	463 251,80 vlkm
m	15,1 %
NC	43,47 Kč/l (průměr 2022)
SC	31,16 Kč/l (průměr 2021)

3. S ohledem na výpočet podle článku 8 odst. 2 a 4 a odst. 5 písm. c) Smlouvy má činit výše kompenzace na lince R25 v období platnosti jízdního řádu 2023/2024 **47 511 119 Kč**, z toho **2 639 506 Kč** v kalendářním roce 2023 a **44 871 613 Kč** v kalendářním roce 2024.
4. S ohledem na uvedené dochází k následujícím změnám Smlouvy:
 - i. Výchozí finanční model je vymezen v Příloze č. 3A tohoto dodatku, která nahrazuje dosavadní Přílohu č. 3A Smlouvy.
 - ii. V článku 6 odstavci 4 Smlouvy se první věta nahrazuje zněním:

„Pro období platnosti jízdního řádu 2023/2024 představuje kompenzace částku **47 511 119 Kč**.“

iii. V článku 6 odstavci 5 Smlouvy se první věta nahrazuje zněním:

„Průměrná výše kompenzace vztahená na jednotku Dopravního výkonu (dále jen „Sazba“) pro období platnosti jízdního řádu 2023/2024 činí 100,624 Kč/vlkm“.

ČLÁNEK 4 INVESTICE DO VOZIDEL

1. Smluvní strany se dohodly, že Dopravce za účelem zvýšení komfortu pro cestující veřejnost a s ohledem na požadavky infrastruktury zajistí významnou modernizaci vozidlového parku. Dopravce doložil, že je připraven investice do vozidlového parku provést v následujícím rozsahu:
 - a) k začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027 nasadit modernizovaná vozidla, kdy modernizace bude spočívat v revitalizaci interiéru (včetně výměny čalounění sedaček pro cestující, výměny interiérové podlahové krytiny a nového laku interiéru), revitalizaci exteriéru (včetně lakování skříně vozidla) a dosažení klimatizace v oddělech pro cestující, přičemž dodávky modernizovaných vozidel do provozu budou postupně realizovány v následujících termínech:
 - i. 1 souprava k začátku platnosti jízdního řádu 2025/2026,
 - ii. 4 soupravy k začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027;
 - b) k začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027 nasadit vozidla vybavená zařízením umožňujícím využití zabezpečení na dráhách, vybavených evropským vlakovým zabezpečovačem European Train Control System (ETCS), přičemž dodávky vybavených vozidel do provozu budou postupně realizovány v následujících termínech:
 - i. 1 souprava k začátku platnosti jízdního řádu 2025/2026,
 - ii. 4 soupravy k začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027.
2. Přípravované investice Dopravce doložil kalkulačním modelem, který zohledňuje:
 - a) upravený výchozí finanční model a výchozí model provozních aktiv a
 - b) rozdílovou tabulku mezi původním a upraveným výchozím finančním modelem a výchozím modelem provozních aktiv.
3. Smluvní strany deklarují, že rozsah a významnost investic uvedených v odstavci 1 tohoto článku pro ně ve shodě s článkem 4 odst. 4 Nařízení 1370 představuje důvod pro prodloužení trvání této Smlouvy, a proto sjednávají prodloužení platnosti Smlouvy do konce platnosti jízdního řádu 2030/2031.
4. S ohledem na shora uvedené se Smluvní strany dohodly na následujících změnách Smlouvy:
 - a) Článek 3 odst. 1. se nahrazuje novým zněním:

„1. Smluvní strany se dohodly, že Veřejné služby v drážní dopravě podle této Smlouvy budou Dopravcem provozovány v období od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2016/2017 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2030/2031 (dále jen „Doba plnění“), tzn. celkem po dobu patnácti období platnosti jízdního řádu.“
 - b) Článek 12 odst. 3. písm. h) se nahrazuje novým zněním:

„h) „zajistit ve vnitřních prostorách pro cestující alespoň teplotu 18° C a od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2026/2027 funkční klimatizaci,“
 - c) V článku 22 odst. 8 se na závěr doplňuje nová věta, která zní:

„ 8. Objednatel je dále oprávněn vůči Dopravci uplatnit smluvní pokutu až do výše 5 000 000 Kč v případě, že Dopravce nezajistí, aby byl u všech vozidel splněn soubor povinností uvedených v čl. 1 odst. 4, čl. 3 odst. 6 a 8 přílohy č. 7 této Smlouvy k začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027 a až 500 000 Kč v případě, že Dopravce nezajistí splnění tohoto souboru povinností k začátku kteréhokoli dalšího kalendářního měsíce.“

- d) Výchozí finanční model je vymezen v příloze č. 3A tohoto dodatku, která nahrazuje dosavadní přílohu č. 3A Smlouvy.
- e) Výchozí model provozních aktiv je vymezen v příloze č. 3B tohoto dodatku, která nahrazuje dosavadní přílohu č. 3B Smlouvy.
- f) Podrobné požadavky na kvalitu a vybavení vozidel jsou vymezeny v příloze č. 7 tohoto dodatku, která nahrazuje dosavadní přílohu č. 7 Smlouvy.
- g) Změny výchozího finančního modelu ve formě rozdílové tabulky mezi původním a upraveným výchozím finančním modelem a výchozím modelem provozních aktiv obsahuje Příloha č. 15 tohoto dodatku, která tvoří novou Přílohu č. 15 Smlouvy.

ČLÁNEK 5 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

1. Tento dodatek nabývá platnosti dnem jeho podpisu oběma Smluvními stranami a účinnosti uveřejněním v informačním systému veřejné správy – registru smluv. Smluvní strany výslovně souhlasí s uveřejněním textu tohoto dodatku v informačním systému veřejné správy – registru smluv. Smluvní strany se dohodly, že zákonnou povinnost dle § 5 odst. 2 zákona o registru smluv splní Objednatel.
2. Tento dodatek je vyhotoven v elektronické formě a podepsán elektronickými podpisy obou smluvních stran v souladu se zákonem č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů.
3. Nedílnou součástí tohoto dodatku je příloha:
 - Příloha č. 2 – Struktura objednaných Dopravních výkonů
 - Příloha č. 3A – Výchozí finanční model
 - Příloha č. 3B – Výchozí model provozních aktiv
 - Příloha č. 7 – Podrobné požadavky na kvalitu a vybavení vozidel
 - Příloha č. 15 – Odůvodnění změn výchozího finančního modelu

V Praze dne 23. 11. 2023.....

Za Objednatele: .

Mgr. Martin Kupka
ministr dopravy

V Praze dne 14. 11. 2023.....

Za Dopravce:

GW Train Regio a.s.
Peter Bosáček
předseda představenstva

Příloha č. 2

Struktura objednaných Dopravních výkonů

Linka R25 Plzeň - Žatec - Chomutov - Most

Číslo vlaku	Čas odjezdu vlaku z výchozí stanice	Výchozí stanice / začátek dopravního výkonu	Cílová stanice / konec dopravního výkonu	Dopravní výkon za období	Četnost vedení vlaku	Délka trasy vlaku	Dopravní výkon za období	Četnost vedení vlaku	Dopravní výkon za období	Četnost vedení vlaku	Dopravní výkon za období	Četnost vedení vlaku	Dopravní výkon za období	Četnost vedení vlaku	Dopravní výkon za období	Četnost vedení vlaku
				od 10.12.2023 do 14.12.2024			od 10.12.2023 do 31.12.2023			1. čtvrtletí 2024		2. čtvrtletí 2024		3. čtvrtletí 2024		od 1.10.2024 do 14.12.2024
1080	6:04	Plzeň hl.n.	Most	57 022,70	371	153,7	3 381,4	22	13 986,7	91	13 986,7	91	14 140,4	92	11 527,5	75
1083	7:05	Most	Plzeň hl. n.	57 022,70	371	153,7	3 381,4	22	13 986,7	91	13 986,7	91	14 140,4	92	11 527,5	75
1084	10:04	Plzeň hl.n.	Most	57 022,70	371	153,7	3 381,4	22	13 986,7	91	13 986,7	91	14 140,4	92	11 527,5	75
1085	9:05	Most	Plzeň hl. n.	57 022,70	371	153,7	3 381,4	22	13 986,7	91	13 986,7	91	14 140,4	92	11 527,5	75
1088	14:04	Plzeň hl.n.	Most	57 022,70	371	153,7	3 381,4	22	13 986,7	91	13 986,7	91	14 140,4	92	11 527,5	75
1089	13:05	Most	Plzeň hl. n.	57 022,70	371	153,7	3 381,4	22	13 986,7	91	13 986,7	91	14 140,4	92	11 527,5	75
1090	16:04	Plzeň hl.n.	Most	57 022,70	371	153,7	3 381,4	22	13 986,7	91	13 986,7	91	14 140,4	92	11 527,5	75
1093	17:05	Most	Plzeň hl. n.	57 022,70	371	153,7	3 381,4	22	13 986,7	91	13 986,7	91	14 140,4	92	11 527,5	75
1094	20:04	Plzeň hl.n.	Most	7 992,40	52	153,7	307,4	2	1 998,1	13	2 151,8	14	1 998,1	13	1 537,0	10
1095	19:05	Most	Plzeň hl. n.	7 992,40	52	153,7	307,4	2	1 998,1	13	2 151,8	14	1 998,1	13	1 537,0	10
Dopravní výkon ve vlkm za období od 10.12.2023 do 14.12.2024 celkem				472 166,4												
Z toho v kalendářním roce 2023				27 666,0												
Z toho v kalendářním roce 2024				444 500,4												
Průměrný denní rozsah Dopravního výkonu ve vlkm za období platnosti JŘ 2023/2024				1 272,686												

Poznámka:

Časové polohy a čísla vlaků jsou orientační

Příloha č. 3 A

Výchozí finanční model

Linka R25 Plzeň - Zatec - Chomutov - Most

Dopravce: GW Train Regio a.s.

Objednatel: Ministerstvo dopravy

Výchozí finanční model		řádek	předpokládané hodnoty v Kč																
			JŘ 2022/2023	JŘ 2023/2024		JŘ 2024/2025		JŘ 2025/2026		JŘ 2026/2027		JŘ 2027/2028		JŘ 2028/2029		JŘ 2029/2030		JŘ 2030/2031	
				2023	2024	2024	2025	2025	2026	2026	2027	2027	2028	2028	2029	2029	2030	2030	2031
Výchozí náklady	Trakční energie a palivo	1																	
	Netrakční energie a palivo	2																	
	Přímý materiál	3																	
	Opravy a údržba vozidel	4																	
	Odpisy dlouhodobého majetku	5																	
	Pronájem a leasing vozidel	6																	
	Mzdové náklady	7																	
	Sociální a zdravotní pojištění	8																	
	Cestovné	9																	
	Úhrada za použití dopravní cesty	10																	
	Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11																	
	Ostatní přímé náklady	12																	
	Ostatní služby	13																	
	Provozní režie	14																	
	Správní režie	15																	
Výchozí náklady celkem (řádek 1 až 15)		16																	
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	17																	
	Ostatní tržby z přepravy	18																	
	Ostatní výnosy	19																	
Výchozí výnosy celkem (řádek 17 až 19)		20																	
Hodnota provozních aktiv		21																	
Čistý příjem		22																	
Kompenzace (ř.16 - ř.20 + ř.22)		23	38 949 694	2 639 506	44 871 613	2 639 506	44 871 613	2 639 506	44 871 613	3 536 717	56 823 250	3 536 717	56 823 250	3 536 717	56 823 250	3 536 717	56 823 250	3 536 717	56 823 250
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		24																	
Jiná dotace		25																	
Dopravní výkon v tis. vlkm		26	463,252	27,6660	444,5004	27,6660	444,5004	27,6660	444,5004	27,6660	444,5004	27,6660	444,5004	27,6660	444,5004	27,6660	444,5004	27,6660	444,5004
Kompenzace v Kč/vlkm		27	84,079	100,624															
Variabilní část kompenzace v Kč/vlkm		28	31,361	31,361															

Příloha č. 7

Podrobné požadavky na kvalitu a vybavení vozidel

Článek 1. Technické požadavky

Vozidla určená k plnění zakázky musí splňovat alespoň následující požadavky:

1. Vozidlo musí být ke dni zahájení provozu schváleno pro provoz na předemných úsecích drah podle článku 4 této Smlouvy. Maximální rychlost vozidla musí činit alespoň 100 km/h.
2. Každý vlak linky R25 musí být schopen úvratě (změny směru jízdy) v době nejvýše čtyř (4) minut pobytu ve stanici.
3. Technické parametry vozidel musí v maximální míře umožnit využití technických parametrů infrastruktury, zejména dosažení maximální traťové rychlosti ve sklonově náročných úsecích a disponovat dostatečnými dynamickými vlastnostmi pro rychlé dosažení maximální traťové rychlosti. Požadovaný výkon soupravy je nejméně 4,9 kW/t¹ při všech pravidelných variantách řazení souprav².
4. Od začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027 budou vozidla vybavena zařízením umožňujícím využití zabezpečení na dráhách vybavených evropským vlakovým zabezpečovačem European Train Control System (ETCS).
5. Vozidla musí být
 - a) jednotného firemního vzhledu dopravce,
 - b) zvnějšku označena na čele vlaku a na každé straně každého vozidla směrovými tabulemi alespoň s názvem konečné stanice vlaku a
 - c) zvnějšku na obou stranách vozidla označena symbolem Ministerstva dopravy jako objednatel.

Článek 2 Kapacita vozidel

Kapacita vozidel musí odpovídat následujícím požadavkům:

1. V každém vlaku musí být k dispozici místa 1. a 2. třídy. Nástupní prostor musí být prostorově oddělen od prostoru pro cestující, ve kterém jsou umístěna jiná než sklopná sedadla. Kapacita vlaků musí být s ohledem na běžnou frekvenci v daném vlaku a dnu v týdnu dimenzována alespoň tak, aby každý cestující měl k dispozici jedno místo k sezení, s přihlédnutím ke speciálnímu ustanovení uvedeném v odst. 2.
2. Přeprava stojících cestujících musí být minimalizována a je přípustná pouze po dobu maximálně 30 minut přepravní doby v rozsahu 10 procent stojících cestujících bez místa k sezení v 2. vozové třídě. Stání jiných cestujících, kteří nemají k dispozici místo k sezení, bude objednatelem akceptováno jako souladné se smlouvou pouze v případě, že dopravce prokáže, že počet cestujících ve vozidle je o 30 procent vyšší, než mohl na základě disponibilních frekvenčních dat v konkrétním vlaku důvodně předpokládat. V úseku Chomutov – Most se procentní část stojících cestujících nesleduje.

¹ hrubá hmotnost vlaku v tunách, zjištěná jako součet hmotností železničních kolejových vozidel a hmotnosti přepravovaných cestujících (počet míst x 0,08) v tunách zaokrouhlený na celé tuny nahoru

² pravidelné varianty řazení jsou ty, které se podle plánu pravidelného řazení opakují alespoň jednou týdně

3. Požadovaná minimální kapacita pro sedící cestující v jednotlivých vlacích na lince je uvedena v tabulce č. 1 této přílohy Smlouvy. Dodržování uvedené kapacity však nezprošťuje dopravce povinností stanovených v odstavci 1 až 2.

Článek 3 Vybavení vozidel

Vnitřní uspořádání a vybavení vozidel musí splňovat alespoň následující požadavky:

1. Pro přepravu imobilních osob na invalidním vozíku musí být v každém vlaku zajištěn alespoň počet míst odpovídající požadavkům článku 4.2.2.3 přílohy rozhodnutí Komise (ES) č. 164/2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen „TSI PRM“) v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému.
2. V každém vlaku umožněna alespoň přeprava 1 dětského kočárku na každých 60 míst k sezení³. V blízkosti prostoru pro kočárky musí být zároveň vyhrazena místa pro cestující s dětmi, přičemž požadována jsou alespoň 4 taková místa na každých 60 míst k sezení⁴.
3. V každém vlaku musí být možné přepravovat jízdní kola (variantně v zimním období lyže), přičemž požadována jsou alespoň 2 místa na jízdní kola na každých 60 míst k sezení⁵. Tato místa mohou být variantně použitelná pro přepravu dětských kočárků nebo imobilních osob, přednost musí mít v takovém případě přeprava dětských kočárků a imobilních osob.
4. Do každého vlaku musí být umožněn nástup osob s omezenou schopností pohybu a orientace, a to ve stanicích, jejichž infrastruktura umožňuje přístup takových osob na nástupištní hranu. Vymezení těchto osob stanoví TSI PRM.
5. Všechny nástupní dveře pro cestující musí být uzpůsobeny pro rychlou výměnu cestujících, musí být centrálně zavíratelné, musí mít krátké doby otevírání a zavírání pro minimalizaci pobytů vlaku ve stanicích a zastávkách, za jízdy musí být dveře blokovány.
6. Vnitřní prostory vozidla pro cestující musí být vytápěné a dobře větrané za účelem udržování tepelné pohody ve vozidle po celé období roku. Od začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027 budou vozidla vybavena klimatizací v oddílech pro cestující. Prostor pro cestující včetně WC musí být výhradně nekuřácký.
7. Na šířku vozové skříně mohou být umístěna nejvýše 4 místa k sezení, v každém vlaku smí být nejvýše 10 procent míst k sezení ve 2. třídě tvořeno sklopnými sedadly. Každé místo k sezení, není-li tvořeno sklopným sedadlem, musí být vybaveno pevným nebo sklopným stolkem. Pro vstřícná sedadla v uspořádání 2+2 ve 2. třídě postačuje umístění společného stolu pod oknem.
8. Místa k sezení pro cestující 2. třídy musí být uzpůsobena pro pohodlné cestování v délce 1-3 hodiny, sedadla musí být měkká, pohodlná, s vysokou celoplošnou opěrou zad, s plnohodnotnými opěrkami hlavy (s výjimkou sklopných sedadel). K začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027 bude u vozidel zajištěno nové čalounění sedaček pro cestující, nová interiérová podlahová krytina a nový lak interiéru a exteriéru (včetně lakování skříně vozidla).

³ tj. do 60 míst k sezení včetně 1 místo pro dětský kočárek, do 120 míst k sezení včetně 2 místa pro dětský kočárek, do 180 míst k sezení včetně 3 místa pro dětský kočárek atd.

⁴ tj. do 60 míst k sezení včetně 4 taková místa, do 120 míst k sezení včetně 8 takových míst, do 180 míst k sezení včetně 12 takových míst atd.

⁵ tj. do 60 míst k sezení včetně 2 místa pro jízdní kola, do 120 míst k sezení včetně 4 místa pro jízdní kola, do 180 míst k sezení včetně 6 míst pro jízdní kola atd.

9. Nad místy k sezení musí být umístěn odkládací prostor (police) na zavazadla, odkládací prostor musí mít průhledné dno (přípustné je např. kovové, plastové, síťové, prosklené). V prostorách pro cestující musí být dále vymezen prostor pro přepravu objemných zavazadel.
10. Každý cestující ve vlaku musí mít možnost využít WC, přičemž je požadováno 1 WC na nejvýše 120 míst k sezení, je požadován uzavřený systém WC. V každém vlaku musí být k dispozici alespoň 1 bezbariérově dostupné WC, využitelné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace⁶.
11. Alespoň 8 procent z celkového počtu míst k sezení musí být určeno pro cestující 1. třídy. Prostor pro cestující 1. třídy musí být prostorově oddělen od prostoru pro cestující 2. třídy. Místa k sezení pro cestující 1. třídy musí být uzpůsobena pro pohodlné cestování v délce 1-3 hodiny, sedadla musí být měkká, pohodlná, polohovatelná, s vysokou celoplošnou opěrou zad, s plnohodnotnými opěrkami hlavy, každé sedadlo musí mít sklopné opěrky rukou.
12. Vozidlo musí být vybaveno zásuvkami na drobnou elektroniku (230 V) v počtu 1 zásuvka na každá 4 místa k sezení (kromě sklopných sedadel) ve 2. vozové třídě a 1 zásuvka na každá 2 místa k sezení v 1. vozové třídě. Vozidlo musí být vybaveno Wi-Fi připojením k internetu.

Článek 4 **Informování cestujících**

Informační systém ve vozidle musí splňovat alespoň následující požadavky:

1. Vozidlo musí být vybaveno akustickým a vizuálním informačním systémem.
2. Akustickým informačním systémem musí být nejméně hlášen příjezd do následující stanice a ve stanicích kde jsou zajištěny přípojné vlaky a autobusy (mimo spojů městské hromadné dopravy⁷) musí být hlášeny navazující přípoje.
3. Vizuálním informačním systémem musí být v každém vozidle alespoň na dvou panelech zobrazována následující stanice vlaku a cílová stanice vlaku, mohou být zveřejněny i další přiměřené informace.
4. V případě zpoždění musí být cestující v přiměřených intervalech informováni o aktuální časové hodnotě zpoždění a dopravce vynaloží veškeré úsilí ke zjištění informací o zajištění přípojů.
5. V případě mimořádné situace musí být cestující informováni o příčině této mimořádnosti, pokud je tato příčina dopravci známa, a o předpokládané době zpoždění, pokud je dopravci známa. Pokud dopravci tyto skutečnosti nejsou známy, vynaloží odpovídající úsilí ke zjištění požadovaných informací.

Tabulka č. 1

⁶ v období od začátku platnosti jízdního řádu 2023/2024 do konce platnosti jízdního řádu 2025/2026 nemusí být tato povinnost splněna u náhradního vozidla z důvodu probíhající modernizace ostatních vozidel.

⁷ v daném případě spoje městské autobusové dopravy, spoje na speciální, tramvajové nebo trolejbusové dráze

Tabulka č. 1 k Příloze 7 smlouvy
Minimální požadovaná kapacita vlaků

Linka R25 Plzeň - Most

	1180	1184	1188	1190	1194
Plzeň	6:04	10:04	14:04	16:04	20:04
					+
PO - ČT	60	100	100	100	
PÁ	60	100	120	120	
SO	60	100 *)	60	100	
NE	60	100	100	100	60
Most	8:51	12:51	16:51	18:51	22:51
	1183	1185	1189	1193	1195
Most	7:07	9:07	13:07	17:07	19:07
					+
PO - ČT	60	100	100	60	
PÁ	60	100	100	100	
SO	60	100	60	100	
NE	60	60	120	120	100
Plzeň	9:54	11:54	15:54	19:54	21:54

*) s ohledem na sezónní výkyvy poptávky tohoto vlaku upozorňujeme na povinnost dopravce vyplývající z ust. článku 2 odst. 3 této přílohy

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na lince R25 Plzeň - Most

Příloha č. 15

Změny výchozího finančního modelu

Linka R25 Plzeň - Zatec - Chomutov - Most

Dopravce: GW Train Regio a.s.

Objednatel: Ministerstvo dopravy

Předpoklady:

Celková hodnota investice*

Roční odpis (12/2026-12/2031)

Poměrná část vzhledem k dopravnímu výkonu

k zajištění závazku dopravní obslužnosti na

lince R25 pro Objednatele

Náklady financování



Výchozí finanční model		řádek	Původní VFM	Upravený VFM	Rozdíl	Poznámka
Výchozí náklady	Opravy a údržba vozidel	4				V důsledku osazení vozidel systémem ETCS dojde k navýšení nákladů údržby o 0,5 Kč /vlkm.
	Odpisy dlouhodobého majetku	5				Poměrná část odpisů DHM vzhledem k dopravnímu výkonu a v souvislosti s investicí do ŽKV, která jsou využívána k zajištění dopravní obslužnosti na lince R25.
	Ostatní přímé náklady	12				Poměrná část nákladů financování vzhledem k dopravnímu výkonu a v souvislosti s investicí do ŽKV, která jsou využívána k zajištění dopravní obslužnosti na lince R25.
Výchozí náklady celkem (řádek 1 až 15)		16				Součet vícenákladů v souvislosti s osazením vozidel systémem ETCS
Hodnota provozních aktiv		21				Navýšení aktiv vzhledem k dopravnímu výkonu a v souvislosti s investicí do ŽKV, která jsou využívána k zajištění dopravní obslužnosti na lince R25.
Kompensace (ř.16 - ř.20 + ř.22)		23	47 511 119	60 359 967	12 848 848	Navýšení kompensace vzhledem k dopravnímu výkonu a v souvislosti s investicí do ŽKV, která jsou využívána k zajištění dopravní obslužnosti na lince R25.
Kompensace v Kč/vlkm		27	100,624	127,836	27,213	Navýšení kompensace v Kč/vlkm vzhledem k dopravnímu výkonu a v souvislosti s investicí do ŽKV, která jsou využívána k zajištění dopravní obslužnosti na lince R25.

* V případě, že bude k investici využita přidělená dotace z dotačního programu, který je určen k těmto účelům, bude celková hodnota investice o tuto částku snížena a v důsledku toho dojde k úpravě této přílohy podle skutečnosti.