

HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Aby dopravní obslužnost byla zajištěna v souladu s platnou legislativou a za co nejvýhodnějších podmínek, přistupuje Liberecký kraj (až na výjimky) k uzavírání smluv s využitím výběrových řízení. Proces uzavírání smluv vždy vyžaduje potřebný čas, proto je nutné stanovit v rámci zajištění dopravní obslužnosti harmonogram.

UZAVÍRÁNÍ SMLUV V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Předchozí zkušenosti

S výběrovými řízeními (VŘ) na dopravce v železniční dopravě má Liberecký kraj v rámci ČR bohaté a pozitivní zkušenosti. Formou vytvoření konkurenčního prostředí se v minulosti podařilo zvrátit situaci, kdy monopolní národní dopravce v regionu nasazoval stále starší, odepsaná vozidla a smluvní zajištění neumožňovalo objednateli účinně zasáhnout. Uspořádáním výběrových řízení se situace skokově zlepšila. Přestože původně neměl Liberecký kraj v celorepublikovém srovnání silnou vyjednávací pozici (s ohledem na objem výkonů železniční dopravy vůči jiným krajům), výsledkem soutěží (a sekundárních dopadů konkurenčního prostředí na přímo zadávané výkony) byl významný nárůst kvality služeb a nasazen nejmodernější vozový park v ČR za podobnou nebo i mírně nižší cenu (při zohlednění tržeb z jízdného). Smluvní zajištění zakázky bylo nově nastaveno dle požadavků objednatele včetně vymahatelnosti kvalitativního plnění pod přísnými sankcemi tím, že návrh vzoru smlouvy byl součástí zadávací dokumentace. Pozice objednatele se tak zásadně upevnila a vzrostla na významu. Od té doby nabyl objednatel další zkušenosti z realizační fáze soutěžených zakázek.

V roce 2015 je v Libereckém kraji zadáno na základě výběrových řízení 46% všech regionálních výkonů železniční osobní dopravy, což je nejvyšší podíl v ČR. Jedná se o tyto linky (období realizace):

1. Železnice tří zemí (2010 - 2020)
 - linka L7 (TL70) Liberec - Hrádek n. N. - Zittau - Varnsdorf - Rybníště / Seifhennersdorf
2. Jizerskohorská železnice (2011 - 2026)
 - L1 Liberec - Tanvald - Harrachov
 - L12 Smržovka - Josefův Důl
 - L6 Liberec - Černousy
 - L61 Liberec - Jindřichovice p. S.
 - L62 Liberec - Bílý Potok p. S.
3. Východoněmecká síť I (Ostsachsen Netz I) (2014 - 2018)
 - RE 2 (TLX2) Liberec - Dresden

OBCHODNĚ - STRATEGICKÉ FAKTORY

V období přípravy výběrových řízení lze očekávat snahu stávajících dopravců dosáhnout pomocí různých příslibů přímého zadání výkonů (např. nasazení nových vozidel). Je třeba si mj. uvědomit, v jakém rozsahu jsou vzhledem k dotačním možnostem a kapacitám dodavatelů některé z příslibů reálně dosažitelné a zda jsou vyšší při přímém zadání výkonů či při uspořádání veřejné soutěže. Na začátku přípravného období je v jednacím výhodě objednatel, který má na výběr z více dopravců. Naopak dopravce vzhledem k nejistotě může přicházet s výhodnými nabídkami, což u výběrového řízení platí až do fáze podepsání dopravní smlouvy.

V případě, že objednatel včas nezahájí přípravu výběrových řízení, o jednacích výhodách s blízkým koncem předchozích dopravních smluv přichází. V době, kdy už je zřejmé, že přímé zadání je z důvodu včas nepřipraveného zahájení výběrového řízení nevyhnutelné, získávají jednacích výhodách dopravci. V této fázi, kdy je objednatel již pod tlakem, si mohou dopravci dovést přicházet s novými požadavky nad rámec svých předchozích slibů (příkladem upravená výše úhrady odpisů za nová vozidla, snížení kvality plnění, úlevy v rámci smluvních podmínek, apod.).

Vzhledem k předchozím zkušenostem zajistit dobrou kvalitu za dlouhodobě stabilní nižší cenu a také z důvodů obchodně - strategických má Liberecký kraj zájem ve výběrových řízeních na železniční dopravce pokračovat.

VHODNOST LINEK PRO VÝBĚROVÁ ŘÍZENÍ

Pro výběrová řízení jsou vhodné zejména páteřní linky s vysokým potenciálem. Na takové linky je účelné nasadit vozidla vyšší kvality a nabídkou celodenního spojení v přiměřených pravidelných intervalech vytvořit atraktivní nabídku. Obecným cílem, který ovlivňuje ekonomiku provozu, je nalézt takové řešení, které umožní s co nejnižším počtem vlakových souprav zajistit co nejvyšší výkony, tj. nalézt efektivní provozní model s vysokými proběhy vozidel. Odpisy vozidel tvoří podstatnou část režijních nákladů, proto je třeba této oblasti věnovat velkou pozornost. V ostatních nákladových položkách již není snadné dosáhnout zásadních rozdílů v cenách dopravy. Vhodně sestaveným dopravním modelem je možné v soutěži dosáhnout nižších jednotkových cen zejména ve fixních položkách oproti stávajícímu stavu a tento rozdíl je možné u linek s potenciálem využít ke zvýšení kvality nebo rozsahu dopravy s cílem zvýšit počet cestujících, resp. tržby. K výběru dopravce formou soutěže jsou tedy optimální linky s dlouhodobě stabilizovaným provozním konceptem, resp. potřebným počtem vozidel s vysokými proběhy.

Komplikace při zadání formou výběrových řízení mohou nastat u tratí, na kterých operuje více dopravců, resp. jeden dopravce na základě různých dopravních smluv, zejména pokud se jedná o kombinaci brutto a netto principů. Zásadním problémem pak mohou být komplikace při vykazování a rozúčtování tržeb. Negativním faktorem je též nejasná koncepce, územní vymezení, plánované zásadní změny na infrastruktuře, příp. v organizaci provozu integrovaného systému dopravy v oblasti, špatně odhadnutelný vývoj počtu cestujících nebo politických rozhodnutí. Obecně se jedná o ty případy, které mohou mít dopad na počet potřebných souprav, efektivitu jejich provozu (proběhy), či na tržby.

Cílem výběrových řízení v železniční dopravě z pohledu objednatele je:

- získat objednatelům definovanou kvalitu a kvantitu spojení (při přímém zadání obvykle komplikovaná jednání s dopravcem s částečnými výsledky);
- získat pro objednatele dlouhodobou přijatelnou cenu výkonů (při dané kvalitě obvykle nižší, než s přímým zadáním);
- možnost nastavit si vlastní smluvní podmínky (u historických, dodatkových smluv byly podmínky nastaveny spíše dopravcem).

Pro naplnění cílů je třeba:

- zajistit dobrou spolupráci objednatelů u linek překračujících hranice kraje;
- dbát na efektivní proběhy souprav vzhledem k tomu, že odpisová složka za vozidla tvoří cca 1/4 ceny dopravního výkonu (tj. co největší výkony s co nejmenším počtem souprav);
- zvolit přiměřenou (dlouhodobě ufinancovatelnou) kvalitu a rozsah výkonů ve vztahu k atraktivitě nabídky pro cestující a roli řešené linky v integrovaném dopravním systému;

- zamezit neefektivním souběhům linek;

VOLBA BRUTTO / NETTO

Pro rozhodování, zda volit brutto (riziko tržeb na straně objednatele) nebo netto princip (riziko tržeb na straně dopravce) jsou rozhodné vlastní zkušenosti Libereckého kraje z předchozích výběrových řízení. K výběrovému řízení netto modelem je nutné doložit podrobnou a přesnou datovou základnu, což kontrastuje se skutečností, že historická data, která má k dispozici objednatel, jsou značně nepřesná. Pro brutto smluvní vztahy nejsou předchozí detailní informace o výběru tržeb nutné, riziko napadení zadávacích podkladů ze strany uchazečů se snižuje. Naopak brutto přístup umožňuje objednateli provádět v průběhu plnění zakázky změny v integrovaném systému dopravy např. z důvodů změn v dopravních potřebách cestujících.

POŘÍZENÍ A KVALITA VOZIDEL

Oblast vozidel je rozhodná nejen pro oblast finanční, ale také pro vnímání služeb na železnici veřejností. U níže vybraných linek pro výběrová řízení musí být uváženo vnímání zvoleného standardu ještě za 13-18 let v období, kdy dopravní smlouvy budou u svého konce. Kolem roku 2000 došlo v železniční dopravě ke kvalitativnímu posunu směrem k obousměrným motorovým jednotkám s částečně nízkou podlahou o stejné výšce 550 mm nad spojnicí temen kolejnic, jako mají bezbariérová nástupiště. Tyto jednotky již mají dostatečný výkon pro vysokou dynamiku jízdy, schopnost využívat rychlostní profil v_{130} , multifunkční prostor pro přepravu jízdních kol, kočárků, zavazadel, bezbariérové vnitřní uspořádání (často včetně toalet) vhodné pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace a jsou vybaveny palubním rozhlasem i elektronickými vnějšími a vnitřními informačními panely. V roce 2015 mají nově dodávaná vozidla stále funkčně obdobnou koncepci, ojetá vozidla se tak liší pouze svou opotřebeností, případně spolehlivostí. Obousměrné motorové jednotky s částečně nízkou podlahou jsou naopak zásadně odlišné od starších vozidel klasické koncepce. Vzhledem k uvedenému lze reálně uvažovat se dvěma standardy vozidel: a) vozidla nová z výroby, resp. b) vozidla moderní koncepce užitá se stářím do cca 15-ti let. U obou skupin je v rámci zadávací dokumentace potřeba pamatovat na údržbu a čištění vozidel, které zaručí zachování uspokojivého stavu interiéru a exteriéru po celou dobu dopravní smlouvy, u užitých vozidel varianty b) je potřebné uvádět požadavky na jejich stav také v době zahájení plnění dopravní smlouvy. Lze doporučit celkovou revitalizaci nebo obnovu povrchů a uvedení vozidla do technicky bezvadného stavu včetně zamezení všech nežádoucích rezonancí vozidla a prvků jeho interiéru.

Tratě v Libereckém kraji se vyznačují svojí směrovou a výškovou náročností. V úvahu proto mohou připadat vozidla vybavená naklápěcí technikou a zvýšeným výkonem. Tato vozidla mohou být provozována vyšší rychlostí dle rychlostního profilu v_k , pokud je k tomu uzpůsobena infrastruktura (v Libereckém kraji se může jednat o tratě 030 a 086 Stará Paka - Liberec - Česká Lípa). Pořízení nových naklápěcích vozidel je nákladné a vzhledem k finančním možnostem objednatele proto zatím není sledováno. Lze ovšem nasadit vozidla užitá se stářím okolo 15-ti let, která začínají být na evropském trhu již k dispozici. Tato vozidla mají klasickou výšku podlah a neumožňují bezbariérový nástup a výstup, což je ale již obvykle řešeno použitím plošiny. Na druhou stranu tato vozidla dosahují atraktivnějších cestovních dob. V závislosti na zvolené dopravní koncepci konkrétní linky se předpokládá, že tato vozidla nebudou z ekonomických důvodů v Libereckém kraji požadována, ale uchazečům bude umožněno je ve své nabídce uvažovat s tím, že to bude zohledněno v rámci hodnotících kritérií.

DOTACE NA POŘÍZENÍ VOZIDEL

Liberecký kraj předpokládá ponechání vozidel ve vlastnictví dopravce. V zadávací dokumentaci může být řešena zejména u nových vozidel možnost odkupu vozidel po ukončení zakázky pro další nasazení na výkonech v Libereckém kraji (s ohledem na jejich obvyklou životnost až kolem 30 let). Liberecký kraj má zájem o využití dotační podpory (EU) na pořízení moderních vozidel. Tato možnost bude alternativně řešena v zadávací dokumentaci. V současné době (duben 2015) se jeví dostupnost dotací pro obnovu železničního vozového parku na regionálních výkonech v Libereckém kraji jako nejistá, příslušné programy jsou zatím v přípravě.

V této souvislosti je třeba si uvědomit omezené množství disponibilních prostředků v rámci ČR vzhledem k investiční náročnosti vozidel a jejich potřebného počtu pro vytvoření ucelené smysluplné dopravní koncepce v oblasti optimálně jednotným typem vozidla. Dle informací mají ostatní objednatelé velký zájem o využití dotační podpory pro dálkovou dopravu, resp. příměstskou dopravu v okolí několika největších měst v ČR. Existuje reálné riziko, že budou nastaveny takové podmínky pro získání dotace, které nebudou moci být v Libereckém kraji naplněny vzhledem k velikosti přepravních proudů. Dotační podpora také deformuje tržní prostředí mezi dopravci a vzhledem k životnosti železničních vozidel poskytuje příjemcům dotace konkurenční výhody na dobu delší, než na kterou lze podle platné legislativy nyní objednat jednou smlouvou veřejné výkony železničních dopravců (max. 15, v případě investic do nových vozidel až 22 let). V případě využití dotovaných vozidel je alternativou získání dotační podpory objednatelem ještě před ukončením výběrového řízení s tím, že dotační podporu využije ten dopravce, který uspěje ve výběrovém řízení veřejného objednatele. Vzhledem k delší životnosti nových dotovaných vozidel a předpokladu jejich využití i po období plnění veřejné dopravní smlouvy bude nutné v zadávací dokumentaci pro takové případy řešit kvalitu údržby vozidel a její odbornou kontrolu v průběhu plnění dopravní smlouvy a zejména technický stav vozidel při jejím ukončení.

O případném využití dotací na obnovu vozidlového parku rozhodne zadavatel dle aktuálního stavu informací v době přípravy zadávací dokumentace konkrétního zadávacího řízení.

DOBA TRVÁNÍ SMLOUVY

Volba doby plnění pro výběrová řízení má v železniční dopravě vztah zejména k pořízení vozového parku. Drážní vozidla mají (na rozdíl od silničních) významně delší dobu odpisování a životnosti, obvykle 30 let. S rostoucí délkou kontraktu lze očekávat snížení nabídkové ceny dopravního výkonu. Proto je u páteřních linek doporučeno uzavírat smlouvy na dobu 15 (10) let, pokud nejsou v dopravní oblasti sledovány jiné provozní, smluvní nebo časové souvislosti.

ZPŮSOB ODBAVOVÁNÍ, ÚLOHA PERSONÁLU, ZÁKAZNICKÝ SERVIS

V této oblasti bude Liberecký kraj vycházet z dobrých zkušeností, které získal při provozu vlaků Trilex. Plné odbavení cestujících bude přímo ve vlaku (komerční) obsluhou vlaku. (Komerční) obsluha vlaku bude mít za úkol se věnovat odbavení a informování cestujících (i za pobytu vlaku v zastávkách a stanicích), případně asistenci při nástupu a výstupu osob z/do vozu. Liberecký kraj naopak nebude vyžadovat od (komerční) obsluhy vlaku řešení dalších dopravních povinností, které budou řešeny interním postupem dopravce. V případě vlaků s vysokým počtem cestujících na krátkou vzdálenost (a u neprůchozích souprav) budou případné časové problémy s odbavením všech cestujících řešeny přednostně posílením (komerční) obsluhy u vybraných vlaků v kritickém úseku. S ohledem na omezení činnosti (komerční) obsluhy vlaku o dopravní povinnosti bude kladen důraz na moderní

bezpečné dveřní systémy vozidel (eliminace rizika přivření cestujícího ve dveřích). U nepřehledných zastávek (na vnější straně oblouku) a dlouhých vlaků bude mít dopravce přijatá další opatření pro zvýšení bezpečnosti, která mohou zahrnovat například instalaci zrcadel, kamer, apod.).

Předpokládá se, že specifický (samoobslužný) způsob odbavování cestujících bude v nových zakázkách využíván ve výjimečných případech u tratí (části spojů) s velmi nízkými počty cestujících, kde by personální náklady na (komerční) obsluhu vlaku výrazně převýšily vybrané tržby.

Zákaznický servis, poskytování informací a odbavení cestujících bude řešeno s ohledem na integrovaný systém dopravy pouze v uzlových stanicích (Liberec, Turnov, Česká Lípa, příp. dalších) a terminálech s nejvyššími obraty cestujících. Předpokládá se, že vybraný dopravce bude zajišťovat provoz informačního a odbavovacího centra pro více dopravců zařazených do integrovaného dopravního systému.

PLATNOST TARIFŮ, VYKAZOVÁNÍ A ROZÚČTOVÁNÍ TRŽEB

Doprovce musí přistoupit k integrovanému dopravnímu systému Idol, ve všech vlacích bude platit celonárodní tarif (pokud bude zaveden) a regionální přeshraniční nabídky. Předpokládá se forma brutto smlouvy. Povinností dopravce proto bude zajistit jednoznačné přiřazení všech prodaných jízdních dokladů a všech dalších tržeb ke konkrétní dopravní smlouvě, lince a spoji. Princip rozúčtování tržeb dopravcem bude stanoven smlouvou s objednatelem.

PRÁVNÍ ZAJIŠTĚNÍ

Pro zvýšení pravděpodobnosti úspěšného průběhu výběrového řízení i realizační fáze projektu je naprosto stěžejní zajistit kvalitní právní servis pro zpracování zadávací dokumentace i samotný proces veřejné soutěže. Výběrová řízení v drážní dopravě jsou vysoce odbornou problematikou, pro kterou je nezbytné zajistit právní podporu specializovanou a se zkušenostmi právě v tomto oboru. Lze zdůraznit, že využití standardní právní podpory v procesu přípravy a realizace výběrového řízení není dostatečné

Harmonogram uzavírání smluv pro jednotlivé tratě je uveden v následující tabulce:

Tabulka 1 – Harmonogram uzavírání smluv po jednotlivých tratích

Č. tratě	Linka IDOL	Odkud – Kam (úsek LbK)	Smlouva platná do	Další postup	Poznámka	Termín pro oznámení ve věstníku EU	Termín pro zahájení VŘ
030	L3	Liberec – Turnov – Semily – Stará Paka	12/2019	příprava veřejné zakázky od 6/2015, snaha technologicky spojit s „dolní“ 040 a vytvořit linku Liberec – Chlumec n.Cidl., alt. Dvůr Králové n. L. => úspora vozidla v systému, snaha nabídnout atraktivní spojení v relaci Liberec - Semily s vysokým	nutná spoluúčast KHK	09/2015	09/2016

Č. tratě	Linka IDOL	Odkud – Kam (úsek LbK)	Smlouva platná do	Další postup	Poznámka	Termín pro oznámení ve věstníku EU	Termín pro zahájení VŘ
				potenciálem, možnost pásmování v Semilech			
034	L12	Smržovka – Josefův Důl	12/2026	viz 036	JHŽ		
035	L18	Tanvald – Železný Brod	12/2019	k datu 12/2015 technologicky propojit s využitím vozidel JHŽ s linkou L1, v období 2019 - 2026 z technologických důvodů v případě atraktivní nabídky možnost přímého zadání u dopravce JHŽ, alternativně výkony soutěžit společně s linkou L3 (kromě vlaků Tanvald – Plavy)			
	L19	(Praha-) Turnov - Železný Brod - Tanvald (- Harrachov-Szklarska Poręba Górna)	12/2019	v období 2019 - 2026 z technologických důvodů v případě atraktivní nabídky možnost přímého zadání u dopravce rychlíků linky R21 Praha - Tanvald, alternativně výkony soutěžit společně s linkou L3			
036	L1	Liberec – Tanvald – Harrachov (- Szklarska Poręba Górna)	12/2026	v rámci období do r. 2018 není třeba řešit <i>(příprava nové soutěže až v r. 2022; zvážit společnou soutěž vlak+bus)</i>	JHŽ		
037	L6, L61	Liberec – Frýdlant v Č. – Černousy	12/2026		JHŽ		
038	L62	Raspenava – Bílý Potok p.Sm.	12/2026		JHŽ		
039	L61	Frýdlant v Č. – N. Město p.Sm. – Jindřichovice p.Sm.	12/2026		JHŽ		
040		Trutnov – Stará Paka – Chlumecký n.Cidl. (Martinice v Krk. – Bělá u	12/2019	Sp Trutnov – Chlumecký n.Cidl. – Kolín: objednávka dle postupu KHK			

Č. tratě	Linka IDOL	Odkud – Kam (úsek LbK)	Smlouva platná do	Další postup	Poznámka	Termín pro oznámení ve věstníku EU	Termín pro zahájení VŘ
		St.P.)		Os Stará Paka – Chlumeck n.Cidl.: možnost spojit s linkou L3 (viz 030), případně L5 (viz 064)			
041		Hradec Králové – Jičín – Turnov (Rovensko p.Tr. – Turnov)	12/2019	objednávka dle postupu KHK, v Turnově možnost propojit s dalšími linkami (viz 030, 070)			
042	L9	Martinice v Krk. – Jilemnice – Jablonec n.Jiz. – Rokytnice n.Jiz.	12/2019	možnosti: 1. výběrové řízení (možno spojit s L5) 2. přímé zadání	zvážit turistický nebo historický provoz		
064	L5	Stará Paka – Lomnice n.Pop. – Libuň – Mladá Boleslav (Syřenov – Ploužnice)	12/2019	úsek Stará Paka – Lomnice n.Pop. - možnosti: 1. opce na využití vozidla linky L3, případně propojení s Os Chlumeck n. C. - Stará Paka (viz 040) 2. výběrové řízení (možno spojit s L9) 3. přímé zadání úsek Lomnice n.Pop. – Ml. Boleslav dle postupu KHK a SČK	zvážit turistický nebo historický provoz		
070		Mladá Boleslav – Turnov	12/2019	objednávka dle postupu SČK, v Turnově možnost propojit s dalšími linkami (viz 030, 041)			
080	L4	Bakov n.Jiz. Č.Lípa – Jedlová (Bezděz – N.Huť v Luž.h.)	12/2019	příprava veřejné zakázky od 6/2015 , snaha ve spolupráci s ÚK, SČK a MD ČR řešit vytvořením linky Ml. Boleslav – Č.Lípa – Rumburk v prokladu s R22	nutná spoluúčast SČK, ÚK a MD ČR	09/2015	09/2016
081	L2	Česká Lípa – Děčín (Č.Lípa – Žandov)	12/2019	příprava veřejné zakázky od 6/2015	nutná spoluúčast ÚK	09/2015	09/2016
086	L2	Liberec – Česká Lípa	12/2019				

Č. tratě	Linka IDOL	Odkud – Kam (úsek LbK)	Smlouva platná do	Další postup	Poznámka	Termín pro oznámení ve věstníku EU	Termín pro zahájení VŘ
087	U11	Lovosice – Česká Lípa (Blíževedly – Č.Lípa)	12/2019	objednávka dle postupu ÚK		dle postupu ÚK	dle postupu ÚK
089	TL70, TLX2	Liberec – Hrádek n.Nis. – Zittau – Varnsdorf/Dresden	12/2020, resp. 12/2018	příprava společné veřejné zakázky v rámci sdružení objednatelů (LK, ZVON, VVO a ÚK)	nutná spoluúčast ÚK, ZVON a VVO	09/2015	09/2016

Zdroj: KORID LK

Navrhovaný postup:

Je doporučeno rozdělení dle těchto priorit (okruhů):

Priority:

Priorita I. – trať č. 030, 081 a 086 (linky L3 a L2)

- výkony zadat na základě výběrového řízení;
- z důvodu efektivního provozního modelu soutěžit obě linky společně;
- alternativně zvážit přidání i vybraných výkonů z trati 035 (linky L18 a L19);
- nutná spolupráce s Ústeckým a Královohradeckým krajem z důvodu územního přesahu linek.

Priorita II. – trať č. 080 (linka L4)

- výkony zadat na základě výběrového řízení;
- z důvodu efektivního provozního modelu soutěžit společně s výkony rychlíků, které jsou v současné době financovány na základě objednávky Ministerstva dopravy;
- nutná spolupráce s Ústeckým a Středočeským krajem a s Ministerstvem dopravy.

Priorita III. – trať č. 042 a 064 (linka L9 a L5)

- jedná se využitelností o nejslabší trať v systému, je nutno zvážit objednávku, její rozsah a dobu trvání, případně projednat alternativní způsob zajištění dopravy v úseku;
- prioritou je nízká cena, případně vyzkoušení potenciálu alternativním, více zainteresovaným dopravcem před rozhodnutím o dalším budoucím provozu;
- výkony je možno zadat i bez realizace výběrového řízení (přímým zadáním dopravci s předchozím průzkumem trhu - srovnáním cen dopravců).

Priorita IV. – trať č. 040, 041, 070 a 087

- vzhledem k tomu, že většina výkonů na těchto tratích je realizována na základě objednávky sousedního kraje, je doporučeno řešení zadání těchto výkonů v návaznosti na rozhodnutí o postupu majoritního objednatele, tedy Královohradeckého, Ústeckého či Středočeského kraje.

Priorita V. – trať č. 035 (linka L18, resp. L19)

- předkladatel doporučuje objednávku těchto výkonů technologicky propojit s využitím vozidel Jizerskohorské železnice s linkou L1, resp. s využitím vozidel dálkové dopravy s linkou R21; alternativně zvážit přidání výkonů v celé délce trati (tj. kromě vlaků Tanvald – Plavy) do souboru k tratím priority I.

Výkony na ostatních tratích/linkách jsou zajištěny na základě již proběhlých výběrových řízení, v případě linek TL70, TLX2 již probíhá příprava výběrového řízení pro návazné období (od 2018/2020) ve spolupráci se spoluobjednateli (ZVON, VVO, ÚK),

Vzhledem k výše uvedenému je na vybraných tratích nutné vést jednání s dotčenými sousedními kraji a jednat o možnostech spolupráce při společných výběrových řízení na železnici.