

Rozvoj regionální osobní dopravy v oblasti jižní Čechy - Rakousko

Ivan ŠTUDLAR

Ing. Ivan ŠTUDLAR, GŘ ČD, odbor regionálních vztahů, zástupce ČD pro Jihočeský kraj, pracoviště SDC
Č.Budějovice, Nádražní 12, přízemí, místnost č.3, PSČ 370 21, P.O.Box 20, telefon: 038/785 4690, fax: 038/785
2390, mobil: 0602 337 457, E - mail: Studlar @kraj.cdtrail.cz

1 Postup Jihočeského kraje při realizaci rozvojových záměrů v železniční dopravě

1.1 Program rozvoje územního obvodu Jihočeského kraje a jeho konkretizace do systému krajských projektů

První „Návrh programu rozvoje územního obvodu Budějovického kraje“ byl zpracován Regionální rozvojovou agenturou jižních Čech a.s. na základě zakázky Ministerstva pro místní rozvoj v průběhu roku 2000. Tento dokument byl přijat po vzniku krajů od 1.1.2001 zastupitelstvem kraje jako podklad pro následnou aktualizaci. Bylo pozváno více než 150 odborníků, kteří se podíleli na této činnosti v rámci 7 ustavených pracovních skupin. V pracovní skupině „infrastruktura“ působili zástupci všech síťových odvětví a svého zástupce zde měly i České dráhy. Z hlediska železniční dopravy v regionu se podařilo do aktualizovaného dokumentu zahrnout všechny rozhodující aktivity, obsažené v rozvojových záměrech Českých drah pro Jihočeský kraj.

V říjnu minulého roku proběhlo veřejné projednání „Programu rozvoje územního obvodu Jihočeského kraje“ a po doplnění o připomínky veřejnosti byl tento strategický dokument dne 27.11.2001 schválen zastupitelstvem.

Souběžně byl zpracován „Akční plán rozvoje kraje pro rok 2002 a následující období“, který představuje kromě stručné analýzy a charakteristiky kraje soubor projektů, které vzešly z jednotlivých oblastí tak, jak je jednotlivé pracovní skupiny doporučily. Celkem se jedná o 51 projektů z oblastí infrastruktury, cestovního ruchu a kultury, podpory a rozvoje podnikání, zemědělství a rozvoje venkova, sociální oblasti a zdravotnictví, ochrany životního prostředí a vzdělávání. Celkový finanční objem nákladů na tyto projekty v rozpočtu kraje roku 2002 představuje 44,5 mil.Kč. V oblasti dopravní, vodohospodářské, energetické, komunikační a informační infrastruktury bylo přijato 13 projektů, z toho železnice se bezprostředně týkají tyto 4 projekty:

- Eurokoridor sever - jih (ECNS)
- Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury na území Jihočeského kraje
- Optimalizace dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje
- Projekt rozvoje kolejové dopravy a elektrické trakce v Jihočeském kraji

V únoru tohoto roku byli jmenováni hejtmanem kraje a ředitelem Krajského úřadu vedoucí manažeři jednotlivých projektů, kteří si vytvořili projektové týmy a zajistili zpracování plánů projektů obsahující časové harmonogramy, analýzy stavu a cíle projektu. Protože ve většině případů se jedná o projekty, které budou zabezpečovány dodavatelsky, byly zpracovávány zadávací podmínky a připraveny podklady pro rozhodnutí Rady kraje, týkajícího se všech náležitostí zadávání veřejných zakázek dle zákona 199/1994 Sb. a krajských zásad pro zadávání veřejných zakázek. Určené projektové týmy budou v těchto případech spolupracovat při řešení formou konzultací se zhotovitelem na kontrolních dnech projektů a zpracováním závěrečných doporučení.

Z hlediska financování projektů je využívána celá škála existujících možností. Základem je vždy podíl financování z rozpočtu kraje, dále je využíváno spolufinancování dotčenými subjekty (v dopravě např. ČD, Dopravní podnik města Č.Budějovice). U vhodných projektů bude předložena žádost o spolufinancování z příslušných fondů EU resp je žádáno o přidělení prostředků státu (např. u dopravních projektů s využitím Pravidel pro poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně

významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah Státního fondu dopravní infrastruktury).

1.2 Projekty Jihočeského kraje ve vztahu k železniční dopravě

1.2.1 Eurokoridor sever - jih (ECNS)

Jihočeský kraj se stal v roce 2001 iniciátorem vytvoření komunikačního koridoru sever - jih (Eurocorridor North - South, ve zkratce ECNS - obr.č.1) jako seskupení územních samosprávných celků v ose Sasko - Česká republika (Ústecký kraj, Středočeský kraj, Hlavní město Praha, Jihočeský kraj) - Horní Rakousko a Dolní Bavorsko. Strategickým cílem tohoto sdružení je vytvoření páteřní infrastruktury, která umožní rozvoj potenciálů jednotlivých regionů, pokrytí potřeb jejich obyvatel a návštěvníků, ale také trvale udržitelný rozvoj s přiměřenou ekologickou zátěží.

Návrh vychází z Evropské charty hraničních a přeshraničních regionů (1995), která stanoví, že projekty dopravní infrastruktury se mohou realizovat jen za rovnoprávné účasti příslušných regionů a jejich propojení z nich vytváří mosty mezi státy přispívající současně k jejich vnitřnímu rozvoji. Komunikační propojení nesmí sloužit jen pro tranzit, ale jako organické zapojení do života uvedených území, jejich struktury, obsluhy a rozvojových záměrů.

Cílem projektu je vypracování dokumentace, která by měla iniciovat možnosti spolupráce při budování mezinárodních silnic, železničních koridorů, labsko - vltavské vodní cesty, evropské cyklistické a pěší trasy. K tomu je po dohodě zúčastněných regionů v ČR vytvářena zvláštní pracovní skupina, která připraví inventuru existujících dílčích projektů na území republiky. Snahou je vytvořit kvalitní podklady pro jednání o finanční pomoci EU.

Seskupení regionů si klade za cíl nejen přispět k urychlenému dobudování uvedených tras, ale v budoucnu zajistit jejich plné využívání. Z hlediska železniční dopravy se jedná zejména o prosazení přímého spojení mezi SRN a Rakouskem přes Ústí n/L., Prahu a České Budějovice vlaky vyšší kategorie (EC, IC, EN) s přípoji v uzlech Dresden, Praha a Linz. V regionech je cílem vytvoření navazujících integrovaných dopravních systémů s využíváním kolejové dopravy a elektrické trakce, rozvoj dopravní obsluhy v turistických oblastech, v pohraničí i přes hranice. V nákladní dopravě je kladen důraz na rozvoj kombinovaných dopravních systémů s cílem snížit podíl tranzitní silniční nákladní dopravy ve prospěch železnice. Záměrem je i podpora vzniku logistických center, průmyslových zón a dopravních terminálů v trase Eurokoridoru sever-jih. Počáteční investice jsou plánovány ve výši několika milionů, ale vytvoření Eurokoridoru by mělo vygenerovat investice ve výši mnoha desítek až několika set miliard korun, přičemž se nevylučuje možnost účasti soukromých investorů. Realizace projektu je podpořena společným memorandem hejtmanů zúčastněných krajů a primátora Hlavního města Prahy z prosince minulého roku, koncem února byl projekt prezentován na mezinárodní konferenci CORP 2002 ve Vídni, o návrh projevíli v Linci zájem významní představitelé Evropské investiční banky (EIB), k jejímž prioritám patří rozvoj transevropské dopravní a komunikační sítě.

České dráhy předkládají pro možnost financování z EU dílčí návrh projektu „Efektivní využití železniční dopravy v krajích ECNS“, jehož záměrem je v osobní dopravě zejména zlepšení podmínek cestování na železnici ke zvýšení počtu cestujících, optimalizace dopravní obslužnosti, rozvoj integrovaných dopravních systémů ve městech Ústí n/L., Praha, České Budějovice a příslušných regionech. V nákladní dopravě je hlavním cílem udržení podílu železnice na dopravním trhu po vstupu ČR do EU.

1.1.2 Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury na území Jihočeského kraje

Projekt se zabývá silničními komunikacemi, železnicí, vltavskou vodní cestou, cyklistickými stezkami i pěšími cestami na území Jihočeského kraje a jeho cílem je zpracování koncepce jako komplexního generelu dopravní infrastruktury pro návrhové období roku 2020 a vytvoření nutné podpory pro jeho realizaci. Ze strany kraje jde o řešení zákonné povinnosti ve vztahu k přechodu vlastnictví silnic II. a III. třídy na kraj

a pro účely pořízení územně plánovací dokumentace v oblasti dopravy. Výsledky by měly sloužit jako podklad k rozhodování krajského zastupitelstva pro alokaci finančních prostředků do dopravní infrastruktury a pro podporu žádostí o finanční prostředky z vnějších zdrojů.

V koncepční části se jedná o zpracování podkladů pro připravovaný územní plán VÚSC Jihočeského kraje. Z hlediska přípravy půjde o zpracování střednědobého časového plánu investic do dopravní infrastruktury v majetku kraje v souladu se zákonnými povinnostmi a v koordinaci s investicemi do majetku státu a obcí s cílem maximalizovat efekt a optimalizovat náklady. Finanční plán bude zahrnovat variantní návrh možností dofinancování jednotlivých investičních akcí z různých zdrojů. V této souvislosti je též zvažována možnost vytvoření Fondu dopravní infrastruktury kraje.

Ve vztahu k železnici bude řešena otázka, které investiční záměry budou krajské orgány politicky či finančně prioritně podporovat včetně rozložení v čase. Důraz je v tomto smyslu kladen na rozvíjení vazeb železnice na ostatní druhy dopravy, v přepravě zboží pak na využití kombinovaných systémů, budování logistických center a dopravních terminálů.

1.2.3 Optimalizace dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje

Projekt bude zpracován jako podkladový materiál pro jednání krajského zastupitelstva k problematice stanovení rozsahu základní dopravní obslužnosti na území Jihočeského kraje v souladu s ustanovením § 35 odst.2, písm.g) zák.č. 129/2000 Sb. o krajích. Projekt zmapuje stávající rozsah dopravní obslužnosti v rámci kraje, přepravní potřeby obyvatelstva a rozhodující opatření k optimalizaci jejich uspokojování. Na základě detailního průzkumu poptávky cestujících po veřejné dopravě, objemu nabídky dopravců a dle předem stanovených kritérií bude navržen rozsah základní a ostatní dopravní obslužnosti na území kraje. Materiál bude podkladem pro plánování objemu finančních prostředků vyčleněných na hrazení prokazatelné ztráty dopravců ze státního rozpočtu a rozpočtu kraje.

Vzhledem k omezeným finančním prostředkům bude dalším výsledkem projektu návrh takových opatření, která přinesou úspory nákladů. Jedná se např. o odstranění souběhů, změny vedení linek, změny provozní činnosti jednotlivých dopravců, návrh nových přestupních bodů, změny tarifního systému apod. Projekt bude sledovat též možnost rozšíření současného IDS České Budějovice - Hluboká n/Vlt., zavedení IDS Tábořsko, Písecko - Strakonicko s výhledovým cílem vytvoření celokrajského integrovaného dopravního systému. Zpracovatel bude v průběhu činnosti soustřeďovat vstupní údaje od okresních úřadů a obcí, dopravců a významných zaměstnavatelů v regionu, regionálních rozvojových agentur.

1.2.4 Projekt rozvoje kolejové dopravy a elektrické trakce v Jihočeském kraji

Tento projekt se skládá ze dvou částí:

Cílem prvního podprojektu je zpracování návrhu postupu rozvoje kolejové dopravy v rámci kraje s posouzením možností obnovy bývalého mezistátního železničního spojení do SRN (Nové Údolí - Haidmühle) a dobudování elektrické trakce v kraji. Dále bude v jeho rámci prověřena možnost rozšíření kolejové sítě v oblasti jižní části Šumavy.

Cílem druhého podprojektu je prověření možnosti využití hybridních trolejbusů v rámci Jihočeského kraje a to jak v sídelních aglomeracích, tak i ve vazbě na okolní území. Je řešen jako pilotní projekt pro území českobudějovické aglomerace v návaznosti na postupné rozšiřování IDS.

Specifickou částí železničního podprojektu je posouzení možnosti využití kolejové dopravy jako páteřního dopravního systému obsluhy jihočeské části Šumavy. V této souvislosti bude uvažováno vybudování nových tratí pro provoz kolejových vozidel lehké stavby. V první řadě se jedná o levobřežní trať kolem lipenské vodní nádrže v úseku Loučovice - Frymburk - Černá v Pošumaví propojující stávající železniční tratě České Budějovice - Volary a Rybník - Lipno nad Vltavou. Dále se uvažuje s možností přechodu po navrhovaném mostě přes lipenskou vodní nádrž a propojení na rakouskou železniční síť v úseku Horní Planá - Aigen/Schlägl. Další uvažovanou možností je prodloužení stávající vlečky ŠUNAP ze železniční stanice Nová Pec o cca 2 km do oblasti Smrčiny, pro

případ realizace záměru výstavby lanovky do rakouského lyžařského areálu Hochficht. Jedná se o návrhy reagující na bouřlivý rozvoj infrastruktury pro pobytovou rekreaci a turistiku v oblasti Lipna, kde záměrem kraje není rozšiřovat silniční komunikace, ale využívat zejména kolejovou dopravu. Návrhy byly předem konzultovány s rakouskou stranou a ve spolkové zemi Horní Rakousko nacházejí u politických orgánů i sdělovacích prostředků kladnou odezvu.

1.3 Společné Memorandum Jihočeský kraj – České dráhy

Na podporu realizace rozvojových záměrů Jihočeského kraje i železnice bylo dne 15.3.2002 podepsáno hejtmánem Jihočeského kraje RNDr. Janem Zahradníkem a generálním ředitelem Českých drah Ing. Daliborem Zeleným „Memorandum o spolupráci při zabezpečení dopravní obslužnosti a rozvoji dopravní infrastruktury v územním obvodu Jihočeského kraje“.

Memorandum obsahuje úkoly obou stran při přípravě a realizaci výstavby IV. tranzitního železničního koridoru Praha – Horní Dvořiště st. hranice v trase procházející krajem, záměr uspořádání připravovaných akcí elektrizace tratí ve směru do Rakouska (České Budějovice - České Velenice, Veselí n/L. - České Velenice) s možností zahájení v roce 2004. Investiční záměry jsou doplněny o akce ke zrychlení železniční dopravy na trati České Budějovice - Volary (radiofikace, řešení přejezdů, úprava žel. svršku apod.) Bylo přijato rovněž zadání zpracovat v intencích záměru Eurokoridoru ECNS a ve spolupráci s rakouskými partnery strategickou studii nové dvojkolejné železniční tratě v úseku České Budějovice - Linz pro zabezpečení územní ochrany trasy. Memorandum obsahuje též spolupráci na krajských projektech uvedených v bodě 1.2 tohoto příspěvku.

Obsahem provozní části Memoranda jsou kromě rozvoje IDS zejména záměry, projednávané s rakouskou stranou a uvedené níže. Dalším cílem je rozvíjení systémů železničních kombinovaných přeprav, zejména obnovení terminálu České Budějovice - Nemanice a jeho využití pro systém doprovázené kombinované přepravy ROLA v úseku Nemanice - Villach. Z hlediska obou partnerů je významné, že hodnocení plnění memoranda bude prováděno pravidelně ročně a podle potřeby bude doplňováno.

2 Dosavadní výsledky společného postupu kraje a ČD při rozvoji regionální spolupráce s Rakouskem a SRN.

Jihočeský kraj jako jediný kraj v ČR sousedí se třemi spolkovými zeměmi dvou států – členů EU. Jedná se o rakouské země Horní Rakousko se sídlem státní správy v Linci, Dolní Rakousko se sídlem státní správy v St. Pölten a německou spolkovou zemi Bavorsko se sídlem vlády v Mnichově. Politickým záměrem je uzavření dohod o spolupráci se všemi sousedními přeshraničními regiony. Dobrá vzájemná spolupráce má velký význam v různých oblastech činnosti, zcela nezbytná ve vztahu k pohybu osob i zboží je v oblasti dálkové i regionální dopravy.

2.1 Spolupráce s Horním Rakouskem

Na základě jednání hejtmána Jihočeského kraje RNDr. Zahradníka a hejtmána spolkové země Horní Rakousko Dr. Pühringera v dubnu 2001 ve Freistadtu a následně uzavřené dohody byly vytvořeny společné pracovní skupiny v jednotlivých oblastech vzájemné spolupráce. Prvým výsledkem jednání hejtmánů bylo urychlení elektrizace traťového úseku Summerau - státní hranice, původně plánované až na rok 2004. Elektrický provoz přes státní hranici byl zahájen 10.12.2001 (obr. č.2). Pracovní skupina „rozvoj veřejné dopravy“ si vytkla tyto hlavní cíle:

- zkvalitnit železniční dopravu v úseku České Budějovice - Linec,
- vytvořit podmínky pro vyšší využití veřejné dopravy (zavedením „jízdenky přátelství“),
- koordinovat vzájemnou propagaci služeb dopravců,
- účelně vymezit prostor pro přeshraniční autobusovou dopravu.

Výhodou železnice při těchto jednáních byla skutečnost, že vláda Horního Rakouska stanovila systém železniční dopravy jako páteřní, na níž navazují jednotlivé

linky autobusových dopravců. Tato zásada se nyní uplatňuje v IDS Horního Rakouska. Po tarifním sjednocení jsou postupně koordinovány jízdní řády dopravců (v roce 2001 oblast Perg, od 12/2002 oblast Freistadt) s cílem omezit veřejnou silniční dopravu do Lince.

Na základě zadání představitelů obou regionů probíhala intenzivní jednání mezi ČD a ÖBB s těmito dosavadními výsledky:

- Od JŘ 2002/2003 budou nově zavedeny 4 páry spěšných vlaků v trase České Budějovice - Linec (tab.č.1), které budou vedeny prozatím s přepřahem v Summerau či Horním Dvořišti (z důvodu přechodnosti hnacích vozidel) se zkrácenými pobyty v přechodových stanicích a odbavováním cestujících za jízdy vlaku. Uvedené vlaky mají přípoje v Č.Budějovicích (zejména ve směru Praha) i v Linci. V cílovém stavu by měla být zajišťována osobní doprava v celém úseku hnacími i taženými vozidly jedné železniční správy, s naturální vyrovnávkou výkonů. Problémem pro ČD je v současné době skutečnost, že nevlastní vozidla s potřebným trakčním výkonem pro systémy 25 kV/50 Hz a 15 kV/16 $\frac{2}{3}$ Hz.
Na základě požadavku rakouské strany projednává u těchto vlaků Okresní úřad Český Krumlov přípojnou autobusovou dopravu ze ŽST Kaplice do Českého Krumlova a zpět.
- Od listopadu 2001 se jedná s rakouskou stranou o různých modelech tarifních slev pro příhraniční oblasti na území obou států. Cílem je nižší cena za přepravu, než v pravidelné autobusové dopravě. Problémem je skutečnost, že nelze použít „německý“ model jízdenky přátelství z důvodu rozdílnosti tarifních systémů.
Záměrem obou stran je, aby „jízdenka přátelství“ vstoupila v platnost současně s JŘ 2002/2003, tj. s rozšířením přeshraniční dopravy, které by v opačném případě postrádalo smysl. Snahou české strany je dosáhnout slev v celé příhraniční oblasti Čech a Moravy, nikoli jen oblasti Horního Rakouska (původně byly uvažovány tratě Horní Dvořiště st.hr. - Linz Hbf., Linz Hbf - Wells - Passau, Linz Urfahr - Aigen/Schlägl na rakouském území a tratě České Budějovice - Horní Dvořiště st.hr., České Budějovice - Volary a Černý Kříž - Nové Údolí na českém území).
- Vzájemná koordinace propagace služeb obou dopravců je dohodnuta prostřednictvím informačních center obou železnic v Českých Budějovicích a Linci, které si budou vyměňovat materiály i informace a budou je předávat do jednotlivých stanic v příslušném atrakčním obvodu na svém území. Prvou společnou akcí byla účast na Výstavě tří zemí v Pasově ve dnech 16.-24.3.2002, kde společná expozice též s DB přispěla k propagaci železnice v tomto regionu.
- Autobusová doprava bude omezena pouze na přeshraniční úseky Český Krumlov - Vyšší Brod - Bad Leofelden a Kaplice - Freistadt, rakouská strana nemá zájem na souběžné autobusové dopravě s železnicí České Budějovice - Linec a nepočítá s prodloužením licence pro tuto linku.

2.2 Spolupráce s Dolním Rakouskem

Tato spolupráce nemá dosud na úrovni regionů institucionální charakter, jako spolupráce s Horním Rakouskem. Dohoda regionů se teprve připravuje, s největší pravděpodobností budou na české straně jejími účastníky kraje Jihomoravský, Jihočeský a kraj Vysočina.

V současné době probíhají intenzivní jednání o revitalizaci tratě Kostelec u Jihlavy - Schwarzenau v úseku Slavonice - Fratres, kde byl zastaven provoz v roce 1946 a trať byla později v prostoru státní hranice snesena - na české straně v úseku 1,2 km a na rakouské straně v úseku 5,5 km. V souladu s rozvojovými záměry je ve spolupráci kraje Vysočina a Jihočeského kraje s rakouskými partnery zadávána studie proveditelnosti, která bude sloužit pro českou stranu jako podklad pro žádost o finanční prostředky z SFDI příp.EU. Jednání jsou vedena na úrovni obou ministerstev, regionů, obcí i zájmových sdružení s cílem realizovat investiční záměry v létech 2003-2004. V souladu

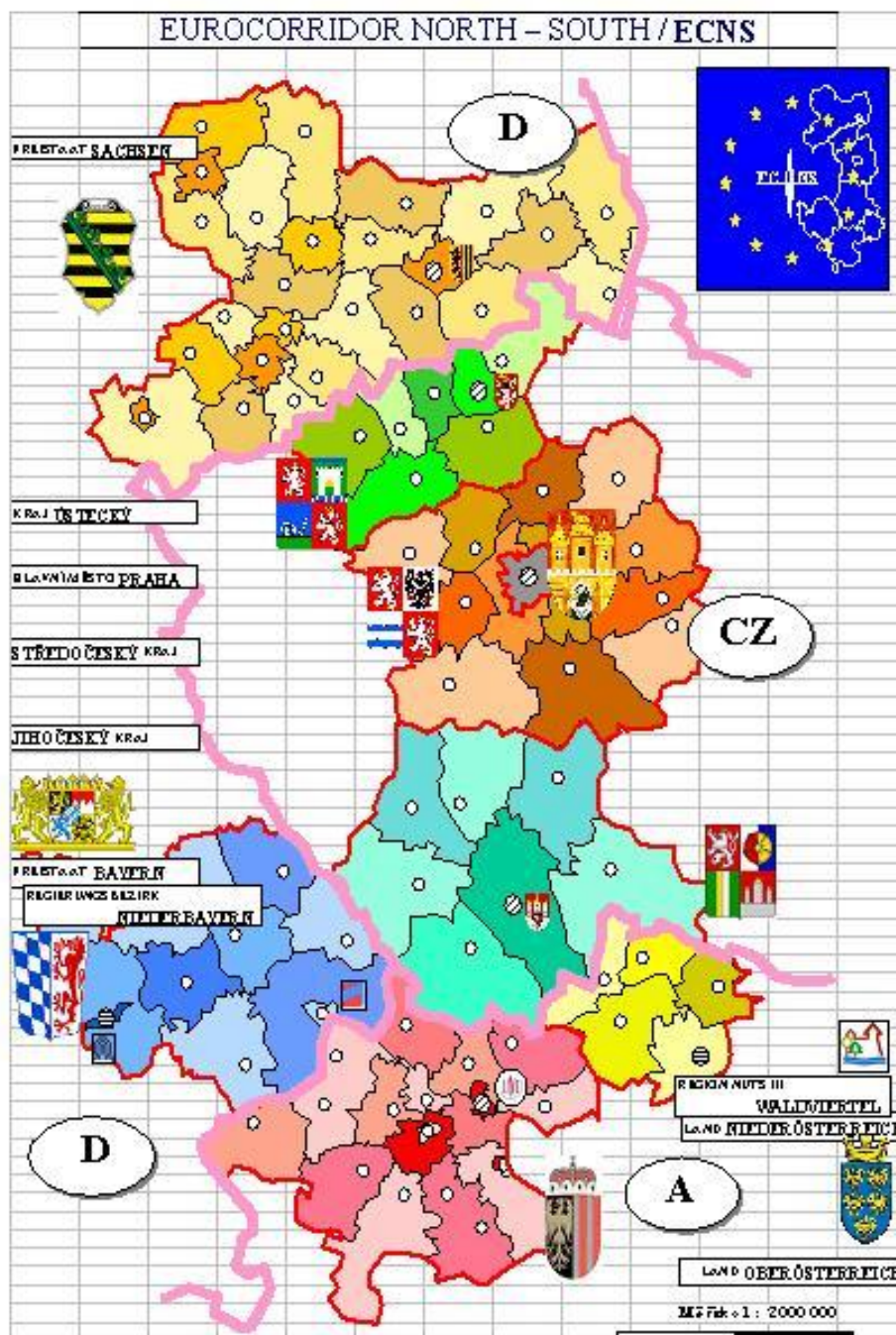
s našimi předpisy podalo město Slavonice prostřednictvím GŘ cel ČR žádost o zřízení železničního hraničního přechodu, která bude v průběhu tohoto roku postoupena do společné česko-rakouské komise.

České dráhy jednájí společně s ÖBB ve snaze zlepšit osobní dopravu ve směru České Budějovice - Wien FJB a zpět. Na rakouské straně je v trati Gmünd - Wien zaveden dvouhodinový takt spěšných vlaků a snahou je upravit již od JŘ 2002/2003 regionální osobní dopravu v trati České Budějovice - České Velenice - Gmünd tak, aby byly odstraněny dva přestupy v pohraničních přechodových stanicích a aby byly časově sladěny přípoje v obou směrech. Cílem je dosáhnout tohoto stavu až u 5 vlaků za 24 hod v obou směrech, v JŘ 2002/2003 se to podaří jen částečně. Na rakouské straně je pevná poloha vlaků, na české straně jsou omezené možnosti časových posunů, protože je nutno plně respektovat potřeby vnitrostátní regionální frekvence. Jednání by měla být uzavřena v měsíci červnu 2002. Zajištění přímé vozby v celé trati České Budějovice - Wien FJB je uvažováno výhledově až po elektrizaci úseku České Budějovice - České Velenice státní hranice.

2.3 Spolupráce s Bavorskem

Tato spolupráce v dopravě probíhá zatím pouze na úrovni ministerstev a obou železničních správ, kontakty regionů jsou v této oblasti jen na neformální bázi. Na jednáních v Železně Rudě (listopad 2001) a Mnichově (duben 2002) byl předložen návrh na zlepšení dopravy mezi Pasovem a ČR přes přechod Haidmühle - Nové Údolí. Zatím není uvažováno obnovení železniční osobní dopravy v úseku Pasov - Waldkirchen - Freyung. Od JŘ 2003/2004 je navržena přeprava autobusy ve dvouhodinovém taktu o sobotách a nedělích v úseku Pasov - Haidmühle. U státní hranice na německé straně se připravuje vybudování parkoviště, po pěším přechodu hranic do Nového Údolí (cca 250 m) je záměrem navázat železničními přípoji na našem území ve směru Černý Kříž - Volary / České Budějovice.

Dalšími záměry bavorské strany ve vztahu k Jihočeskému kraji, které jsou zatím ve fázi studijních podkladů, je integrace regionální osobní dopravy a její propojení taktovým systémem (v návaznosti na Bayern-takt) v prostoru vymezeném na českém území krajskými městy Plzeň a České Budějovice, na německém území městy Plattling, Pasov a na rakouském území městem Linec s využitím železničních přechodů Železná Ruda a Horní Dvořiště, přechodů Bučina a Nové Údolí s autobusovou dopravou resp. přechodem pro pěší. Obdobné návrhy bavorské strany existují i ve vztahu k Plzeňskému a Karlovarskému kraji. Souběžně s přípravou tohoto záměru bude nutno řešit tarifní spolupráci vlak/bus která je navrhována na bázi existujících tarifních podmínek pro Egronet resp. česko-německé jízdenky přátelství. Nejbližší jednání o této problematice proběhne koncem měsíce června 2002.



Obr.č.1 - Oblasti zapojené do Eurokoridoru sever - jih (ECNS)



Obr.č.2 - Prvé setkání hnacích vozidel elektrické trakce ÖBB a ČD v ŽST Horní Dvořiště dne 10.12.2001 - na snímku HV ř.1116 „Taurus“ a HV ř.363

Tab. č.1 - Návrh regionální osobní dopravy na trati České Budějovice - Linec HBf od platnosti JŘ 2002/2003

České Budějovice odj.	5:30	11:50	13:40	18:00
Horní Dvořiště odj.	6:50	12:52	14:42	19:01
Summerau odj.	7:14	13:14	15:14	19:32
Linz HBf příj.	8:21	14:21	16:21	20:44
Linz HBf odj.	7:35	9:35	13:35	18:35
Summerau odj.	8:51	10:51	14:55	20:00
Horní Dvořiště odj.	9:02	11:05	15:07	20:11
České Budějovice příj.	10:05	12:11	16:10	21:18