

**Zápis ze 6. jednání projektu TRANSREGIO**

19.11. 2020, 10:00 – 12:00

Via MS Teams

Přítomni:

**Za vedoucího partnera – CDV:** Jan Perůtka, Jiřina Veselá, Pavel Fajkus, Andreas Zimmer

**Za PP2 – FHSTP:** Otfried Knoll, Frank Michelberger, Thomas Preslmayr, Kevin Pyrek

**Za PP3 – VUT:** Herbert Seelmann, omluven – Otto Plášek

**Navržená Agenda (CDV):**

1. Project Monitoring Report – find the reason “why the report cannot be submitted”, evaluation of monitoring process
2. International week at FHSTP – Transregio draft presentation, preparation
3. T2 Determination of necessary capacities – Modelling in OpenTrack
4. T4 – Data needed for prognosis (ÖBB)
5. T7 (Prognosis) – The state of the prognostic model and the assumption of completion
6. Important imformation from expert interview with ŽESNAD (railway freight association)
7. Imformation from VUT and CDV meeting
8. Detailed work schedule plan until May
9. Others
10. Term of next meeting: The proposal is to meet in January, March and then early May (before finalizing whole study)

**Obsah jednání:**

Po uvítání všech členů týmu v systému Microsoft Teams (jednání on-line kvůli COVID-19) se pokračovalo dle výše uvedené Agendy:

1. Probíhá Monitorovací proces za první rok realizace projektu. Všichni partneři předložili do systému eMS tzv. „Zprávu za partnera“. CDV a VUT mají tuto zprávu již certifikovanou, čeká se na certifikaci FHSTP. FHSTP nezná příčinu opožděné certifikace. Domluveno, že FHSTP si s kontrolním orgánem vyjasní, proč „certifikace jejich partnerské monitorovací zprávy“ nebyla zatím provedena. O zjištěném důvodu bude FHSTP ihned informovat hlavního partnera. Jakmile budou všechny partnerské monitorovací zprávy certifikované, bude CDV (vedoucímu partnerovi) umožněno vložení do systému eMS tzv. „Zprávu o projektu“. CDV má tuto zprávu již kompletně připravenou, vč. překladu do němčiny a čeká pouze na dokončení procesu certifikace „monitorovací zprávy za partnera“ FHSTP. Projektová monitorovací zpráva je dostupná v eMS systému a projektoví partneři mohou vznést připomínky, které hlavní partner posoudí a případně zapracuje.

Jakmile bude „Zpráva o projektu“ podána, společný sekretariát má 1 měsíc na kontrolu a následně (pokud bude vše v pořádku) pošle vyjádření na Řídící orgán. Ten pošle pokyn svému ekonomickému oddělení pro vyplacení částky za výdaje partnerům (může trvat 1-4 týdny).

1. V následujícím týdnu se bude konat tzv. „International week“ na univerzitě St. Pölten. Jedná se o velmi dobrou příležitost odprezentovat zde projekt Transregio před studenty anglického oboru Railway technology and mobility. Do projektu tak budou nepřímo zapojeni i studenti, kteří v rámci návazné výuky mohou vyjádřit zpětnou vazbu a případné podněty pro dílčí výstupy projektu.

Přednášející budou za CDV Jan Perůtka a Andreas Zimmer, za FHSTP Kevin Pyrek. Partneři diskutovali nad součinností prezentace projektu na této akci, která bude probíhat on-line. Strukturu celé akce navrhnul Thomas Preslmayr. Finální příprava a koordinace k prezentaci bude vyladěna s jednotlivými prezentujícími tento týden neoficiálně. Jan Perůtka stručně představil návrh prezentace pro tuto akci k diskusi ostatním partnerům (finální prezentace bude vhodné umístit do I-boxu nebo na webové stránky).

1. T2 – Vytyčení potřebných kapacit – spočívá především v modelování v SW Open Track. Kevin Pyrek představil prezentaci týkající se železničních tratí (Wien – Retz, Wien – Laa, Wien – Hohenau), u kterých nasimuloval současný objem provozu (součástí prezentace bylo i představení SW Opentrack a princip jeho fungování). Na základě prezentace se projektoví partneři shodli, že postup simulace je správný a obdobným způsobem bude provedena simulace i pro infrastrukturu na českém území a rovněž pro prognózovaný objem dopravy.

Jednotlivé nesprávné hodnoty zrychlení vozidel/vlaků (uvedené v prezentaci) budou opraveny. Nepřesné hodnoty mají vliv pouze na prezentační materiál, a nikoliv na samotnou simulaci.

Před jednáním nebyly k dispozici žádné údaje o infrastruktuře pro modelování budoucího stavu severní dráhy Vídeň – Břeclav, ale lze očekávat zvýšení kapacity zkrácením traťových oddílů. To je nezbytný základ pro simulaci budoucích objemů přepravy a určení potřeby dalších kapacit.

1. T7 Prognostický model – prognóza osobní dopravy je před dokončením – Jan Perůtka a Thomas Preslmayr společně doladí detaily. Bylo dohodnuto, že za osobní dopravu bude zpracován jeden společný dokument. Prognóza nákladní dopravy je závislá na datech od ÖBB a práce tak nemohou v současnosti pokračovat. Vzhledem k obdržení dat (o den později) se předpokládá dokončení této části prognózy cca do Vánoc (záleží na subdodavateli Komobile).
2. T4 – Andreas Zimmer zajišťuje data od ÖBB (objem nákladní dopravy v zájmové oblasti + stav výstavby severní dráhy). I přes podepsanou smlouvu o mlčenlivosti, která byla zaslána 25. 8. 2020 a opakované naléhání, nebyla zatím potřebná data doručena. Bylo dohodnuto, že po poslední výzvě (zítra 20. 11. 2020) bude rozhodnuto, zda se bude i nadále čekat na tato data, nebo budou použita alternativní data.

Doplnění: O den později Andreas Zimmer podal zprávu, že data budou obratem poskytnuta.

Údaje o objemu nákladní dopravy, které následně ÖBB Infrastruktur AG poskytlo, obsahují nepřesnosti a nejasnosti, které nebylo možné vyřešit do 15. 12. 2020. Použitelnost pro zpracování prognózy je proto velmi omezená. Při zpracování prognózy nákladní dopravy proto došlo k výraznému zpoždění.

Údaje o budoucím vývoji severní dráhy Wien – Břeclav byly mezitím zpřístupněny v požadované kvalitě a lze tak částečně pokračovat v simulacích.

1. Informace z odborného rozhovoru se společností ŽESNAD – důležité informace týkající se potenciálního využití nového přeshraničního spojení nákladní dopravou. Se společností ŽESNAD bylo diskutováno, za jakých podmínek je toto nové spojení pro nákladní dopravce perspektivní. Jedním z hlavních přínosů projektu – nabídnutí alternativní trasy v případě mimořádných událostí – benefit objízdné trasy není v rámci metodiky ekonomického hodnocení možné započítávat do přínosů stavebních akcí. Jan Perůtka poskytne FHSTP proběhlou komunikaci se společností ŽESNAD v němčině (VUT v češtině).
2. Informace ze společného jednání VUT a CDV:
3. Diskuse ohledně přímého napojení tratí č. 245 a 246 bez nutnosti úvratě ze směru od Břeclavi do Hevlína.
4. Dalším tématem byly železniční přejezdy mezi Hevlínem a Hrušovany – proběhla diskuse s místními samosprávami a vlastníky pozemků a možnosti zrušení některých polních přejezdů.
5. Dále bylo předběžně objasněno, že těleso železničního spodku mezi žst. Hevlín a státní hranicí by nemělo spadat do žádné chráněné zóny z hlediska životního prostředí.
6. Návrh na podrobnější analýzu železničních vleček na trase Wien – Laa – Hevlín – Hrušovany nad Jevišovkou – Moravské Bránice – Brno. Je ještě třeba vyjasnit, jaké vlečky: Všechny stávající nebo pouze ty, které jsou aktuálně obsluhovány?
7. Diskuze ohledně prodloužení realizační doby projektu – všichni projektoví partneři se shodli na nutnosti prodloužení realizační doby projektu vzhledem ke zpožděním z důvodu epidemie COVID-19. Hlavní příčinou zpoždění jsou/byly problémy se zajištěním potřebných dat (ÖBB, Správa železnic), jejichž dodávky se vlivem epidemie ještě zpozdily. V připravené projektové monitorovací zprávě je téměř u všech pracovních balíčků znovu uvedeno, že jejich realizace je opožděna ve souvislosti se zpožděním dodávek potřebných dat, na kterých závisí většina dalších činností projektu.

V první části prosince se bude znovu odesílat žádost o prodloužení realizace projektu o 3 měsíce (rakouská strana souhlasila jíž s první žádostí podanou v květnu). Z předešlých zkušeností (1. žádosti) se jeví jako klíčové podrobně objasnit důvody, proč ke zpoždění došlo, jak přesně to ovlivnila epidemie COVID-19 a jak se vzájemně ovlivňují jednotlivé pracovní balíčky. Vzhledem k nutnosti rozvržení dalších prací by bylo potřebné znát rozhodnutí ještě před Vánoci.

1. CDV navrhlo, aby se na základě rozhodnutí (zda se realizační doba projektu prodlouží nebo ne) určil jasný harmonogram činností a dokončení vybraných pracovních balíčků. Např. bylo předběžně dohodnuto, že vzhledem k aktuálnímu obdržení potřebných dat by se do Vánoc měl definitivně dokončit pracovní balíček T7 – Prognózování. Na něj pak svými činnostmi navazují další balíčky T2 -> T3 -> T5 a T6.
2. Návrh dalších projektových meetingů cca 1x za dva měsíce – začátek ledna, následně v březnu, a poslední meeting v průběhu května.

**Zpracoval**: CDV, VUT, FHSTP