

**Zápis z 8. jednání projektu TRANSREGIO**

23.3. 2021, 10:00 – 12:00

Via MS Teams

**Přítomni:**

**Za vedoucího partnera – CDV:** Jan Perůtka, Jiřina Veselá, Pavel Skládaný, Pavel Řezáč, Marek Mrázek

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

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

**Navržená Agenda (CDV):**

1. Change request – 3 months extension of realization period – APPROVED;
2. Reimbursement of eligible costs for the 1st monitoring period, certification of FHSTP report
3. Preparation of a template for completing the overall final Transregio report
4. Preparation of final structure of whole project in logical sequence
5. T1 - Final merging of the Czech and Austrian parts – translation
6. T2 – state of modeling and simulating in OpenTrack? How to find the most problematic section of the track in terms of capacity? is it possible using OT?
7. T2 – CDV finished modeling and simulation of future state of Czech part of railway line Brno – Breclav – Vienna (new HSR Brno – Vranovice, and upgraded section Vranovice – Breclav for 200 km/h).
8. T2 - unification of OT outputs from all partners - share outputs with each other and possibly unify them
9. T3 - basic design of bridges between Hevlin and Laa - processed by VUT, except for the bridge over the road B46, possibly participate in the design of the border bridge.
10. T3 – Noise walls - proposal for the location of noise walls - designed in the Czech Republic, how is it in Austria?
11. T3 - required data on bridges and tunnels between Hrusovany – Strelice (due to electrification, doubletracking)
12. T3 - CDV and VUT started with designing individual variants in the section from the state border - Hevlín - Hrušovany – Střelice in SW AutoCAD – outputs will be simplified drawings
13. T3 – suggestion of railway connection in the direction Laa - Břeclav without the need to change the direction of the train (VUT) – relevance to this project
14. Quantification of necessary costs for each variant – how detail? How was it intended in the project application?
15. T7 – Prognosis of Freight Transport – filled questionnaires, completion of outputs by Komobile – when? any news from consultation (meeting) Komobile-FHSTP?
16. Translations – CDV can offer new translation capacities, on the contrary CDV currently lacks a transport technology expert - WP2, Opentrack
17. Education trail – wasn’t supported by Interreg authorities
18. Publicity – Info about International week on websites and i-box
19. Nature protection – new facts from FHSTP and VUT about protected areas between Hevlin and Laa, incorporation into the already processed thematic document
20. Other issues, discussion
21. Next meeting – beginning of May

 **Podrobněji k bodům:**

* **Prodloužení projektu o tři měsíce** – žádost o změnu schválena a nová smlouva podepsána vedoucím projektovým partnerem. VUT má v procesu žádost 5% kofinancováni z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj. Vše běží dle plánu.
* **Úhrada uznatelných nákladů za 1. monitorovací období** – CDV již profinancovanou částku obdrželo (85 %). FHSTP stále čeká na certifikaci monitorovací zprávy, na základě které by mohla být provedena platba. Není jasné, jaký je problém – čeká se na další reakci rakouských kontrolorů.
* **Příprava šablony** – pro zpracování celkové závěrečné zprávy projektu. Proběhla diskuze, zda by měla být 1 obsáhlá souhrnná zpráva obsahující všechny pracovní balíčky nebo samostatný dokument pro každý pracovní balíček. Projektoví partneři se shodli, že se vytvoří jeden společný dokument obsahující všechny pracovní balíčky. Samostatně budou pouze přílohy, jejichž seznam bude uveden na konci souhrnné zprávy.

FHSTP upozornilo, že jejich logo bylo oříznuto a je nutné dodržet oficiální formu – CDV zajistí nápravu.

* **Návrh struktury projektu** – CDV představilo prvotní návrh struktury. Struktura projektu respektuje jeho členění na jednotlivé pracovní balíčky, s rozšířením na jednotlivé podkapitoly, a především navržení kapitol v logickém sledu. CDV po jednání zaslalo navrženou strukturu všem partnerům. Očekává se rychlá zpětná vazba s komentáři nebo doplněním o další důležitá témata. Vzhledem k blížícímu se termínu odevzdání (zbývá cca 5 měsíců) navrhlo VUT aktualizovat přesný harmonogram prací, tzv. Gantt chart. Návrh byl odsouhlasen a CDV tento harmonogram v nejbližší době předloží.
* **T1** – konečné sloučení a překlad české a rakouské části tohoto balíčku. Herbert měl původně zajišťovat překlady, ale nově se bude realizovat pomocí online překladače. Herbert dokončí překlad do konce března. FHSTP zpracovalo připomínky a revize ke kapitole „Úvod“, kterou zpracovalo CDV a zaslalo k připomínkám rakouským kolegům předchozí den. Obecně byla vznesena připomínka, že je potřeba popisovat všechna fakta ve stejném detailu (nyní jsou některé části příliš detailně na úkor jiných). Po jednání byly zaslány připomínky ve formě revizí. Na ty bude reagovat opět CDV. Další připomínka byla ke kvalitě překladu – FHSTP nebylo s jazykovou kvalitou spokojeno, kterou Otfried přepracoval a navrhl použití softwarové aplikace DeepL. Letmým odzkoušením lze konstatovat, že funguje dostatečně pro potřeby dílčích překladů. Herbert dokončí překlad do konce března.

Tím se předejde značným nákladům na překlady (z dotazů a průzkumu na internetu vyplynulo, že se očekávají, ale nejsou zahrnuty v rozpočtových hodnotách kolem 10 000 EUR).

Pokud jde o revidovaný úvod, připomínky a žádosti o návrhy zaslalo CDV dne 26. 3. 2021. Otfried na ně reagoval a úvodní kapitolu znovu sjednotil, doplnil o příslušné fotografie a 28.3.2021 všem zaslal.

* **T2** – stav modelování a simulace v Open Track. CDV společně s VUT má zpracovaný model aktuálního stavu všech relevantních tratí na území ČR, včetně simulace dopravy osobní dopravy. Pro trať Brno – Břeclav je zpracován rovněž model výhledového stavu infrastruktury včetně návrhového grafikonu vycházejícího z již zpracované studie proveditelnosti VRT Brno – Šakvice.

CDV nyní potřebuje využít výstupy z prognózy nákladní (a osobní) dopravy, ale samostatně si na to netroufá (odchod dopravního technologa ke konci února). Pro pokračování prací v OT požádalo CDV o pomoc FHSTP – za určitých podmínek by mohlo FHSTP dokončit práci v OT. Je nutné prověřit, časovou náročnost a případně prodiskutovat, jakou činnosti může CDV nabídnout na oplátku. Velkou výhodu vidí oba partneři v tom, že simulace a další výstupy by pak byly zpracovány jednotnou metodikou. Podrobnější debata na téma užší spolupráce (výpomoci) při řešení pracovního balíčku T2 bude vedena v dohledné době v užším kruhu (Otfried, Thomas, Jan, Pavel Ř.).

CDV vzneslo dotaz na FHSTP, zda je možné pomocí OT identifikovat nejvíce limitovaný traťový úsek z hlediska kapacity (při uvážení délky úseku, vzdáleností stanic, délky a počtu staničních kolejí, traťové rychlosti, aktuálním a výhledovém dopravním výkonu osobní i nákladní dopravy). FHSTP potvrdilo, že to lze. Je ale nutné znát prognózu výhledové dopravy – výsledná data, která jsou již k dispozici však ještě musí být ještě přepočtena – kolik vlakových cest bude nutné nově realizovat přes Hevlín – Laa and der Thaya. Obdobné posouzení jednotlivých traťových úseků z hlediska kapacity chce provést i FHSTP na rakouském území. Základem pro identifikaci úzkých míst v kapacitě je vždy grafický jízdní řád.

FHSTP představilo současný stav prací v OT na území Rakouska. Pracují již s výstupy z prognózy nákladní dopravy a připravují se na posouzení kapacity úseku Vídeň – Laa an der Thaya v případě, že by dále do ČR bylo po této trati nutné vést realizovat dopravní výkony, které již nemůže přenést hlavní koridorová trať Vídeň – Břeclav. Simulace jsou prováděny zjednodušeně (kvůli vysoké pracnosti) jen ve vybraných časových slotech.

* **T3 – návrh mostů** – VUT představilo návrh mostů na úseku Hevlín – Laa, s výjimkou mostu přes silnici B46. Ohledně nového mostu se VUT spojí s FHSTP (paní Hirut Grossberger) a budou řešit individuálně. Na rozdíl od ostatních navržených mostů nelze využít již dobře zpracované návrhy ze studie MCO a navíc bude nutné řešit změnu nivelety silniční komunikace, případně změnu nivelety navržené koleje v blízkosti tohoto mostu. Hirut Grossberger zapojí pana Schlöglmanna z Dolnorakouské zemské silniční služby.
* **T3 – Protihlukové bariéry** – na území ČR navrhlo CDV společně s VUT tyto bariéry v blízkosti obce Hevlín (zobrazeno na mapě); na území obce Laa je nutné ještě posoudit, zda by měly být navrženy v oblasti severo-západně od železniční stanice
* **T3 – požadovaná data o mostech a tunelech Hrušovany** – VUT nabídlo opatření dat týkající se mostů a tunelů. Tato data jsou důležitá pro návrh dílčích opatření jako je např. elektrizace tunelů a zdvoukolejnění mostů především v úseku Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín. Jedná se o rozměry tunelové trouby, rozměry mostů, projektované stálé zatížení mostů apod. Otfried poskytne Herbertovi informace o trolejovém vedení (např. tunel Arlberg).
* **T3 – spojka tratí** – Jednalo se o návrhu spojky spojující trať Hevlín – Hrušovany nad Jevišovkou a trati Znojmo – Břeclav bez nutnosti úvraťové jízdy (především z pohledu nákladní dopravy) při jízdě z Hevlína směrem na Břeclav. Projektoví partneři se shodli, že návrh spojky bude vhodné předložit jako jednu z projektových variant. VUT už na návrhu této spojky pracuje.
* **Kvantifikace investičních nákladů** – CDV vzneslo dotaz, zda je všeobecná představa, jak detailně a jakou formou je potřebné odhadnout výši investičních nákladů na obnovu a rekonstrukci železniční tratě z Vídně přes Laa a Hevlín do Brna. Finančně by se měly porovnat jednotlivé varianty.

Většina projekčních návrhů se zpracovává zjednodušeně – nepracuje se s modelem terénu a není proto možné přesně spočítat kubatury zemních prací v případě rozšiřování železničního tělesa v případě zdvoukolejnění nebo při plánovaných přeložkách – je to jen jeden z problémů. Pokud by se tyto kubatury měly odhadnout, tak může vzniknout velká chyba.

Do příštího jednání by měl každý z partnerů přijít s návrhem, jak s tímto problémem naložit a jak to bylo při sepisování projektové žádosti myšleno. CDV každopádně navrhuje použít Sborník pro oceňování infrastrukturních staveb na železnici – viz obrázek:



* **T7 – prognóza** – CDV vzneslo dotaz, kdy bude dokončena prognóza nákladní dopravy zpracovávaná firmou Komobile. Odpověď FHSTP: Pracují na dokončení, aktuálně se zpracovávají závěry a popis metodiky, ale důležitá čísla pro určení výhledového stavu dopravy je již možné použít nyní.
* **Naučná stezka –** CDV krátce informovalo partnery, že naučnou stezku bohužel nelze realizovat bez nutnosti podání projektové žádosti o změnu. Bez schválené žádosti o změnu by tato aktivita nebyla ze strany Interregu podpořena. V závěrečné fázi řešení projektu je podání žádosti prakticky nemožné. Tato aktivita proto nebude součástí projektu.
* **Publicita** – info o mezinárodním týdnu na FHSTP na webu Transregio a IBOXu. Informační tabule o projektu ve formátu A2 byla umístěna před hlavní budovou FHSTP.
* **Ochrana přírody** – FHSTP informovalo o oficiálním stanovisku k ochraně přírody v blízkosti plánované železniční trati. FHSTP tyto informace sepíše a CDV je do textu zapracuje. Ve stručnosti bylo konstatováno, že v blízkosti trati se nachází některé chráněné druhy zvířat a v případě obnovy železniční trati by mohl být vznesen požadavek na jejich přemístění. VUT pro změnu poznamenalo, že má informace o dřívějších komplikacích týkající se obnovy železniční trati ve vztahu s ochranou přírody. V případě pokusů obnovy železniční trati v minulosti bylo vyžadováno vysázení zeleného biokoridoru (jako náhradu za současný „zdivočelý“ násep zemního tělesa. Nicméně v současnosti by již tyto požadavky neměly být aktuální, což je uvedeno mimo jiné v již zpracované části podkapitoly Ochrana přírody.
* **Další společné jednání** – Další společné jednání je naplánováno na začátek května

**Zpracoval**: CDV, VUT, FHSTP