

**Zápis z 9. jednání projektu TRANSREGIO**

27.4. 2021, 9:00 – 12:00

Via MS Teams

**Přítomni:**

**Za vedoucího partnera – CDV:** Jan Perůtka, Jiřina Veselá, Pavel Skládaný, Pavel Řezáč, Vojtěch Kocourek, Marek Mrázek, Jana Benáčková, Andreas Zimmer

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

**Za PP3 – VUT:** Herbert Seelmann

**Navržená Agenda (CDV):**

**Koordinace projektu TRANSREGIO se SP Brno - Znojmo**

Podklady byly před jednáním zaslány všem partnerům:

1. Předpokládané cíle projektu TRANSREGIO
2. Zdrženlivý postoj Správy železnic k využití trati č. 244 pro nákladní dopravu (hlavní důvody)
3. Paralelní řešení související akce SP Brno – Znojmo
4. Návrh SŽ přizpůsobit projekt TRANSREGIO variantě 3
5. Návrh CDV, jak vyhovět doporučení SŽ, ale zároveň realizovat původní myšlenku projektu
6. Překvapivé zjištění partnerů FHSTP

Úvodem jednání bylo zdůvodněno operativní a neplánované jednání s hlavním cílem seznámit všechny partnery se závěry společné schůzky CDV a SŽ.

1. Prvním zásadním faktem je, že SŽ není nakloněno návrhu vedení alternativní trasy pro nákladní dopravu přes Moravský Krumlov a Střelice. Hlavními argumenty SŽ jsou:

* Nemožnost prodloužení užitečné délky kolejí ve většině stanic (ve většině případů není možné realizovat delší staniční koleje než 450 m) – asi jsme schopni argumentovat, že zde nemusí být směrovány extrémně dlouhé vlaky
* Objízdná trasa po této trati neřeší jeden z největších kapacitních problémů území, jímž je uzel Brno – FHSTP má zájem tento argument podrobněji objasnit
* Kapacitní problém je rovněž na spojení napojení dvoukolejných tratí č. 240 a č. 250 jednokolejnou spojkou
* Náročné sklony přesahující 10 promile – zde lze argumentovat, že takovéto sklony a větší jsou řešitelné – viz hlavní trať přes Brno – Havlíčkův Brod (běžně užívaná pro nákladní dopravu).

Na základě těchto argumentů navrhuje SŽ využít jako návaznou infrastrukturu pro nákladní vlaky jedoucí přes hraniční přechod Hevlín – Laa:

1. trať Hrušovany nad Jevišovkou – Břeclav (pro vlaky, které pokračují směr Ostrava a dále do Polska)
2. pro vlaky směřující směr Praha a dále do Německa zvážit využití tratě přes Gmünd (Franz Joseph Bahn) nebo trať přes Retz a Jihlavu.
3. Dalším významným diskutovaným tématem byly výsledky simulací FHSTP v OpenTrack – kapacita hlavní trati (Brno – Břeclav – Vídeň) se dle prvních výsledků zdá být dostatečná i pro prognózované navýšení objemů nákladní dopravy na hlavní koridorové trati. Ze simulací vyplývá, že využití alternativní trasy (k hlavnímu koridoru) by se nabízelo pouze v období špičky jen několika málo vlaky za den.

Poměrně zásadně to mění situaci, kdy bylo předpokladem, že z hlediska nákladní dopravy bude zřízení alternativní trasy nutné pro významný počet nákladních vlaků. CDV připomíná, že z tohoto důvodu by se měl dát větší zřetel osobní dopravě – FHSTP ale považuje osobní dopravu stále jako „doplňkovou“. CDV argumentuje, že při uvážení koordinace projektu Transregio s variantou 5 (SUDOP), což znamená dostupnost Brna na státní hranici v Hevlíně do 30 min – atraktivnost dojížďky vlakem do oblasti Laa a Mistelbach výrazně stoupne. (Thomas navíc potvrdil, že výrazný podíl návštěvníku lázní Laa je z ČR a jedná cca o 100 tisíc lidí ročně).

1. Návrh Správy železnic úzce koordinovat naši studii v souladu s variantou 3 a 5.

Znamená to zpracovat nově prognózu osobní dopravy s uvážením faktu rychlé osobní dopravy do Hrušovany nad Jevišovkou z Brna a Znojma za 25 min (15 min). Ve variantě 5 je však nutné respektovat omezení pro nákladní doprav, kdy není možné využít novostavbu trati v úseku Hrušovany/J – Unkovice a nákladní dopravu je tak nutné trasovat po stávající (avšak modernizované) trati Hrušovany/J – Břeclav. Pro nákladní dopravu je plánovaná modernizace tratě Hrušovany/J – Břeclav naprosto dostačující ve všech ohledech.

CDV dále představilo plánovaný provozní koncept v relaci Brno – Hrušovany/J – Znojmo/Mikulov. Plánované jízdní řády a dopravní technologii CDV poskytne.

1. CDV popsalo rovněž variantu 3, která představuje sledování současné trati č. 244 a 246 a z velké části se překrývá s řešením studie projektu Transregio. CDV se SŽ se shodlo, že jedna z variant projektu Transregio bude využívat již hotového návrhu varianty 3 (SUDOP). SŽ ovšem na této trati nepočítá s tranzitní a nijak frekventovanou nákladní dopravou, ta by dle SŽ měla jít výhradně přes Mikulov a Břeclav, případně by měla být již z Rakouska směrována přes Gmünd nebo Retz (ve směru do Německa).
2. Bylo dohodnuto, že vzhledem k doporučením SŽ (a dosavadní nejistotě, která varianta bude finálně vybrána) budou v projektu Transregio zpracovávány 2 základní varianty řešení sledující variantu 3 (přes Moravský Krumlov) a variantu 5 (využívající novostavbu v úseku Unkovice – Hrušovany nad Jevišovkou).
3. FHSTP představilo výsledky simulace budoucího provozu na úseku Vídeň – Břeclav, ve které byly brány v úvahu výstupy z prognózy nákladní dopravy a budoucí parametry modernizované trati. Tím bylo doloženo zjištění, že prognózovaný nárůst nákladní železniční dopravy až o téměř 200 % je rakouská část infrastruktury schopna přenést a není tak bezpodmínečně nutné z kapacitních důvodů dimenzovat alternativní trasu. Kritickým obdobím může být období dopravní špičky, kdy přetrasování několika málo vlaků na alternativní trasu by mohlo hlavnímu koridoru ulevit od téměř naplněné kapacity. Nicméně potvrzení budoucích kapacitních parametrů pro přenesení plánované nákladní dopravy může být potvrzeno až po prověření i zbývajícího úseku Břeclav – Brno. Jednou z drobnějších komplikací je skutečnost, že pro různé traťové úseky a různé typy vlaků je nutné využít navržené jízdní řády pro jiný rok (2027 – rakouský úsek, 2030 – dálkové vlaky na českém úseku, 2019 – osobní vlaky na českém úseku) – to zapříčiňuje drobné nesoulady časových návazností vlaků – FHSTP se to značí zoptimalizovat. Navržené zpracování této problematiky bylo hodnoceno jako velmi dobré.
4. Bylo dohodnuto, že FHSTP zpracuje simulaci provozu a návrh volných kapacit pro nákladní dopravu i pro český úsek Brno – Břeclav ve stejném formátu, jak již zpracovala pro rakouský úsek. Zbývající úseky Břeclav – Hrušovany/J – Střelice zajistí CDV. Zpracování bude opět ve stejné struktuře jak je již zpracován rakouský úsek (Břeclav – Vídeň). FHSTP potvrdí, jaká bude časová náročnost zpracování českého úseku a na základě toho odsouhlasí (nebo navrhne nový) harmonogram prací (Gantt Chart). Od časové náročnosti se bude odvíjet i případná kompenzace prací – bylo navrženo, že CDV na oplátku může zpracovat ekonomické hodnocení pro celou trasu (tj. i pro rakouskou část). Kompenzace prací je ale k další diskuzi.
5. Správa železnic (jako strategický partner projektu) má zájem vidět prognózu nákladní dopravy a zpracované simulace. FHSTP proto zajistí dokončení prognózy nákladní dopravy u zpracovatele, aby CDV mohlo tento materiál poskytnout SŽ k dispozici.

**Zpracoval**: CDV, VUT, FHSTP