

**Zápis z 10. jednání projektu TRANSREGIO**

14. 7. 2021, 10:30 – 16:15

Fachhochschule St. Pölten

**Přítomni:**

**Za vedoucího partnera – CDV:** Jan Perůtka, Vojtěch Kocourek, Marek Mrázek, Jana Benáčková (MS Teams)

**Za PP2 – FHSTP:** Otfried Knoll, Thomas Preslmayr, Kevin Pyrek (MS Teams), Frank Michelberger

**Za PP3 – VUT:** Herbert Seelmann, Jan Valehrach (MS Teams)

**Navržená agenda (CDV):**

1. **Termín dokončení projektu, monitorovací zpráva**
2. **Cílové skupiny**
3. **Struktura závěrečné zprávy – dohodnuto**
4. **Žádost o změnu**
5. **Odborný posudek**
6. **Publicita**
7. **Překlady, revize a doplňování**
8. **Úvod**
9. **Metodologie**
10. **Historie**
11. **T1 – výňatek z originálního materiálu a rozdělení do dvou kapitol:**

**a) Popis možných tras mezi JMK – NÖ**

**b) Popis vybraných alternativních tras**

1. **Přílohy k balíčku T1**
2. **Popis modernizace vybraných úseků (Vídeň – Břeclav, Brno – Vranovice)**
3. **Prognóza osobní dopravy**
4. **Prognóza nákladní dopravy**
5. **Dotazník o obnovení úseku Hevlín – Laa (pro společnosti využívající vlečky)**
6. **Dokončení multikriteriální analýzy pro výběr nejvíce vhodné trasy**
7. **Zpracování výstupů z balíčku T2 (OpenTrack)**
8. **T3 – navržení opatření pro zvýšení kapacity**
9. **Definování variant**
10. **Ekonomická a finanční analýza**
11. **Ostatní**

Stručný popis řešených bodů agendy:

1. Z korespondence, kterou řešilo CDV se zástupci programu Interreg, je zřejmé, že pouze do konce srpna je možné čerpat přidělené prostředky. Fyzické odevzdání finální závěrečné zprávy je stanoveno do konce března 2022, avšak do konce listopadu musí být odevzdány partnerské monitorovací zprávy (za každého partnera zvlášť) – tyto zprávy musí jednoznačně korespondovat s finální závěrečnou zprávou. Proto musí být všechny práce na projektu dokončeny nejpozději do konce listopadu.
2. Předmětem jednání byla komunikace projektových partnerů s cílovými skupinami. Vytvořena byla tabulka obsahující všechny relevantní organizace, většina z nich byla kontaktována. Pro předání informací ostatním společnostem byl vytvořen krátký a předem připravený popis projektu. CDV musí ještě oslovit Hospodářskou komoru (VK). FHSTP musí prověřit kontakty s BMK (AZ), Drážním úřadem, Sdružením železnic (OK), ÖBB (AZ), společností Jungbunzlauer (AZ) a obcí Laa na der Thaya (OK bude konzultovat s bývalým starostou panem Fassem). Ke každému kontaktu bude doložena průkazná komunikace.
3. Schválena byla struktura závěrečné zprávy (navržena zástupci FHSTP a CDV). Tato struktura se užívá již v rozpracované závěrečné zprávě.

Struktura uvedená v projektové žádosti je ovšem jiná, rozlišuje 8 částí na pracovní balíčky T1 – T8 a toto strukturování bude muset být respektováno při vyplňování formuláře v elektronickém systému eMS. CDV vznese dotaz (na kontrolory programu Interreg), zda závěrečná zpráva může být strukturována jinak, než je uvedeno v projektové žádosti – nicméně obsah zůstane stejný.

1. FHSTP má v plánu žádat o změnu (Change request) ve druhém monitorovacím období. Změna se bude týkat především mzdového ohodnocení jednotlivých řešitelů. CDV by chtělo v rámci tohoto požadavku realizovat rovněž jednu změnu – pravděpodobně přesun financí mezi mzdami, cestovným a službami. CDV zjistí, zda je možné v tomto monitorovacím období podat tuto žádost o změnu a po přesné specifikaci požadavku ze strany FHSTP tuto žádost zadministruje. FHSTP v příštím týdnu kontaktuje CDV, zda je monitorovací zprávu z minulého období definitivně certifikována – což je podmínkou pro možné podání další žádosti o změnu.
2. Zástupci FHSTP informovali, že se dočetli, že by měl být zajištěn odborný posudek k finální zprávě o projektu. CDV zjistí, zda si zpracovatelé musejí zajistit sami podklady, nebo je zajistí zástupci programu Interreg. Dále bude objasněn termín pro zpracování posudku a způsob jeho financování.
3. Publicita – je nutné zkontrolovat, zda byl za toto monitorovací období aktualizován I-box (pravděpodobně tam byly doplněny informace týkající se akce „Mezinárodní týden na FHSTP“). Dále je nutné také ověřit, jestli v rámci povinné publicity není nutné navíc uspořádat nějakou veřejnou událost či seminář.
4. Předmětem diskuse byla problematika překladů a revizí týkající se závěrečné zprávy. Překlady pomocí softwaru DeepL fungují na adekvátní úrovni, FHSTP ovšem musí zajistit plnou verzi tohoto SW. Nicméně všechny strany jsou si vědomy, že s doladěním překladů je ještě hodně práce.

Dále bylo diskutováno revidování a doplňování závěrečné zprávy. Od této chvíle budou revize prováděny transparentně, a to buď formou revizí nebo barevného označení.

1. Vedoucí partner popsal strukturu projektu. V úvodu byl projekt zkrácen a rozdělen na dvě kapitoly. Tato kapitola byla již vzájemně revidována a doplňována, neočekávají se tedy žádné výrazné zásahy. FHSTP případně uvede své závěrečné připomínky do konce srpna.
2. Součástí úvodní kapitoly je i metodologie – FHSTP ji buď schválí, nebo navrhne doplnění (termín do konce července). Je potřebné dodržet, aby se popsaný metodologický postup skutečně shodoval s realitou.
3. Kapitola „Historie“ je již dokončená a byla již dříve připomínkována. FHSTP oznámí, zda s touto verzí souhlasí, nebo případně uvede poslední připomínky (termín v polovině srpna).
4. T1 – kapitola byla rozdělena do dvou základních kapitol: a) popis možných tras mezi Dolním Rakouskem a Jihomoravským krajem, b) popis vybraných tras. V tomto případě je nutný komentář a případné podněty na doplnění ze strany FHSTP (termín do konce srpna). Součástí této kapitoly bude i popis relevantních vleček.
5. CDV připravilo některé přílohy a zaslalo zástupcům FHSTP vzor. CDV potřebuje zdát reakce projektových partnerů, zda souhlasí nebo mají připomínky (zejména z hlediska struktury).
6. Popis plánované infrastruktury do roku 2030. Nyní je popsána podrobně SP Brno – Znojmo. Za FHSTP je potřebné dokončit modernizaci úseku Břeclav – Vídeň. Za CDV popsat HSR Brno – Vranovice a modernizaci trati Vranovice – Břeclav.
7. Výstupy prognózy osobní dopravy byly shrnuty, přičemž jako výsledek byla schválena kombinace obou přístupů.
8. FHSTP sepsalo důležité informace ze závěrečné zprávy od firmy Komobile. Přehled základních informací bude součástí závěrečné zprávy a zbytek bude zahrnut v přílohách. Prognóza nákladní dopravy je důležitým podkladem pro zpracování simulací.
9. Dotazník týkající se železničních vleček bude součástí přílohy. Jakmile budou známy výstupy studie, zváží se, zda majitele vleček znovu kontaktovat a informovat je o výsledcích (alespoň ty s potenciálním zájmem o využití).
10. Tato kapitola týkající se výběru nejvhodnější trasy nebyla na jednání předmětem diskuse vzhledem k nedostatku času. FHSTP upravilo návrh připravený od CDV, pro dopracování této problematiky se uskuteční schůzka přes MS Teams (termín začátkem srpna).
11. Kevin Pyrek představil předběžné výsledky simulací, ze kterých vyplývá požadavek 1-2 vlaků za hodinu v každém směru ve špičce, které by bylo potřeba trasovat po alternativní trase. Jedná se max. o 2 vlaky za hodinu v každém směru na trase Vídeň – Laa – Hrušovany n/J; vlak za hodinu v každém směru na trase Hrušovany n/J – Střelice a Hrušovany n/J – Břeclav. Tyto požadavky ještě FHSTP specifikuje, konečné výsledky budou součástí závěrečné zprávy (termín do konce července) a oznámeny projektovým partnerům. Na základě přesných požadavků vyplývajících ze simulace je potřeba zpřesnit a definitivně navrhnout infrastrukturní opatření. Herbert Seelmann ověří pomocí SW OpenTrack možnost vedení 1-2 nákladních vlaků za hodinu v čase dopravní špičky přes alternativní trasu Hrušovany n/J – Břeclav, resp. Hrušovany n/J – Střelice.
12. T3 – CDV krátce referovalo o infrastrukturních opatřeních, která CDV navrhuje a má je již téměř připraveny pro úsek Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou. To je ale nutné případně přizpůsobit aktuálním zjištěním ze simulací (FHSTP tak bude CDV informovat co nejdříve). VUT pomocí prezentace podrobně informovalo o projekční činnosti, kterou zpracovali pro úsek Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín – Laa an der Thaya. S těmito návrhy všichni souhlasili a VUT je připraveno tyto materiály poskytnout k zapracování do závěrečné zprávy. FHSTP zatím nespecifikovalo konkrétní návrhy na úpravu infrastruktury na rakouském úseku nutné pro zpracování ekonomické analýzy, termín je do konce července. Případné návrhy na úpravu rakouské infrastruktury budou pravděpodobně uvedeny pouze textově bez grafických příloh. Předpokládá se však, že ani po navržených opatřeních nebude na rakouském úseku možné obsluhovat vlaky délky 740 metrů. Požadavky na maximální délku vlaků vycházejí z maximální délky vlaků na českých úsecích – tj. Střelice – Hrušovany n/J: 400 m, Břeclav – Znojmo: 550 m, Retz – Znojmo: 500 m, Břeclav – Brno: 680 m. Správa železnic v budoucnu plánuje modernizovat trať Břeclav – Znojmo pro vlaky do 740 m s možnostmi křižování ve stanicích Boří les, Mikulov na Moravě (již realizováno), Novosedly, Hrušovany n/J-Šanov, Božice u Znojma, Hodonice a Znojmo. Na trati Hrušovany n/J – Střelice plánuje Správa železnic realizovat možnosti křížení pro vlaky do 740 metrů pouze ve stanicích Miroslav a Rakšice.
13. Byla vedena dlouhá diskuse nad stanovením varianty bez projektu – došlo se ke shodě, že varianta bez projektu bude bez jakýchkoliv stavebních zásahů a představovat ji bude současný hlavní koridor mezi Brnem a Vídní. Pro osobní dopravu se bude uvažovat ve variantě 0 s autobusovou dopravou v úseku, kde neexistuje železnice (tzn. Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín – Laa an der Thaya).

Projektové varianty předpokládají realizaci dalších infrastrukturních akcí na zkoumaném území, na které se bude navazovat (železniční uzel Brno, vysokorychlostní trať s odbočkou přes Unkovice apod.)

Varianta 1 vychází z modernizace trati Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou (předpokládáno s variantou 3 SP Brno – Znojmo) a varianta 2 počítá s výstavbou nové vysokorychlostní železnice v úseku Unkovice – Hrušovany nad Jevišovkou (předpokládáno s variantou 5 SP Brno – Znojmo).

1. Byla představena metodika ekonomického hodnocení, která bude vycházet z definovaných variant. Vytváření probíhá v programu Excel a její zpracování bude vyžadovat několik společných sezení a konzultací, jak k českým, tak i rakouským úsekům trati vybraných variant.

Největší přínosy jsou předpokládány v případě nákladní dopravy. Jedná se především o úsporu času, kdy je možné trasovat vlak po alternativní trase a není nutné čekat na volný slot. Dalším důležitým faktorem je i elektrizace a převod nákladů ze silnice na železnici.

Předmětem diskuse byla také dostupnost trasy, která může být zcela rozhodující pro to, zda nákladní vlak může vyjet či nikoli. Nutné čekání na volný slot a tím delší doba přepravy může být v některých případech důvodem k přemístění přepravy ze železnice na silnici. Výhodou je v tomto případě možnost vedení vlaku na celkové trase jízdy (se všemi dopady jako vliv na životní prostředí, poplatky za užití trasy atd.). Dle rozhodnutí je metodologicky přípustné, aby odborná komise určila, jakého podílu vlaků se to týká (např. 50 % vlaků čeká na volný slot a 50 % vlaků vůbec nevyjede). Důležitá je transparentnost předpokladů a srozumitelnost výpočtů.

V následujících týdnech bude zejména na této kapitole probíhat intenzivní spolupráce.

Ohledně ekonomické analýzy dále CDV navrhlo zohlednění faktoru alternativní trasy, který by bylo dobré demonstrovat na aktuální mimořádné události mezi Hodonínem a Břeclaví, která vzhledem k existujícím omezením denně generuje velké ekonomické ztráty zejména v nákladní dopravě. Dalším příkladem by mohla být rovněž trať Ústí nad Labem – Drážďany, která je poničená povodní a není po ní možné realizovat nákladní dopravu (jedná se o jedinou elektrizovanou a kapacitní trasu z ČR do Německa).

Pro ekonomickou analýzu je nutné znát termín začátku realizace a zprovoznění (2028, resp. 2030) a taky počet osobních vlaků přes hraniční úsek. Předběžně bylo dohodnuto, že ve špičce budou přes hranici vedeny vlaky každou hodinu a mimo špičku každé dvě hodiny (cca 10 vlaků denně). Vlaky budou navázány na takt vlaků z/do Znojma a z/do Brna dopravovány jako jeden vlak.

Předběžné odhady naznačují, že po alternativní trase musí být vedeno ideálně 20 vlaků denně, aby byly výsledky ekonomické analýzy pozitivní.

1. VUT vzneslo dotaz, kdy a jakým způsobem mohou být v projektu Transregio uvedeny informace týkají se SP Brno – Znojmo, která ještě není dokončena a je neveřejná. CDV zjistí situaci se zástupci SŽ.

**Zpracoval**: CDV, VUT, FHSTP