

**Zápis z 11. jednání projektu TRANSREGIO**

31. 8. 2021, 9:00 – 11:15

MS Teams

**Přítomni:**

**Za vedoucího partnera – CDV:** Jan Perůtka, Marek Mrázek

**Za PP2 – FHSTP:** Otfried Knoll, Thomas Preslmayr, Hirut Grossberger

Stručný popis řešených bodů:

Obě strany jsou si ve věci inflace vědomy vyššího nárůstu cenové hladiny v posledních měsících. Jelikož se budoucí vývoj inflace dle metodiky předpokládá na základě průměrných hodnot z posledních 11 let, přičemž část tohoto období představovala ekonomická krize s nižšími hodnotami inflace, bude růst cenové hladiny ohodnocen v databázi rizik vyšším stupněm než obvykle. Růst cenové hladiny bude zprůměrován pro Česko a Rakousko.

Úspora času u nákladní dopravy bude pravděpodobně nižší – cestovní doba přes Hevlín je delší než přes koridor, je nutné určit novou hodnotu úspory času, pokud se má lišit od navrhovaných 4 hodin. Ušetřená doba = (doba jízdy po koridoru + předpokládaná doba čekání ve Vídni) - doba jízdy přes Laa. Jakmile Herbert Seelmann dodá informace o trati Břeclav – Laa, FHSTP stanoví předpokládanou úsporu času.

V rámci úspor času je třeba zvážit dodatečné přínosy z indukované dopravy – Hevlín a další přilehlé obce v okolí získají železniční spojení nejen do Brna, ale také do Vídně, resp. na letiště Vídeň-Schwechat, tj. konečné stanice příměstských vlaků na rakouské straně. Je nutné si ještě vyjasnit, jakým způsobem budou tato data získána.

Počty převedených vlaků z koridoru se ještě budou měnit (narůst až o 50 %) - v potaz budou brány také vlaky, které by na kapacitně nedostačujícím koridoru jinak vůbec nevyjely – což znamená pro CBA přínos na celé trase vlaku nejen z důvodu úspory času, ale také dodatečně převezeného nákladu.

Rozdílné jsou postoje jednotlivých municipalit – vedení Laa an der Thaya se staví k projektu, tzn. navýšení počtu nákladních vlaků, spíše negativně z důvodu mj. vyššího hlukového zatížení; obec Hevlín by naopak uvítala opětovné zprovoznění trati, aby se ulevilo od silniční nákladní dopravy, která je v současnosti vedena středem obce. Jelikož lze podobný postoj očekávat také v dalších obcích, kudy je vedena silniční nákladní doprava směrem na dálnici A5 a kde není vybudován vlastní silniční obchvat, je možno provést další průzkum (FHSTP) mínění vedení obcí (zejména obce kolem silnic B6, B46 a B219).

S ohledem na negativní postoj v Laa an der Thaya byla jmenována varianta novostavby v extravilánu pro železniční nákladní dopravu, tato varianta bude zpracována, ovšem její prosazení není z důvodu nižší rentability příliš pravděpodobné.

Trať přes Hevlín a Laa jako alternativní pro případné odklony při mimořádných událostech na koridoru má vyšší kapacitní omezení pro osobní i nákladní dopravu, než bylo původně předpokládáno; kapacita pro odkloněné nákladní vlaky činí 53 vlaků/den, a to zejména v nočních hodinách a bez ohledu na napájení.

Pro navýšení počtu nákladních vlaků přes Hevlín (v případě odklonové trasy) byly jmenovány dva problémy: trakční soustava ve stanici Mistelbach není pro výrazné navýšení přepravních výkonů dostačující, nesouhlas ze strany municipalit (zejména Laa an der Thaya).

Mezi ostatní přínosy/náklady je nutno uvést i případná zdržení posádek vozidel IAD a nákladní dopravy při delších intervalech na železničních přejezdech.

Úspory za náhradní autobusovou dopravu v případě mimořádné události na koridoru nejsou možné v uvedeném rozsahu z důvodu omezené kapacity pro osobní dopravu na projektové trati.

Z hlediska nákladů na provoz vlaků jsou rozdílné výpočty pro českou a rakouskou část (rozlišení na závislou a nezávislou trakci), jejichž výsledky budou v CBA zprůměrovány.

S výjimkou výše uvedených poznámek bylo zpracování CBA obecně přijato.

Ohledně obchvatu Laa bude do konce příštího týdne navrhnuta nová varianta a koordinována s VUT.

**Zpracoval**: CDV, FHSTP