

**Zápis ze závěrečné konference projektu TRANSREGIO**

23. 11. 2021, 10:00-12:30

ONLINE

**Přednášející:**

**Za vedoucího partnera – CDV:** Jan Perůtka, Pavel Skládaný, Marek Mrázek, Vojtěch Kocourek

Za PP2 – VUT: Herbert Seelmann, Jan Valehrach

Za SUDOP: Lubomír Beňák

----------------------------------------------------

Plus přes 25 připojených účastníků ONLINE

(celkem přes 30 osob)

PP prezentace konference je přiložena a rovněž zanesena do IBOX.

**PROGRAM KONFERENCE**

Účastníky konference uvítal ředitel Centra dopravního výzkumu, v.v.i. Jindřich Frič.

Následovalo promítnutí tematického videa Transregio, natočeného v rámci realizace projektu. Tento dvouminutový film účastníkům poskytl úvodní informaci o náplni a poslání projektu.

Jan Perůtka představil projektový tým, základní údaje o projektu a zmínil se o podpoře z EFRR. Dále podrobně popsal motivaci k řešení projektu, možnosti využití potenciálu a kontext záměru. Následovalo vysvětlení rozsahu projektového území.

Pavel Skládaný rozvinul očekávané přínosy projektu a podrobně účastníky seznámil s historií dané problematiky. Dále pokračoval shrnutím dřívějších aktivit pro obnovu tratě Hevlín – Laa/Thaya. Následovalo téma prověřované variantní trasy v rámci projektu, včetně parametrů a kritérií srovnávání variantních tras.

Lubomír Beňák představil práci k dotčené problematice v rámci organizace SUDOP Brno, která se tématem zabývala z jiného úhlu pohledu ve své studii proveditelnosti Brno-Znojmo.

Jan Perůtka hovořil o prognóze osobní dopravy do roku 2050. Ohledně osobní dopravy zmínil dva scénáře a dvě možná východiska. Ohledně nákladní dopravy zmínil základní scénář, scénář Bílá kniha a Zelená dohoda.

Herbert Seelmann z VUT, který se zabýval simulacemi provozu v rámci programu Open Track, analyzoval kapacitní možnosti tratí, včetně problematických míst. Z této analýzy odvodil požadavky na využitelné alternativní trasy. Ve spolupráci s rakouskými partnery byly též stanoveny výhledové počty nákladních vlaků, které bude potřeba provézt v úseku Vídeň-Laa an der Thaya.

Jan Perůtka představil snesený úsek Hevlín – Laa/Thaya, stávající stav a následně pokračoval:

Jan Valehrach z VUT, který prezentoval návrh obnovy úseku Hevlín – Laa/Thaya (Varianta I a II). Rakouský partner FHSTP zpracoval příslušný úsek na rakouské straně, a to ohledně směrového a výškového řešení. Hlavním nedostatkem na české straně jsou chybějící mosty, ale disponujeme návrhy obnovy, tj. jejich řešení.

Existující úsek Hrušovany n/J – Hevlín: zde v současnosti pravidelný provoz neprobíhá, představena varianta I., II., III pro obnovení. Přitom se předpokládá, že stanice Hevlín bude redukována na zastávku.

Dále byl představen návrh východní hrušovanské spojky (výhody, nevýhody), plus elektrizace trati Hrušovany – Hevlín – Laa/Thaya.

Jan Perůtka probíral stávající stav a doporučené úpravy infrastruktury v úseku Střelice-Hrušovany nad Jevišovkou tak, aby trať kapacitně zvládala předpokládaný větší rozsah provozu ve výhledovém období. Konkrétně jde zejména o zdvojkolejnění vybraných úseků (Radostice-Moravské Bránice, Budkovice-Moravský Krumlov), výstavbu stanice Bohutice a výhybny Břežany.

Herbert Seelmann hovořil o řešení tunelů – elektrizace. Aby nebylo nutné stavebně nákladné zvětšování jejich profilu, navrhuje pro elektrizaci tunelů využít systému rozměrově úsporné konzolové troleje v kombinaci se snížením nivelety koleje využitím pevné jízdní dráhy.

Pavel Skládaný měl prezentaci ohledně železničních přejezdů a nehodovosti na nich (včetně. doporučení úprav jednotlivých přejezdů v úseku Střelice-Hrušovany nad Jevišovkou vycházejících z reálných šetření v terénu).

Herbert Seelmann představil navrhovaná opatření na rakouském území (celkem osm opatření, vč. požadavků na kapacitu, vč. dvou nástupišť pro osobní dopravu). Provedení úprav umožní realizaci výhledového většího rozsahu osobní i nákladní dopravy. Zmínil návrh jízdního řádu na trase Brno – Střelice – Laa/Thaya.

Jan Perůtka – zmínil situaci v případě varianty 5 (SUDOP) – myslíme i na další varianty řešení. Dále uvedl kolegu, který se zabýval ekonomickým hodnocením:

Marek Mrázek – posuzoval variantu 1 a 2, u které se výsledky odlišovaly dle zahrnutí východní hrušovanské spojky. Ekonomické hodnocení bylo zpracováno metodou CBA, kde referenční období činí 30 let (2027-2056). Mrázek posuzoval ekonomické hodnocení z hlediska nákladů a přínosů, následně prezentoval výsledky FRR, ERR, FNPV, ENPV, BCR. Nejvíce příznivého ohodnocení dle ukazatele ERR (ekonomické vnitřní výnosové procento) dosáhla varianta 1, následně varianta 2 s východní hrušovanskou spojkou. Varianta 2 bez východní hrušovanské spojky v ekonomickém hodnocení neobstála.

Vojtěch Kocourek vystoupil na závěr konference, kde shrnul výsledky projektu TRANSREGIO, formuloval doporučení pro dopravní politiku a poděkoval kolegům za jejich výkon. Dotazy budou řešeny formou e-mailů/dalších diskuzí.

**Zpracoval**: tým projektu Transregio