

PŘEHLED ZAHRANIČNÍCH PRACOVNÍCH CEST 2013

srpen - zaměstnanci LK

ZPC č.	datum	účastníci cesty	stát	město	náklady
84/2013	7.-8.8.2013	řidič	Německo	Dresden	1 129,04 Kč
přínos ZPC	Servis radního Jadrného.				

85/2013	6.8.2013	Ing. Viktor Liška	Německo	Zittau	482,19 Kč
---------	----------	-------------------	---------	--------	-----------

přínos ZPC Jednalo se o standardní jednání pracovní skupiny EUREX-Železnice, pořádané pod patronací Euroregionu Nisa, zúčastnili se jej členové odborné pracovní skupiny z polské, německé a české strany, dále pak zástupci drážních dopravců GW Train Regio a.s. a Vogtlandbahn-GmbH (J.Šulc) a coby hostitelé pracovníci německé části Euroregionu Nisa.

V rámci jednání byla projednána následující témata:

1) Stav železniční trati Hrádek nad Nisou – Zittau

Dr.Pfeiffer (ZVON) podrobně rozebral dlouhodobě neuspokojivý technický stav infrastruktury. ZVON aktivně hledal kontakty na polské partnery od místních samospráv až po ministerstvo, situací se zabývalo i spolkové ministerstvo dopravy (MD). V dubnu 2011 přijeli 2 zástupci MD z Berlína, osobně obhlédli situaci. V rámci německo-polských jednání si řešení vzala něm.strana za své. Stanovisko Polské strany: Chybí platná mezinárodní smlouva. Historická Československo-Polská smlouva údajně vypovězena r. 2006 českou stranou.

V květnu 2013 se ZVON účastnil jednání na MD ČR se zástupci MD SRN, na něm projednávány 2 základní možnosti řešení:

a) Třístranná mezistátní smlouva (podepsaná vrcholnými představiteli všech tří států) – přítomní se ale shodli, že závažnost problému si toto nezasluhuje – jedná se o investici 2 – 3 mil€

b) Řešení po vzoru „Neissetalbahn“ (Zittau – Krzewina Zgorzelecka - Görlitz) – investice do opravy bude promítnuta do ceny za dopravní cestu a z toho postupně umořena.

Dle závěru z tohoto jednání zorganizuje MD ČR další jednání 27. 8. 2013. Cca před 2 týdny ale polská strana odřekla účast, tento krok zdůvodnila opět chybějící smlouvou. Německá strana zkusí s polskou domluvit dvoustranné jednání.

Zástupce PKP-PLK se odvolává na centrální úřady, ti na polské Ministerstvo infrastruktury (MI). Místní samosprávy až po úroveň UMWD jsou si vědomy nutnosti řešení, výše postavené instituce nemají zájem, považují ji za „okrajový problém“. Dne 7. 8. 2013 plánováno natáčení příspěvku pro televizní stanici MDR (pořad „Sachenspiegel“), součástí bude projížďka po trati. Osloven byl i primátor Zittau, ten přednese, že město Zittau pokládá spojení za klíčové. ZVON deklaruje, že bude uzavírat další smlouvy o objednavce dopravy na této trati, aktuálně nejdelší smlouva platná do r.2020 (s Vogtlandbahn/ Trilex), probíhá VŘ na relaci Dresden – Liberec. Tím pojištěno, aby případně chybnou interpretací v rámci redakčního zpracování pořadu nedošlo k dalšímu zhoršení situace.

Konstatováno, že čím na vyšší úroveň se problém přenáší, tím preciznější musí být zpracování (hl. po právní stránce).

Problém zastávky Porajów: ano či ne? ZVON ve vybudování zastávky nevidí velký potenciál cestujících. Zástupci polského MI a PKP PLK o zastávku rovněž zájem nemají (přišli by o inkaso poplatků za tranzit), v Polsku zastávku prosazuje místní úroveň (obce+okres). Shoda ZVONu, KORIDu i dopravce, že zastávka by znamenala značné prodloužení jízdní doby a tím zásadně zhoršila efekt modernizace.

J.Šulc podotkl, že zastávka by znamenala velké komplikace pro dopravce – musel by získat polský certifikát drážního dopravce (velmi náročné) a žádat o další zkoušky polské orgány.

Připomenuta ještě 3. zvažovaná varianta řešení:

c) Česká nebo německá strana by si od PKP-PLK, resp. polského státu pronajala jejich úsek trati – zodpovědnost za stav by se tak přenesla na ně. Politicky citlivé (z historického pohledu vhodnější, aby se o to pokusili Češi) – t.č. toto řešení není na úrovni ministerstev preferováno, V.Liškou byl však deklarován zájem Libereckého kraje toto řešení znovu prověřit i co se týče možnosti pronajmutí námi a následného pověření nestátního správce infrastruktury, který by opravu a údržbu pro nás zajišťoval (polská strana by pak pouze inkasovala nájemné, o provoz se již nestarala).

Současné poplatky za průjezd vlaků jdou polským centrálním orgánům, ty je pak přerozdělují. C.Mehnert (ZVON) spočítal, že jde o značnou částku – cca 700 tis.€ ročně, J.Šulc tuto přibližnou výši potvrdil.

J.Šulc konstatoval, že se každoročně zúčastňuje konference SŽDC + DB Netz + PKP-PLK, pokaždé oslovuje gen.ředitele PKP-PLK, který stále poukazuje na chybějící smlouvu. Další schůzka letos v září. Poslední oprava trati v r.1977 provedena Polským železničním vojskem, které mělo základnu v Zittau.

Pozn.: V rámci slavnostního otevření silničního hraničního mostu přes Nisu polský vicemarsálek Lužniak a hejtman LK M.Půta kontaktovali a přesvědčili zástupkyni polského MI, aby si osobně prohlédla trať a její neutěšený stav.

V.Liška informoval o dopisu hejtmana LK, obracujícím se na polské partnery s žádostí o spolupráci ve snaze zařadit opravu úseku do programu financování v rámci programu Cíl3 v období 2014 – 2020, odpověď dosud nepřišla, je ale již rozhodnuto, že příslušný tematický cíl vypsán nebude (s ohledem na nezájem většiny českých a polských regionů).

Na posledním jednání LK s UMWD polský partner dotázán, zda by nemohl žádat převod trati do vlastnictví vojvodství (s nímž se jedná mnohem snadněji než s polským ústředím), dle jejich vyjádření však mohou převzít pouze tratě, kde t.č. není provozována drážní doprava.

2) Elektrizace trati Dresden – Görlitz

Dr.Pfeiffer (ZVON) konstatoval, že jde rovněž o dlouhodobě řešené téma. Se současným zkapacitněním, modernizací a elektrizací návazných úseků v Polsku se ale posouvá do jiné roviny. Polský správce infrastruktury žádá deklaraci, že dojde k investicím na něm.straně, což je podmínkou, aby byla podpořena elektrizace úseku Wegliniec – Zgorzelec, st.hr. Saská vláda při schvalování rozpočtu pro r.2013 a 2014 dala v obou letech po 2 mil.€ na přípravu elektrizace Dresden – Görlitz; zadání úkolu za účasti zástupců VVO a ZVONu na DB Netz dne 10.7.2013. Saské vládní špičky projekt podporují.

C.Mehnert doplnil, že zadání má 2 části:

a) v návaznosti na elektrizaci ús.Wegliniec – Zgorzelec, st.hr. Němci elektrizují stanici Görlitz. (šance na realizaci v nejbližších letech)

b) pokračování elektrizace až do Dresden (to ale méně pravděpodobné), diskutováno zda současně neučinit totéž na trati Dresden – Kamenz

Problémy elektrizace: v obou státech rozdílné proudové soustavy, musela by být k dispozici vícesoustavová vozidla = drahé. Otázkou také je, kdo by byl vlastníkem vozidel.

ZVON konstatoval, že současný stav, kdy na rameni Dresden – Görlitz – Wrocław jezdí 3 páry přímých vlaků vedených mot. jednotkami Desiro s max.rychlostí 120 km/hod. je dlouhodobě nevhodný. Po elektrizaci možnost přestupu v Görlitz na polské jednotky, které by mohly jet až 160 km/hod., v případě vlaku vedeného lokomotivou pouze přepřah německý diesel/polská elektrika. Jako rychlé řešení zvažováno ještě předtím protáhnout polské vlaky v dieselové trakci až do Görlitz (zlepšení spojení do Jel.Góry a polské části Krkonoš).

Kromě trati přes Görlitz se řeší i trať přes Horku – má být hotovo r.2014 (určeno hlavně pro nákladní dopravu); elektrizace trati Wegliniec – Zgorzelec dle polského MI (ministra) má být hotova 2015 – 2016 (ZVON ale má pochybnosti).

V Polsku aktuálně rekonstrukce trati Lubań – Wegliniec, tato dlouhodobě určena k převodu na Dolnoslezské vojvodství (WD) = problém, že celá „smyčka“ Lubań – Wegliniec – Zgorzelec – Lubań nebude mít jednotného vlastníka.

Dotaz V.Liška: z jakých prostředků by se elektrizovala trať Dresden – Görlitz – Wegliniec?

Odpověď ZVON: saská vláda plánuje přihlásit ji do spolkového investičního plánu (mimo fondy EU).

Odpověď polská strana: počítá se s využitím eurofondů, i pro plánovanou elektrizaci trati Lubań – Zgorzelec.

3) Plán Ústeckého kraje na novostavbu trati Seifhennersdorf – Rumburk

Prezentuje (z pověření nepřítomných zástupců ÚK) V.Liška

ZVON/P.Mehnert vznáší pochybnost nad trasováním vzhledem ke konfiguraci terénu,

V.Liška: k prezentaci ÚK připojeno trasovací prověření v několika variantách.

Přínosem dlouhodobá udržitelnost provozu (části) tratí na Šluknovsku i ve vazbě na připravované propojení (obnovu) propojení Dolní Poustevna – Sebnitz (výhledově možnost páteřní linky Děčín – Bad Schandau – Sebnitz – Rumburk – Varnsdorf – Liberec).

Dotaz něm. strana: Je známo linkové vedení po otevření úseku D.Poustevna – Sebnitz (v létě 2014) Dle dosud známých informací byl prověřován okruh Děčín – Č.Kamenice – Rumburk – Sebnitz – Bad Schandau – Děčín. Odpověď: ano, byl prověřován, ale dle nyní známých informací se již nepředpokládá.

Otevřena otázka stanice Seifhennersdorf. V současnosti stanice nepoužitelná, vlastníci – DRE – neudrží. J.Šulc konstatoval, že provizorní nástupiště je od jara v nevyhovujícím stavu a bylo nevhodně zkráceno, ústní dohoda s DRE bez výsledku, chystají proto další kroky (oficiální dopis na DRE a zvažují krácení plateb za použití dopravní cesty). ZVON doplnil, že v současném stavu není zastávka udržitelná, je pro místní obsluhu nevyhovující a o jejím osudu je proto intenzivně jednáno.

4) Další informace – různé:

- Dne 26. 7. ZVON obdržel informaci, že k 29. 7. končí provoz všech linek dopravce PKS Zgorzelec (vyhlášen konkurz). V provozu (zatím) zůstává pouze přeshraniční linka „P“ Zgorzelec – Görlitz a městská linka „50“ MHD Zgorzelec. V reakci na to proběhla jednání na okrese Zgorzelec, kde noví uchazeči z řad dopravců podávali nabídky. Vývoj spěje k rozpadu sítě na množství provozovatelů jednotlivých linek bez vzáj. spolupráce, ZVON vnímá problém s využitím jízdenek Euro-Neisse-Ticket (tj. i LibNet). Dopravci budou muset nadále jezdit na komerční riziko (polská legislativa umožní subvencovat autobusy až od r.2016) – lze předpokládat brzké zrušení méně využitých linek.

- Letos podepsána smlouva na využití dotace v projektu Lubahn – v jejím rámci proběhne ještě letos na podzim rekonstrukce 5.nástupiště v ŽST Liberec; obnova nástupiště (zřízení nové zastávky) v bývalé žst. Varnsdorf staré nádraží a souběžně bude v koordinaci realizována i nová zastávka Varnsdorf pivovar Kocour (soukromá investice majitele pivovaru mimo projekt); na německé straně pak rekonstrukce nástupiště žst. Mittelherwigsdorf (letos nejspíš nezačne).

- Informace (V.Liška) o záměru polského aktivisty obnovit žel.provozu na přeshraniční trati Jindřichovice – Mirsk – Świeradów Zdrój. Přítomní shodně vyjadřují pochybnosti nad reálným využitím a zástupce polské části ERN dohledal, že mezi projekty o kterých ERN ví je pouze revitalizace budovy nádraží Świeradów Zdrój (ne tedy dráhy). Nicméně přislíbil, že o záměru bude informovat starostu Świeradówa (převzal si prezentaci v polštině).

• Projekty ERN v Polsku:

1) Neví se, jaké projekty budou v program. období 2014 – 2020

2) Priorita kladena na dopravní uzly (Karpacz, Boleslawiec, Jel.Góra...) a udržení provozu tam kde vlaky jezdí

3) Revitalizace trati Jelenia Góra – Lwowek – Zebrzydowa

4) Revitalizace trati Jelenia Góra – Zgorzelec přes Lubań (vč. elektrizace kde ještě není – v úseku Lubań – Zgorzelec)

Dále plánováno revitalizovat trať Jawor – Strzegom (již mimo Euroregion Nisa) – cíl přesun přepravy nákladů (v oblasti těžba kamene) ze silnic na železnici

Další jednání Sasko – Polsko ve dnech 30. 9. – 2. 10. 2013.

ZVON dále podal informaci o stavu výběrového řízení OSN (trať ve východním Sasku s přesahem ze Zittau do Liberce), kde po vyhodnocení nabídek došlo k napadení způsobu hodnocení ze strany neúspěšného uchazeče, kvůli kterému nyní probíhá řízení před komorou pro zadávací řízení LDS Leipzig (obdoba českého ÚOHS).

LK informoval o aktuálních problémech se železniční infrastrukturou: přerušeni provozu na tratích Liberec – Jablonné (Křižany) a Liberec – Turnov (Sedlejšovice) po bleskových povodních (s nutností odklání nákladních vlaků po přetížené trati Liberec – Tanvald).

86/2013	2.8.2013	Ing. Viktor Liška	Německo	Leipzig	467,19 Kč
86/2013	2.8.2013	Ing. Monika Šulcová	Německo	Leipzig	467,19 Kč

přínos ZPC Místo a důvod cesty: Liberec – Lipsko (Leipzig), Německo a zpět
Zajištění účasti odborných pracovníků Libereckého kraje na úředním jednání při přezkoumání výsledků zadávacího řízení „Ostsachsennetz“ před 1. zadávací komorou Svobodného státu Sasko

Harmonogram cesty: Program cesty:

5:40 odjezd z Liberce

9:00 příjezd do Leipzig (D)

9:30 – 12:30 jednání

12:45 odjezd z Leipzig (D)

16:00 příjezd do Liberce, ukončení služební cesty

Jednalo se o úřední jednání před 1. komorou pro zadávací řízení Svobodného státu Sasko (dále jen „komora pro zadávací řízení“) za účasti zástupců zadavatelů výběrového řízení na provozovatele spěšných vlaků na mezinárodní železniční trati Liberec – Hrádek n.N. – Zittau (– Dresden) pro období od jízdního řádu 2014/2015, a to odborných pracovníků Libereckého kraje, Účelového sdružení Dopravní svaz Horní Lužice – Dolní Slezsko (dále „ZVON“), Dopravního svazu Horní Polabí (dále „VVO“) a společného právního zástupce ZVON a VVO Dr. Thomase Stockmanna, zástupců navrhovatele, dále zástupců obou dopravců – uchazečů v předmětném výběrovém řízení.

Návrh na přezkoumání výsledku (vyhodnocení) výše uvedeného výběrového řízení ke komoře pro zadávací řízení předložil uchazeč určený po vyhodnocení finálních nabídek (schváleném všemi zadavateli) jako neúspěšný. Ústnímu jednání před zadávací komorou předcházela možnost písemného vyjádření a předložení stanovisek účastníků řízení, poté komora pro zadávací řízení pozvala účastníky řízení na jednání konané dne 2. 8. 2013 ve svém sídle v Lipsku. Vzhledem k tomu, že objednatelé se dohodli a zavázali postupovat ve věcech společného zadávacího řízení jednotně, nebyla nutná přítomnost zvláštního právního zástupce pro LK; účast odborných zástupců Libereckého kraje byla ostatními objednateli žádána jako vhodná z hlediska potvrzení společného postupu, podmíněná výhradou dodatečného schválení případně přijatých rozhodnutí v orgánech LK. Navrhovatel napadl výsledek výběrového řízení, co se týče vyhodnocení a obodování provozních a personálních koncepcí uchazečů, což bylo pomocným hodnotícím kritériem (základním je cenová hodnota nabídek, její vyhodnocení zpochybněno nebylo). Oba základní účastníci řízení (právní zástupci německých objednatelů ZVON+VVO, resp. navrhovatele – neúspěšného uchazeče) přednesli své argumenty, svůj náhled na posouzení záležitosti přednesla i předsedkyně komory pro zadávací řízení a druhý z dopravců – uchazečů v předmětném zadávacím řízení.

Na základě všech doložených skutečností je komora pro zadávací řízení povinna vydat rozhodnutí o předloženém návrhu do 9. 8. 2013.

89/2013	16.8.2013	řidič	Německo	Zittau	0,00 Kč
přínos ZPC	zrušeno				

přínos ZPC Místo a důvod cesty: Jelenia Góra (Polsko), přeshraniční projekt „Výukové video-reportáže z nehodových lokalit v česko-polském pohraničí ERN“.

Harmonogram cesty:

odjezd 8:10 hod. Liberec – příjezd 10:00 hod. Jelenia Góra;

odjezd 14:25 hod. Jelenia Góra – příjezd 16:25 hod. Liberec.

Základní informace o zahraniční pracovní cestě (průběh, výsledky jednání a naplnění cílů cesty):

Jednání byly přítomni: Mgr. Michal Mochal, vedoucí oddělení silniční dopravy KÚ LK, Ing. Jan Polák – ředitel společnosti Bezpečně na silnicích o.p.s., Daniel Řípa – koordinátor projektu, Robert Tarsa – ředitel společnosti Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego Jelenia Góra (dále jen WORD), Roman Kutý – zástupce ředitele společnosti WORD.

Cílem jednání byl podpis projektové žádosti přeshraničního projektu z oblasti bezpečnosti silničního provozu s názvem „Výukové video-reportáže z nehodových lokalit v česko-polském pohraničí ERN“. Projekt navazuje na společný přeshraniční projekt realizovaný v roce 2011 Libereckým krajem a WORD spolufinancovaný z Cíle 3. Při jednání byla představena závěrečná podoba projektu, jehož cílem je zmapovat a popsat 4 nehodové lokality, jednak na území Libereckého kraje a také na území okresu Jelení Hora. V rámci projektu se uskuteční 4 schůzky v místech vybraných nehodových lokalit. Tato nehodová místa budou zmapována na výukovém DVD, kde budou názorně zadokumentovány chyby řidičů a návod dopravních expertů, jak chybám a následným nehodám předcházet. DVD budou následně k dispozici zdarma autoškolám na české i polské straně ERN a dalším subjektům z oblasti BESIP. Výukové DVD bude volně k dispozici rovněž na webových stránkách partnerů projektu a stránkách Libereckého kraje. Projektová žádost projektu „Výukové video-reportáže z nehodových lokalit v česko-polském pohraničí ERN“ bude podána na Euroregion Nisa společnost Bezpečně na silnicích o.p.s. v úloze leadera projektu (společnost WORD bude v úloze partnera projektu). Realizace projektu je plánována na období od 1.12.2013 do 31.5.2014. Na závěr projektu bude v dubnu 2014 uspořádána konference s prezentací vybraných nehodových lokalit a dále zde bude představena variantní podoba autoškolského zákona pro ČR vedoucím oddělení BESIP Ministerstva dopravy panem Romanem Budským a podoba výuky mladých řidičů v PL zástupcem ředitele WORD panem Romanem Kutým. Na konferenci budou pozváni všichni zástupci autoškol na české a polské straně ERN, zástupci Policie ČR, městské policie, Hasičského záchranného sboru, Českého červeného kříže ad.

přínos ZPC Místo a důvod cesty:
Německo, Löbau, návštěva
Zajištění podpisu partnera na projektovou žádost Cíl 3

Průběh jednání:

Krátká návštěva na u náměstka landráta.

Česká strana bude pořadatelem konference, které se konají střídavě ve všech třech zemích. Konference bude uskutečněna jako malý projekt z Cíle 3, kde vedoucím partnerem je Liberecký kraj a partnerem za německou stranu je Landratamt Görlitz.

Po schválení projektu zastupitelstvem Libereckého kraje bylo nutné rychle zajistit podpis statutárního zástupce projektového partnera z Německa a tak byla doručena osobně a přivezena zpět s podpisem, aby mohla být žádost podána v termínu tj. do 31.8.2013.