**Důvodová zpráva:**

Na jednání Zastupitelstva Olomouckého kraje (dále jen ZOK) je předkládán k projednání materiál „Projekt „Revitalizace přeshraniční trati železničního spojení mezi Mikulovicemi – Glucholazy (PL) – Jindřichovem ve Slezsku“ předkládaný do Operačního programu přeshraniční spolupráce ČR – PR 2007 – 2013“, který byl Radou Olomouckého kraje projednán dne 12. 12. 2013.

V listopadu 2013 rozhodl Monitorovací výbor Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007 – 2013 (dále jen „OPPS ČR – PR“) o obnoveném přijímání žádostí o dotaci **pro oblasti podpory *1.1 Posilování dostupnosti* a *2.2 Podpora rozvoje cestovního ruchu*.** **K** dispozici bude pro každou oblast podpory cca 2,0 mil. EUR. **Termín pro odevzdání posledních žádostí byl stanoven na 31. ledna 2014.**

V souvislosti s novou možností podávání žádostí o dotaci byl Olomoucký kraj osloven polskými partnery (PKP Polské železnice, s. a., a obec Glucholazy) k možné spolupráci na projektu revitalizace železniční trati mezi Mikulovicemi, Glucholazy (PL) a Jindřichovem ve Slezsku.

Název projektu: **„Revitalizace přeshraniční trati železničního spojení mezi Mikulovicemi – Glucholazy (PL) – Jindřichovem ve Slezsku“**

|  |  |
| --- | --- |
| Vedoucí partner projektu: | - obec Glucholazy (PL) |
| Partneři projektu: | - PKP Polské železnice, s. a. (PL) |
|  | - Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, příspěvková organizace (dále jen „KIDSOK”) |

V rámci projektu budou polští partneři společně řešit revitalizaci železniční trati na polském území, KIDSOK jako český partner v projektu bude řešit zpracování dopravní studie mapující využití revitalizované trati a přínosy revitalizace pro konkurenceschopnost veřejné dopravy, zohledňující výhledové záměry objednatelů regionální i dálkové dopravy a celkové synergické efekty pro systém veřejné dopravy v dotčené oblasti jak dopravní, tak organizační - vazba na nabídková řízení na dopravce, konkurenceschopnost veřejné dopravy.

Celkové náklady česko-polského projektu: cca 2 500 tis. EUR

z toho způsobilé výdaje Olomouckého kraje (KIDSOK): cca 25 tis. EUR

Financování projektu v EUR

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Způsobilé výdaje KIDSOK | Dotace z ERDF – max. 85 % | Dotace ze SR – max. 5 % | Povinný podíl KIDSOK – min. 10 % |
| 25 000 | 21 250 | 1 250 | 2 500 |

Poznámka: Dotace je vždy vyplácena zpětně, realizaci projektu je nutné předfinancovat.

Financování české části projektu:

* Náklady na realizaci české části projektu budou hrazeny z rozpočtu KIDSOK v roce 2015.

Harmonogram české části projektu:

* V případě schválení projektu ke spolufinancování z OPPS ČR – PR bude v průběhu roku 2014 zadáno zpracování dopravní studie externí firmě. Dle metodických pokynů musí být realizace projektu dokončena do 30. 6. 2015. Předpokládáme, že ukončení realizace české části projektu proběhne do 30. 4. 2015.

Za účelem přípravy a realizace projektu bude jmenován projektový tým ve složení:

* Mgr. Jaroslav Tomík, ředitel Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p. o.
* Ing. Jiří Pospíšil, PhD., pracovník Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p. o.
* Ing. Pavel Krupa, pracovník Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Olomouckého kraje
* Mgr. Pavel Šiška, pracovník Odboru investic a evropských programů Krajského úřadu Olomouckého kraje

Projekt je připravován s polskými partnery v souladu s platnou dokumentací pro OPPS ČR – PR. Dle této dokumentace je nutné k žádosti o spolufinancování projektu doložit mimo jiné **partnerskou dohodu** a **doklad o zabezpečení financování vlastního podílu způsobilých výdajů projektu** ve výši 10 %. Tímto dokladem je v případě kraje závazné rozhodnutí zastupitelstva o vyčlenění prostředků na spolufinancování způsobilých výdajů ve výši 10 % a v případě jiného subjektu rozhodnutí statutárního orgánu dotčeného subjektu o zabezpečení potřebných finančních prostředků. Rozhodnutí musí obsahovat název projektu a vyčleněnou částku.

**Popis současné situace v železniční dopravě na trati č. 292 v úseku Mikulovice – Glucholazy – Jindřichov ve Slezsku**

Počínaje jízdním řádem 2012/2013 převzal Olomoucký kraj (OK) společně s Moravskoslezským krajem (MSK) objednávku spěšných vlaků Jeseník – Krnov od státu, který se zřekl objednávky dálkového spojení údajně z důvodu vysoké finanční náročnosti. Průvoz vlaků přes polské území se řídí podmínkami prezidentské Dohody z roku 1948. Z původních 4 párů dálkových vlaků (MD ČR) denně a 3 párů regionálních vlaků (OK+MSK) jsou nyní objednávány jen 4 páry spěšných vlaků (OK+MSK) denně ve čtyřhodinovém intervalu. MSK přislíbil podílení se na objednávce těchto vlaků na území MSK a polovině polského území dosud i v jízdním řádu 2013/2014.

SWOT analýza železniční trati č. 292 v úseku Mikulovice – Glucholazy – Jindřichov ve Slezsku:

Současný stav

Silné stránky:

* Spolehlivé, kapacitní spojení Jesenicka s MSK (vzdělání, zaměstnání) a opačně (rekreace, turistika).
* Spojení pokrývající sezónní výkyvy frekvence.
* Zajištěna možnost úschovy během přepravy (kolo, lyže) a přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Slabé stránky:

* Vysoké poplatky za využití polské infrastruktury (cca 2,5 mil. Kč).
* Omezené možnosti provozování dopravy jen určitým typem vlaků přes polské území.
* Dlouhá jízdní doba zapříčiněná stavem infrastruktury v Polsku, včetně dlouhého obratu vozidla v Glucholazech.
* Nízká frekvence cestujících mimo přepravní špičky a nezávislá na pravidelných dojížďkách, náhodné přepravní proudy i bez vlivu ročních období.

Realizace projektu

Příležitosti:

* Zkrácení jízdních dob zvýšením traťové rychlosti po revitalizaci – konkurenceschopnost vůči ostatním druhům dopravy.
* Následná možnost obnovení původního rozsahu dopravy mezi Jeseníkem a Krnovem při stávající výši subvencí OK.
* Možnost spojení s centry v Polsku (Nysa, Opole), přínos pro turistický ruch na obou stranách, propojení společného evropského železničního prostoru
* Pozitivní dlouhodobá výhledová koncepce udržitelnosti objednávky na této trati z pozice připravovaných soutěžních souborů (výběrová řízení) obsluhy území dopravci v Olomouckém kraji po roce 2019.

Hrozby:

* Nejistota ohledně slučitelnosti platnosti prezidentské Dohody s evropským právem – hrozba zachování vyšších poplatků za použití polské infrastruktury.
* Polská strana neobjedná vlaky Glucholazy – Nysa (nyní několik let bez objednávky) a nebude se podílet na objednávce spěšných vlaků Jeseník – Krnov
* MSK přestane objednávat spěšné vlaky na svém území a polovině polského území. OK nemůže za takových podmínek převzít kompletní objednávku spěšných vlaků Jeseník – Krnov. Ukončení vlaků z Jeseníku v Jindřichově ve Slezsku na území MSK by znamenalo prodloužení cestovní doby a ztrátu přestupních vazeb v Jeseníku nebo Krnově.
* Náklady na peážní provoz v plné výši – cca 11,5 mil. Kč.

**Rada Olomoucké kraje doporučuje Zastupitelstvu Olomouckého kraje schválit uzavření partnerské dohody mezi KIDSOK, obcí Glucholazy a PKP Polské železnice, s. a., a spolufinancování 10 % způsobilých výdajů KIDSOK ve výši 2 500 EUR.**

Přílohy:

Příloha č. 1 – Partnerská dohoda k projektu „Revitalizace přeshraniční trati železničního spojení mezi Mikulovicemi – Glucholazy (PL) – Jindřichovem ve Slezsku“ (strana 5 – 11)