



EVROPSKÁ UNIE

Evropský fond pro regionální rozvoj
Operační program Podnikání a inovace
pro konkurenceschopnost

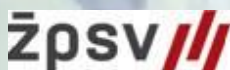
Zpravodaj TP IŽI 10/20

INFORMAČNÍ ZPRAVODAJ TECHNOLOGICKÉ PLATFORMY INTEROPERABILITA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY



Technologická platforma
Interoperabilita železniční infrastruktury

Výrobní a stavební společnosti



Státní organizace



Výzkumná a projektová centra



Vzdělávací instituce



Obsah:

- Zasedání projektového týmu VRT – BUDOUCNOST
- Plenární zasedání ERRAC
- Green Deal – SMARTY CONVERSION
- PF2021
- ANNOUNCE

Zasedání Projektového týmu projektu VRT-BUDOUCNOST

Dne 8. 12. 2020 se uskutečnilo 3. zasedání Projektového týmu (PT) projektu VRT-BUDOUCNOST (VRT-B). S ohledem na pandemii COVID-19 se zasedání uskutečnilo v režimu videokonference.

V úvodu vystoupil Ing. Vašátka a seznámil členy PT s aktivitami projektu VRT-B za 3. etapu projektu, tj. od 1. 7. do 31. 12. 2020 (včetně očekávaných aktivit od konání PT do konce roku 2020).

I když i v průběhu 3. etapy byla činnost TP narušena pandemií COVID-19, podařilo se realizovat většinu klíčových aktivit projektu VRT-B.

Především byla práce zaměřena na dokončení první verze dokumentu Cestovní mapa. Dokument je před dokončením a bude odevzdán zadavateli do 15. 12. 2020. Pokračoval též proces přípravy memoranda o spolupráci mezi UIC a TP. Podpis memoranda se předpokládá v prvním pololetí roku 2021. TP sleduje i problematiku 4. železničního balíčku. Na semináři k této problematice v červnu 2020 bylo doporučeno zajistit pro členy TP aktuální informace z evropských železničních orgánů. Připravuje se dohoda se Správou železnic o poskytování těchto informací a bude k tomu vydáno interní opatření TP. Dále pokračovala podpora TP při realizaci programu Doprava 2020+, zájem mezi odbornou veřejností o tento program roste. Podíl projektů zaměřených na železnici však není zatím dostatečný.

Mgr. Tetíková se za TP zúčastnila plenárního zasedání ERRAC a přinesla aktuální informace o přípravě programu HORIZON EUROPE a iniciativy S2R-2 pro nové plánovací období. Pokračovala snaha TP zapojit své členy do otevřených výzev S2R na rok 2020. VUŽ a VUT Brno byly zapojeny do dvou projektů, nicméně v hodnocení se umístily na druhém místě a nebyly přijaty k řešení. Zástupci TP se zúčastňovali zasedání Národní platformy S2R a seminářů k problematice HORIZON EUROPE.

ES Mezinárodní spolupráce se podařilo zorganizovat formou videokonference Studentskou vědeckou konferencí na téma: „Vysokorychlostní tratě – budoucnost české železnice“. Konference měla velmi kladný ohlas mezi účastníky a podpořila přípravu a realizaci VRT v České republice.

Podařilo se obnovit spolupráci s pražským zastoupením organizace HKTDC (Hong Kong Trade Development Council) ve věci podpory projektu Nová hedvábná stezka. Zástupci TP se zúčastnili semináře HKTDC, konference ALMAC a summitu Belt and Road. Spolupráce s HKTDC bude v další etapě pokračovat.

TP se ke konci 3. etapy projektu VRT-B zapojila společně se Správou železnic do projektu z programu HORIZON 2020 pod názvem SMARTY COVERSION. Lídrem projektu jsou francouzské železnice SNCF a účastníky jsou též společnosti ze Španělska. V současné době se připravuje přihláška do projektu, termín pro předložení přihlášky je 20. 1. 2021.

Poté Mgr. Vlčková podala stručnou informaci o stavu ukládání zpráv a zápisů expertních skupin (ES) na úložiště CAPSA. Tady má TP zatím rezervy, mnoho uskutečněných aktivit ES není zatím na úložišti CAPSA doloženo. Vedoucí ES přislíbili jejich doplnění do konce roku 2020. Dokladování aktivit ES a TP je důležité ve vztahu k zadavateli projektu a při předkládání žádosti o platbu za 3. etapu. Celkově je zatím plnění měřitelných ukazatelů projektu ve výši 35 %. Po doplnění zpráv na úložiště CAPSA se dá předpokládat, že plnění měřitelných ukazatelů se přiblíží požadovaným 50 %. Na aktivitách projektu VRT-B se podílely některé ES více a některé méně, podíl ES na celkovém výsledku bude s jednotlivými ES projednán.

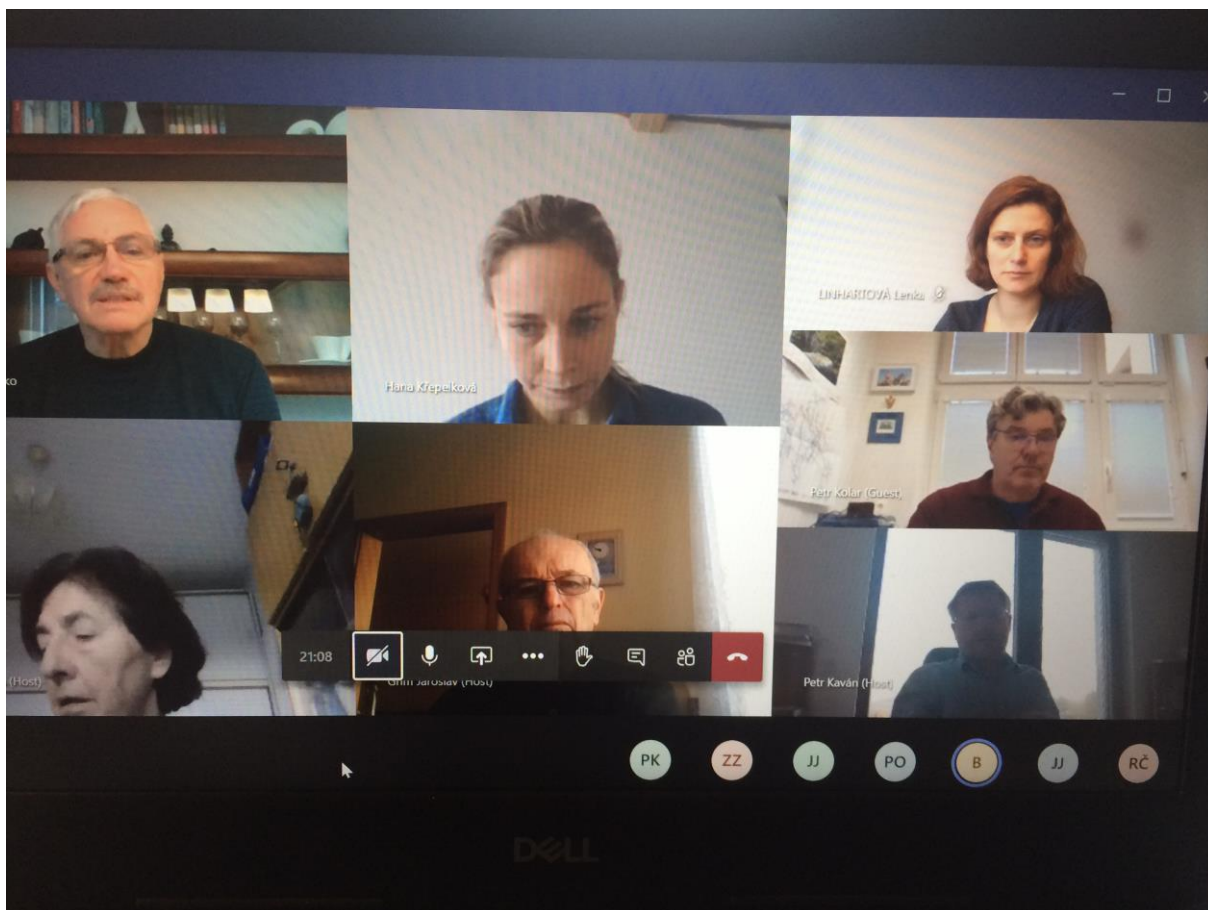
Expertní skupiny byly požádány, aby do konce roku 2020 uložily na úložiště CAPSA harmonogram svých aktivit ve 4. etapě projektu VRT-B.

V dalším bloku vystoupili vedoucí jednotlivých ES s hodnocením své práce za 3. etapu projektu a návrhem aktivit na 4. etapu. Krátce též vystoupil Ing. Šik se stručnou informací o finanční situaci projektu. Finanční situace projektu je velmi dobrá. TP obdržela finanční prostředky za 1. a 2. etapu a nyní se bude připravovat žádost o platbu za 3. etapu projektu

Ve 4. etapě projektu VRT-B budou aktivity TP a ES především zaměřeny na:

- aktualizaci a další rozvoj dokumentu Cestovní mapa,
- podporu programu Doprava 2020+,
- plnění 152. usnesení HV PS PČR,
- uzavření a podpis memoranda o spolupráci mezi TP a UIC,
- spolupráci s evropskou technologickou platformou ERRAC,
- zapojení do programu HORIZON EUROPE a společného podniku S2R-2,
- realizaci semináře o přechodu na jednotnou napájecí soustavu,
- podporu záměru Evropské komise – rok 2021 - rok železnice.

Závěrem je možné konstatovat, že i za nepříznivého vlivu pandemie COVID-19 se daří TP realizovat aktivity projektu VRT-B. Zřejmě i ve 4. etapě musíme počítat s tím, že pandemie COVID-19 bude pokračovat a TP bude muset využívat nové formy spolupráce především využíváním různých forem videokonferencí a elektronické komunikace.



Ing. Jaroslav Vašátko, manažer projektového týmu VRT – BUDOUCNOST

Plenární zasedání ERRAC

Dne 19. 11. 2020 se uskutečnilo formou videokonference další plenární zasedání ERRAC. Za technologickou platformu se zasedání zúčastnila Mgr. Eva Tetíková.

V úvodní části vystoupili zástupci Evropské komise, za DG MOVE pan Keir Fitch a za DG RTD pan John Cleuren. Oba popsali složitost procesů při přechodu na nové plánovací období po roce 2020 a vliv pandemie COVID19 na přípravu nového období. Zdůraznili nutnost návaznosti S2R-1 na S2R-2. V rámci Horizon Europe je S2R-2 pro nové období nazván „Europe’s Rail Joint Undertaking“ (Společný evropský železniční podnik). V současné době ještě není jasná alokace finančních prostředků na S2R-2. Původně zvažovaná částka ve výši 1,5 mld. EUR asi nedopadne, vypadá to spíše na 1,3 – 1,4 mld. EUR. Vzhledem k této skutečnosti dojde ke

zpoždění v realizaci výzev S2R-2, předpokládá se jejich realizace ve 3. čtvrtletí roku 2021. Nastane tak určitá proluka mezi S2R-1 a S2R-2.

Na závěr svého vystoupení pan Keir Fitch vyzdvihnul důležitost strategického dokumentu pro železnici SRIA RAIL (Strategic Research and Innovation Agenda), který bude strategickým podkladem pro S2R-2.

Pan John Cleuen informoval, že novým prvkem S2R-2 je jeho rozdělení na 2 pilíře – na „systémový pilíř“ a „inovační pilíř“. Systémový pilíř je velmi důležitý, protože představuje hlavní bránu, kterou může železniční komunita ovlivňovat a koordinovat výzkum a inovace i v budoucnosti.

V rámci diskuse k tomuto tématu zazněly obavy členů ERRAC, že současná nejistota v rozpočtu může brzdit transformaci evropského železničního systému. Avizované zpoždění realizace S2R-2 je nepříjemné již z hlediska toho, že rok 2021 byl vyhlášen Evropským rokem železnice.

Alberto Parrondo, předseda ERRAC, k této věci zdůraznil, že nejasnost konečného rozpočtu je velkým zklamáním. Konstatoval, že musíme urgentně jednat, abychom učinili železnici agilnější - masivní digitalizace, přechod k automatizaci, příchod autonomního vlaku se nestanou samy od sebe.

V další části vystoupil Carlo Borghini, výkonný ředitel S2R. Představil harmonogram aktivit S2R od posledního plenárního zasedání ERRAC. Projekty z výzvy 2020 jsou již ve fázi podpisu grantové smlouvy. Celkem bylo přijato 43 žádostí, všechna témata v rámci Open Calls jsou pokryta. Na závěr potvrdil předpoklad zpoždění u S2R-2 .

Poté vystoupili zástupci pracovních skupin ERRAC – WG1, WG1 a WG3. Zástupce WG1 (Strategie) hovořil o práci na strategických dokumentech ERRAC (Vize ERRAC do roku 2050, Priority ERRAC do roku 2030 a SRIA RAIL). Současně byla otevřena otázka podpory železnice v roce 2021, který byl vyhlášen rokem železnice. Byly zmíněny dopady pandemie COVID-19 na železnici.

Zástupce WG-2 (Spolupráce) hovořil o možnosti vytvořit platformu pro výměnu zkušeností na národní a evropské úrovni. Dále doporučil iniciovat a založit novou spolupráci mezi národními výzkumnými klastry a dalšími ekonomickými subjekty.

Zástupce WG-3 (komunikace) hovořil o založení platformy ERRAC na sítích Twitter a LinkedIn, o úpravě webové stránky ERRAC a o dopadech pandemie COVID-19 na konání konferencí v letech 2020-2021.

Na závěr Plenárního zasedání ERRAC byl uvolněn prostor pro prezentaci výstupů a výsledků projektu TER4RAIL (Transversal Exploratory Research Activities for Railway). Projekt TER4RAIL (financován Shift2Rail), představil své konečné výsledky. Více na stránkách projektu: <https://ter4rail.eu>.

Ing. Jaroslav Vašátko, Mgr. Eva Tetíková (expertní skupina Mezinárodní spolupráce)

Green Deal – SMARTY CONVERSION

V měsíci říjnu 2020 bylo umožněno naší technologické platformě, ve spolupráci se Správou železnic, s.o. zúčastnit se přípravy na podání evropského projektu SMARTY CONVERSION.

V článku podáváme základní informaci o podstatě projektu a v rámci pokračující přípravy budeme informovat i v dalším období.

Projekt „SMARTY CONVERSION“

Výzva: Zelená dohoda 3.2, Ukázka systémových řešení pro územní nasazení oběhového hospodářství

Projekt: SMARTY CONVERSION

Finanční rámec projektu: 10 až 20 mil. EUR

Záměr projektu:

Projekt SMARTY CONVERSION (dále jen „projekt“) spadá do kategorie tzv. inovační akce (angl. „innovation action“) a z tohoto titulu je primárně zaměřen na vytváření praktických řešení a návrhy nových, upravených a vylepšených produktů, procesů nebo služeb.

Geografický rozsah projektu zahrnuje tři „územní clustery cirkulární ekonomiky“ (dále jen „clustery“), což jsou sociálně-ekonomické a environmentální systémy (viz níže) složené ze všech nezbytných aktérů, určené k zavedení alespoň jedné smyčky cirkulární ekonomiky. Každý cluster by měl definovat a naplňovat akční plán pro oběhové hospodářství (CEAP), do kterého je zakomponováno navrhované systémové řešení.

Výstupem projektu pro každý cluster musí být konkrétní „tržiště“ (angl. „marketplace“), které bude přímo aplikovat zásady cirkulární ekonomiky.

Vzhledem k současným dopravním trendům se očekává, že do roku 2050 se činnost v osobní a nákladní dopravě více než zdvojnásobí. V této souvislosti má s ohledem na oběhové hospodářství nejvyšší prioritu optimalizace údržby, modernizace a logistika železniční infrastruktury. **V roce 2035 by neměla být žádná železniční infrastruktura s ukončenou životností považována za odpad.**

Odvětví infrastruktury a stavebnictví jsou silně propojeny, pokud jde o rozmanitost surovin, způsoby provozu a modernizaci technologií. **Projekt využije této příležitosti a uzavře okruhy oběhového hospodářství.**

Ambicí projektu je vytvoření společného trhu pro opětovné použití a transformaci produktu s ukončenou životností bez vzniku dále nevyužívaného odpadu. Cílem je překonat překážky jako jsou nevyvážená nabídka a poptávka týkající se množství, kvality a nedostatku lokálního zařízení a nástrojů, neochota znovu použít výrobky nebo chybějící certifikace pro recyklované materiály atd., a to realizací níže popsanych cílů.

Struktura projektu – *projekt zahrnuje celkem tři clustery v následujících regionech:*

- Francie
- Španělsko
- Česká republika

Rámcový harmonogram

- 01/2021 – podání žádosti
- 06/2021 – schválení žádosti
- 08/2021 – podpis Konsorcionálních smluv s partnery
- 09/2021 – podpis Smlouvy o poskytnutí dotace a zahájení projektu
- (podávání pravidelných zpráv EK)
- 12/2025 – ukončení projektu

Další kroky v přípravě projektu

1. Nastavení struktury projektu a modelu vzájemné spolupráce (všichni projektoví partneři, za Správu železnic O19, O15, O13, O23) – **probíhá**
2. Podrobné rozpracování cílů projektu do pracovních balíčků a nastavení harmonogramu projektu (všichni projektoví partneři)
3. Zpracování a podání projektové žádosti (všichni projektoví partneři) – **leden 2021**

Struktura českého clusteru – všechny clustery mají obdobnou strukturu:

- Manažer infrastruktury: Správa železnic (zejména O19, O13, O15, O23),
- Stavební firma (koordinátor clusteru): OHL ŽS,
- Stavební firma (projektový partner): ENTERIA,
- Univerzita: VUT Brno,
- Malý nebo střední podnik v oboru recyklace: ŽSD a.s.,
- Veřejná autorita: CYRKL
- Další subjekty: TP SÍŽI.

Způsobilé náklady – spolufinancování EU ve výši 100 % pro neziskové subjekty a 70 % pro ostatní subjekty:

- osobní náklady,
- náklady na pracovní cesty (zahraniční i tuzemské),
- pořízení dlouhodobého majetku, odpisy,
- spotřební materiál,
- subdodávky (pokud nelze vykonat členem projektu),
- část režijních nákladů,
- náklady na šíření výstupů projektu.

Cíle projektu:

Cíl 1: Rozšířit technologie pro opětovné využití slibných surovin v místě, a to včetně rychlé charakterizace, roztřídění a zpracování:

- Vyvinout k tomu uzpůsobené nástroje pro rychlou a účinnou charakterizaci výrobků s ukončenou životností (lokálně), aby bylo možné rychle vytvořit užší seznam potenciálních zdrojů pocházejících z daného místa.
- Vyvinout nové produktivní technologie na vysoké úrovni pro roztřídění a výběr produktů s ukončenou životností, a experimentovat s nimi za účelem snížení nákladů na opětovné použití materiálů.
- Vytvořit širokou škálu zdrojů materiálu s vysokou přidanou hodnotou pro zužitkování.

Cíl 2: Vytvořit vícekriteriální rozhodovací nástroj pro optimalizaci logistického toku, založený na oběhovém hospodářství:

- Vypracovat model rozhodování, který bude pomáhat při výběru surovin na základě oběhového hospodářství.
- Integrovat např. ekonomická, sociální a environmentální kritéria do rozhodovacího procesu.
- Simulovat mechanické chování výrobků s ukončenou životností a směsí jednotlivých materiálů (opětovně použité materiály versus nové, možnost vyztužit materiál aditivou).
- Integrovat moduly pro simulaci optimálního a multimodálního logistického toku a pravidel oběhového hospodářství.
- Upravit směrnice k materiálům, které mají být znovu použity, pro snazší uživatelské porozumění.

Cíl 3: Vytvořit společný trh účastníků v oblasti stavebnictví a železniční dopravy pro recyklaci a opětovné použití surovin při zužitkování s vysokou hodnotou:

- Vyvinout společné nástroje pro nákup, prodej a výměnu recyklovaných výrobků s vysokou úrovní bezpečnosti.
- Zajistit zpětnou dohledatelnost recyklovaných přeměněných výrobků s cílem zaručit uživatelům výkon, původ a základní vlastnosti opětovně použitých materiálů.
- Propojit společný trh s vícekriteriálním chytrým rozhodovacím nástrojem schopným zajistit optimální způsob recyklace, opětovné použití nebo likvidaci materiálů.
- Vypracovat nový ekonomický model s nákladově efektivními cenami s cílem snížit objem přepravy.

Cíl 4: Demonstrovat inovativní možnosti recyklace a opětovného použití, oběhové hospodářství a vytvářet povědomí veřejnosti

- Tři geografické clustery napříč evropským územím pro odvětví stavebnictví a železnice respektující optimalizaci toku a uplatňující principy oběhového hospodářství.
- Prozkoumat možnosti vytvoření udržitelného obchodního modelu pro trh s místními podnikateli, implementace sociálních dopadů (školení).
- Integrovat laboratoř pro charakterizaci do recyklačních platforem, ta bude využívána jako centrum excelence při přípravě uložených výrobků k zpětnému zužitkování na základě hierarchického seznamu evropské směrnice.
- Vytvořit systém zpětné dohledatelnosti, který veřejnosti prokáže množství opětovně použitých a recyklovaných materiálů.
- Šířit a replikovat výsledky získané na různých místech s pedagogickými ukazateli s cílem prokázat přínosy pro životní prostředí: posouzení úspor za ekvivalent CO₂, množství energie a neobnovitelných zdrojů.

Očekávané výstupy:

- Efektivnější rozvoj cirkulárních řešení prostřednictvím přenosu znalostí mezi územními clustery a dalším územím i v rámci členských států EU a přidružených zemí.
- Účinnější rozšířené zavádění, snadnější replikace a viditelnost cirkulárních systémových řešení, a tedy znásobení hospodářských, sociálních a environmentálních přínosů pro dosažení politických cílů Zelené dohody pro Evropu, Akčního plánu pro oběhové hospodářství, Nové strategie bioekonomiky pro udržitelnou Evropu a Evropské průmyslové strategie na místní, regionální, národní, evropské a mezinárodní úrovni.
- Ukončení souvislosti mezi lidskou činností (zejména ekonomickou) na jedné straně a spotřebou omezených zdrojů a nárůstem emisí na straně druhé (tzv. decoupling), zajištění přechodu na oběhové a klimaticky neutrální hospodářství.
- Vznik cirkulárních obchodních příležitostí a strukturovaný seznam investičních projektů.
- Podpora cirkulární a klimaticky neutrální praxe mezi občany a jejich účast na systémových řešeních.
- Vytváření pracovních míst v krátkodobém až střednědobém horizontu.

Závěrem lze říci, že případná účast technologické platformy přinese rozšíření odborných znalostí našich členů, ustavených v Projektovém týmu, budeme se podílet na výsledcích projektu a rozšíříme svou spolupráci s dalšími národními a evropskými členy budoucího případného konzorcia.

Ing. Bohuslav Dohnal, výkonný ředitel



PF2021



PF 2021

DĚKUJEME ZA SPOLUPRÁCI V ROCE 2020. PŘEJEME VÁM
KRÁSNÉ VÁNOCE, A V NOVÉM ROCE PEVNÉ ZDRAVÍ,
MNOHO OSOBNÍCH A PROFESNÍCH ÚSPĚCHŮ.

PŘEDSEDNICTVO SPRÁVNÍ RADY
TECHNOLOGICKÉ PLATFORMY INTEROPERABILITA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY



THANK YOU FOR YOUR COOPERATION IN 2020. WE WISH
YOU A MERRY CHRISTMAS AND GOOD HEALTH, HAPPINESS
AND PROFESSIONAL SUCCESS IN THE NEW YEAR

MANAGEMENT BOARD OF THE TECHNOLOGY PLATFORM
INTEROPERABILITY OF RAILWAY INFRASTRUCTURE

ANNONCE

Události:

➤ **16. 3. – 17. 3. 2021, Bratislava – Fórum kolejové dopravy**

Cílem mezinárodní odborné konference Fórum kolejové dopravy je poukázat na přetrvávající rozdíly mezi jednotlivými evropskými regiony a hledání společné cesty, která by pomohla naplňovat strategii Evropské unie v rámci rozvoje kvalitní železniční dopravní sítě a snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

Více informací na webu <https://www.fkd.sk/sk/>