|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Váš dopis zn.  Správa železnic, státní organizace  Stavební správa východ  Nerudova 1  772 58 Olomouc |  | Oslovení a adresa |  |
| Ze dne |  |  |  |
| Naše zn. | 61169/2020-SŽ-GR-O6 |  |
| Listů/příloh | 4/0 |  |
|  |  |  |
| Vyřizuje | Ing. Marcela Bolková, Ph.D. |  |
| Telefon | 972 235 894 |  |
| Mobil | 607 252 941 |  |
| E-mail | Bolkova@spravazeleznic.cz |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 16. září 2020 |  |  |
|  | 26. listopadu 2020  **18. ledna 2021** |  |  |
|  |  |  |  |

Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou

Vážení,

k předloženému záměru projektu (ZP) na výše uvedenou investiční akci máme za O6 následující připomínky:

**Připomínky k dokumentaci**

***(zpracoval Ing. Jan Horváth, tel.: 972 235 849)***

* V bodě 1 ZP opravte chybné číslo projektu. Totéž platí pro formuláře vzor 80-83.

Opraveno jak v textové části ZP, tak ve formulářích vzoru 80-83 (Ing. Boudyš)

O6: OK

* Do bodu 2 ZP doplňte předpokládané termíny realizace u souvisejících staveb.

Doplněno (Ing. Boudyš)

O6: OK

* Do bodu 6 ZP dopsat text, že stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací.

Doplněno (Ing. Boudyš)

O6: OK

* Ve výčtu příloh ZP v bodě 12 vyškrtněte u přílohy C. slovo „neobsazeno“ a nahraďte   
  ho výrazem „oponentní posudek“. Tato příloha bude vložena do ZP po jejím zpracování.

Opraveno (Ing. Boudyš)

O6: OK

* V textu ZP jsou uvedeny nevhodné slova v rámci investiční činnosti „výměna“ (str. 25, 38, 39, 41, 42), „oprava“ (str. 39) „obnova“ (str. 38, 40), které požadujeme nahradit vhodnějším výrazem např. „rekonstrukce“ nebo „náhrada“.

Opraveno (Ing. Boudyš)

O6: Výraz „výměna“ neopraven na str. 42, 43. Vše ostatní opraveno.

Opraveno (Ing. Boudyš)

* Ve vzoru 80 je uveden počátek vypracování a schválení projektové dokumentace v termínu 04.2020. Ve vzoru 81 je uvedena smíšená cenová úroveň 2011 – 2026. V ZP v bodě 1 je uvedena smíšená CÚ 2019 – 2025. Požadujeme prověřit, kdy nastala první fakturace u této investiční akce. Na základě tohoto prověření financování opravte CÚ a odstraňte tyto vzájemné rozpory.

Opraveno (Ing. Špaček)

O6: OK

* Ve vzoru 81 jsou vyplněny finanční náklady ve sloupci roku 2018, ale ve sloupci roku 2019 jsou uvedeny nulové náklady. Prověřte, zda neprobíhala v tomto roce příprava a případně opravte. Zde uvedené celkové investiční náklady jsou rozdílné od vlastního ZP. Žádáme o opravení a sjednocení nákladů.

Sjednoceno (Ing. Špaček)

O6: Náklady neopraveny v rozpise nákladů – bod 11 ZP. Opravte dle formuláře vzor 81.

* Do vzoru 80 doplňte mezi parametry délku upravované tratě od Odbočky Odra ve směru   
  na ŽST Ostrava-Svinov. Dále vyškrtněte řádky 8014 a 8015, kde jsou nulové hodnoty
* parametrů. U rekonstruovaných železničních mostů uveďte skutečný počet (řádek 8012).

Vymazáno, doplněno a opraveno (Ing. Boudyš)

O6: OK

* Do přehledné situace vyznačte zakreslení začátku a konce stavby pomocí staničení a případně vyznačte navazující stavby z důvodu vzájemné koordinace (např. stavba „Výstavba zastávky Ostrava – Zábřeh“, atd.).

Bylo doplněno. (Ing. Boudyš)

O6: OK

* V ZP je uveden konec stavby v km 38,987 (str. 9, 21), ale v situaci je uveden jiný konec   
  km 39,020 698 (část K.2 příloha 1.7). Totéž platí pro konec stavby ve směru na ŽST

Na str. 9 je uveden popis stáv. stavu dle ZTP na straně 21 je uveden popis dle nově navrženého stavu. Na straně 21 odpovídá kilometráž situacím. (Ing. Boudyš)

O6: OK

***(zpracoval Ing. Aleš Zeman, mob.: 702 209 232)***

* V Záměru projektu postrádáme koordinaci s připravovanou VRT (Brno -) Přerov – Ostrava. Zejména se jedná o koordinaci traťových kolejí v oblastech Polanka nad Odrou a Ostrava - Svinov. Dále je v oblasti ŽST Ostrava - Vítkovice uvažováno se zázemím (technickou základnou) pro VRT. Žádáme proto o doplnění.

ZP je koordinován s připravovanou VRT (Brno) – Přerov – Ostrava. Na začátku zpracování ZP jsme obdrželi koordinační situaci plánovaného vedení VRT ve stupni SP. Na základě tohoto podkladu bylo rozhodnuto s HISem stavby, že v rámci naší stavby budeme uvažovat s přípravou mostního objektu v km 1,306 tak, aby tento mostní objekt vyhovoval na plánované vedení vysokorychlostní tratě. U napojení v ŽST Ostrava – Svinov a výh. Polanka nad Odrou bylo rozhodnuto, že se budeme napojovat do stáv. stavu z důvodu dřívější plánované realizace stavby. Po odevzdání ZP k připomínkovému řízení bylo řešeno, že je uvažováno s technickou základnou pro VRT v ŽST Ostrava – Vítkovice. Na základě tohoto zjištění byla svolána porada, kde bylo rozhodnuto, že bude vhodné neměnit zadání naší stavby ani dokumentaci. Bližší informace může poskytnout HIS Ing. Marek Cerman. (Ing. Boudyš)

O6: OK

* V situačních výkresech postrádáme zákres změn traťových rychlostí.

Bylo doplněno (Ing. Boudyš)

O6: OK

Technická část ***(zpracoval Ing. Jan Panchartek, tel.: 972 341 470)***

* Kap. 5.1 – z textu vypusťte detaily, jedná se o ZP (např. není nutné popisovat podmínky pro zřízení bezstykové koleje atd.).

Vypuštěno (Ing. Boudyš)

O6: OK

* Kap. 5.2.2 – vypusťte údaj o V130 v předjízdných kolejích.

Odstraněno (Ing. Boudyš)

O6: OK

* Kap. 5.2.2 – vypusťte detaily u popisu výhybek (v ZP není nutné popisovat srdcovku atd.).

Odstraněno ze ZP (Ing. Boudyš)

O6: OK

**Dopravní technologie** ***(zpracoval Ing. Aleš Zeman, mob.: 702 209 232)***

* Návěstidlo L3 v ŽST Ostrava-Vítkovice je dle našeho názoru nevhodně umístěno.

Návěstidlo L3 bylo umístěno v souladu s požadavkem O11 vzneseným na profesní poradě konané v zasedací místnosti č. 3.66 v budově SSV, Nerudova 1, 779 00 Olomouc dne 13. 07. 2020. Viz. poslední odrážka k ŽST Ostrava-Vítkovice v kapitole zabezpečovací zařízení zápisu z této porady. Jiné umístění tohoto odjezdového návěstidla nevyhnutně povede ke zkrácení užitečné délky koleje č. 3.

(Ing. Toma)

O6: OK

* Informace v kap. 7.2 přílohy K.1\_DPT jsou zmatečně uvedené. Píše se o úspoře mzdových nákladů, kdežto v kap. 7.2.2 se píše o nárůstu počtu zaměstnanců o 11,052. Je potřebné tuto kapitolu uvést do souladu.

Po konzultaci se zpracovatelem dopravní technologie a zástupcem CDP Přerov musím konstatovat, že je v části 7.2 přílohy K1 popsán nepravdivý stav. Uvádí se, že stavbou dojde k úspoře personální potřeby 5,488 na OŘ Ostrava (zrušení výpravčího v ŽST Ostrava-Vítkovice), což je správná úvaha. Avšak dále se uvádí, že dojde ke změně personální potřeby v sále č. 8 na CDP Přerov z 16,578 na 11,052. Tato úvaha je mylná, naopak dojde k rozšíření personální potřeby z 16,578 na 27,630, tedy o 11,052 zaměstnanců (2 traťoví dispečeři ve směně) více. Stavbou, resp. zavedením DOZ z CDP Přerov dochází paradoxně k navýšení personální potřeby o 5,564 zaměstnanců. Této oblasti bude potřebné se v rámci ZP ještě věnovat s CDP Přerov.

Bude uvedeno do souladu. (Bc. Čapek)

O6: Není možné uvést při závěrečném projednání v dokumentaci text: „Číselné porovnání personální obsazenosti před realizaci a po ní bude doplněno.“ Zejména z toho důvodu, že počet obsluhujících zaměstnanců má vliv na celkové ekonomické hodnocení stavby. Připomínku požadujeme řádně vypořádat.

Uvedeno do souladu. (Bc. Čapek)

* Upozorňujeme na problematiku rychlostí v oblasti Odb. Odra. V dopravní technologii je uvedena rychlost 100 km/h při jízdě do odbočky, ale následuje snížení traťové rychlosti ve směru Polanka nad Odrou na rychlost 80/85 km/h. Dle aktuálně platného předpisu D1 však nepovažujeme takovou rychlost za vynávěstitelnou. Žádáme proto o prověření.

Snížení traťové rychlosti dochází v traťovém úseku Polanka nad Odrou – odbočka Odra. Vjezdové návěstidlo PS je před místem snížení traťové rychlosti (mimo obvod odbočky Odra) ve směru jízdy z odbočky Odra do výhybny Polanka nad Odrou. Návěstění bude prováděno běžným způsobem a to pomocí rychlostníku. O místě změny traťové rychlosti je strojvedoucí ještě informován sešitovým jízdním řádem. (Bc. Čapek)

O6: OK

Mostní objekty ***(zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel.: 972 235 837)***

* Situace - vyznačte všechny mostní objekty, tedy mosty i propustky.

Vyznačeny. (Ing. Kubín)

O6: OK

* Text ZP - kap. 3.1.9.1 : doplňte stav a existenci protidotykových zábran,

kap. 5.8:

* u jednotlivých objektů doplňte výměry pro výpočet nákladů,
* km 31,963 - doplňte, co je uvažováno v tabulce propočtu,
* doplňte zdi.

Výměry doplněny. Popis rekonstrukce mostu v km 31,963 bude doplněn. Do textu doplněna informace, že v řešeném úseku nejsou žádné zdi.(Ing. Kubín)

O6: OK

* Příloha E - doplňte popis zdí.

V řešeném úseku nejsou zdi. Nebylo doplněno. (Ing. Kubín)

O6: OK

* Tabulka propočtu:
* propustky, u kterých je navržena výměna, je nutné zahrnout do H08 a H10,
* mosty, které jsou navrženy na přestavbu, je nutné zahrnout do H01 a H06,
* doplňte protidotykové zábrany (H24),
* doplňte zastřešení,
* doplňte PHS.

Propustky a mosty jsou řešeny výše popsaným způsobem. Výměna protidotykových zábran je v propočtu zahrnuta. Výměna zastřešení a opláštění nosné konstrukce lávky je uvažována položkou H16 (Lávky pro pěší).

PHS je řešena v textové části ZP kap. 8. V tomto stupni není zpracována hluková studie. Zpracovatel kap. 8 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů (Ing. Humlhans) po dohodě s Ing. Boudyšem na základě hlukových map z roku 2018 navrhli v okolí ŽST Ostrava – Vítkovice PHS o délce 258 m. To je zaneseno i v propočtu. (Ing. Kubín)

O6: OK

Sdělovací zařízení ***(****zpracovatel Petr Švejk, mob.: 602 659 870****)***

* Do kapitoly 2 „Návaznost na schválené koncepce a projekty“ doplňte, že ZP je plně v souladu s „Koncepčním záměrem projektu realizace Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC“ schváleným CK MD dne 24.3.2020.

Doplněno (Ing. Boudyš)

O6: OK

* **Rozhlasové zařízení:** V kapitole je popisováno rozhlasové zařízení, informační zařízení a kamerový systém, název kapitoly tedy musí být Rozhlasové zařízení, informační a kamerový systém. Rozhlasové zařízení uvažujte v IP provedení. Tabule informačního systému uvažujte v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů 2,9 mm a doplňte, kde se uvažuje umístit tabule (monitory) informačního systému. Kamerový systém uvažujte s kompresním algoritmem H.265 a doplňte, jaké prostory budou kamerovým systémem sledovány.

Název kapitoly opraven (Ing. Boudyš)

Ostatní doplněno (Taclík)

O6: OK

* **Elektrická požární a zabezpečovací signalizace:** Místo EZS použijte novou terminologii poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS).

Opraveno (Taclík)

O6: OK

* Součástí stavby musí být návrh dálková diagnostiky technologických systémů (DDTS) v souladu s TS2/2008-ZSE v platném znění. Veškerá zařízení připojovaná do DDTS musí splňovat požadavky dle TS 2/2008- ZSE, třetí vydání.

Doplněno (David Lipčák)

O6: OK

* Doplňte návrh a příp. úpravu místní metalické a optické kabelizace.

Doplněno (David Lipčák)

O6: OK

* Doplňte úpravu a příp. doplnění sdělovacího zařízení na CDP Přerov a PPV Ostrava-Kunčice.

Zařízení pro pracoviště CDP a PPV bude upřesněno v rámci dalšího stupně projektové dokumentace (Taclík)

O6: OK

**Zabezpečovací zařízení** *(zpracovatel Petra Filikarová, tel.: 972 235 683)*

* Z návrhu řešení není zřejmé, zda a jak bude vybudován systém ETCS. Doplňte.

Doplněno. (Ing. Toma)

O6: OK

* V návrhu řešení není uvažováno s provizorními stavy. Doplňte.

Doplněno. (Ing. Toma)

O6: OK

**Silnoproudá zařízení a trakce** *(zpracovatel Milan Balán, mob.: 601 159 203)*

* Součástí stavby musí být návrh úprav a doplnění systému dálkové řídící techniky (DŘT) v potřebném rozsahu.

Doplněno. (Ing. Ambrož, Hons)

O6: OK

**Připomínky k EH** *(zpracovala Ing. Petra Švábová, tel. 972 235 851 a Ing. Radim Klusáček, tel. 972 235 820):*

* Textová zpráva je velice stručná, chybí v ní rozhodující údaje pro CBA analýzu, popis jednotlivých finančních toků je nedostatečný. Doplňte zejména:
* Konkretizujte současnou a výhledovou traťovou rychlost, konkretizujte úspory času v minutách.

O6: Konkrétní traťové rychlosti nejsou uvedeny.

Uvedeno pro stávající i budoucí stav. (Ing. Kudlík)

* Doplňte počty vlaků v současném stavu a ve výhledovém stavu.

O6: Doporučujeme vložit tabulky se současnými a výhledovými počty vlaků.

Doplněno. (Ing. Kudlík)

* Řádně popište všechny finanční toky jak ve finanční, tak v ekonomické analýze.

Textová část byla upravena a doplněna. (Ing. Kudlík)

O6: Přes částečné zlepšení je textová zpráva nadále poměrně stručná a nepřehledná.

Upraveno. (Ing. Kudlík)

**O6: Připomínky k formální stránce – viz níže.**

* Není jasné, odkud byly převzaty IN vstupující do CBA. V EH se počítá s CINem ve výši 3,6 mld. Kč v CÚ 2020, ale v ZP v kapitole 11 je uveden CIN 2,7 mld. Kč vč. inflace ve výši 3,7%. V tabulce vzor 81 jsou IN vyčísleny na 4 035 mil. Kč. Doložte tabulku propočtu v otevřené formě, sjednoťte údaj o IN v jednotlivých částech dokumentace.

Sjednoceno. (Ing. Kudlík)

O6: IN souhlasí s tabulkou propočtu, ale roky výstavby uváděné v tabulce na str. 11 (2024 – 2026) nesouhlasí s CBA tabulkami (2023 -2025) a dalším popisem v textu. Opravte.

Doplněno. (Ing. Kudlík)

**O6: OK.**

* Ať už platí kterýkoli z údajů výše, jedná se o tzv. velký projekt, na který má být dle směrnice MD č. V-2/2012 zpracována studie proveditelnosti.

Vzhledem k prvotnímu zadání ZP je připomínka irelevantní. (Ing. Špaček)

O6: Vysvětlení akceptujeme.

* Zcela chybí popis reinvestic, doplňte do jaké kategorie je trať zařazena z pohledu cyklu obnovy zařízení (TC?), popište rovněž, jak byla stanovena základní částka na běžnou údržbu infrastruktury, zdůvodněte nárůst nákladů na běžnou údržbu ve variantě s projektem.

Doplněn popis varianty s projektem a bez projektu. Dále je nově přiložena samostatná příloha. (Ing. Kudlík)

O6: Popis nebyl téměř doplněn, třídu cyklu obnovy TC2 doplňte i do textové části.

Doplněno. (Ing. Kudlík)

**O6: OK.**

* Varianta bez projektu je v EH (kap. 4) popsána jako dílčí rekonstrukce infrastruktury bez kvalitativního zlepšení pro drážní provoz. Tyto „dílčí rekonstrukce“ stojí v prvních třech letech hodnocení 2 206 mil. Kč. Jak je možné, že takto nákladná rekonstrukce nemá vyčíslitelné přínosy? Navíc je zcela nereálné předpokládat uvolnění takové částky na opravy během pouhých tří let.

Tyto dílčí opravy byly konzultovány s příslušným správcem. Dle současného stavu infrastruktury byl sestaven SPOŽES pro variantu bez projektu. Rozložení reinvestic do jednotlivých let bylo po příslušné konzultaci nově upraveno. (Ing. Kudlík)

O6: S reinvesticemi zásadně nesouhlasíme. Lze provést individuální kalkulaci, ale přístup k oběma variantám musí být totožný. Počáteční obnovu ve variantě bez projektu (2084 mil. Kč) jste rozložili do 7 let (2023 – 2029), ale v textové části (str. 5) popisujete obnovu v letech 2023 -2025, prosím upravte popis. Další reinvestice ve variantě bez projektu probíhají v letech 2049 – 2052 v celkové výši 1 159 mil. Kč. Naproti tomu ve variantě s projektem uvažujete pouze s jednorázovou  reinvesticí v roce 2051 v hodnotě 937 mil. Kč. Nelze akceptovat nižší reinvestici z celkově vyšší počáteční investice ve variantě s projektem. Doporučujeme se držet Rezortní metodiky a reinvestici určitého zařízení uvažovat v roce následujícím po jeho dožití. Prosíme přepracovat výpočet nákladů na údržbu a opravy infrastruktury.

Popis upraven, zároveň došlo k upřesnění rozložení jednotlivých oprav do let. Logický přistup k výpočtu nákladů na opravy je ve variatně s projektem i bez projektu schodný. K efektu vyšších reinvestic ve variantě bez projektu došlo vlivem oprav do želeřničního svršku a spodku, kdy ve variatně bez projektu začíná běžet životnost ihned následující rok, tedy jim životnost skončila dříve (ve variantě s projektem by dle daného přístupu také došlo k reinvestici do žel. svršku a spodku v plné výši původních investic, nicméně tato reinvestice vychází na rok 2053, jak je patrno z příslušné přílohy, tento rok ale již není součástí hodnotícího období). Opravy byly částešně upraveny, aby k tomuto efektu nedocházelo a reinvestice ve variantě bez projektu byly ve výsledku nižší. (Ing. Kudlík)

**O6: Děkujeme za vysvětlení. Přesto nesedí částky na obnovu varianty bez projektu. Dle doložené tabulky propočtu náklady varianty bez projektu činí 2 472 474 tis. Kč. Dle CBA tabulek za roky 2023 – 2032 náklady obnovy činí pouze 2 462 790 tis. Kč. Prosíme vysvětlete nebo odstraňte tento rozpor.**

**Opraveno, bylo sjednoceno.**

* Dle textu EH (kap. 7.1.2) byly náklady na údržbu i opravy stanoveny individuální kalkulací a jsou doloženy v samostatném tabulkovém propočtu. Ve skutečnosti je doložen pouze výpočet prvních tří let oprav varianty bez projektu. Zbytek údajů tedy nelze nijak prověřit.

Doloženo samostatnou přílohou. (Ing. Kudlík)

O6: Viz předchozí připomínka.

Podrobné výpočty jsou v přislušných přílohách. Popis doplněn. (Ing. Kudlík)

**O6: Viz předchozí připomínka.**

* Není jasné, proč nástupiště ve výšce 550 mm nad TK (str. 6) by muselo být vybudováno i ve variantě bez projektu. Doplňte zdůvodnění.

Doplněno. (Ing. Kudlík)

O6: Vysvětlení akceptujeme.

* V kapitole 3 je uvedena věta „… umístění zastávky Ostrava-Zábřeh, s kterou je v rámci zpracování ZP počítáno jako s novým dopravním bodem…“. Dle našich informací je vybudování této zastávky řešeno samostatnou investiční akcí. Upravte větu tak, aby nebyla zavádějící. Věta totiž působí tak, že vybudování nové zastávky je součástí předkládaného ZP.

Upraveno. (Ing. Kudlík)

O6: OK

* Doplňte počty pracovníků v jednotlivých variantách hodnocení do textové zprávy, počty pracovníků v CBA tabulkách uvádějte již od začátku hodnotícího období, odstupné převeďte do varianty s projektem.

Doplněno. (Ing. Kudlík)

O6: Oproti úspoře pracovníků nyní došlo k jejich nárůstu. Záporné odstupné nedoporučujeme započítávat.

Upraveno. (Ing. Kudlík)

**O6: OK.**

* Dle dopravní a provozní technologie (kap. 7.2) realizací projektu zanikne pozice výpravčího ve stanici Ostrava-Vítkovice a zároveň vznikne pozice dispečerů v CDP Přerov. Náklady na dispečery nejsou zahrnuty v EH.

Upraveno. (Ing. Kudlík)

O6: Viz předchozí připomínka.

Upraveno. (Ing. Kudlík)

**O6: OK.**

* Náklady na provoz vlaků – chybí příloha kalkulace sazeb, na kterou se odkazujete na str. 11. Prosíme, doložte. V CBA tabulkách (tab. 4.5) specifikujte, o jaké výkony se jedná (vlkm?, vlhod?).

Doloženo a doplněno. (Ing. Kudlík)

O6: Nesouhlasíme s nezapočítávání úspor u PN vlaků pro nákladní dopravu. Pakliže dle dopravní technologie dochází v ND k časovým úsporám, je nutné tyto zahrnout do CBA analýzy. Stanovte typové vlaky, na které provedete kalkulaci.

PN vlaků stanoveny pro osobní i nákladní dopravu. (Ing. Kudlík)

**O6: OK.**

* Výhledový rozsah nákladní dopravy byl získán od ŽESNAD.CZ. Byly tyto podklady nějak verifikovány, nebo bez dalšího zkoumání převzaty?

Tyto podklady byly verifikovány dle přepravených objemů zboží v minulých letech, nově však byly korigovány o přesnější data a dle doplněné analýzy přepravy. S tím byl i upraven výpočet ohodnocení časových úspor a provozních nákladů vlaků, které spolu úzce souvisí.

(Ing. Kudlík

O6: Vysvětlení akceptujeme.

* Ekonomická efektivnost projektu je založena na úsporách času v nákladní dopravě. Upozorňujeme, že tyto benefity lze započítat pouze při prokázaném dřívějším dodání zboží koncovým uživatelům. Skutečně k tomu u hodnoceného projetu dochází? Vznik úspor času není vůbec popsán, tuto kapitolu je třeba dopracovat (viz i připomínka výše – zhodnocení zastavování v nové zastávce Ostrava-Zábřeh).

Textová část byla doplněna. (Ing. Kudlík)

O6: Není zapracováno, doložení dřívějšího dodání zboží koncovým uživatelům nadále chybí, dle našeho názoru nelze benefity z úspor času v ND započítávat do CBA analýzy.

Tyto časové úspory nejsou již uvažovány. (Ing. Kudlík)

**O6: V textu na str. 23 zůstal popis úspor času v nákladní dopravě, v CBA tabulkách je výpočet úspor času osobní dálkové dopravy, přestože v textu je uvedeno, že na této trati je provozována pouze regionální doprava (str. 11). Vzorce v tomto řádku však odkazují na sazby a výkony nákladní dopravy. Prosíme opravu resp. vysvětlení vašeho postupu.**

**Zde se jedná pouze o překlep. Osobohodiny nákladní a osobní dopravy jsou rozděleny správně, ocenění nákladní dopravy však nemělo vstupovat do řádku 5, ale do řádku 6. S dálkovou dopravou zde opravdu počítáno není. Upraveno.**

* Přestože je v EH sledována pouze regionální osobní doprava, zahrnuje výpočet hodnoty časových úspor chybně měrné hodnoty času pro dlouhou dojížďku/dlouhou vzdálenost.

Upraveno. (Ing. Kudlík)

O6: OK

* Koeficient růstu HDP pro měrné hodnoty času je stanoven v rozporu s Rezortní metodikou. Má se jednat o průměrnou hodnotu za roky 2010-2019, nikoliv o hodnotu roku 2020.

Upraveno. (Ing. Kudlík)

O6: OK

* Vzhledem k tomu, že jsou v EH zahrnuty provozní náklady nákladních vlaků, není možné při výpočtu úspor času nákladní dopravy využít měrnou hodnotu času dle dopravního módu, protože tím dochází ke dvojímu započtení přínosů (viz kap. 8.1.13 Rezortní metodiky).

Bylo upraveno, viz připomínka k výhledovému rozsahu nákladní dopravy od ŽESNADU. (Ing. Kudlík)

O6: viz připomínky výše. Započtěte vliv časových úspor na PN vlaků, ale nepočítejte s úsporou času z pohledu dřívějšího dodání zboží.

Zapracováno. (Ing. Kudlík)

**O6: Viz připomínka výše.**

**Rozdělení u PN vlaků sedí, zde zůstalo zachováno.**

* Analýza citlivosti a rizik není kompletní, prosíme dopracování.

Upraveno. (Ing. Kudlík)

O6: OK

* Formální připomínky:
* Na str. 4 je zaměněno datum zpracování za předpokládanou dobu realizace projetu. Prosíme opravu.
* Opravte nevhodně používaný termín „zrychlení trati“ termínem „zvýšení traťové rychlosti“.
* Doplňte seznam příloh a všechny přílohy doložte (doložena pouze tabulka propočtu pro variantu bez projektu).

Upraveno. (Ing. Kudlík)

O6: OK

* Nové připomínky: Upravte formální stránku tabulek, čísla zarovnávejte k pravému okraji, používejte jednotný formát čísel v rámci tabulky (stejný počet desetinných míst, mezery mezy číslicemi).
* Upraveno. (Ing. Kudlík)

**O6: Není zapracováno, pouze částečné zlepšení, upravte formát číslic tak, aby byl jednotný, zarovnávejte čísla k pravému okraji. Tabulky doporučujeme číslovat.**

**Upraveno.**

**Nové připomínky:**

* **V tabulce na str. 25 chybí benefity z externalit. Prosíme, dopňte.**
* **Upraveno.**
* **Vzhledem k situaci, kdy se ZP pravděpodobně nepodaří předložit do konce tohoto měsíce na MD, doporučujeme CBA zpracovat v CÚ 2021.**

**Zatím ponecháno v CÚ 2020.**

Předloženou dokumentaci ve stupni ZP je nutné upravit dle výše uvedených připomínek a znovu předložit k opětovnému posouzení. Žádáme o písemnou reakci na výše uvedené připomínky.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar

ředitel odboru přípravy staveb

(podepsáno elektronicky)