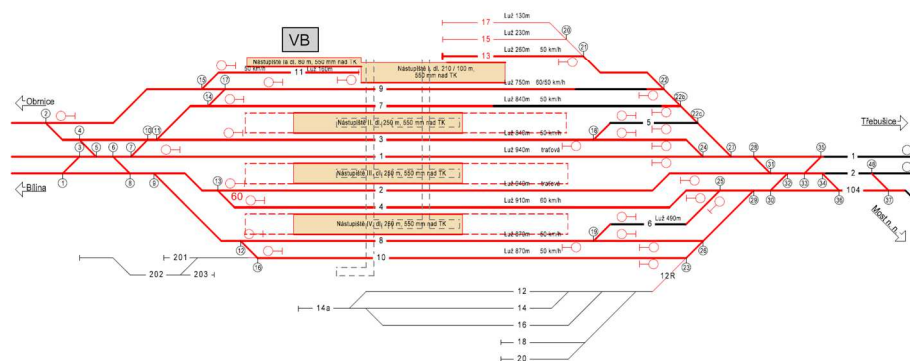
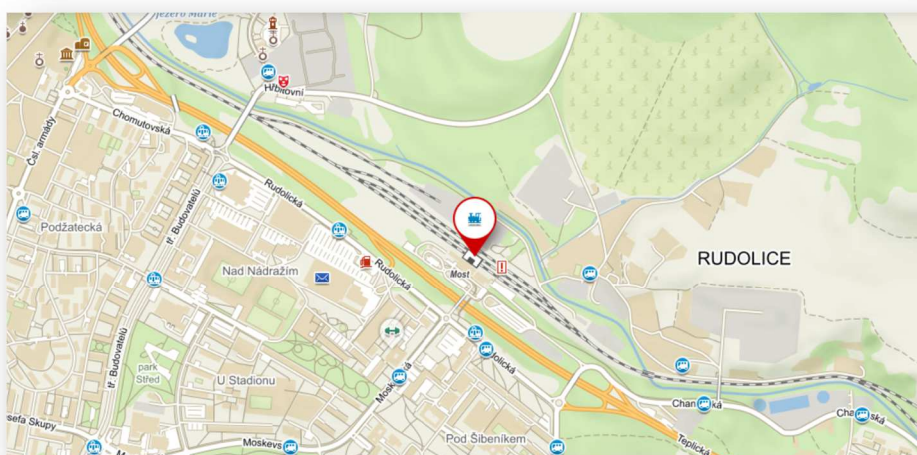


# Oponentní posudek záměru projektu „Rekonstrukce žst. Most“



**Posouzení obsahuje:**

11 stran

**Datum vypracování:**

11/2020

**Jména zpracovatelů:**

Ing. Pavel Mathé

Ing. Lenka Janáčková

## **OBSAH**

<b>A. SITUACE</b>	<b>3</b>
<b>B. POSUDEK</b>	<b>5</b>
<b>C. ZÁVĚR</b>	<b>10</b>

## A. Situace

### A.1 Zadání

Předmětem zadání je zpracování oponentního posouzení záměru projektu akce „**Rekonstrukce žst. Most**“.

### A. 2. Podklady pro zpracování posudku

#### **ZP rekonstrukce žst. Most z 04/2020**

Objednatel: Správa železnic, státní organizace

Zhotovitel: SUDOP Praha a.s., SUDOP EU a.s.

#### **Provozní a dopravní technologie z 04/2020**

Objednatel: Správa železnic, státní organizace

Zhotovitel: SUDOP Praha a.s., SUDOP EU a.s.

#### **Geotechnické rešerše z 04/2019**

Objednatel: Správa železnic, státní organizace

Zhotovitel: SUDOP Praha a.s.

#### **Společné ekonomické hodnocení projektů „Rekonstrukce žst. Most“ a „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (vč.) – Most (mimo)“ z 07/2020**

Objednatel: Správa železnic, státní organizace

Zhotovitel: SUDOP Praha a.s., SUDOP EU a.s.

### A.3 Popis situace projektu

#### **A. 3 1 Identifikační údaje stavby**

Název investora:	Správa železnic, státní organizace
Adresa včetně PSČ:	Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00
IČ:	709 94 234
DIČ:	CZ70994234
Místo stavby:	Statutární město Most
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	699594 Most II
Evidenční číslo projektu:	542 352 0022

Cílem stavby a předmětem záměru projektu je celková modernizace železniční infrastruktury žst. Most, spočívající v rekonstrukci železničního svršku, železničního spodku včetně odvodnění, nástupišť včetně zastřešení a bezbariérového přístupu, mostů a podchodů, trakčního vedení a energetiky, staničního zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení. Stavba výpravní budovy, vyjma úprav její části E pro umístění zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, není součástí předkládané stavby.

Stavba je vymezena staničením trati Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov:

Začátek: km 45,574

Konec: km 47,378

### A.3. 2 Popis stávajícího stavu

Železniční stanice Most leží:

- V km 46,280 celostátní dráhy dvoukolejné trati Ústí nad Labem hl.n. – Kadaň-Prunéřov
- V km 121,780 celostátní dráhy jednokolejné trati Žatec západ – Most
- V km 0,000 celostátní dráhy jednokolejné trati Most – Most nové nádraží

Trať Ústí nad Labem hl.n. – Most – Kadaň-Prunéřov – Cheb je součástí sítě TEN-T dle 1315/2013/EU. V žst. Most je ve stávajícím stavu 8 průjezdných dopravních kolejí, 2 dopravní koleje kusé, z toho 9 kolejí s nástupištními hranami.

Zabezpečovací zařízení je 3. kategorie, reléové typu AŽD 71 s číslicovou volbou, kolejové obvody 275 Hz. Základní napájení SZZ je z rozvodu 6 kV ve správě Správy železnic, náhradní napájení je ze sítě ČEZ. Technologie SZZ je umístěna ve výpravní budově.

Sdělovací zařízení je ve stavu odpovídající době jeho uvedení do provozu před cca 40 lety.

Silnoproudá zařízení pochází vesměs z roku 1983, umístěno ve 2 lokalitách, ve výpravní budově a v samostatném objektu trafostanice v Mostě Rudolice.

Trakční vedení o napětí DC 3 kV pochází z doby elektrizace v polovině 60. let minulého století.

Nástupiště mají výšku 300 mm nad TK. 1. nástupiště u výpravní budovy je u obou kusých kolejí a boční u koleje č. 9, ostatní 3 nástupiště jsou ostrovní. Přístup na nástupiště je bariérový.

Mostní objekty jsou 4, z toho jeden je přes řeku Bílina v Rudolicích a 3 nad staničními podchody, z toho 2 pro cestující a 1 pro zavazadla.

Železniční svršek a spodek pochází z let 1986 - 2004, staniční koleje č. 1 a 2 jsou opatřeny kolejnicemi R65 a ostatní koleje jsou tvaru S49.

### Vazba na související známé investice

- GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov, 07/2020 bylo vydáno nepravomocné územní rozhodnutí, investor Správa železnic, státní organizace, zhotovitel SUDOP Praha a.s., předpoklad realizace 2020 - 2023
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most, příprava SP, investor Správa železnic, státní organizace, předpoklad realizace 2021 - 2024
- Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) - Most (mimo), zpracovaný ZP, investor Správa železnic, státní organizace, zhotovitel SAGASTA, předpoklad realizace 2024 - 2025
- Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) - Kyjice (včetně), investor Správa železnic, státní organizace, probíhá zpracování ZP, předpoklad realizace 2025 - 2026
- Stavba ETCS v úseku Ústí nad Labem – Cheb, příprava dosud nezahájena
- Konverze přechodu na jednotnou napájecí soustavu AC 25 kV, probíhá zpracování studie proveditelnosti

Některé termíny jsou oproti předloženému záměru projektu aktualizovány, viz kontrolní den přípravy a realizace staveb stavební správy západ z 10/2020.

## B. Posudek

### B. 1 Naplnění koncepce a strategie

Stavba je v souladu se základními koncepčními materiály v oblasti železniční dopravy. Stavba je součástí programu modernizace trati sítě TEN-T Ústí nad Labem – Cheb. Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu je v záměru projektu uvedeno vyčerpávajícím způsobem.

### B. 2 Hodnocení věcného rozsahu stavby

Rozsah osobní dopravy v žst. Most lze charakterizovat na základě porovnání stávajícího i výhledového stavu linkového vedení jako stabilizovaný.

- R15 Praha – Ústí nad Labem – most – Cheb, provozována v intervalu 120 min
- R25 Most – Chomutov – Plzeň, provozována v intervalu 120 min
- U51 Ústí nad Labem – Most - Klášterec nad Ohří, provozována v intervalu 120 min, proloženě s linkou R15 tvoří interval 60 min
- U1 Děčín – Most – Kadaň-Prunéřov, provozována v intervalu 60 min, po dokončení elektrifikace úseku Kadaň-Prunéřov – Kadaň (v realizaci) se předpokládá její provozování až do Kadaně
- U5 Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina – Most, provozována v intervalu 120/60, předpoklad celodenně 60 min
- U10 Most – Lovosice – Litoměřice hor.n., z Mostu po Třebívlicích provozována v intervalu 120 min, (dále do Litoměřic v intervalu 60 min)
- U12 Osek město – Most – Louny – Rakovník, v úseku Most – Louny provozována v intervalu 60 min
- U13 Most - Postoloprty – Žatec západ, provozována v intervalu 120/60 min

S ohledem na stabilizovaný rozsah osobní dopravy a současnou existenci 9 nástupištních hran je v záměru projektu tento počet nástupišť zachován. **Plán obsazení kolejí vykazuje určité kapacitní rezervy.** Rozbor předpokládaného rozsahu nákladní dopravy odpovídá předpokládanému snižujícímu se trendu těžby hnědého uhlí v dotčené oblasti. Úvahy o elektrizaci návazných tratí v SRN, a tím případných dopadů na výhledový rozsah nákladní dopravy, překračují rámec tohoto záměru projektu. Provoz nákladní dopravy však nemá přímý vliv na rozsah kolejistiře řešené žst.

Požadavky na technické řešení jsou v souladu se Směrnicí SŽDC č.16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR:

- Zlepšení jízdního komfortu
- Zkrácení jízdních dob zvýšením traťové rychlosti
- Zlepšení stavebně technického stavu
- Zajištění prostorové průchodnosti UIC GC
- Zajištění traťové třídy zatížení D4-120

Požadavky na inteligentní dopravní systémy jsou v záměru projektu zhodnoceny a navrženy v odpovídajícím rozsahu. Předpoklad aktivace systému ERTMS část GSM-R lze s ohledem na probíhající jeho přípravu stanovit, realizace části ETCS je však odvislá od přípravy a realizace modernizace ostatních navazujících úseků trati Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb. Totéž platí pro avizovanou aktivaci DOZ z CDP Praha. Rozhodující je však připravenost technického řešení žst. Most na budoucí výstavbu uvedených inteligentních systémů.

## B. 3 Hodnocení technického řešení stavby

**Zabezpečovací zařízení** – návrh řešení odpovídá uvedeným požadavkům. Do doby aktivace řízení z CDP Praha se předpokládá ovládat SZZ z pracoviště JOP z modernizované dopravní kanceláře. V žst. Most bude ve smyslu Pokynu PO-01/2019-GŘ zřízeno regionální dispečerské pracoviště (RDP) včetně pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV).

**Sdělovací zařízení** – návrh řešení odpovídá uvedeným požadavkům. Přesný rozsah, především přenosového systému, je odvislý od postupu realizace a aktivace souběžně připravované stavby GSM-R. V souladu se Směrnicí SŽDC č. 118 je standardním způsobem řešení informační systém a rozhlas pro cestující, kamerový systém, poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS), kabelové rozvody s vazbou i na navazující traťové úseky.

**Silnoproudá technologie včetně DŘT** – návrh řešení odpovídá uvedeným požadavkům. **Je nutná koordinace s navazujícími stavbami modernizací tratí i s připravovanou rekonstrukcí výpravní budovy.**

**Trakční vedení a ukolejnění** – návrh řešení odpovídá uvedeným požadavkům. Návrh obsahuje přípravu na budoucí přepnutí DC 3kV na jednotnou soustavu AC 25 kV. Oprávněně je v záměru projektu poukazováno na to, že veškerý rozsah řešení vlivů na interní i externí zařízení z přepnutí včetně investičních nákladů, musí být řešeno v navazující dokumentaci „Studie proveditelnosti, změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti Ústecko a Mělnicko“.

**EOV, rozvody vn, nn a osvětlení** – návrh řešení odpovídá uvedeným požadavkům. **V navrženém řešení chybí napájení v další části dokumentace uvedených nových eskalátorů.**

**Železniční svršek a spodek** – kromě hlavních dopravních kolejí č. 1 a 2 se navrhuje kompletně rekonstruovat předjízdny koleje č. 3 a 4 včetně zbylých předjízdných kolejí v sudé skupině č. 8 a 10. V liché skupině kolejí 7, 9 a 11 se kompletní rekonstrukce navrhuje pouze v oblasti rekonstruovaných nástupišť. **V dalším stupni dokumentace je nutné konkrétní rozsah rekonstrukce předjízdných kolejí upřesnit. Zejména vzhledem k okolnosti, že veškeré tyto koleje jsou řešeny jen pro rychlost 50 km/hod. Návrh na rekonstrukci obou záhlaví je opodstatněný.**

**Nástupiště** – **nejedná se o nová nástupiště, jak je nesprávně uvedeno v ZP, ale o kompletně rekonstruovaná stávající nástupiště**, s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK, včetně jejich zkrácení na optimální délky, odpovídající předpokládané skladbě vozového parku dopravců. V záměru projektu se předpokládá délka nástupiště 250 m s možností prodloužení na 400 m, v záměru projektu „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (vč.) – Most (mimo)“ je však uvažováno s délkou nástupiště v železniční stanici Bílina 200 m s možností prodloužení na 250 m. Jedná se o stejný traťový úsek. Železniční stanice Most a Bílina budou obsluhovány nejdelší soupravou (vlakem linky R5 Praha – Ústí

– Cheb), pro kterou je dostačující délka nástupiště 200 m s ohledem na dosavadní délku úvraťové koleje v žst. Ústí nad Labem hl. nádraží. **Doporučujeme sjednotit délky nástupišť v obou stanicích.**

**Železniční přejezdy a pozemní komunikace** – stavba neobsahuje.

**Mosty, propustky a zdi** – V žst. Most jsou dva stávající podchody v km 46,256 a km 46,308, které se plánují rekonstruovat včetně zřízení výtahů a eskalátorů. Jeden z podchodů se navrhuje prodloužit do severní části města. To bude zajisté přínosem pro dostupnost železniční dopravy. U objektu mostu v km 46,333, který je nazýván jako zavazadlový podchod – tranzito se navrhuje jeho kompletní rekonstrukce, včetně zřízení nákladových výtahů na nástupiště. **Jelikož budou v žst. navrženy plně funkční dva podchody včetně výtahů a eskalátorů, není dle našeho názoru zavazadlový tunel již pro tento účel nutný. Záměr projektu jeho potřebnost včetně výtahů nevysvětluje a nepopisuje (vyjma zřízení kabelovodu). V dalším stupni projektové dokumentace proto doporučujeme prověřit potřebnost zavazadlového tunelu pro původní funkci a s tím i spojenou obnovou zavazadlových výtahů.** U objektu mostu v km 46,308 je potřeba specifikovat počty eskalátorů.

**Výtahy a eskalátory by měly být v předkládaném záměru projektu řešeny samostatným technologickým souborem.**

**Pozemní objekty** – návrh potvrzuje, že výpravní budovy se rekonstrukce týká pouze těch částí, které budou sloužit pro potřeby umístění zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a řízení provozu. Rekonstrukce samotné VB je předmětem samostatné stavby. Na třebušickém záhlaví je navržena nová budova pro umístění trafostanice 22 kV.

**Zastřešení nástupišť** – u nástupiště č. 1 a ostrovních nástupišť č. 2, 3 a 4 lze předpokládat, že bude zastřešení nástupišť zcela nové. V ZP není toto podrobně popsáno. V tabulce propočtu je však zastřešení vyčísleno.

## **B. 4 Hodnocení územně technických podmínek a majetkových vztahů**

Z územního hlediska i majetkových vztahů se jedná o stabilizovanou stavbu. Stavba se rozkládá vesměs na zařízení a pozemcích ve správě Správy železnic nebo v majetku ČD a.s.

## **B. 5 Hodnocení environmentálních vlivů**

Ze všech hledisek environmentálních vlivů se jedná o stabilizovanou akci a lze předpokládat, že s ohledem na nově zrekonstruovaný železniční svršek a spodek naopak přispěje k dalšímu snížení hlukové zátěže na okolí. Ze záměru projektu vyplývá, že v dotčeném prostoru hlukové zátěže se nenachází žádný objekt ani území vyžadující ochranu.

## B. 6 Hodnocení ekonomické efektivity

Hodnocení ekonomické efektivity projektu „Rekonstrukce žst. Most“ je v souladu s Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury zpracováno s využitím Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb účinné od 11/2017.

Hodnocení ekonomické efektivity projektu je provedeno společně pro předmětnou stavbu a současně i pro navazující stavbu Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo) a je zpracováno metodou nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis - CBA).

### B. 6. 1 Harmonogram

Stanovená délka hodnoceného období stavby zahrnuje 4 roky výstavby (roky 2023-2026) z toho 2 roky uvažuje s realizací posuzované akce „Rekonstrukce žst. Most (roky 2025 – 2026) a následně 26 let provozu, **celkem tedy 30 let** hodnoceného období, což je v souladu s metodickými pokyny, dle nichž postupoval zpracovatel ekonomického hodnocení, stejně jako **výše diskontní sazby pro finanční analýzu (4%) a ekonomickou analýzu (5 %)**.

### B. 6. 2 Celkové investiční náklady

Stanovení výše stavebních nákladů a uplatnění rizikové přírážky odpovídá metodickým postupům. Výsledná hodnota stavebních nákladů uvedená v hodnocení ekonomické efektivity je 2 014 421 848 Kč bez DPH. Celkové investiční náklady uvažované v ekonomickém hodnocení jsou 2 316 585 126 Kč bez DPH. Investiční náklady jsou uvažovány bez rezervy a bez DPH v cenové úrovni 2020.

**Správně je dle platného metodického pokynu, obsaženého v nařízení Komise (ES) č. 846/2009, uvažováno ve výpočtech finanční analýzy, s použitím investičních nákladů bez rezervy a DPH. Ve výpočtech ekonomické analýzy je použit zjednodušující konverzní faktor s hodnotou pro železniční infrastrukturu 0,801.**

Tabulka investičních nákladů projektové varianty v Kč, CÚ 2020

V tis.Kč	Celkem	Bílina – Most (mimo)	Žst. Most
Přípravná a projektová dokumentace	448 323 515	256 953 439	191 370 076
Zábory a nákupy pozemků	1 900 000	1 900 000	0
Stavby a konstrukce	4 719 194 895	2 704 773 047	2 014 421 848
Stroje a zařízení	0	0	0
Technická asistence, propagace	47 191 949	27 047 730	20 144 218
Technický dozor	212 363 770	121 714 787	90 648 983
<b>CELKEM (CIN bez rezervy)</b>	<b>5 428 974 130</b>	<b>3 112 389 004</b>	<b>2 316 585 126</b>
Rezerva	471 919 490	270 477 305	201 442 185
<b>CELKEM (CIN)</b>	<b>5 900 893 619</b>	<b>3 382 866 309</b>	<b>2 518 027 310</b>

### B. 6. 3 Vstupy pro výpočet ekonomického hodnocení

Výstupy ekonomické analýzy jsou shodné jako u analýzy finanční, avšak odlišný je úhel pohledu na celý projekt. Do hodnocení vstupují další finanční toky, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti. Do ekonomické analýzy vstupují: investiční náklady, provozní náklady infrastruktury (náklady na údržbu a opravy železniční infrastruktury, náklady na řízení dopravy), provozní náklady



vozidel, úspory času, vnější účinky zahrnující snížení nehodovosti, hlučnosti z dopravy, znečištění ovzduší a změny klimatu, zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a zůstatková hodnota. Z těchto finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno ekonomické vnitřní výnosové procento (ERR), ekonomická čistá současná hodnota (ENPV) a poměr přínosů a nákladů (B/C Ratio).

Úspory času jsou uvažovány ve zkrácení přístupového času pro Rudolice a okolí. Projekt řeší prodloužení stávajícího podchodu kolejištěm, čímž dojde k přímému zpřístupnění nádraží z tohoto směru. Úspory času z nákladní dopravy nejsou uvažovány.

Úspory vnějších nákladů jsou do výpočtu uvažovány od roku 2025, po uvedení traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo).

Ostatní přínosy z bezpečnosti železničního provozu jsou v tomto případě ve zlepšení situace v žst. Most realizací podchodu. Je zde uplatněn předpoklad, že se pravděpodobnost výskytu mimořádných událostí realizací projektu sníží minimálně o 50%. Úspora je uvažována tedy po dokončení Rekonstrukce žst. Most od roku 2027.

Zůstatková hodnota investice na konci hodnotícího období byla vyčíslena na 490 061 000 Kč ve finanční analýze v cenové úrovni 2020. V ekonomické analýze se liší a zohledňuje celospolečenské přínosy a nákladové peněžní toky převádí na ekonomické ceny konverzním faktorem. Zůstatková hodnota byla vyčíslena pro ekonomickou analýzu na 920 858 tis. Kč Životnost investice, po skončení hodnotícího období, je 9 let.

#### B. 6.4 Přehled výsledků finanční a ekonomické analýzy

FIRR [%] Finanční vnitřní výnosové procento	0,04%
FNPV [tis. Kč] Finanční čistá současná hodnota investice	- 1 110 377 tis. Kč
EIRR [%] Ekonomické vnitřní výnosové procento	5,65%
ENPV [tis. Kč] Ekonomická čistá současná hodnota	153 599 tis. Kč
B/C Ratio Rentabilita nákladů	1,038

**Z pohledu finanční analýzy je projekt pod hranicí efektivnosti, což prokazuje, že projekt není samofinancovaný.**

**Z hlediska ekonomické analýzy a tedy i z celospolečenského hlediska předložený záměr projektu vykazuje výsledky nad hranicí efektivity, EIRR vychází 5,65%, což je více než zvolená diskontní sazba. Zaručuje návratnost vložených prostředků, což dokazuje hodnota ENPV, která vychází kladně 153,6mil. Kč. Pozitivní výsledky jsou dány především úsporou provozních nákladů. Menšími přínosy jsou úspora času, úspora vozidel, úspora externalit, nákladů na řízení dopravy a nákladů na zvýšení bezpečnosti.**

#### B. 6.5 Analýza citlivosti a rizik

V rámci citlivostní analýzy byly určeny kritické proměnné, jejichž změna nejvíce ovlivňuje hodnotu výsledných ukazatelů. Průzkum elasticity byl pro ekonomickou analýzu proveden pro projektové investiční náklady, úsporu provozních nákladů na infrastrukturu, úsporu provozních nákladů na řízení dopravy, prognózované přepravní výkony v osobní a nákladní dopravě.

Pro vybrané kritické proměnné v ekonomické analýze byly určeny přepínací hodnoty. Je to hodnota změny proměnné, při které jsou ekonomické ukazatele na hranici efektivnosti, tzn. vnitřní výnosové procento 5% a čistá současná hodnota stavby je nulová. Hodnota je vyjádřena mezní procentuální změnou kritické proměnné.

Přepínací hodnota kritických proměnných:

Proměnná	Finanční analýza	Ekonomická analýza
Investiční náklady	-21,53%	3,76%
Provozní náklady infrastruktury	27,96%	-4,76
Výkony v osobní dopravě	-	-17,06%

Z analýzy citlivosti vyplývá, že ke ztrátě ekonomické efektivnosti projektu dojde při zvýšení investičních nákladů o 3,76%, to je cca o 222 mil. Kč bez rezervy, při snížení úspor provozních nákladů na opravu a údržby železniční infrastruktury o 4,76% a při snížení výkonu osobní dopravy o 17,06%.

**Z výše uvedeného vyplývá, že je nutné v rámci další přípravy a realizace pečlivě sledovat investiční náklady, dodržovat plánovaný harmonogram přípravy stavby i její samotné realizace. Vliv na ekonomickou efektivitu může mít i špatný odhad provozních nákladů infrastruktury a odhad poptávky po osobní dopravě.**

## C. Závěr

Předložený záměr projektu stavby „Rekonstrukce žst. Most“ plní veškeré cíle stanovené Dopravní politikou ČR, zásadami schválené Dopravní sektorové strategie, 2.fáze a Konceptí modernizace páteřní železniční tratě Ústí nad Labem – Cheb, zařazené do sítě TEN-T. Svým věcným rozsahem a technickým řešením odpovídá stanovenému charakteru stavby rekonstrukce. Vzhledem ke svému rozsahu a umístění jsou veškeré investiční prostředky vkládány do zařízení v majetku ČR s právem hospodaření Správy železnic, státní organizace.

**Z výsledků analýzy ekonomické efektivnosti a hodnot jednotlivých ukazatelů ekonomické efektivnosti, analýzy citlivosti a rizik, lze konstatovat, že projekt je efektivní a lze jej doporučit k realizaci. Ekonomické hodnocení projektu je společné i pro navazující úsek. Jedná se o návaznou stavbu Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo). Z toho důvodu je nutné obě tyto stavby sledovat společně.**

Oponentní posudek doporučuje záměr projektu schválit s následujícími podmínkami a doporučeními:

- v dalším stupni projektové dokumentace upřesnit rozsah rekonstrukce předjízdnych kolejí
- v dalším stupni projektové dokumentace upřesnit potřebu zdopravnění dosud manipulačních kolejí č. 5 a 6
- v dalším stupni projektové dokumentace zvážit případnou rekonstrukci manipulačních a předjízdnych kolejí za použití vyzískaného materiálu z jiných staveb
- v dalším stupni projektové dokumentace prověřit potřebnost podchodu v km 46,333 pro původní funkci zavazadlového tunelu a tím i nezbytnou obnovou zavazadlových výtahů

- v dalším stupni projektové dokumentace doporučujeme sjednotit délky nástupišť v obou stanicích jak v žst. Most, tak v žst. Bílina
- v dalším stupni projektové dokumentace se zaměřit na koordinaci s plánovanou stavbou Rekonstrukce výpravní budovy žst. Most, konkrétně s objektem E a C tak, aby nedošlo ke znehodnocení provedených úprav. Záměr projektu Rekonstrukce výpravní budovy žst. Most předpokládá, že v rámci rekonstrukce výpravní budovy bude provedena stavební připravenost a v rámci posuzovaného záměru projektu budou osazeny koncové prvky.
- dořešit vazby a napojení mezi navazujícími úseky na traťovém rameni
- koordinovat záměr projektu s ostatními plánovanými akcemi na rameni Ústí nad Labem - Cheb
- v rámci další přípravy a realizace pečlivě sledovat investiční náklady, dodržovat plánovaný harmonogram přípravy stavby i její samotné realizace. Vliv na ekonomickou efektivitu může mít i špatný odhad provozních nákladů infrastruktury a odhad poptávky po osobní dopravě.

Posudek obsahuje 11 stran textu včetně titulního listu. Investorovi bude zaslán v elektronické podobě.

V Praze dne 13. 11. 2020



Ing. Pavel Mathé



Ing. Lenka Janáčková