



ČISTOPIS STUDIE PROVEDITELNOSTI

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:


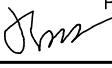
Investor, objednatel:		kontaktní adresa:		
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>		Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		

AF-CITYPLAN s.r.o. Magistrů 1275/13 140 00 Praha 4 tel.: +420 277 005 500 cityplan@afconsult.com	Sdružení "MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec", člen sdružení:  AF-CityPlan
--	--

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 1786/2 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	Sdružení "MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec", vedoucí sdružení:  METROPROJEKT	Souprava číslo:
--	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. David PÖSCHL tel.: +420 296 154 139		Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec
Stupeň:	Studie proveditelnosti	

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	C
stř. S60 – dopravních staveb tel.: +420 296 154 247	PŘÍLOHOVÁ ČÁST	
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Petr ZOBAL		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:	
Ing. David PÖSCHL		Analýza DETR	–	
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:	
Ing. Tomáš HOŘENÍ			003	
Skart. znak: V20/2040	Datum: 09/2019	IČD:	16	6959
Počet formátů: 7 x A4	Měřítko: –		10	03
			00	00

Kritéria	Subkritéria	varianta C1			varianta C2el			varianta Ceko			varianta Deko		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Technické parametry, realizace	Délka rekonstr. úseků	Zahrnuje i úseky se zdvoukolejněním, napřímení, přeložky aj.	132,6 km	neutrální	Zahrnuje i úseky se zdvoukolejněním, napřímení, přeložky aj.	139,9 km	neutrální	Zahrnuje i úseky se zdvoukolejněním, napřímení, přeložky aj.	95,2 km	neutrální	Zahrnuje i úseky se zdvoukolejněním, napřímení, přeložky aj.	66,2 km	neutrální
	Délka novostaveb	Pouze zcela nová infrastruktura	20,7 km (Všejanská sp., Bezděčinská sp., Dalovická sp., nová stopa Hodkovice n/M – Liberec)	neutrální	Pouze zcela nová infrastruktura	28 km (Všejanská sp., Bezděčinská sp., Dalovická sp., Čtveřinská sp., nová stopa Hodkovice n/M – Liberec)	neutrální	Pouze zcela nová infrastruktura	14,4 km (Všejanská sp., Bezděčinská sp., Dalovická sp.)	neutrální	Pouze zcela nová infrastruktura	14,4 km (Všejanská sp., Bezděčinská sp., Dalovická sp.)	neutrální
	Podíl dvoukolejných úseků	Zdvoukolejnění vybraných úseků + novostavba dvoukolejně trati	43%	neutrální	Zdvoukolejnění vybraných úseků + novostavba dvoukolejně trati	54%	neutrální	Zdvoukolejnění vybraných úseků + novostavba dvoukolejně trati	47%	neutrální	Zdvoukolejnění vybraných úseků + novostavba dvoukolejně trati	64%	neutrální
	Traťová rychlost	Zvýšení traťové rychlosti	rekonstruované úseky až 120 / až 160 km/h; novostavby až 200 km/h	pozitivní	Zvýšení traťové rychlosti	rekonstruované úseky až 120 / až 160 km/h; novostavby až 200 km/h	pozitivní	Zvýšení traťové rychlosti	rekonstruované úseky až 120 / až 160 km/h; novostavby až 200 km/h	pozitivní	Zvýšení traťové rychlosti	rekonstruované úseky až 120 / až 160 km/h; novostavby až 200 km/h	pozitivní
	Trakce	Podíl úseků elektrizovaných soustavou 25 kV AC	70%	pozitivní	Podíl úseků elektrizovaných soustavou 25 kV AC	100%	pozitivní	Podíl úseků elektrizovaných soustavou 25 kV AC	98%	pozitivní	Podíl úseků elektrizovaných soustavou 25 kV AC	97%	pozitivní
	Průchodnost, zatížení	Navrhuje se zavedení průředného průřezu UIC-GC a traťové třídy zatížení D4 v celé délce (dnes C2-C4)	UIC GC / D4	pozitivní	Navrhuje se zavedení průředného průřezu UIC-GC a traťové třídy zatížení D4 v celé délce (dnes C2-C4)	UIC GC / D4	pozitivní	Navrhuje se zavedení průředného průřezu UIC-GC a traťové třídy zatížení D4 v celé délce (dnes C2-C4)	UIC GC / D4	pozitivní	Navrhuje se zavedení průředného průřezu UIC-GC a traťové třídy zatížení D4 v celé délce (dnes C2-C4)	UIC GC / D4	pozitivní
	Nástupiště	Zřízení nástupišť s výškou hrany 550 mm nad TK, prodloužení na požadované délky	v 20 žel. stanicích a 26 zastávkách	pozitivní	Zřízení nástupišť s výškou hrany 550 mm nad TK, prodloužení na požadované délky	v 20 žel. stanicích a 24 zastávkách	pozitivní	Zřízení nástupišť s výškou hrany 550 mm nad TK, prodloužení na požadované délky	v 14 žel. stanicích a 21 zastávkách	pozitivní	Zřízení nástupišť s výškou hrany 550 mm nad TK, prodloužení na požadované délky	v 11 žel. stanicích a 17 zastávkách	pozitivní
	Technologické vybavení	Instalace zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, včetně DOZ, ETCS, GSM-R	–	pozitivní	Instalace zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, včetně DOZ, ETCS, GSM-R	–	pozitivní	Instalace zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, včetně DOZ, ETCS, GSM-R	–	pozitivní	Instalace zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, včetně DOZ, ETCS, GSM-R	–	pozitivní
	Celková doba realizace	Zahájení realizace v roce 2025	10 let	neutrální	Zahájení realizace v roce 2025	10 let	neutrální	Zahájení realizace v roce 2025	8 let	neutrální	Zahájení realizace v roce 2025	7 let	neutrální

Kritéria	Subkritéria	varianta C1			varianta C2el			varianta Ceko			varianta Deko		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Bezpečnost	Úrovnňová křižení	Zabezpečení přejezdů výstražným zařízením, náhrada přejezdů, zrušení bez náhrady	náhrada nebo zrušení 50 úrovnňových křižení	pozitivní	Zabezpečení přejezdů výstražným zařízením, náhrada přejezdů, zrušení bez náhrady	náhrada nebo zrušení 53 úrovnňových křižení	pozitivní	Zabezpečení přejezdů výstražným zařízením, náhrada přejezdů, zrušení bez náhrady	náhrada nebo zrušení 39 úrovnňových křižení	pozitivní	Zabezpečení přejezdů výstražným zařízením, náhrada přejezdů, zrušení bez náhrady	náhrada nebo zrušení 36 úrovnňových křižení	pozitivní
	Umístění nástupišť	Přístup na nástupiště mimoúrovňově nebo přes zabezpečený centrální přechod popř. přejezd	–	pozitivní	Přístup na nástupiště mimoúrovňově nebo přes zabezpečený centrální přechod popř. přejezd	–	pozitivní	Přístup na nástupiště mimoúrovňově nebo přes zabezpečený centrální přechod popř. přejezd	–	pozitivní	Přístup na nástupiště mimoúrovňově nebo přes zabezpečený centrální přechod popř. přejezd	–	pozitivní
Provoz	Cestovní doba Praha hl.n. – Liberec	R21 (Sp) + L21 (Sp) / R21 (R) + R14 (R)	105 / 121 min	mírně pozitivní	ExLib	77 min	pozitivní	R21 (R) + R14 (R)	131 min	mírně pozitivní	R21 (R) + R14 (R)	131 min	mírně pozitivní
	Cestovní doba Praha hl.n. – Ml. Boleslav město	R21	47 minut	pozitivní	ExLib	41 minut	pozitivní	R21	47 minut	pozitivní	R21	47 minut	pozitivní
	Cestovní doba Ml. Boleslav město – Liberec	L21 (Sp) / R21 (R) + R14 (R)	56 / 70 min	mírně pozitivní	ExLib	35 minut	pozitivní	R21 (R) + R14 (R)	70 min	neutrální	R21 (R) + R14 (R)	70 min	neutrální
	Počet přímých vlaků Praha – Ml. Boleslav	R21 (R) + R21 (Sp) + R43 (Sp) + S3 (Os)	7 + 8 + 15 + 16 párů spojů (celkem 46 párů)	pozitivní	ExLib (Ex) + R21 (R) + S3 (Os)	12 + 15 + 16 párů spojů (celkem 43 párů)	pozitivní	R21 (R) + R21 (Sp) + R43 (Sp) + S3 (Os)	7 + 8 + 15 + 16 párů spojů (celkem 46 párů)	pozitivní	R21 (R) + R21 (Sp)	7 + 8 párů spojů (celkem 15 párů)	mírně pozitivní
	Počet přímých vlaků Praha – Liberec	Přímé spojení není zavedeno	–	neutrální	ExLib (Ex)	12 párů spojů	pozitivní	Přímé spojení není zavedeno	–	neutrální	Přímé spojení není zavedeno	–	neutrální
	Počet nákladních vlaků	V nejzatíženějším úseku Mladá Boleslav – Nymburk / Lysá n.L.	39,4 vlakův průměrný den	pozitivní	V nejzatíženějším úseku Mladá Boleslav – Nymburk / Lysá n.L.	39,4 vlakův průměrný den	pozitivní	V nejzatíženějším úseku Mladá Boleslav – Nymburk / Lysá n.L.	39,4 vlakův průměrný den	pozitivní	V nejzatíženějším úseku Mladá Boleslav – Nymburk / Lysá n.L.	39,4 vlakův průměrný den	pozitivní
Přepravní výkony	Osobní doprava	Nárůst přepravních výkonů osobní dopravy oproti variantě BP (k roku 2054)	+ 114,0 mil. oskm	pozitivní	Nárůst přepravních výkonů osobní dopravy oproti variantě BP (k roku 2054)	+ 129,7 mil. oskm	pozitivní	Nárůst přepravních výkonů osobní dopravy oproti variantě BP (k roku 2054)	+ 100,3 mil. oskm	pozitivní	Nárůst přepravních výkonů osobní dopravy oproti variantě BP (k roku 2054)	+ 94,0 mil. oskm	pozitivní
	Nákladní doprava	Nárůst přepravních výkonů nákladní dopravy oproti variantě BP	+ 136,8 mil. tkm	pozitivní	Nárůst přepravních výkonů nákladní dopravy oproti variantě BP	+ 136,8 mil. tkm	pozitivní	Nárůst přepravních výkonů nákladní dopravy oproti variantě BP	+ 136,8 mil. tkm	pozitivní	Nárůst přepravních výkonů nákladní dopravy oproti variantě BP	+ 136,8 mil. tkm	pozitivní
Územní průchodnost	ZÚR	Části záměru nejsou obsaženy v ZÚR	–	negativní	Části záměru nejsou obsaženy v ZÚR	–	negativní	Části záměru nejsou obsaženy v ZÚR	–	negativní	Části záměru nejsou obsaženy v ZÚR	–	negativní
	Územní plány	Části záměru nejsou obsaženy v ÚP obcí	–	negativní	Části záměru nejsou obsaženy v ÚP obcí	–	negativní	Části záměru nejsou obsaženy v ÚP obcí	–	negativní	Části záměru nejsou obsaženy v ÚP obcí	–	negativní
	Rizikovost realizace stavby v území	Bodování rizikovosti střetů (čím více bodů, tím rizikovější)	100	negativní	Bodování rizikovosti střetů (čím více bodů, tím rizikovější)	104	negativní	Bodování rizikovosti střetů (čím více bodů, tím rizikovější)	74	mírně negativní	Bodování rizikovosti střetů (čím více bodů, tím rizikovější)	70	mírně negativní

Kritéria	Subkritéria	varianta C1			varianta C2el			varianta Ceko			varianta Deko		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Dopady na životní prostředí	Chráněná přírodní území a prvky, ÚSES	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	37	mírně negativní	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	43	mírně negativní	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	29	mírně negativní	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	26	mírně negativní
	Vodní zdroje	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	32	neutrální	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	39	neutrální	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	25	neutrální	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	22	neutrální
	Nerostné zdroje, zemědělský půdní fond, lesní pozemky	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	30	neutrální	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	36	neutrální	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	24	neutrální	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	21	neutrální
	Kulturní a historická území	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	30	neutrální	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	38	neutrální	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	24	neutrální	Bodování vlivu (čím více bodů, tím horší)	21	neutrální
Ekonomické ukazatele	Investiční náklady	–	48 269 mil. Kč	–	–	56 821 mil. Kč	–	–	37 049 mil. Kč	–	–	32 450 mil. Kč	–
	Provozní náklady infrastruktury	Údržba, opravy a obnova v hodnotícím období	20 255 mil. Kč	–	Údržba, opravy a obnova v hodnotícím období	22 626 mil. Kč	–	Údržba, opravy a obnova v hodnotícím období	23 259 mil. Kč	–	Údržba, opravy a obnova v hodnotícím období	25 479 mil. Kč	–
	FRR	–	N/A	–	–	N/A	–	–	N/A	–	–	N/A	–
	FNPN	–	-30 261 mil. Kč	–	–	-37 806 mil. Kč	–	–	-25 226 mil. Kč	–	–	-23 584 mil. Kč	–
	ERR	–	3,85 %	–	–	2,61 %	–	–	5,15 %	–	–	5,88 %	–
	ENPV	–	-3 968 mil. Kč	–	–	-9 180 mil. Kč	–	–	453 mil. Kč	–	–	2 405 mil. Kč	–
	B/C ratio	–	0,865	negativní	–	0,733	negativní	–	1,020	pozitivní	–	1,116	pozitivní