

Kritéria	Subkritéria	Varianta B – I. etapa			Varianta C – I. etapa			Varianta F – I. etapa		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Popis varianty	Infrastruktura	Novostavba dvoukolejně tratě pro smíšený provoz v úseku Radotín – Beroun.			Novostavba dvoukolejně tratě pro smíšený provoz v úseku Smíchov - Beroun			Novostavba dvoukolejně tratě pro smíšený provoz v úseku Radotín - Řevnice		
Technické parametry	Délka novostavby	Kompletní novostavba v úseku Praha-Radotín - Beroun	20,9 km	Neutrální	Kompletní novostavba v úseku Praha-Smíchov - Beroun	26,3 km	Neutrální	Kompletní novostavba v úseku Praha-Radotín - Řevnice	11,4 km	Neutrální
	Traťová rychlost	---	až 200 km/h	Pozitivní	---	až 200 km/h	Pozitivní	---	až 200 km/h	Pozitivní
	Maximální sklon	Pro provoz vlaků nákladní dopravy	7,94 ‰	Pozitivní	V úseku s předpokládaným provozem nákladní dopravy do 8 ‰	12 ‰ / 8 ‰	Pozitivní	Pro provoz vlaků nákladní dopravy, ale s prudkými rampami pro podjezd Berounky u Řevnic	20 ‰	Negativní
	Délka tunelů	Dvojice jednokolejných železničních tunelů	17 890 m	Negativní	Dvojice jednokolejných železničních tunelů	24 768 m	Negativní	Dvojice jednokolejných železničních tunelů a jeden tunel dvoukolejný	6 864 m	Pozitivní
	Délka estakád	Tříkolejná radotínská estakáda a dvoukolejné přemostění Berounky v Berouně	1 666 m	Negativní	Dvoukolejné přemostění Berounky v Berouně	283 m	Pozitivní	Tříkolejná Radotínská estakáda	1 383 m	Negativní
Provoz	Zvýšení kapacity	Odstraňuje kapacitní omezení v úseku Praha-Radotín - Beroun	---	Pozitivní	Odstraňuje kapacitní omezení v úseku Praha-Smíchov - Beroun	---	Pozitivní	Odstraňuje kapacitní omezení v úseku Praha-Smíchov – Řevnice; zůstává napojení v ŽST Řevnice na stávající trať	---	Neutrální
	Počet vlaků (osobní)	V úseku novostavby Praha - Beroun	36 Ex / 128 R (celkem 164)	Pozitivní	V úseku novostavby Praha - Beroun	36 Ex / 128 R (celkem 164)	Pozitivní	V úseku novostavby Praha - Řevnice	36 Ex / 66 R (celkem 102)	Neutrální
	Počet tras (nákladní)	V úseku novostavby Praha - Beroun	96	Pozitivní	V úseku novostavby Praha - Beroun	96	Pozitivní	V úseku novostavby Praha - Řevnice	96	Pozitivní
	Cestovní doba Praha - Plzeň	Ve stavu Bez projektu 64 min	53,5 min	Mírně pozitivní	Ve stavu Bez projektu 64 min	51,5 min	Mírně pozitivní	Ve stavu Bez projektu 64 min	62 min	Neutrální
	Cestovní doba Praha - Beroun	Ve stavu Bez projektu 33 min	22 min	Pozitivní	Ve stavu Bez projektu 33 min	20,5 min	Pozitivní	Ve stavu Bez projektu 33 min	29,5 min	Neutrální
	Cestovní doba Praha - Příbram	Ve stavu Bez projektu 70 min	61 min	Mírně pozitivní	Ve stavu Bez projektu 67 min	59,0 min	Mírně pozitivní	Ve stavu Bez projektu 67 min	66,5 min	Neutrální

Kritéria	Subkritéria	Varianta B – I. etapa			Varianta C – I. etapa			Varianta F – I. etapa		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
	Cestovní doba Praha - Rakovník	Ve stavu Bez projektu 87 min	73,5 min	Pozitivní	Ve stavu Bez projektu 87 min	72 min	Pozitivní	Ve stavu Bez projektu 87 min	85,5 min	Neutrální
Vliv na životní prostředí	NATURA 2000, EVL	Navržená varianta B kříží EVL Karlštejn - Koda.	Vliv na EVL a ptačí oblasti byl vyloučen.	Pozitivní	Navržená varianta C kříží EVL Chuchelské háje a EVL Karlštejn - Koda.	Dle stanoviska MHMP ze dne 18.9.2018 vliv na EVL Chuchelské háje nebyl vyloučen a je třeba pro tuto variantu zpracovat naturové posouzení autorizovanou osobou.	Negativní	Navržená varianta F kříží EVL Karlické údolí.	Vliv na EVL a ptačí oblasti byl vyloučen.	Pozitivní
	Zvláště chráněná území	Trať prochází ZCHÚ.	Navržená trasa kříží CHKO Český kras, NPR Karlštejn.	Neutrální	Trať prochází ZCHÚ.	Navržená trasa kříží NPP Barrandovské skály, CHKO Český kras, NPR Karlštejn, PP Špičatý vrch – Barrandovy jámy a PP Syslí louky u Loděnice.	Negativní	Trať prochází ZCHÚ.	Navržená trasa kříží CHKO Český kras.	Neutrální
	Vliv hluku	Hygienické limity hluku z dopravy na drahách: 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy	Ve variantě B celkem 14 PHS s celkovou délkou 7 548 m a výškou od 1,5 až 4 m.	Neutrální	Hygienické limity hluku z dopravy na drahách: 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy	Ve variantě C celkem 14 PHS s celkovou délkou 5 878 m a výškou od 1,5 až 4 m.	Neutrální	Hygienické limity hluku z dopravy na drahách: 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy	Ve variantě F1 celkem 16 PHS s celkovou délkou 8 421 m a výškou od 1 až 4 m. Ve variantě F2 celkem 18 PHS s celkovou délkou 9 161 m a výškou od 1 až 4 m.	Neutrální
	Zábor ZPF / PÚPFL	Může mít nevýznamný vliv.	Ve variantě B je zábor minimalizován tunelovými úseky.	Pozitivní	Může mít nevýznamný vliv.	Ve variantě C je zábor minimalizován tunelovými úseky.	Pozitivní	Může mít nevýznamný vliv.	Varianta F představuje největší plochy záborů.	Neutrální
	Vliv na krajinný ráz	Vzhledem k umístění novostavby bude třeba zpracovat v dalších stupních projektové přípravy vyhodnocení vlivů na krajinný ráz.	Navrhovaná varianta B neprochází přírodním parkem.	Neutrální	Vzhledem k umístění novostavby bude třeba zpracovat v dalších stupních projektové přípravy vyhodnocení vlivů na krajinný ráz.	Navrhovaná varianta C neprochází přírodním parkem.	Neutrální	Vzhledem k umístění novostavby bude třeba zpracovat v dalších stupních projektové přípravy vyhodnocení vlivů na krajinný ráz.	Navrhovaná varianta F neprochází přírodním parkem.	Neutrální
	Ostatní environmentální vlivy									
	Vlivy na vody	Navrhovaná varianta kříží záplavová území a ochranná pásma vod.	Navrhovaná varianta B kříží 5 ochranných pásem vod, 4 záplavová území.	Neutrální	Navrhovaná varianta kříží záplavová území a ochranná pásma vod.	Navrhovaná varianta C kříží 3 ochranná pásma vod, 3 záplavová území.	Neutrální	Navrhovaná varianta kříží záplavová území a ochranná pásma vod.	Navrhovaná varianta F kříží 1 ochranné pásmo vod, 3 záplavová území.	Neutrální

Kritéria	Subkritéria	Varianta B – I. etapa			Varianta C – I. etapa			Varianta F – I. etapa		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Územní průchodnost	ZÚR	Záměr není obsažen v ZÚR	---	Negativní	Záměr je obsažen v ZÚR	---	Pozitivní	Záměr není obsažen v ZÚR	---	Negativní
	Územní plány	Záměr není v souladu s ÚP Obcí	---	Negativní	Záměr je v souladu s ÚP Obcí	---	Pozitivní	Záměr není v souladu s ÚP Obcí	---	Negativní
Realizace	Harmonogram	Zahájení výstavby: 2028 Ukončení výstavby: 2039 První rok provozu: 2040	2028 - 2039	Negativní	Zahájení výstavby: 2028 Ukončení výstavby: 2042 První rok provozu: 2043	2028 - 2042	Negativní	Zahájení výstavby: 2028 Ukončení výstavby: 2033 První rok provozu: 2034	2028 - 2033	Pozitivní
	Etapizace	NE	---	neutrální	NE	---	neutrální	NE	---	neutrální
	Investiční náklady	---	36,8 mld. Kč	negativní	---	46,2 mld. Kč	negativní	---	20,9 mld. Kč	neutrální
	Omezení železničního provozu	Částečné na stávající trati Praha – Beroun při stavbě zaústění nové trati do Radotína i do Berouna	---	neurální	Částečné na stávající trati Praha – Beroun při stavbě zaústění nové trati do Smíchova i do Berouna. Úplné na trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy.	---	negativní	Částečné na stávající trati Praha – Beroun při stavbě zaústění nové trati do Radotína i do Řevnic	---	neutrální
Ekonomické ukazatele	FRR	---	nelze nalézt	negativní	---	nelze nalézt	negativní	---	nelze nalézt	negativní
	FNPV	---	-30 174 130 tis. Kč	negativní	---	-35 749 063 tis. Kč	negativní	---	-19 784 836 tis. Kč	negativní

Kritéria	Subkritéria	Varianta B – I. etapa			Varianta C – I. etapa			Varianta F – I. etapa		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
	ERR	---	6,39%	negativní	---	5,09%	negativní	---	-2,10%	negativní
	ENPV	---	5 914 560 tis. Kč	negativní	---	434 266 tis. Kč	negativní	---	-10 406 922 tis. Kč	negativní
	BCR	---	1,278	negativní	---	1,017	negativní	---	0,248	negativní

Kritéria	Subkritéria	Varianta B – I.+II. etapa			Varianta C – I.+II. etapa			Varianta F1 (F2) – I.+II. etapa		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Popis varianty	Infrastruktura	Novostavba dvoukolejné tratě pro smíšený provoz v úseku Radotín – Beroun a pro čistě osobní dopravu v úseku Beroun – Hořovice RS			Novostavba dvoukolejné tratě pro smíšený provoz v úseku Smíchov - Beroun a pro čistě osobní dopravu v úseku Beroun – Hořovice RS			Novostavba dvoukolejné tratě pro smíšený provoz v úseku Radotín - Řevnice a pro čistě osobní dopravu v úseku Karlík – Hořovice RS, včetně sjezdu do Lochovic		
Technické parametry	Délka novostavby	Kompletní novostavba v úseku Praha-Radotín – Beroun – Hořovice RS	47,6 km	Neutrální	Kompletní novostavba v úseku Praha-Smíchov – Beroun – Hořovice RS	50 km	Neutrální	Kompletní novostavba v úseku Praha-Radotín – Řevnice – Hořovice RS	43,1 (45,3) km	Neutrální
	Traťová rychlost	---	až 350 km/h	Pozitivní	---	až 350 km/h	Pozitivní	---	až 350 km/h	Pozitivní
	Maximální sklon	V úseku s předpokládaným provozem nákladní dopravy do 8 ‰	33,6 ‰	Neutrální	V úseku s předpokládaným provozem nákladní dopravy do 8 ‰	33,6 ‰	Neutrální	V úseku s předpokládaným provozem nákladní dopravy do 20 ‰	34,5 (25,5) ‰	negativní
	Délka tunelů	Dvě dvojice jednokolejných železničních tunelů	24 456 m	negativní	Dvě dvojice jednokolejných železničních tunelů	31 334 m	Negativní	Dvě dvojice jednokolejných železničních tunelů a tři tunel dvoukolejné	13 650 (14 109) m	Pozitivní
	Délka estakád	Tříkolejná radotínská estakáda a dvoukolejné přemostění Berounky v Berouně (na sjezdu), dvojice jednokolejných vysokých mostů přes Berounku v Berouně, dvoukolejná estakáda přes Litavku, dvoukolejná estakáda přes dálniční nájezd v Bavoryni, další 3 dvoukolejné estakády.	4 722 m	Neutrální	Dvoukolejné přemostění Berounky v Berouně (na sjezdu), dvojice jednokolejných vysokých mostů přes Berounku v Berouně, dvoukolejná estakáda přes Litavku, dvoukolejná estakáda přes dálniční nájezd v Bavoryni, další 3 dvoukolejné estakády.	3 339 m	Neutrální	Tříkolejná Radotínská estakáda, dvoukolejná estakáda přes Litavku u Lochovic, estakáda přes Červený potok u Kotopek (Oseka)	2 808 (3 100) m	Neutrální

Kritéria	Subkritéria	Varianta B – I.+II. etapa			Varianta C – I.+II. etapa			Varianta F1 (F2) – I.+II. etapa		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Provoz	Zvýšení kapacity	Odstraňuje kapacitní omezení v úseku Praha-Radotín - Beroun	---	Pozitivní	Odstraňuje kapacitní omezení v úseku Praha-Smíchov - Beroun	---	Pozitivní	Odstraňuje kapacitní omezení v úseku Praha-Smíchov – Řevnice	---	Mírně pozitivní
	Počet vlaků (osobní)	V úseku novostavby Praha - Beroun	50 Ex / 128 R (celkem 178)	Pozitivní	V úseku novostavby Praha - Beroun	50 Ex / 128 R (celkem 178)	Pozitivní	V úseku novostavby Praha - Řevnice	50 Ex / 128 R (celkem 178)	Neutrální
	Počet tras (nákladní)	V úseku novostavby Praha - Beroun	96	Pozitivní	V úseku novostavby Praha - Beroun	96	Pozitivní	V úseku novostavby Praha - Řevnice	96	Pozitivní
	Cestovní doba Praha - Plzeň	Ve stavu Bez projektu 64 min	44,5 min	Pozitivní	Ve stavu Bez projektu 64 min	43,5	Pozitivní	Ve stavu Bez projektu 64 min	43 min	Pozitivní
	Cestovní doba Praha - Beroun	Ve stavu Bez projektu 33 min	22 min	Pozitivní	Ve stavu Bez projektu 33 min	20,5 min	Pozitivní	Ve stavu Bez projektu 33 min	29,5 min	Neutrální
	Cestovní doba Praha - Příbram	Ve stavu Bez projektu 67 min	57,5 min	Mírně pozitivní	Ve stavu Bez projektu 67 min	55 min	Mírně pozitivní	Ve stavu Bez projektu 67 min	44 min	Pozitivní
	Cestovní doba Praha - Rakovník	Ve stavu Bez projektu 87 min	73,5 min	Pozitivní	Ve stavu Bez projektu 87 min	72 min	Pozitivní	Ve stavu Bez projektu 87 min	85,5 min	Neutrální
Vliv na životní prostředí	NATURA 2000, EVL	Navržená varianta B kříží EVL Karlštejn - Koda.	Vliv na EVL a ptačí oblasti byl vyloučen.	Pozitivní	Navržená varianta C kříží EVL Chuchelské háje a EVL Karlštejn - Koda.	Dle stanoviska MHMP ze dne 18.9.2018 vliv na EVL Chuchelské háje nebyl vyloučen a je třeba pro tuto variantu zpracovat naturové posouzení autorizovanou osobou.	Negativní	Navržená varianta F kříží EVL Karlické údolí.	Vliv na EVL a ptačí oblasti byl vyloučen.	Pozitivní
	Zvláště chráněná území	Trať prochází ZCHÚ.	Navržená trasa kříží CHKO Český kras, NPR Karlštejn.	Neutrální	Trať prochází ZCHÚ.	Navržená trasa kříží NPP Barrandovské skály, CHKO Český kras, NPR Karlštejn, PP Špičatý vrch – Barrandovy jámy a PP Syslí louky u Loděnice.	Negativní	Trať prochází ZCHÚ.	Navržená trasa kříží CHKO Český kras.	Neutrální
	Vliv hluku	Hygienické limity hluku z dopravy na drahách: 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy	Ve variantě B celkem 14 PHS s celkovou délkou 7 548 m a výškou od 1,5 až 4 m.	Neutrální	Hygienické limity hluku z dopravy na drahách: 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy	Ve variantě C celkem 14 PHS s celkovou délkou 5 878 m a výškou od 1,5 až 4 m.	Neutrální	Hygienické limity hluku z dopravy na drahách: 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy	Ve variantě F1 celkem 16 PHS s celkovou délkou 8 421 m a výškou od 1 až 4 m. Ve variantě F2 celkem 18 PHS s celkovou délkou 9 161 m a výškou od 1 až 4 m.	Neutrální
	Zábor ZPF / PÚPFL	Může mít nevýznamný vliv.	Ve variantě B je zábor minimalizován tunelovými úseky.	Pozitivní	Může mít nevýznamný vliv.	Ve variantě C je zábor minimalizován tunelovými úseky.	Pozitivní	Může mít nevýznamný vliv.	Varianta F představuje největší plochy záborů.	Neutrální
	Vliv na krajinný ráz	Vzhledem k umístění novostavby	Navrhovaná varianta B	Neutrální	Vzhledem k umístění novostavby	Navrhovaná varianta C	Neutrální	Vzhledem k umístění novostavby	Navrhovaná varianta F	Neutrální

Kritéria	Subkritéria	Varianta B – I.+II. etapa			Varianta C – I.+II. etapa			Varianta F1 (F2) – I.+II. etapa		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
	Ostatní environmentální vlivy	bude třeba zpracovat v dalších stupních projektové přípravy vyhodnocení vlivů na krajinný ráz.	neprochází přírodním parkem.		bude třeba zpracovat v dalších stupních projektové přípravy vyhodnocení vlivů na krajinný ráz.	neprochází přírodním parkem.		bude třeba zpracovat v dalších stupních projektové přípravy vyhodnocení vlivů na krajinný ráz.	neprochází přírodním parkem.	
	Vlivy na vody	Navrhovaná varianta kříží záplavová území a ochranná pásma vod.	Navrhovaná varianta B kříží 5 ochranných pásem vod, 4 záplavová území.	Neutrální	Navrhovaná varianta kříží záplavová území a ochranná pásma vod.	Navrhovaná varianta C kříží 3 ochranná pásma vod, 3 záplavová území.	Neutrální	Navrhovaná varianta kříží záplavová území a ochranná pásma vod.	Navrhovaná varianta F kříží 1 ochranné pásmo vod, 3 záplavová území.	Neutrální
Územní průchodnost	ZÚR	Záměr v I. etapě není obsažen v ZÚR. V II. etapě je částečně obsažen v ZÚR, odchyluje se zejména v části tunelového objezdu Berouna	---	Negativní	Záměr je částečně obsažen v ZÚR, odchyluje se zejména v části tunelového objezdu Berouna	---	Pozitivní	Záměr není obsažen v ZÚR	---	Negativní
	Územní plány	Záměr není v souladu s ÚP Obcí	---	Negativní	Záměr je v souladu s ÚP Obcí	---	Pozitivní	Záměr není v souladu s ÚP Obcí	---	Negativní
Realizace	Harmonogram	Zahájení výstavby: 2028 Ukončení výstavby: 2045 První rok provozu: 2046	2028 - 2045	negativní	Zahájení výstavby: 2028 Ukončení výstavby: 2048 První rok provozu: 2049	2028 - 2048	negativní	Zahájení výstavby: 2028 Ukončení výstavby: 2039 První rok provozu: 2040	2028 - 2039	negativní
	Etapizace	Pouze I. a II. etapa	---	neutrální	Pouze I. a II. etapa	---	neutrální	II. etapu možno dále rozdělit v odb. Lochovice RS		pozitivní

Kritéria	Subkritéria	Varianta B – I.+II. etapa			Varianta C – I.+II. etapa			Varianta F1 (F2) – I.+II. etapa		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
	Investiční náklady	---	64,2 mld. Kč	negativní	---	73,7 mld. Kč	negativní	---	48,8 (49,4) mld. Kč	neutrální
	Omezení železničního provozu	Částečné na stávající trati Praha – Beroun – Plzeň při stavbě zaústění nové trati do Radotína, do Berouna i do Hořovic RS	---	neurální	Částečné na stávající trati Praha – Beroun - Plzeň při stavbě zaústění nové trati do Radotín, do Berouna i do Hořovic RS. Úplné na trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy.	---	negativní	Částečné na stávající trati Praha – Beroun – Plzeň a Protivín - Zdice při stavbě zaústění nové trati do Radotín, do Řevnic, do Lochovic i do Hořovic RS	---	neutrální
Ekonomické ukazatele	FRR	---	nelze nalézt	negativní	---	nelze nalézt	negativní	---	nelze nalézt	negativní
	FNPV	---	-47 276 456 tis. Kč	negativní	---	-50 982 807 tis. Kč	negativní	---	-40 854 142 (-41 396 029) tis. Kč	negativní
	ERR	---	4,33%	negativní	---	3,46%	negativní	---	0,86 (0,78)%	negativní
	ENPV	---	-3 323 447 tis. Kč	negativní	---	-7 809 433 tis. Kč	negativní	---	-14 776 908 (-15 166 852) tis. Kč	negativní
	BCR	---	0,898	negativní	---	0,778	negativní	---	0,476 (0,468)	negativní