

Kritéria	Subkritéria	Varianta A1+B1			Varianta A2+B2			Varianta A3+B3			Varianta A4+B4		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Popis varianty	Infrastruktura	Modernizace tratě v celé délce s ponecháním rekonstruovaných úseků, dílčí zdvoukolejnění, modernizace železničních stanic a zastávek, zavedení infrastrukturních standardů pro provoz mezinárodní dopravy			Modernizace tratě v celé délce s ponecháním rekonstruovaných úseků, dílčí zdvoukolejnění, modernizace železničních stanic a zastávek, zavedení infrastrukturních standardů pro provoz mezinárodní dopravy			Modernizace tratě v celé délce, dílčí zdvoukolejnění, modernizace železničních stanic a zastávek, zavedení infrastrukturních standardů pro provoz mezinárodní dopravy			Modernizace tratě a zdvoukolejnění v celé délce, modernizace železničních stanic a zastávek, zavedení infrastrukturních standardů pro provoz mezinárodní dopravy		
	Provozní koncept	Zachování stávajícího systému provozu s mírným zlepšením podmínek pro konstrukci grafikonu vlakové dopravy a provádění nákladních vlaků délky 740 m			Zachování stávajícího systému provozu se zlepšením podmínek pro konstrukci grafikonu vlakové dopravy a provádění nákladních vlaků délky 740 m			Zachování stávajícího systému provozu se zlepšením podmínek pro konstrukci grafikonu vlakové dopravy, vytvoření podmínek pro zavedení vlaků Ex Praha - Hradec Králové, provádění nákladních vlaků délky 740 m			Podstatné zlepšení podmínek pro konstrukci grafikonu vlakové dopravy, vytvoření podmínek pro zavedení vlaků Ex Praha - Hradec Králové, zajištění dostatečného počtu tras pro nákladní vlaky délky 740 m		
Technické parametry	Délka úseku	Délka tratě se nemění, mění se pouze rozsah modernizačních opatření.	96,2 km	Neutrální	Délka tratě se nemění, mění se pouze rozsah modernizačních opatření.	96,2 km	Neutrální	Délka tratě se nemění, mění se pouze rozsah modernizačních opatření.	96,2 km	Neutrální	Délka tratě se nemění, mění se pouze rozsah modernizačních opatření.	100,5 km (vč. Libické spojky)	Neutrální
	Traťová rychlost	Dochází ke zvýšení traťové rychlosti ze 100 na 120 km/h	až 120 km/h	Mírně pozitivní	Dochází ke zvýšení traťové rychlosti ze 100 na 160 km/h (v úseku Chlumec n.C. - Hradec Králové)	až 160 km/h	Pozitivní	Dochází ke zvýšení traťové rychlosti ze 100 na 160 km/h (v úseku Velký Osek - Hradec Králové)	až 160 km/h	Pozitivní	Dochází ke zvýšení traťové rychlosti ze 100 na 160 km/h (v úseku Velký Osek - Hradec Králové)	až 160 km/h	Pozitivní
	Trakce	Zůstává elektrická trakce	3 kV=	Neutrální	Zůstává elektrická trakce	3 kV=	Neutrální	Zůstává elektrická trakce	3 kV=	Neutrální	Zůstává elektrická trakce	3 kV=	Neutrální
	Maximální sklon	Modernizací tratě nedochází ke změně maximálního sklonu tratě	10,9 ‰	Neutrální	Modernizací tratě nedochází ke změně maximálního sklonu tratě	10,9 ‰	Neutrální	Modernizací tratě nedochází ke změně maximálního sklonu tratě	10,9 ‰	Neutrální	Modernizací tratě nedochází ke změně maximálního sklonu tratě	10,9 ‰	Neutrální
	Průchodnost	Předpokládá se zavedení průjezdného průřezu UIC-GC a zavedení traťové třídy zatížení D4 v celé délce tratě (dnes omezení C3)	UIC GC / D4	Pozitivní	Předpokládá se zavedení průjezdného průřezu UIC-GC a zavedení traťové třídy zatížení D4 v celé délce tratě (dnes omezení C3)	UIC GC / D4	Pozitivní	Předpokládá se zavedení průjezdného průřezu UIC-GC a zavedení traťové třídy zatížení D4 v celé délce tratě (dnes omezení C3)	UIC GC / D4	Pozitivní	Předpokládá se zavedení průjezdného průřezu UIC-GC a zavedení traťové třídy zatížení D4 v celé délce tratě (dnes omezení C3)	UIC GC / D4	Pozitivní
	Nástupiště	Zvýšení všech nástupištích hran na normovou hodnotu a prodloužení na požadované délky	výška hrany 550 mm nad TK	Pozitivní	Zvýšení všech nástupištích hran na normovou hodnotu a prodloužení na požadované délky	výška hrany 550 mm nad TK	Pozitivní	Zvýšení všech nástupištích hran na normovou hodnotu a prodloužení na požadované délky	výška hrany 550 mm nad TK	Pozitivní	Zvýšení všech nástupištích hran na normovou hodnotu a prodloužení na požadované délky	výška hrany 550 mm nad TK	Pozitivní
	Technologické vybavení	Zavedení zabezpečovacího zařízení 3.kategorie včetně DOZ, ETCS a GSM-R	---	Pozitivní	Zavedení zabezpečovacího zařízení 3.kategorie včetně DOZ, ETCS a GSM-R	---	Pozitivní	Zavedení zabezpečovacího zařízení 3.kategorie včetně DOZ, ETCS a GSM-R	---	Pozitivní	Zavedení zabezpečovacího zařízení 3.kategorie včetně DOZ, ETCS a GSM-R	---	Pozitivní
Bezpečnost	Úrovňová křížení	Zabezpečení všech přejezdů výstražným zařízením a zajištění rozhledových poměrů	---	Pozitivní	Zabezpečení všech přejezdů výstražným zařízením a zajištění rozhledových poměrů	---	Pozitivní	Zabezpečení všech přejezdů výstražným zařízením a zajištění rozhledových poměrů	---	Pozitivní	Zabezpečení všech přejezdů výstražným zařízením a zajištění rozhledových poměrů	---	Pozitivní
	Umístění nástupišť	Některá nástupiště přístupná v úrovni přes kolej (centrální přechod)	---	Mírně pozitivní	Některá nástupiště přístupná v úrovni přes kolej (centrální přechod)	---	Mírně pozitivní	Všechna nástupiště přístupná mimoúrovňově (ev. přes přejezd)	---	Pozitivní	Všechna nástupiště přístupná mimoúrovňově (ev. přes přejezd)	---	Pozitivní

Kritéria	Subkritéria	Varianta A1+B1			Varianta A2+B2			Varianta A3+B3			Varianta A4+B4		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Provoz	Odstranění kapacitních omezení	Odstranění omezení vazeb Os vlaků v žst. Hradec Králové hl.n.	---	Mírně pozitivní	Odstraňuje kapacitní omezení, ale stále nenaplníuje možnou poptávku v osobní i nákladní dopravě	---	Mírně pozitivní	Odstraňuje kapacitní omezení, ale stále nenaplníuje možnou poptávku v nákladní dopravě	---	Mírně pozitivní	Ano	---	Pozitivní
	Podíl zdvoukolejnění	Jeden úsek (6,3 km)	7%	Neutrální	Dva úseky (celkem 20,2 km)	21%	Mírně pozitivní	Pět úseků (celkem 47,9 km)	50%	Mírně pozitivní	V celé délce	100%	Pozitivní
	Počet vlaků (osobní)	V nejzatíženějším úseku Chlumec n.C. - Hradec Králové	22 Os / 0 Sp / 32 R / 0 Ex (54 celkem)	Neutrální	V nejzatíženějším úseku Chlumec n.C. - Hradec Králové	22 Os / 0 Sp / 32 R / 0 Ex (54 celkem)	Neutrální	V nejzatíženějším úseku Chlumec n.C. - Hradec Králové	22 Os / 0 Sp / 26 R / 24 Ex (72 celkem)	Pozitivní	V nejzatíženějším úseku Chlumec n.C. - Hradec Králové	22 Os / 0 Sp / 26 R / 24 Ex (72 celkem)	Pozitivní
	Počet vlaků (nákladní)	V nejzatíženějším úseku Chlumec n.C. - Hradec Králové	45 celkem / 28 pp	Neutrální	V nejzatíženějším úseku Chlumec n.C. - Hradec Králové	45 celkem / 28 pp	Neutrální	V nejzatíženějším úseku Chlumec n.C. - Hradec Králové	45 celkem / 28 pp	Neutrální	V nejzatíženějším úseku Chlumec n.C. - Hradec Králové	93 celkem / 59 pp	Pozitivní
	Cestovní doba Praha hl.n. - Hradec Králové hl.n.	Ve stávajícím stavu R 100 min. Ve výhledovém stavu uvažována i modernizace úseku Praha - Velký Osek.	R 80 min.	Mírně pozitivní	Ve stávajícím stavu R 100 min. Ve výhledovém stavu uvažována i modernizace úseku Praha - Velký Osek.	R 77 min.	Mírně pozitivní	Ve stávajícím stavu R 100 min. Ve výhledovém stavu uvažována i modernizace úseku Praha - Velký Osek.	R 77 min. / Ex 63 min.	Pozitivní	Ve stávajícím stavu R 100 min. Ve výhledovém stavu uvažována i modernizace úseku Praha - Velký Osek.	R 77 min. / Ex 63 min.	Pozitivní
Připravenost a územní střety	ZÚR	Záměr není obsažen v ZÚR	---	Negativní	Záměr není obsažen v ZÚR	---	Negativní	Záměr není obsažen v ZÚR	---	Negativní	Záměr není obsažen v ZÚR	---	Negativní
	Územní plány	Záměr není obsažen v územních plánech obcí	---	Negativní	Záměr není obsažen v územních plánech obcí	---	Negativní	Záměr není obsažen v územních plánech obcí	---	Negativní	Záměr není obsažen v územních plánech obcí	---	Negativní
	Délka koleje mimo stávající pozemky dráhy	Ve variantě A1+B1 prakticky nedochází k přeložení tratě mimo stávající drážní pozemky (pouze rozšíření tělesa)	0,040 km	Pozitivní	Ve variantě A2+B2 prakticky nedochází k přeložení tratě mimo stávající drážní pozemky (pouze rozšíření tělesa)	0,110 km	Mírně pozitivní	Ve variantě A3+B3 již dochází k dílčímu posunutí osy traťové koleje mimo stávající pozemky dráhy z důvodu zvýšení traťové rychlosti, a to v úseku Velký Osek - Hradec Králové	1,815 km	Negativní	Ve variantě A4+B4 dochází k dílčímu posunutí osy traťové koleje mimo stávající pozemky dráhy z důvodu zvýšení traťové rychlosti, a to především v úseku Velký Osek - Hradec Králové	7,120 km	Negativní

Kritéria	Subkritéria	Varianta A1+B1			Varianta A2+B2			Varianta A3+B3			Varianta A4+B4		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Dopady na životní prostředí	NATURA 2000, EVL	V oblastech NATURA 2000 je trať modernizována ve stávající ose bez zdvoukolejnění	---	Neutrální	V oblastech NATURA 2000 je trať modernizována ve stávající ose bez zdvoukolejnění	---	Neutrální	V oblasti NATURA 2000 dochází ke zdvoukolejnění v úseku Převýšov - Chlumec n.C.	úprava a rozšíření tělesa dráhy v délce cca 800 m	Mírně negativní	V oblasti NATURA 2000 dochází ke zdvoukolejnění a k přeložkám	2 x přeložka (EVL Žehuňsko dl. 550 m, EVL Orlice a Labe dl. 420 m) 4 x rozšíření drážního tělesa	Negativní
	Zvláště chráněná území	V oblastech ZCHÚ je trať modernizována ve stávající ose bez zdvoukolejnění	---	Neutrální	V oblastech ZCHÚ je trať modernizována ve stávající ose bez zdvoukolejnění	---	Neutrální	V oblasti ZCHÚ dochází ke zdvoukolejnění v úseku Převýšov - Chlumec n.C.	úprava a rozšíření tělesa dráhy v délce cca 800 m (PP Olešnice)	Mírně negativní	V oblasti ZCHÚ dochází ke zdvoukolejnění v úseku Dobšice n.C. - Chlumec n.C.	úprava a rozšíření tělesa dráhy v délce cca 3700 m (NPP Žehuňský rybník, NPR Kněžičky, PP Olešnice)	Negativní
	Vliv hluku	Nutné prověřit zda nedojde k navýšení hlukové zátěže z roku 2000 a nebude potřeba vybudovat protihluková opatření.	---	Neutrální	Uvažována protihluková opatření v modernizovaných úsecích	---	Mírně negativní	Uvažována protihluková opatření v modernizovaných úsecích	---	Mírně negativní	Uvažována protihluková opatření v modernizovaných úsecích	---	Mírně negativní
	Vliv na zemědělský půdní fond a lesní pozemky	Nemá přímý vliv	---	Neutrální	Může mít nevýznamný vliv při rozšíření stávajícího drážního tělesa	---	Neutrální	Může mít nevýznamný vliv při rozšíření stávajícího drážního tělesa	---	Neutrální	Může mít mírný vliv v místě přeložky (Libická spojka, 2.kolej)	---	Mírně negativní
	Vliv na krajinný ráz	Vzhledem k tomu, že modernizace je navržena ve stávající ose tratě	---	Neutrální	Vzhledem k tomu, že modernizace je navržena ve stávající ose tratě	---	Neutrální	Vzhledem k tomu, že modernizace je navržena ve stávající ose tratě	---	Neutrální	Vzhledem k tomu, že modernizace je navržena ve stávající ose tratě	---	Neutrální
	Ostatní environmentální vlivy	(s výjimkou dílčích zdvoukolejnění) a trať je již elektrizována, lze vlivy považovat za nevýznamné	---	Neutrální	(s výjimkou dílčích zdvoukolejnění) a trať je již elektrizována, lze vlivy považovat za nevýznamné	---	Neutrální	(s výjimkou dílčích zdvoukolejnění) a trať je již elektrizována, lze vlivy považovat za nevýznamné	---	Neutrální	(s výjimkou dílčích zdvoukolejnění) a trať je již elektrizována, lze vlivy považovat za nevýznamné	---	Neutrální
Ekonomické ukazatele	Investiční náročnost	Celkové investiční náklady vč. ETCS, GSM-R a DOZ	10 536,907 mil. Kč	---	Celkové investiční náklady vč. ETCS, GSM-R a DOZ	11 231,191 mil. Kč	---	Celkové investiční náklady vč. ETCS, GSM-R a DOZ	13 290,055 mil. Kč	---	Celkové investiční náklady vč. ETCS, GSM-R a DOZ	17 371,343 mil. Kč	---
	Provozní náklady	Údržba, opravy a reinvestice v hodnoceném období	4 149,556 mil. Kč	---	Údržba, opravy a reinvestice v hodnoceném období	4 283,740 mil. Kč	---	Údržba, opravy a reinvestice v hodnoceném období	4 597,597 mil. Kč	---	Údržba, opravy a reinvestice v hodnoceném období	5 232,836 mil. Kč	---
	FRR / FNPV	---	-6,96 % / -6 976,845 mil. Kč	---	---	-6,71 % / -7 473,465 mil. Kč	---	---	-7,04 % / -8 700,157 mil. Kč	---	---	-7,75 % / -11 618,569 mil. Kč	---
	ERR / ENPV	---	2,02 % / -2 536,093 mil. Kč	---	---	2,49 % / -2 406,316 mil. Kč	---	---	6,30 % / 918,296 mil. Kč	---	---	8,75 % / 5 218,300 mil. Kč	---
	B/C Ratio	---	0,673	Negativní	---	0,705	Negativní	---	1,099	Mírně pozitivní	---	1,446	Pozitivní