



Souřadnicový systém : S - JTSK
 Výškový systém : B.p.v.

Akce :

Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha - Drážďany

Objednatel :



Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Souprava :

1

Zhotovitel :



CEDOP

Nám. W. Churchilla 1800/2,
130 00 Praha 3

EGIS

168-170 Avenue Thiers 69455,
Lyon Cedex 06



Vedoucí projektu : Ing. Tomáš Záruba

Zpracovali :

Ing. Jan Ježek, Ing. Jiří Kalčík, Mgr. Michal Kowalski,
Ing. Jiří Pospíšil, Ph.D. Ing. Tomáš Záruba

Kraj : PRAHA, STŘEDOČESKÝ, ÚSTECKÝ

Obsah :

SOUHRNNÁ ZPRÁVA 7. dílčí odevzdání - přílohy

Datum

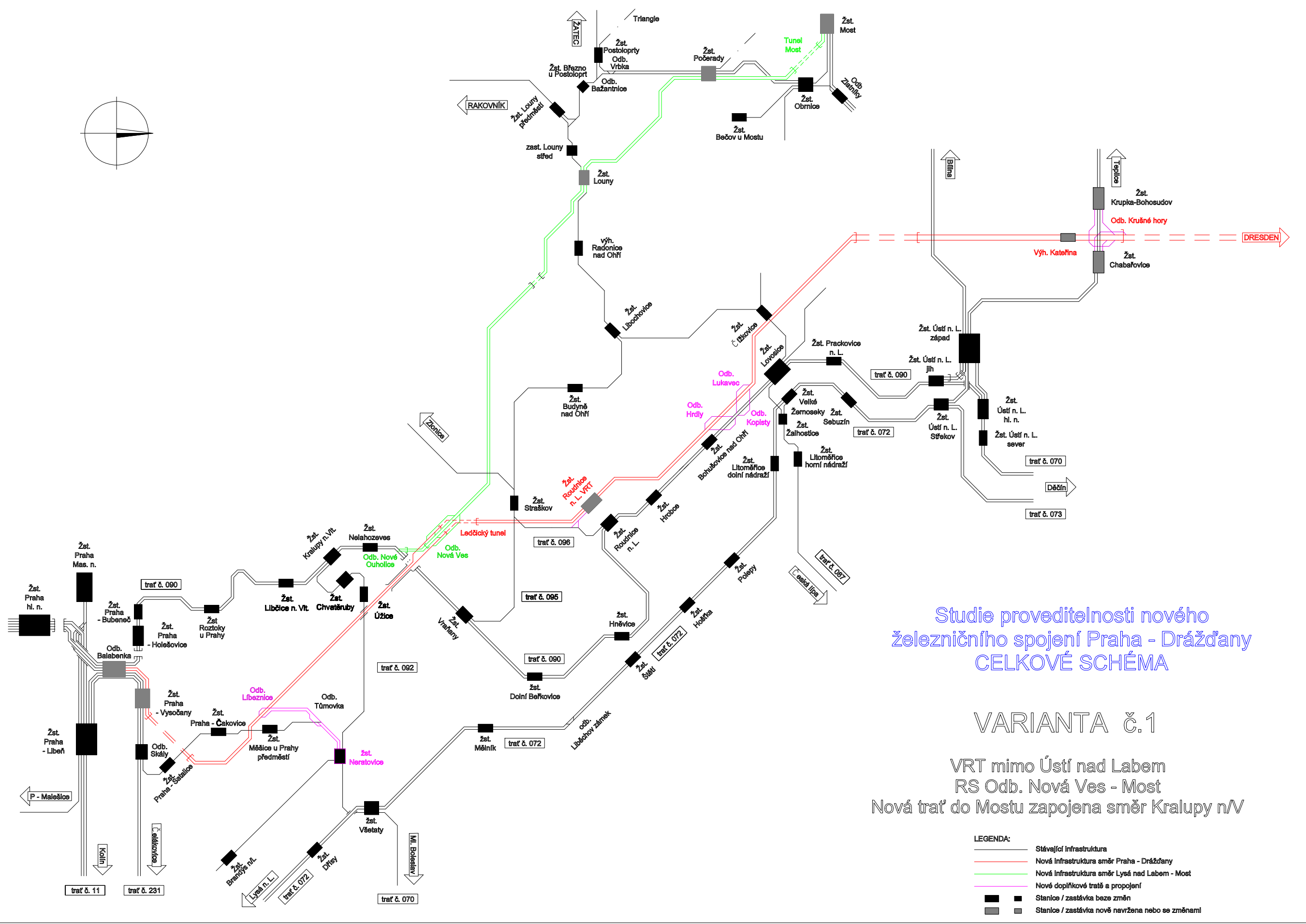
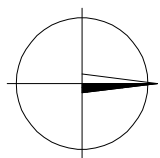
01 / 2019

Stupeň

STUDIE
PROVEDITELNOSTI

Část

A.I.1

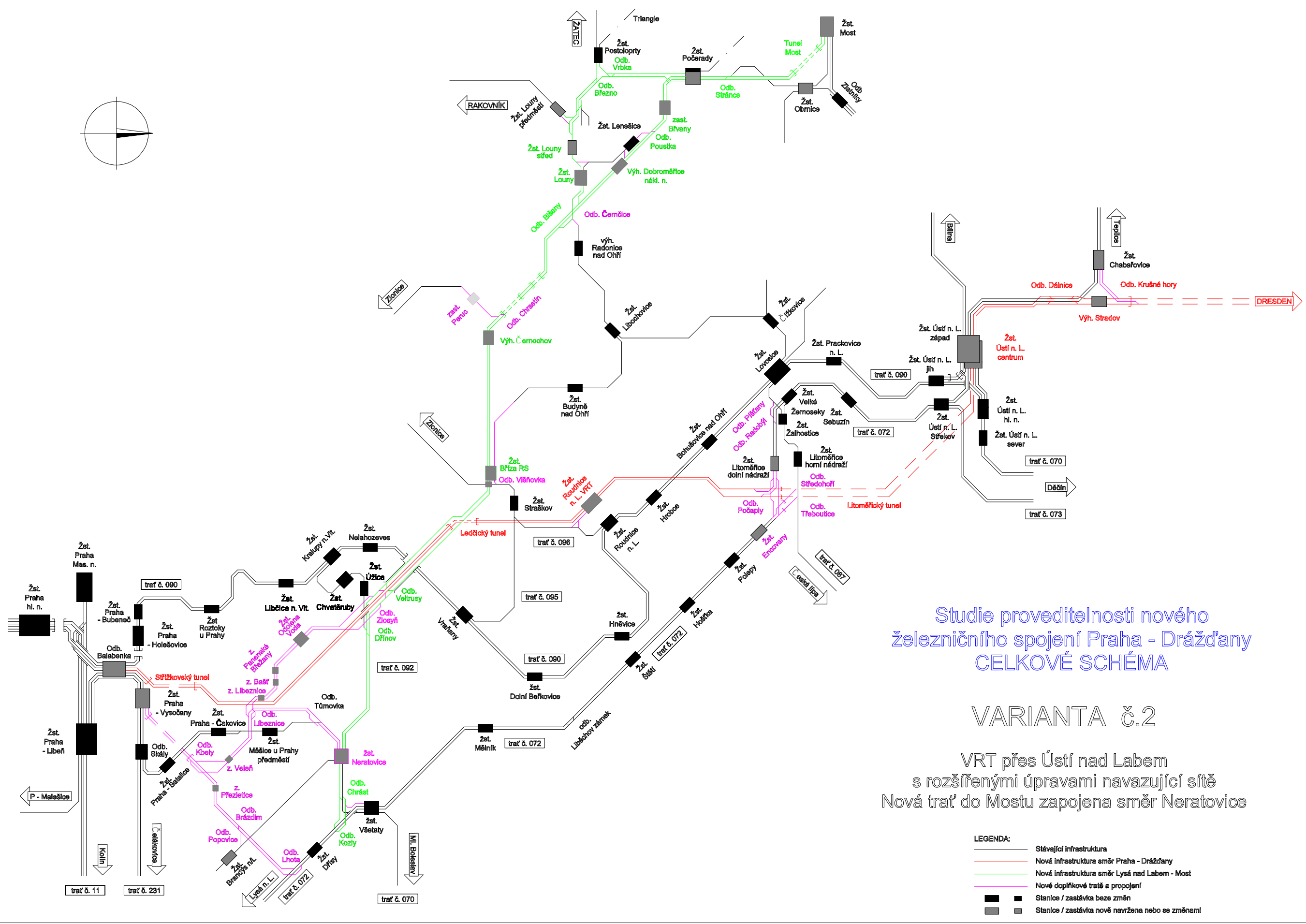
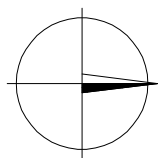


Studie proveditelnosti nového
železničního spojení Praha - Drážďany
CELKOVÉ SCHÉMA

VARIANTA č.1

VRT mimo Ústí nad Labem
RS Odb. Nová Ves - Most
Nová trať do Mostu zapojena směr Kralupy n/V

- LEGENDA:
- Stávající infrastruktura
 - Nová infrastruktura směr Praha - Drážďany
 - Nová infrastruktura směr Lysá nad Labem - Most
 - Nové doplňkové tratě a propojení
 - Stavce / zastávky beze změn
 - Stavce / zastávky nově navržena nebo se změní

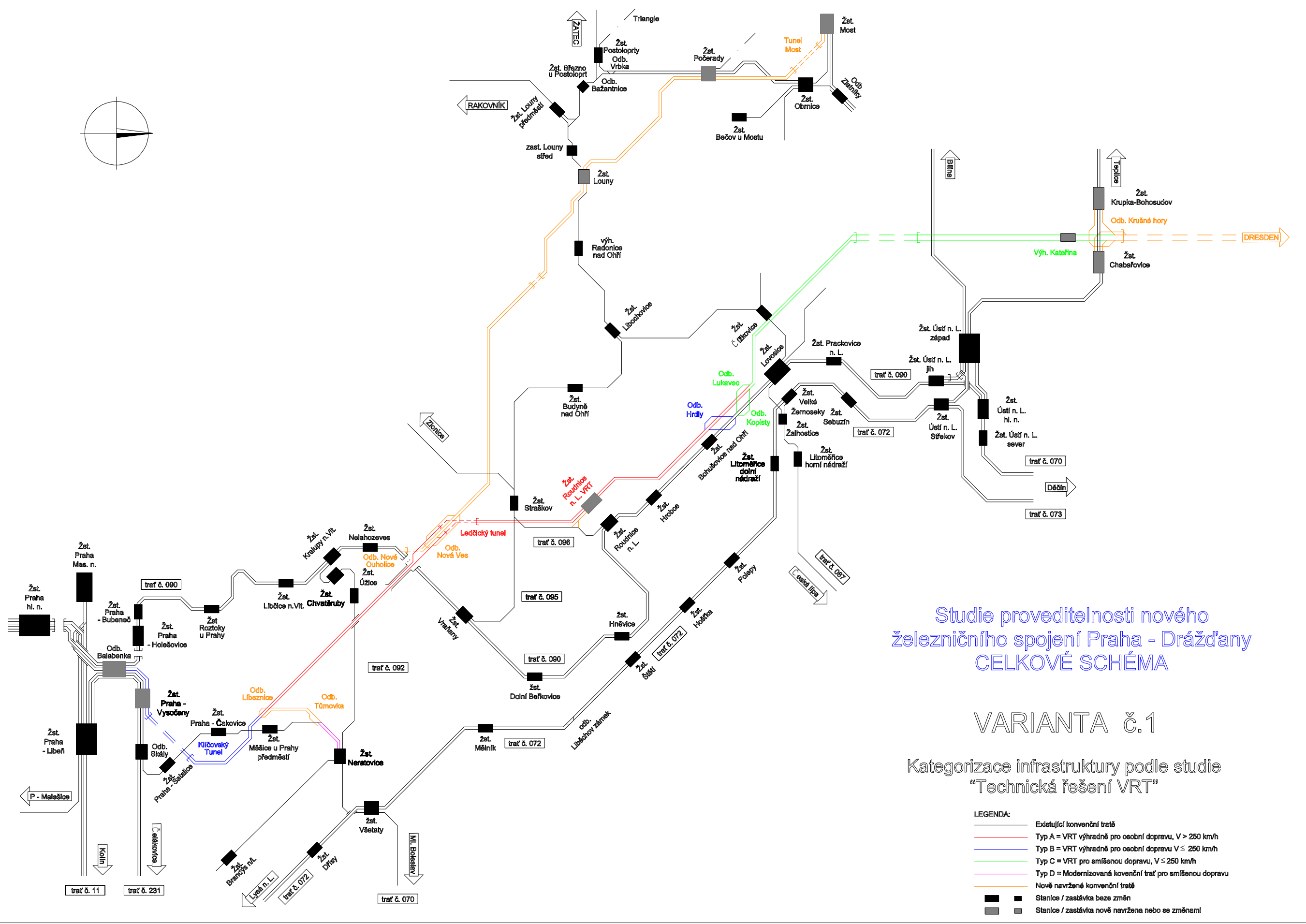
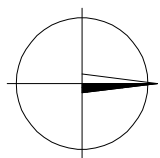


Studie proveditelnosti nového
železničního spojení Praha - Drážďany
CELKOVÉ SCHÉMA

VARIANTA č.2

VRT přes Ústí nad Labem
s rozšířenými úpravami navazující sítě
Nová trať do Mostu zapojena směr Neratovice

- LEGENDA:
- Stávající infrastruktura
 - Nová infrastruktura směr Praha - Drážďany
 - Nová infrastruktura směr Lysá nad Labem - Most
 - Nové doplňkové tratě a propojení
 - Stanice / zastávka beze změn
 - Stanice / zastávka nově navržena nebo se změní

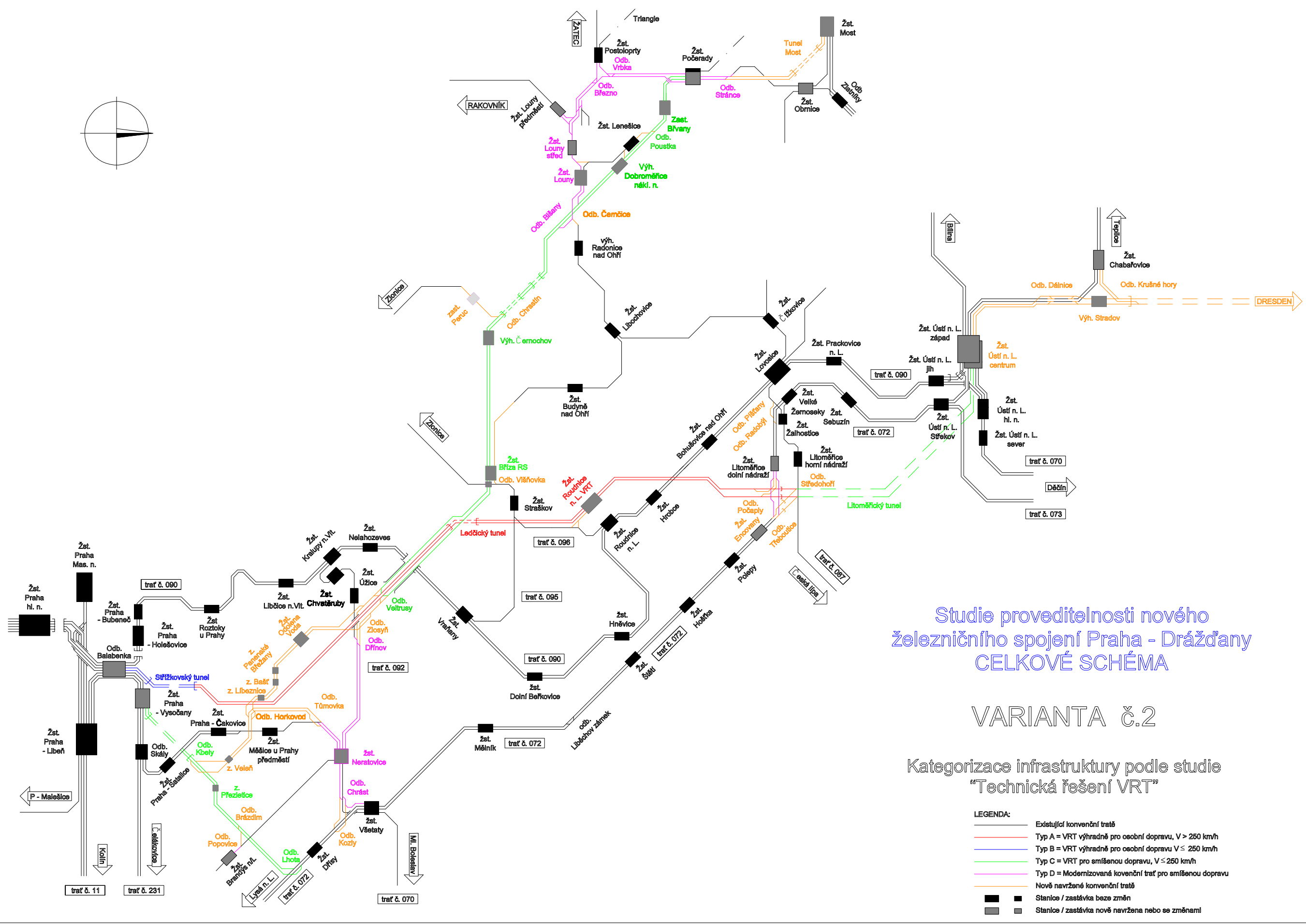
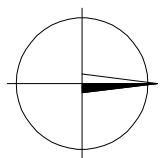


Studie proveditelnosti nového
železničního spojení Praha - Drážďany
CELKOVÉ SCHÉMA

VARIANTA č.1

Kategorizace infrastruktury podle studie
"Technická řešení VRT"

- LEGENDA:
- Existující konvenční tratě
 - Typ A = VRT výhradně pro osobní dopravu, $V > 250$ km/h
 - Typ B = VRT výhradně pro osobní dopravu $V \leq 250$ km/h
 - Typ C = VRT pro smíšenou dopravu, $V \leq 250$ km/h
 - Typ D = Modernizovaná konvenční trať pro smíšenou dopravu
 - Nově navržené konvenční tratě
 - Stanice / zastávka beze změn
 - Stanice / zastávka nově navržena nebo se změní



Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha - Drážďany CELKOVÉ SCHÉMA

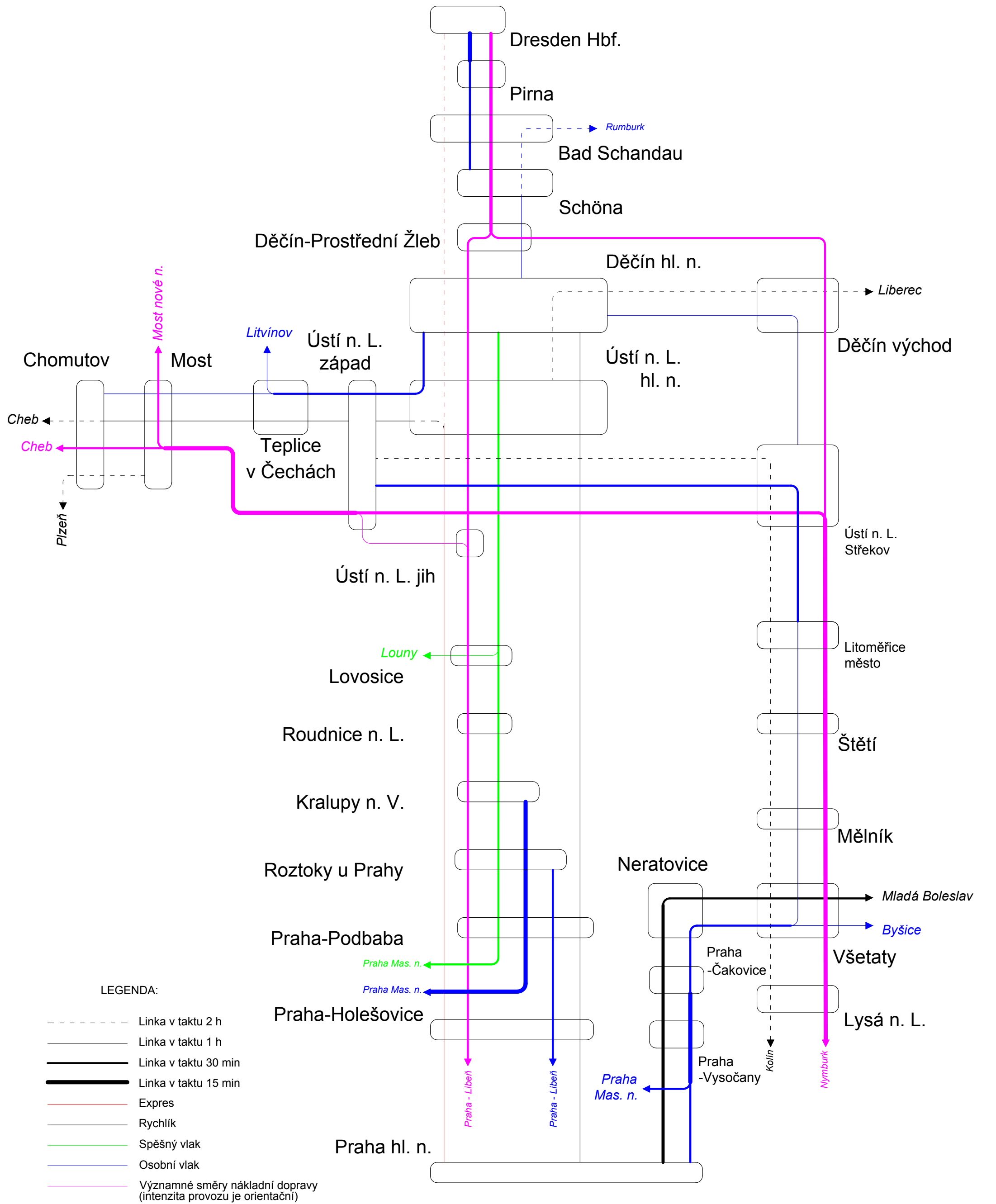
VARIANTA č.2

Kategorizace infrastruktury podle studie
"Technická řešení VRT"

- LEGENDA:
- Existující konvenční tratě
 - Typ A = VRT výhradně pro osobní dopravu, $V > 250$ km/h
 - Typ B = VRT výhradně pro osobní dopravu $V \leq 250$ km/h
 - Typ C = VRT pro smíšenou dopravu, $V \leq 250$ km/h
 - Typ D = Modernizovaná konvenční trať pro smíšenou dopravu
 - Nově navržené konvenční tratě
 - Stavce / zastávky beze změn
 - Stavce / zastávky nově navržena nebo se změnami

Koncepce železničního provozu

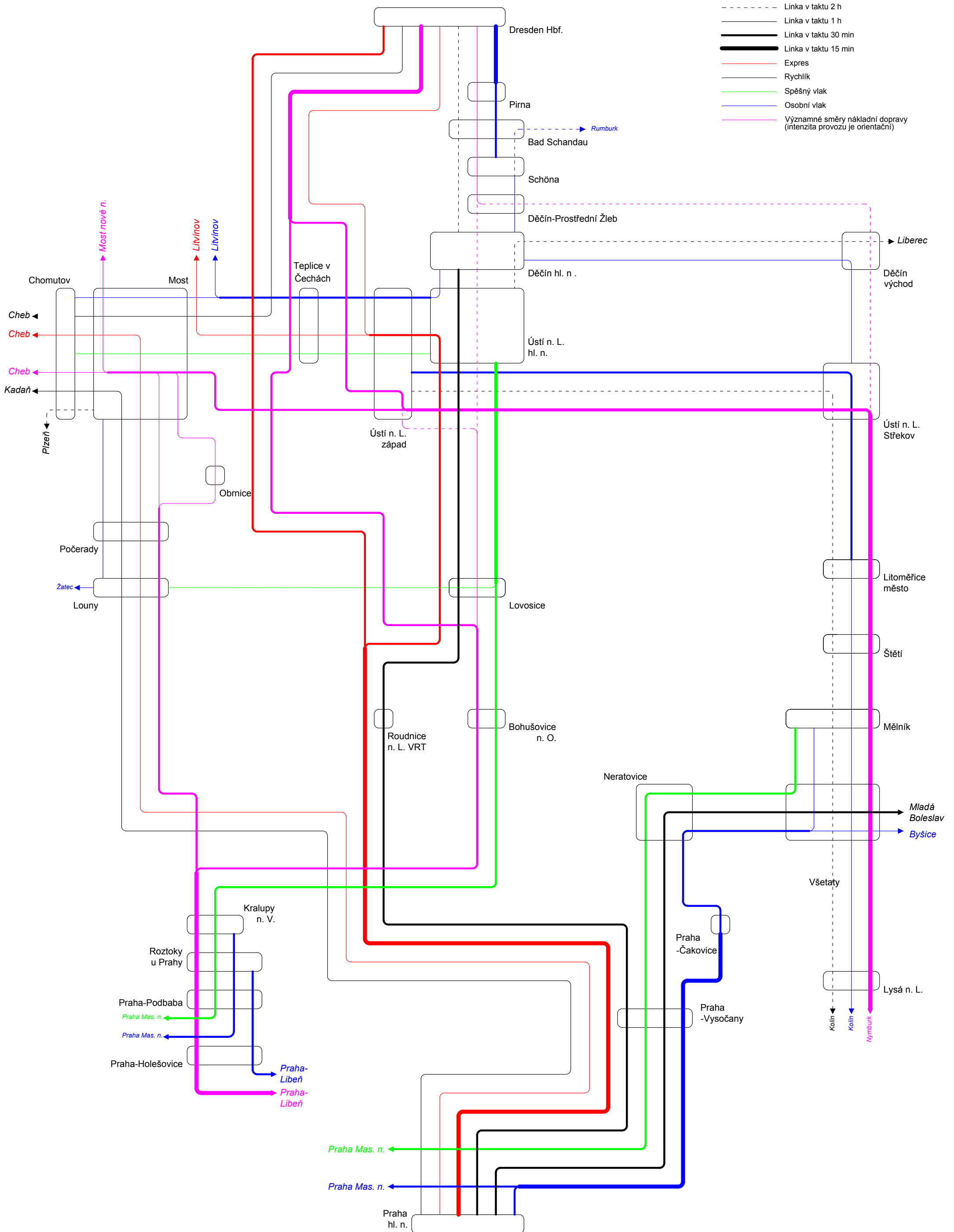
Var. BP



Var. 1

Legend for the railway network map:

- Linka v taktu 2 h (Dashed line)
- Linka v taktu 1 h (Thin solid line)
- Linka v taktu 30 min (Thick solid line)
- Linka v taktu 15 min (Thickest solid line)
- Expres (Red line)
- Rychlík (Grey line)
- Spěšný vlak (Green line)
- Osobní vlak (Blue line)
- Významné směry nákladní dopravy (intenzita provozu je orientační) (Purple line)

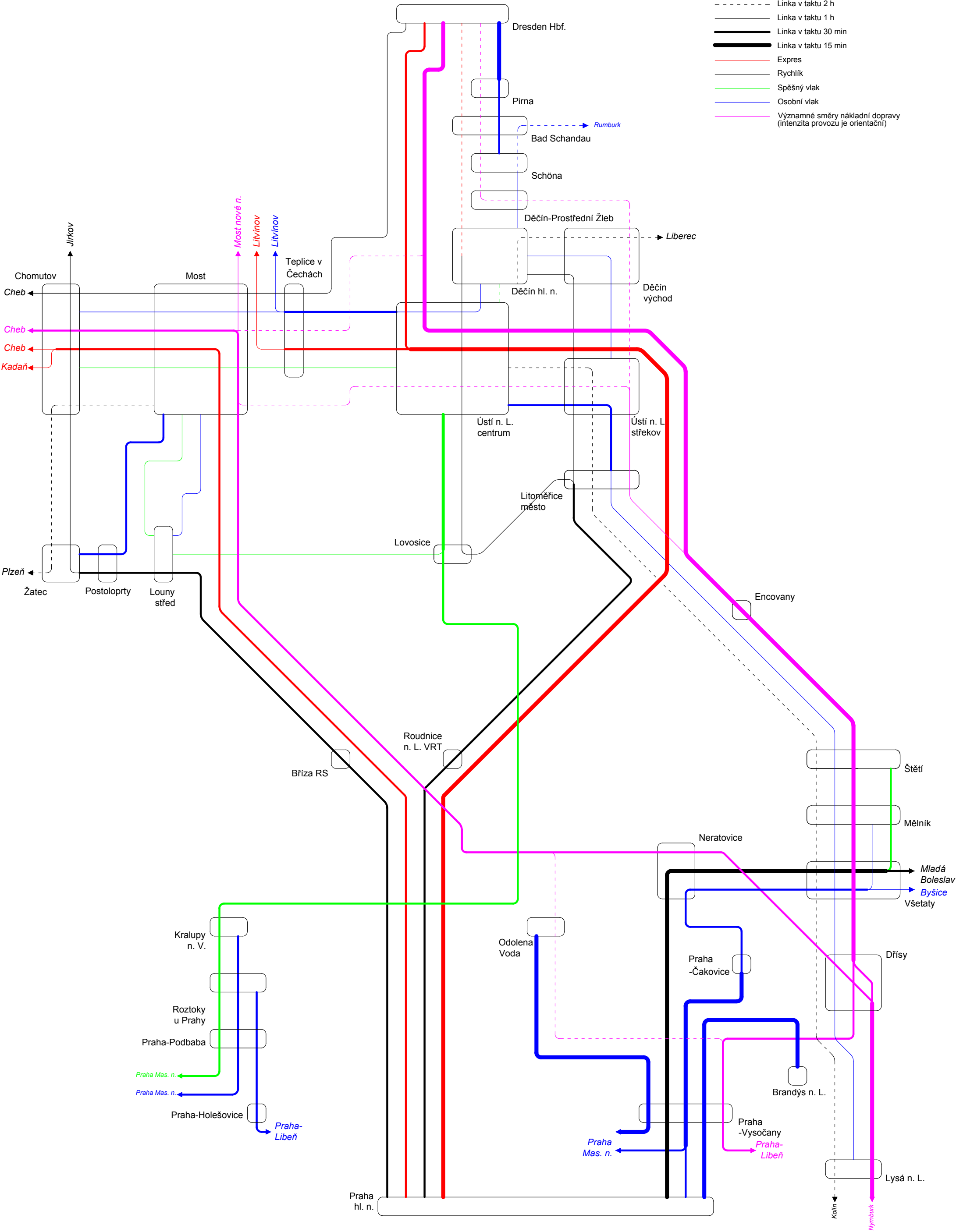


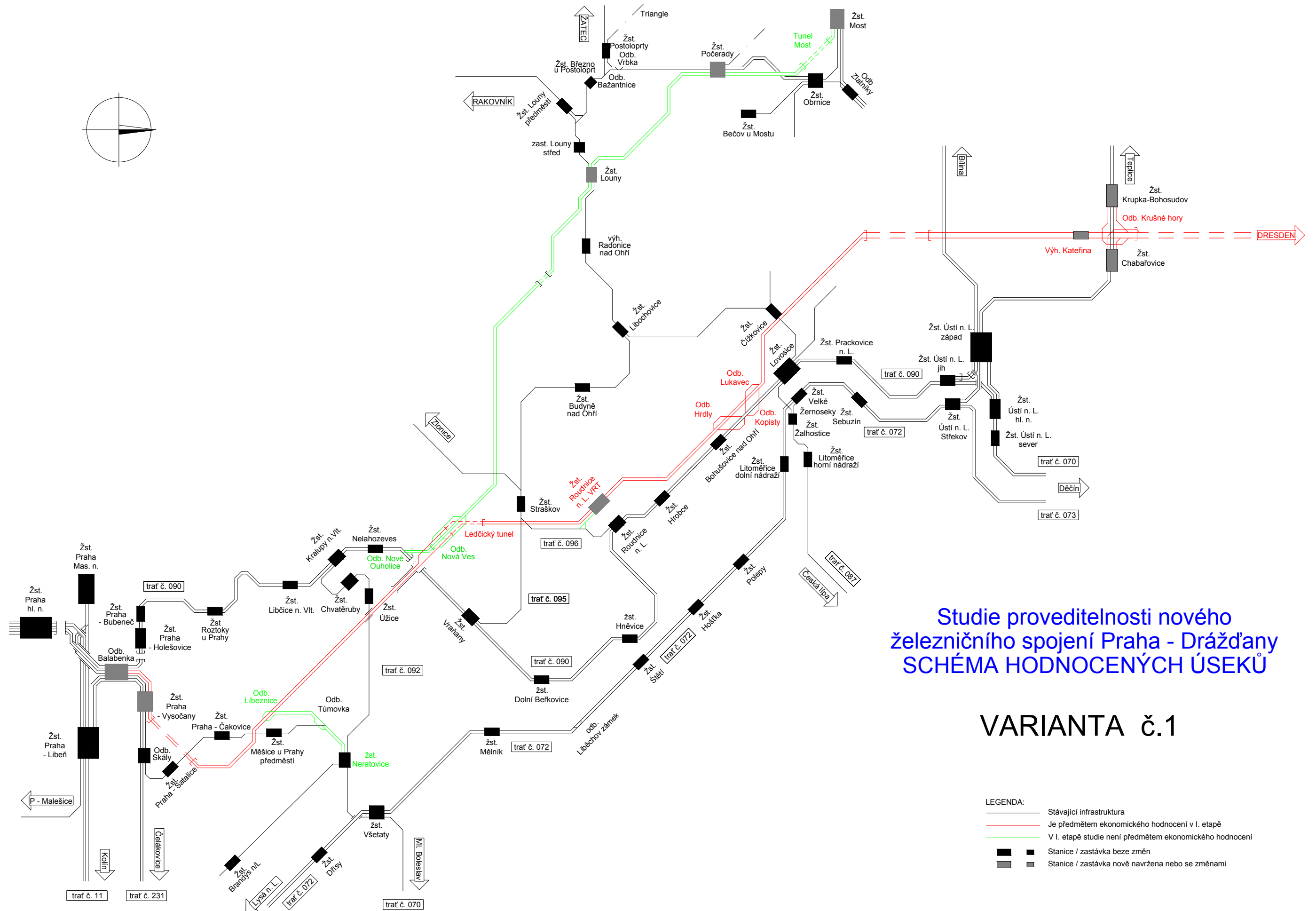
Koncepce železničního provozu

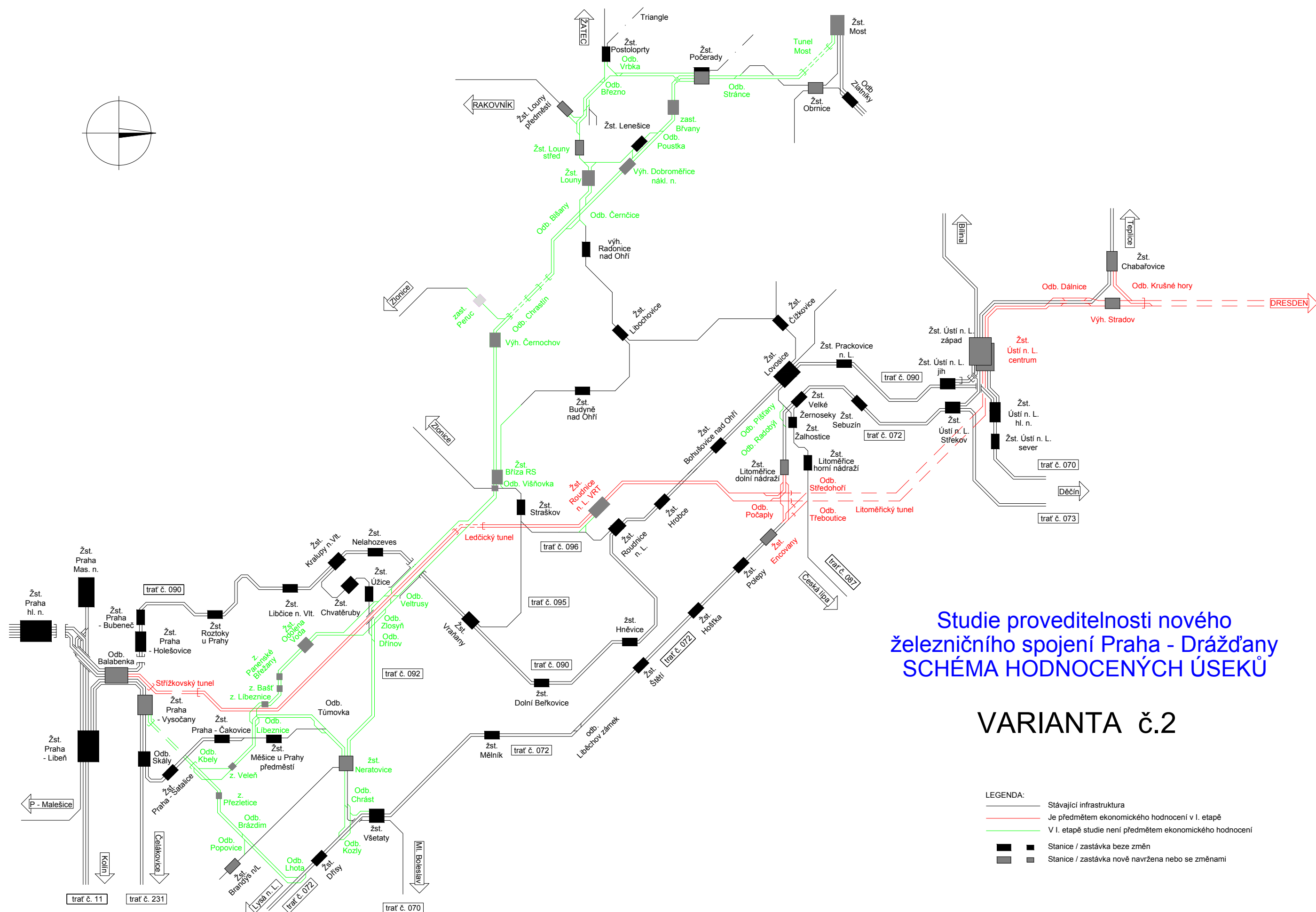
Var. 2

LEGENDA:

- Linka v taktu 2 h
- Linka v taktu 1 h
- Linka v taktu 30 min
- Linka v taktu 15 min
- Expres
- Rychlík
- Spěšný vlak
- Osobní vlak
- Významné směry nákladní dopravy (intenzita provozu je orientační)

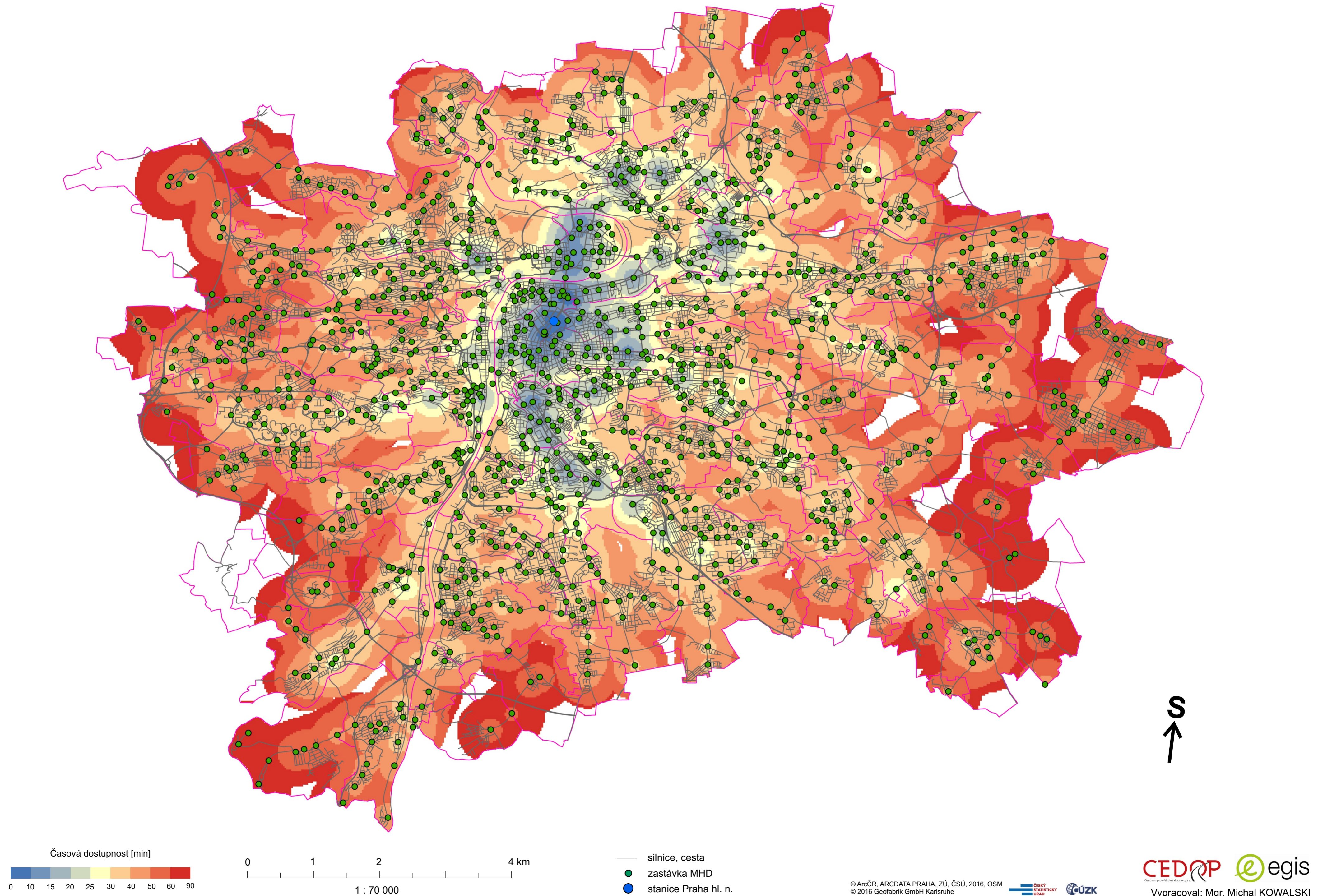






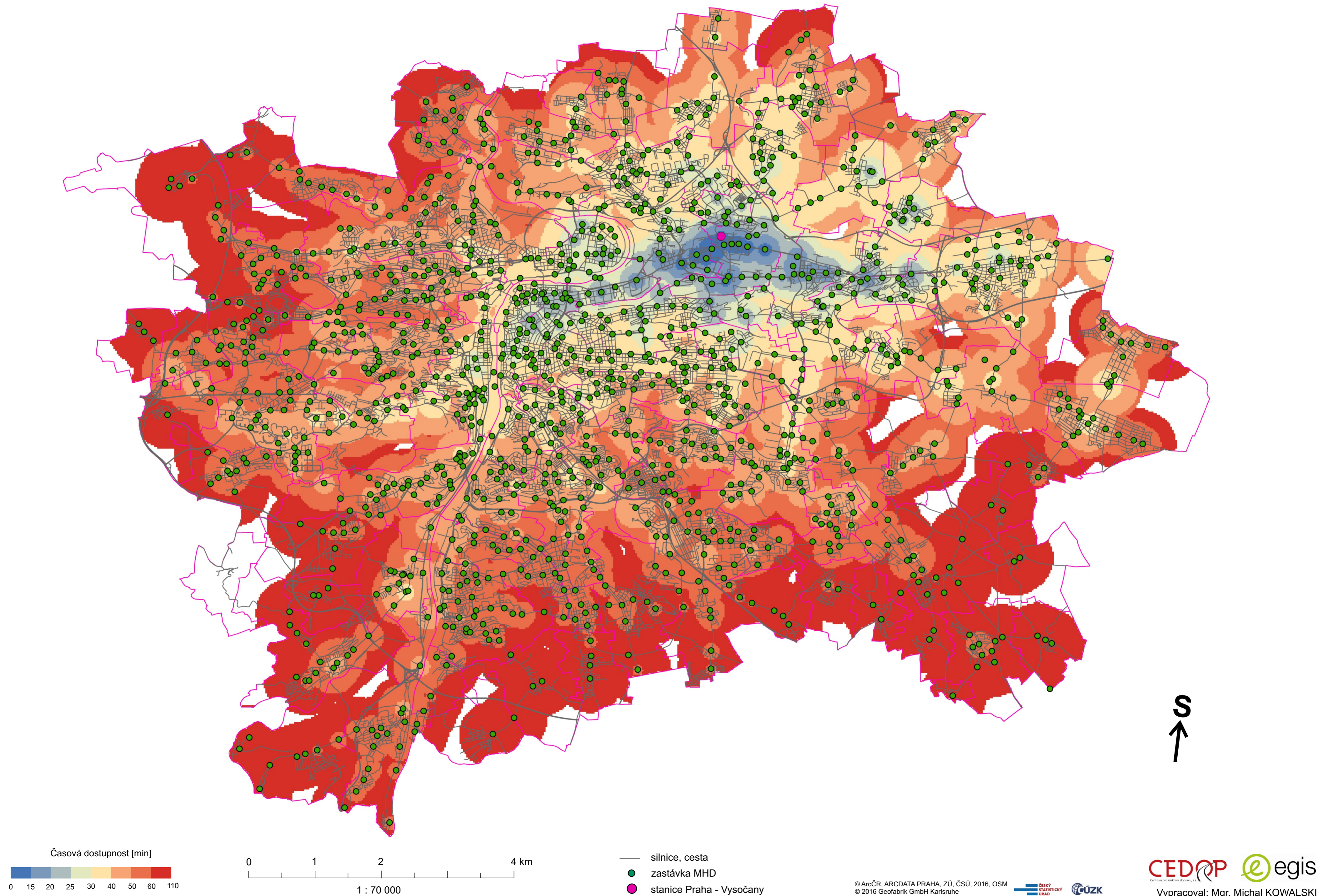
Praha

Časová dostupnost nádraží Praha hl. n. pomocí veřejné dopravy



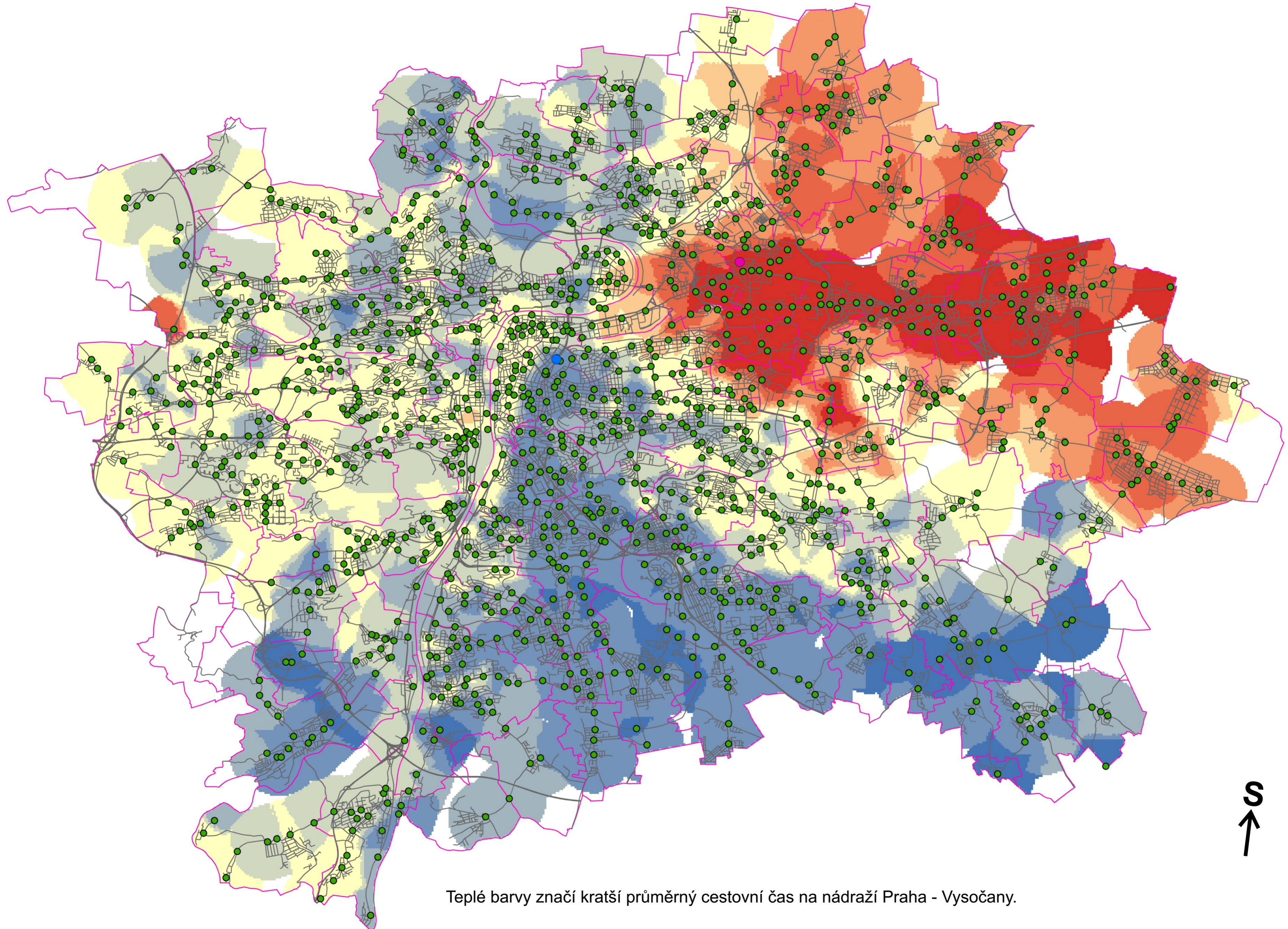
Praha

Časová dostupnost nádraží Praha - Vysočany pomocí veřejné dopravy

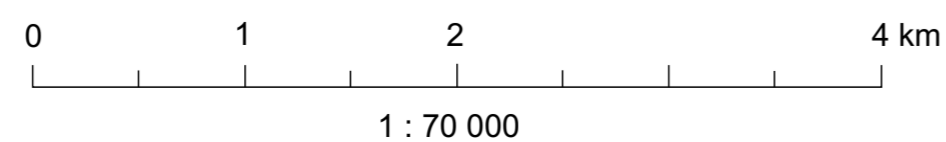
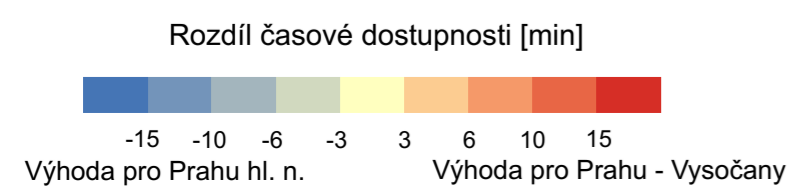


Praha

Rozdíl časové dostupnosti Praha hl. n. a Praha - Vysočany



Teplé barvy značí kratší průměrný cestovní čas na nádraží Praha - Vysočany.



- silnice, cesta
- zastávka MHD
- stanice Praha - Vysočany
- stanice Praha hl. n.

© ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016, OSM
© 2016 Geofabrik GmbH Karlsruhe

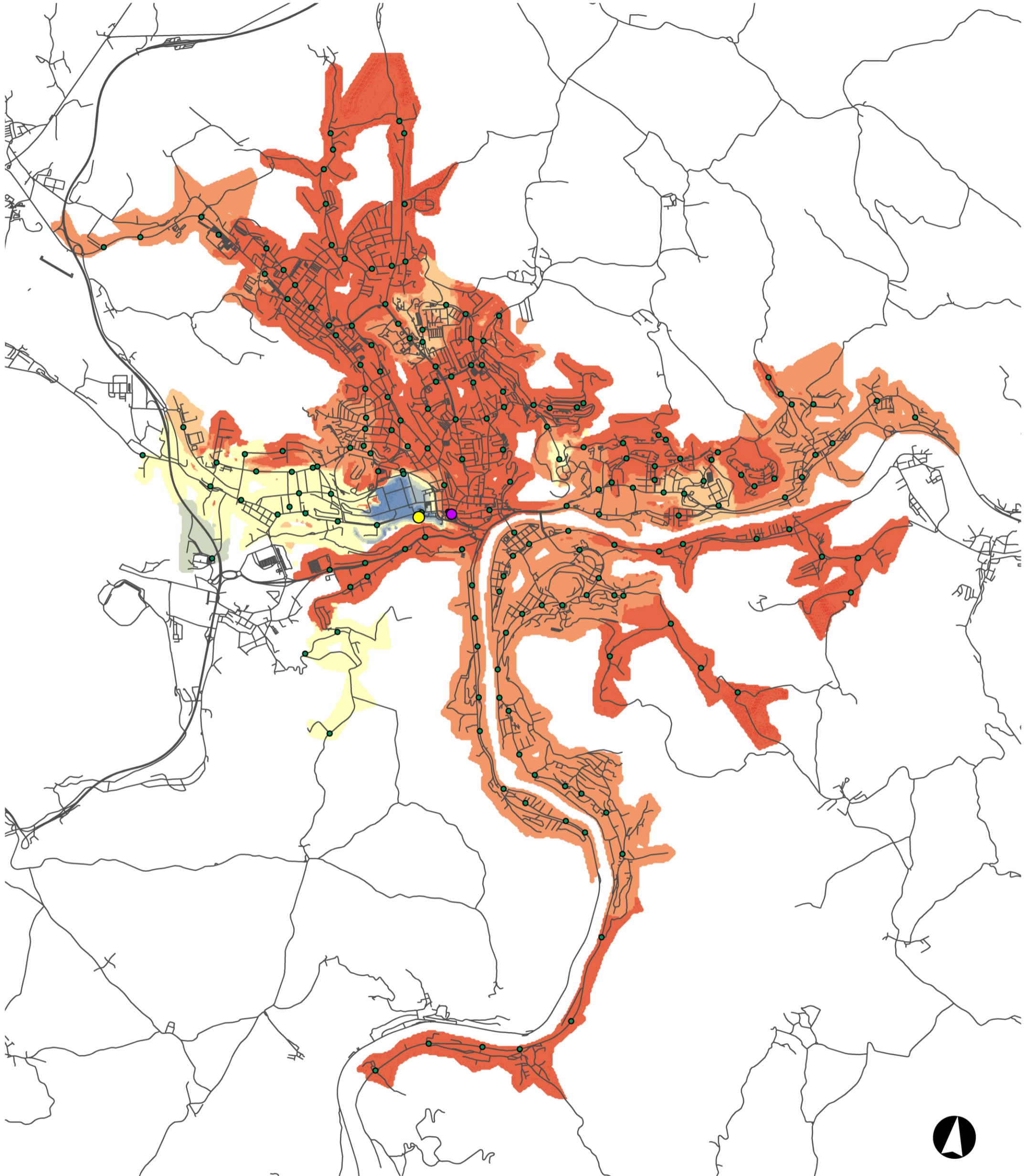
ČESKÝ
STATISTICKÝ
ÚŘAD

ÚZK

CEDOP **egis**
Centrum pro efektivní dopravu, s.r.o.
Vypracoval: Mgr. Michal KOWALSKI

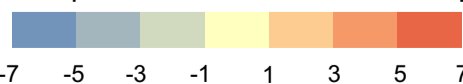
Ústí nad Labem

Rozdíl časové dostupnosti Ústí nad Labem západ (VRT) a centrum (VRT)



Teplé barvy značí kratší průměrný cestovní čas veřejnou dopravou na nádraží VRT centrum.

Rozdíl průměrného cestovního času [min]



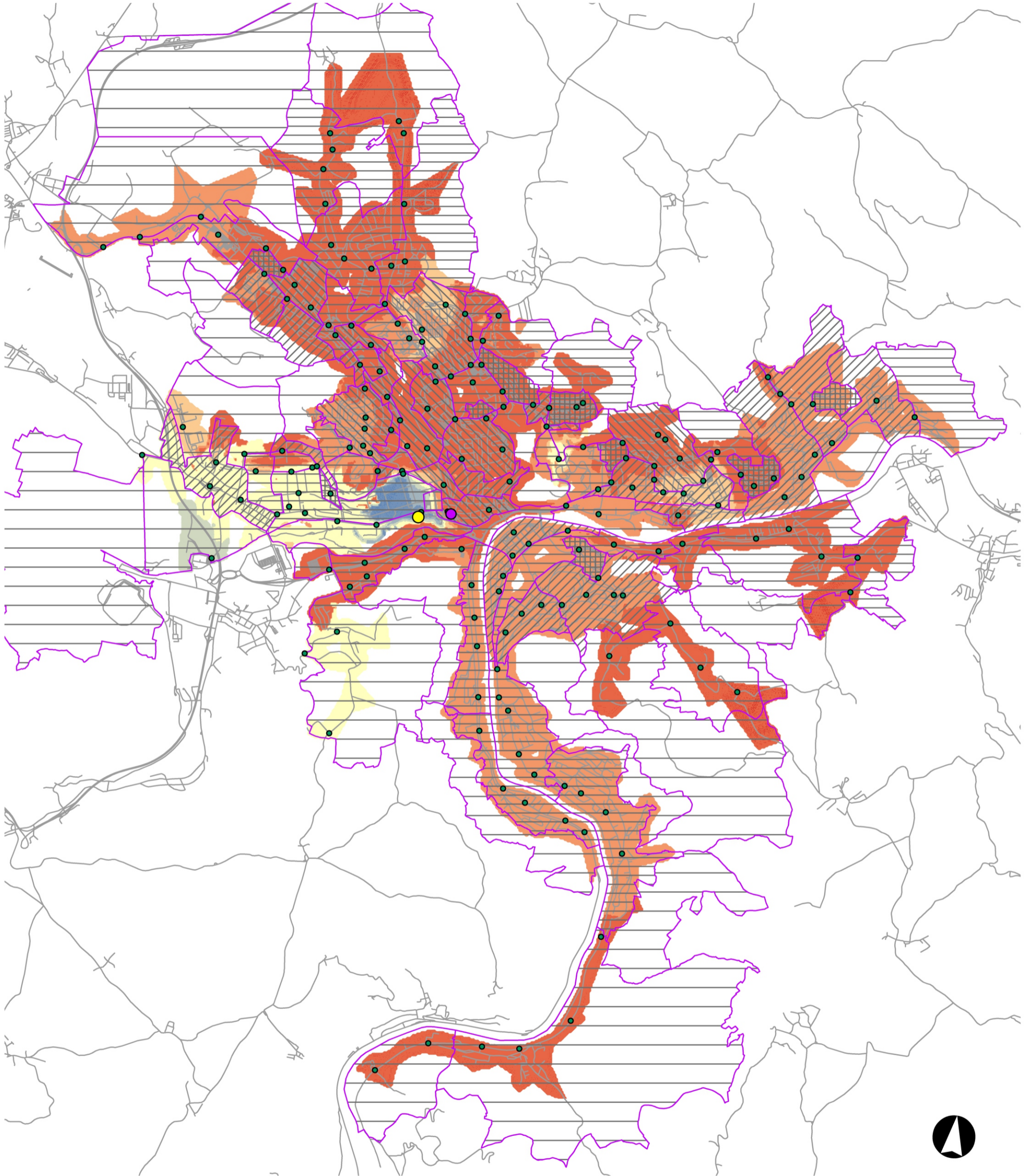
0 1 2 4 km

1 : 50 000

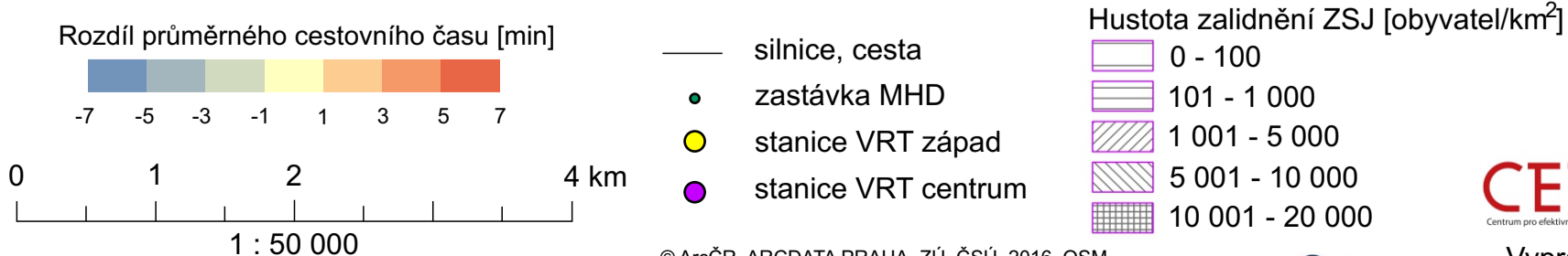
- silnice, cesta
- zastávka MHD
- stanice VRT západ
- stanice VRT centrum

Ústí nad Labem

Rozdíl časové dostupnosti Ústí nad Labem západ (VRT) a centrum (VRT)
s vyznačenou hustotou zalidnění v rámci ZSJ

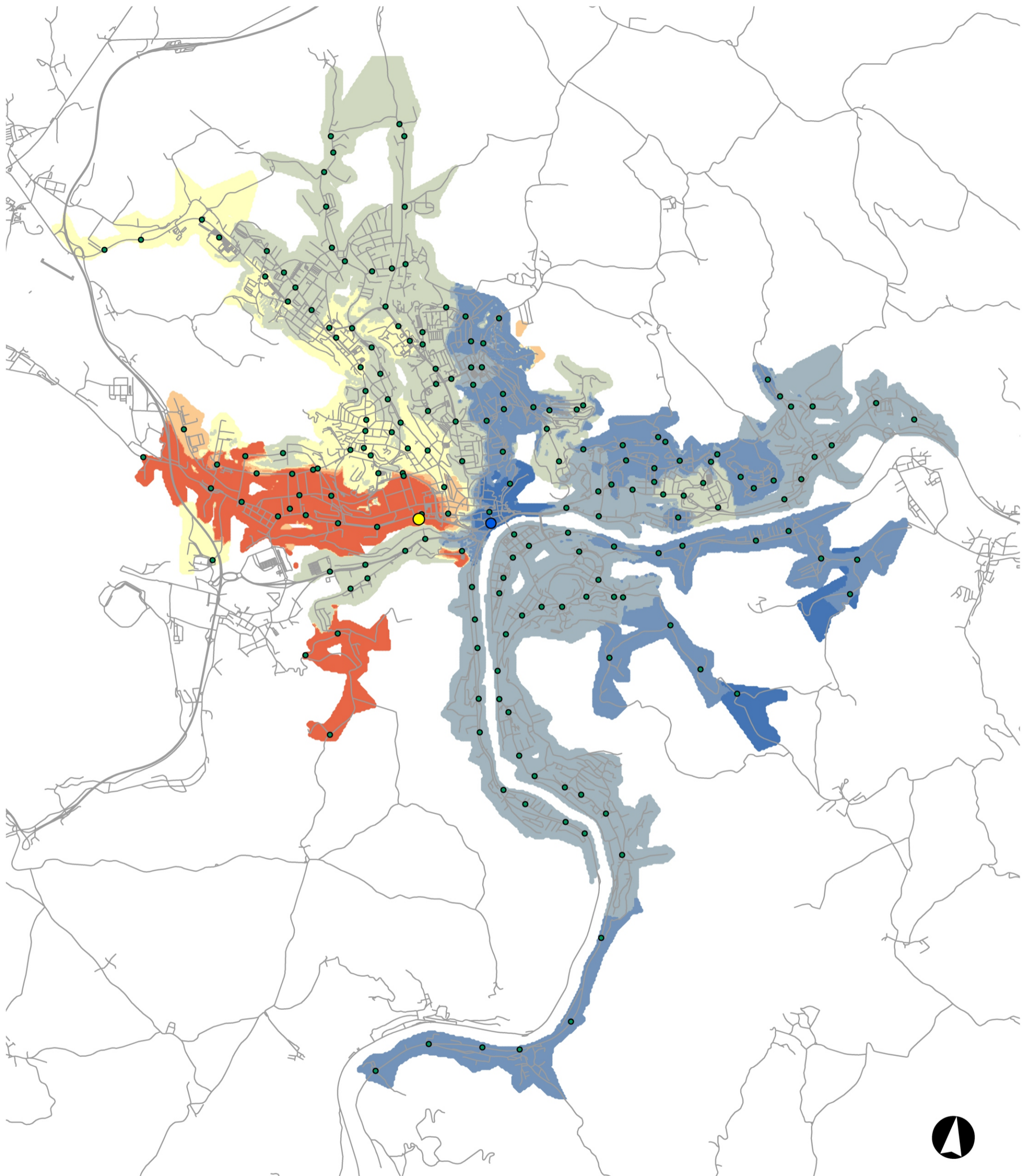


Teplé barvy značí kratší průměrný cestovní čas veřejnou dopravou na nádraží VRT centrum.



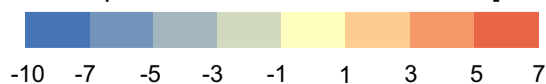
Ústí nad Labem

Rozdíl časové dostupnosti Ústí nad Labem hl. n. a západ (VRT)



Teplé barvy značí kratší průměrný čas veřejnou dopravou na nádraží VRT západ.

Rozdíl průměrného cestovního času [min]



0 1 2 4 km

1 : 50 000

— silnice, cesta

• zastávka MHD

● stanice Ústí n. L. hl. n.

● stanice VRT západ

© ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016, OSM
© 2016 Geofabrik GmbH Karlsruhe

ČESKÝ
STATISTICKÝ
ÚŘAD

ÚZK

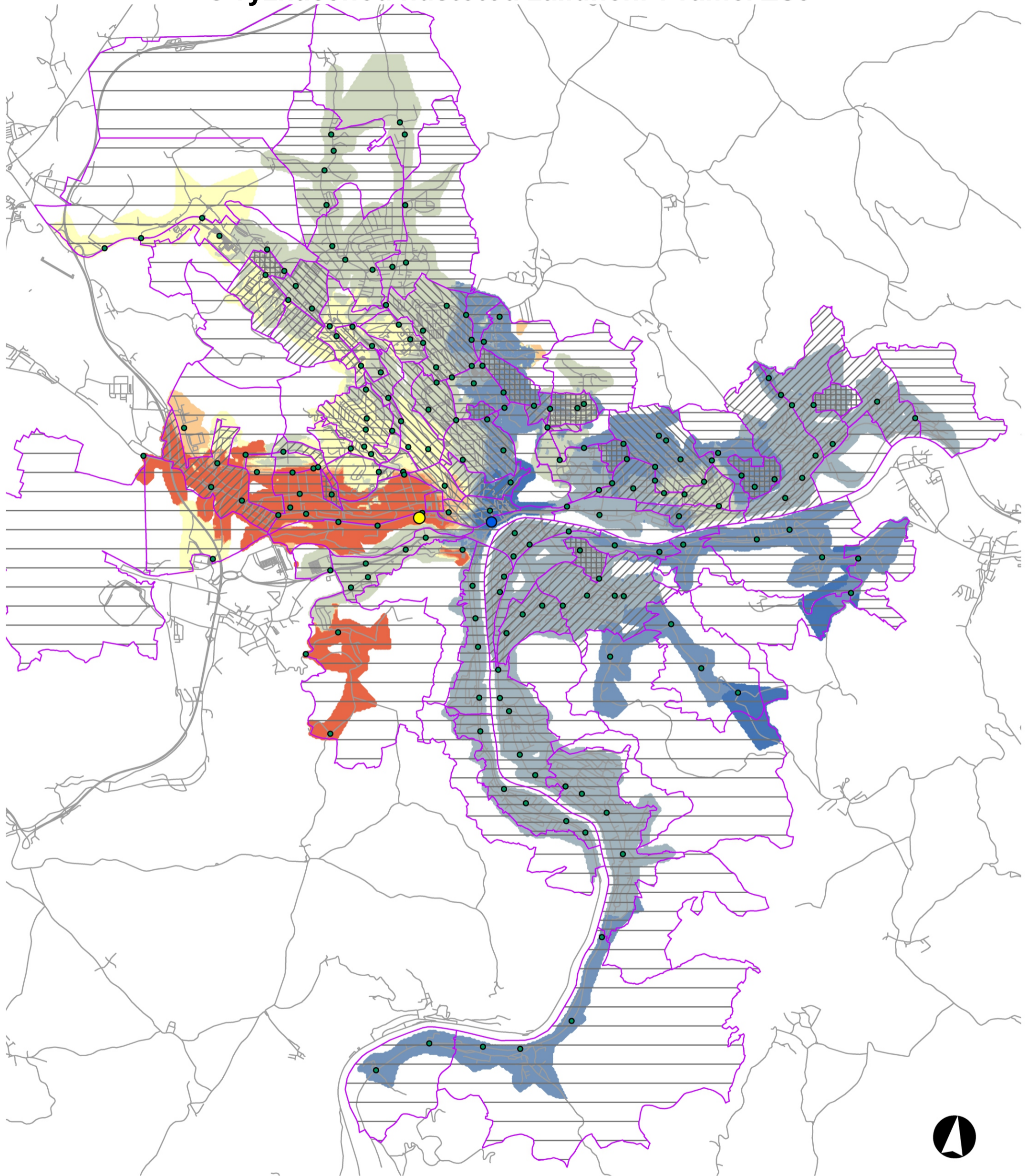
CEDOP
Centrum pro efektivní dopravu, z.s.

egis

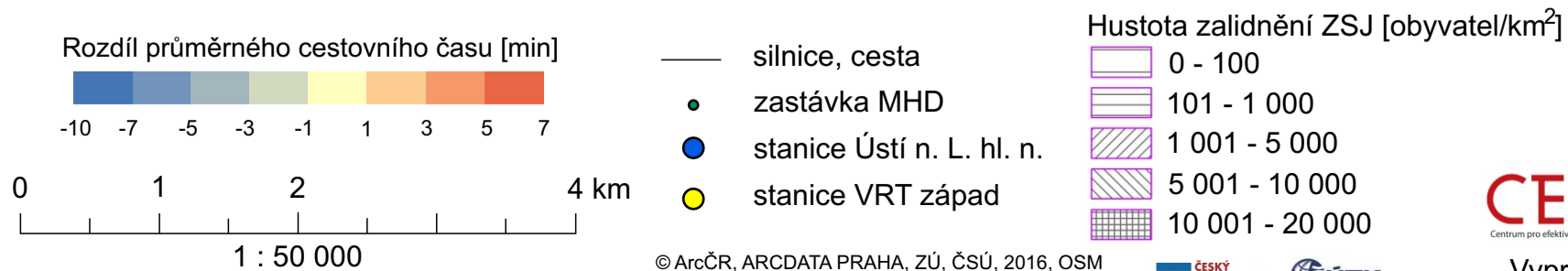
Vypracoval: Mgr. Michal KOWALSKI

Ústí nad Labem

Rozdíl časové dostupnosti Ústí nad Labem hl. n. a západ (VRT)
s vyznačenou hustotou zalidnění v rámci ZSJ

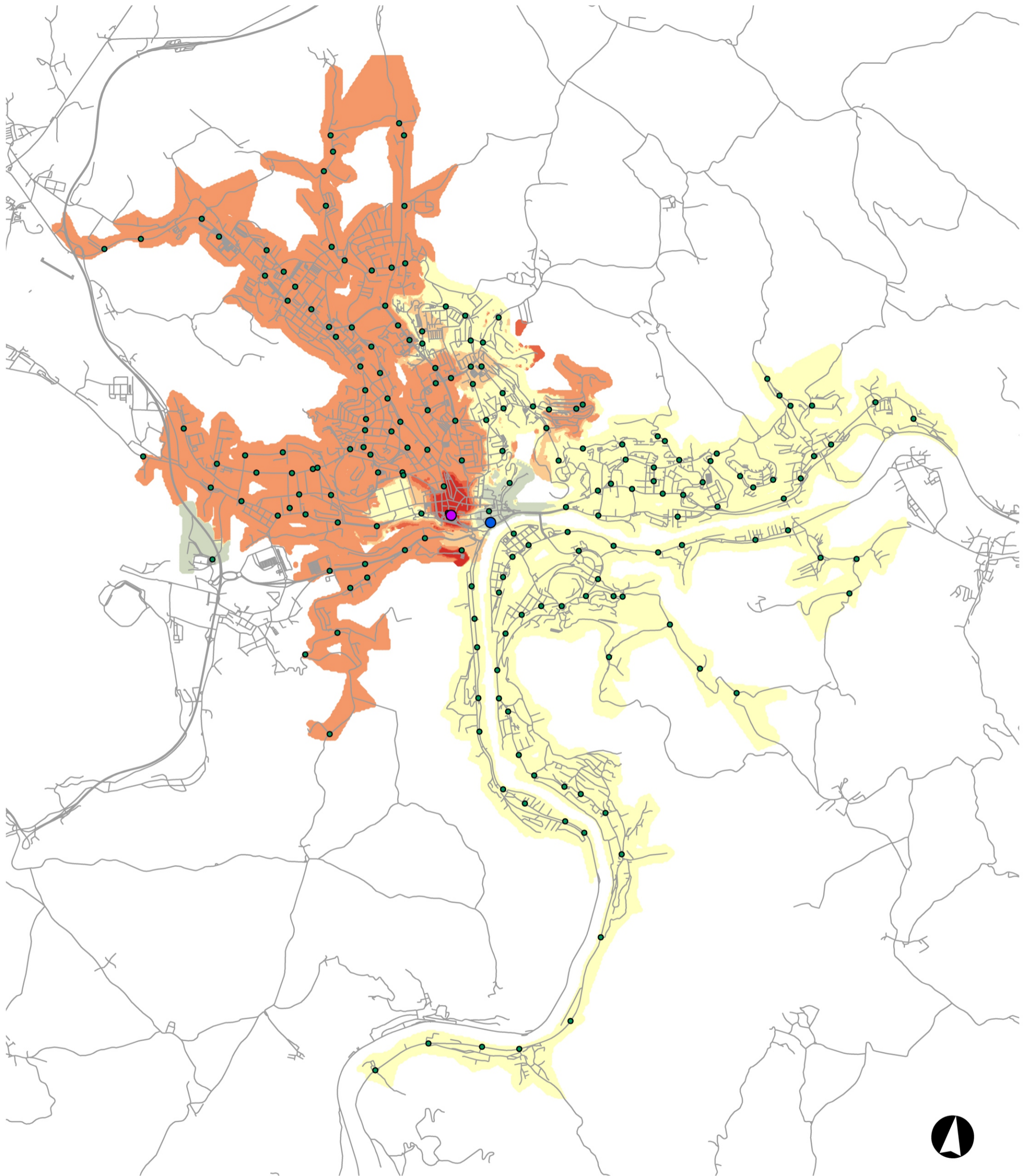


Teplé barvy značí kratší průměrný čas veřejnou dopravou na nádraží VRT západ.



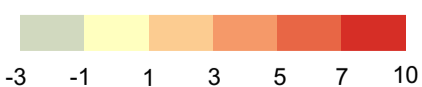
Ústí nad Labem

Rozdíl časové dostupnosti Ústí nad Labem hl. n. a centrum (VRT)



Teplé barvy značí kratší průměrný čas veřejnou dopravou na nádraží VRT centrum.

Rozdíl průměrného cestovního času [min]



0 1 2 4 km

1 : 50 000

— silnice, cesta

• zastávka MHD

• stanice Ústí n. L. hl. n.

• stanice VRT centrum

© ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016, OSM
© 2016 Geofabrik GmbH Karlsruhe

ČESKÝ
STATISTICKÝ
ÚŘAD

ÚZK

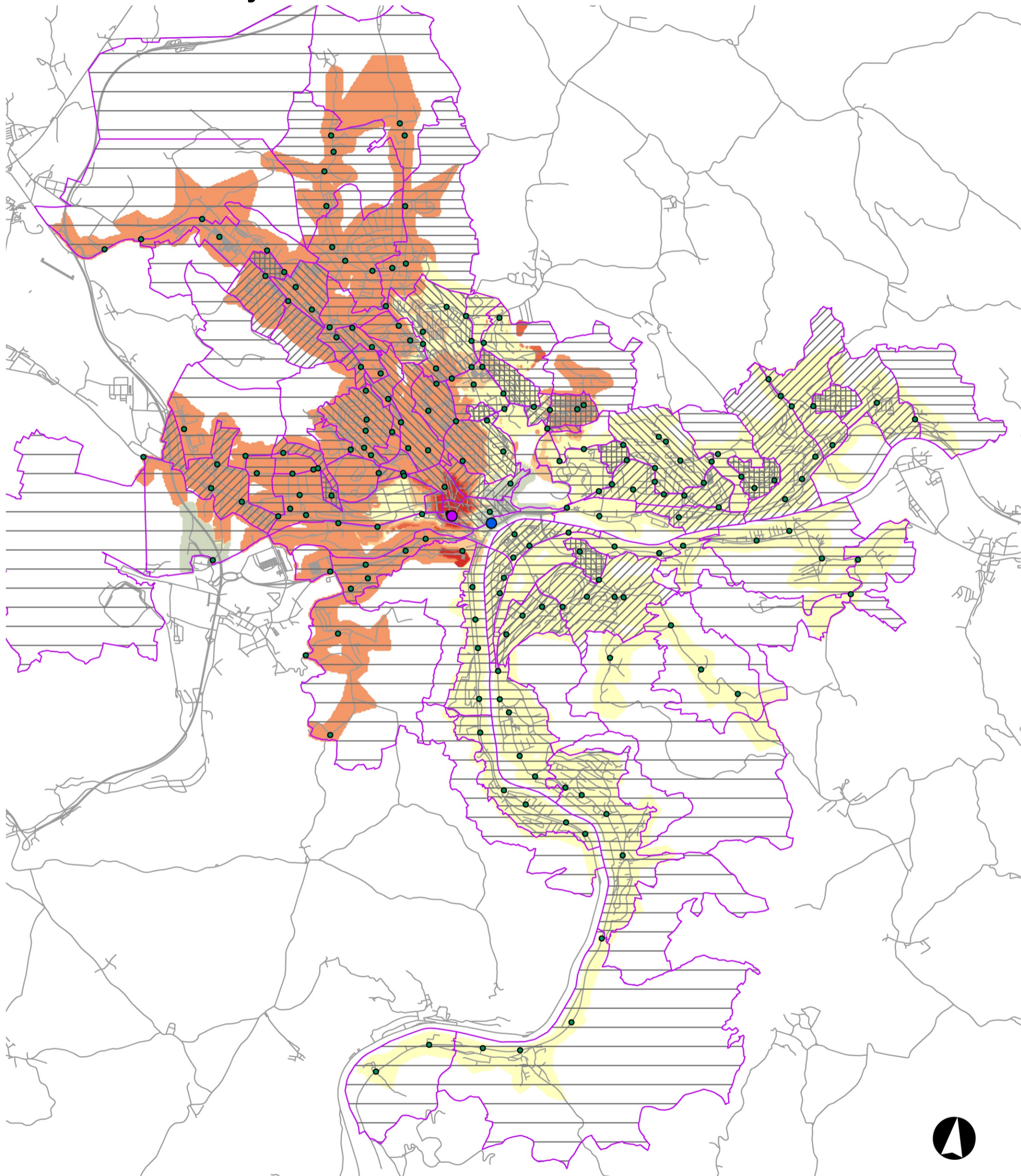
CEDOP
Centrum pro efektivní dopravu, z.s.

egis

Vypracoval: Mgr. Michal KOWALSKI

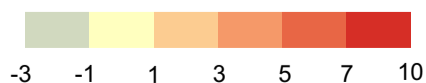
Ústí nad Labem

Rozdíl časové dostupnosti Ústí nad Labem hl. n. a centrum (VRT)
s vyznačenou hustotou zalidnění v rámci ZSJ



Teplé barvy značí kratší průměrný čas veřejnou dopravou na nádraží VRT centrum.

Rozdíl průměrného cestovního času [min]



0 1 2 4 km

1 : 50 000

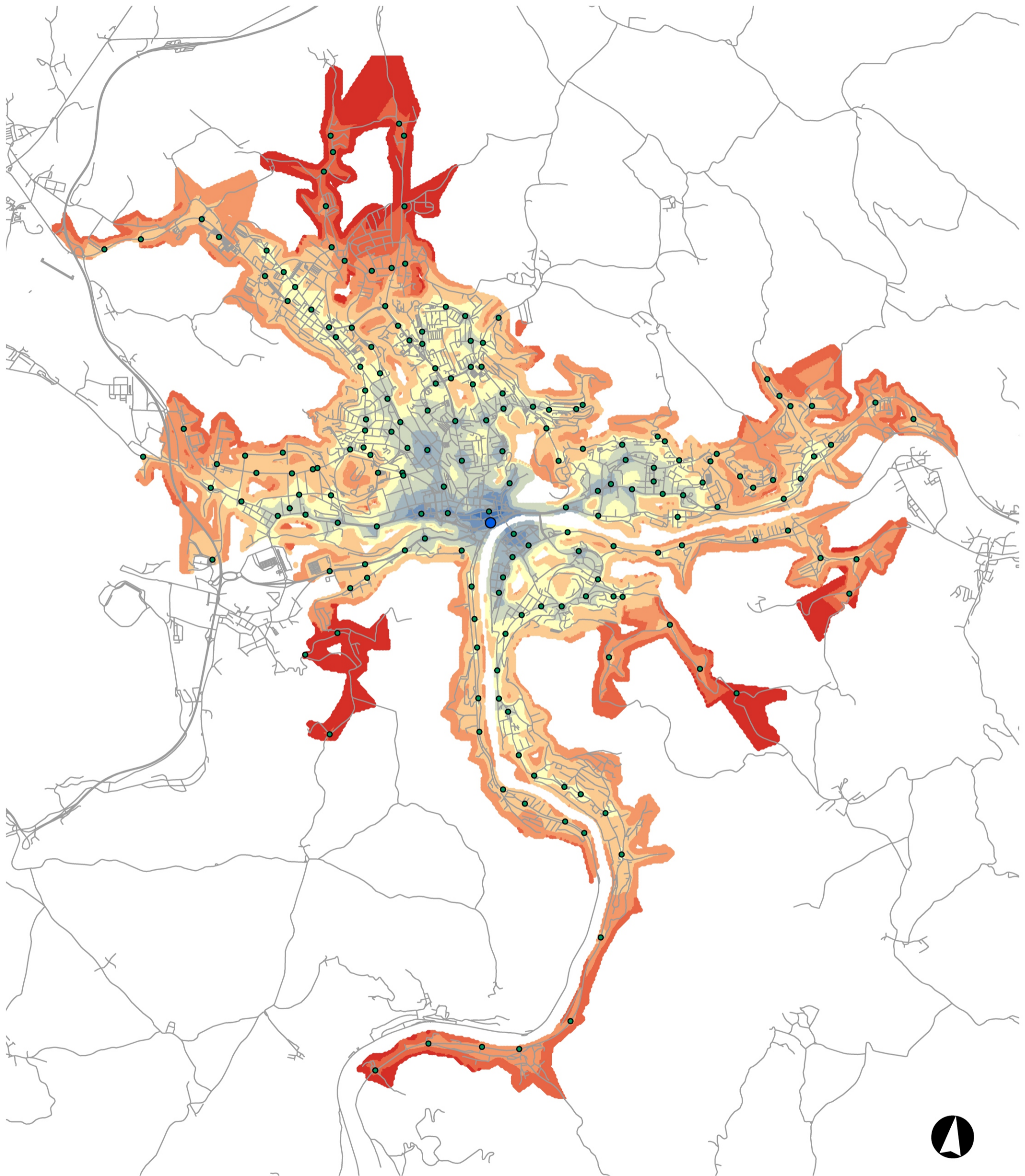
- silnice, cesta
- zastávka MHD
- stanice Ústí n. L. hl. n.
- stanice VRT centrum

Hustota zalidnění ZSJ [obyvatel/km²]

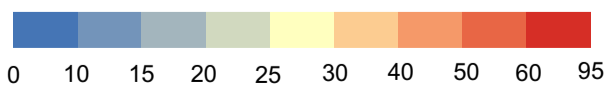
- 0 - 100
- 101 - 1 000
- 1 001 - 5 000
- 5 001 - 10 000
- 10 001 - 20 000

Ústí nad Labem

Časová dostupnost Ústí nad Labem hl. n. pomocí veřejné dopravy



Časová dostupnost [min]



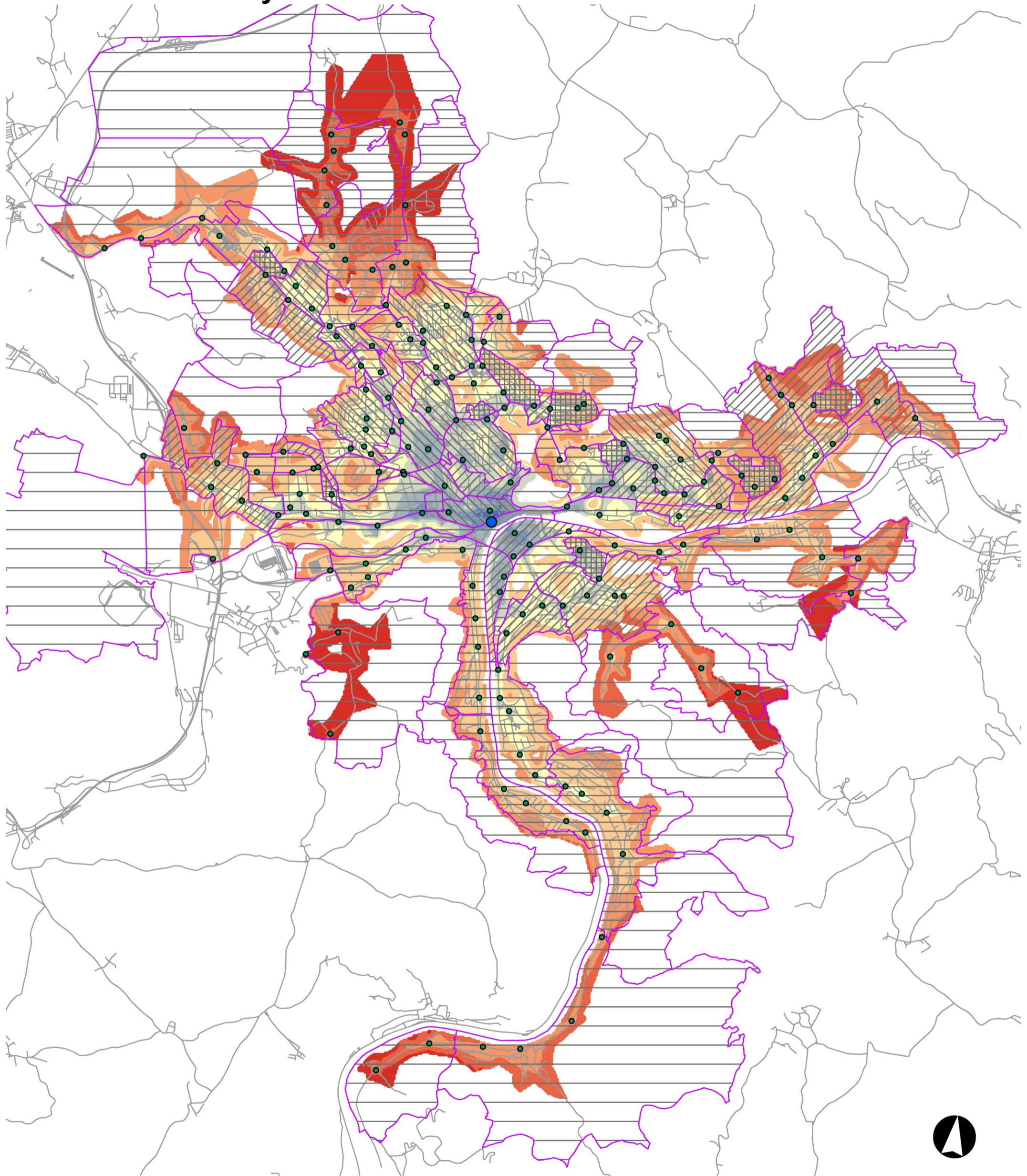
0 1 2 4 km

1 : 50 000

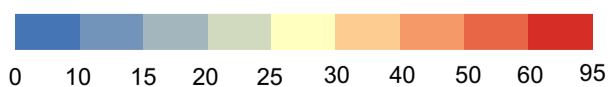
- silnice, cesta
- zastávka MHD
- stanice Ústí n. L. hl. n.

Ústí nad Labem

Časová dostupnost Ústí nad Labem hl. n. pomocí veřejné dopravy
s vyznačenou hustotou zalidnění v rámci ZSJ



Časová dostupnost [min]



0 1 2 4 km

1 : 50 000

- silnice, cesta
- zastávka MHD
- stanice Ústí n. L. hl. n.

Hustota zalidnění ZSJ [obyvatel/km²]

- 0 - 100
- 101 - 1 000
- 1 001 - 5 000
- 5 001 - 10 000
- 10 001 - 20 000

© ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016, OSM
© 2016 Geofabrik GmbH Karlsruhe

ČESKÝ
STATISTICKÝ
ÚŘAD

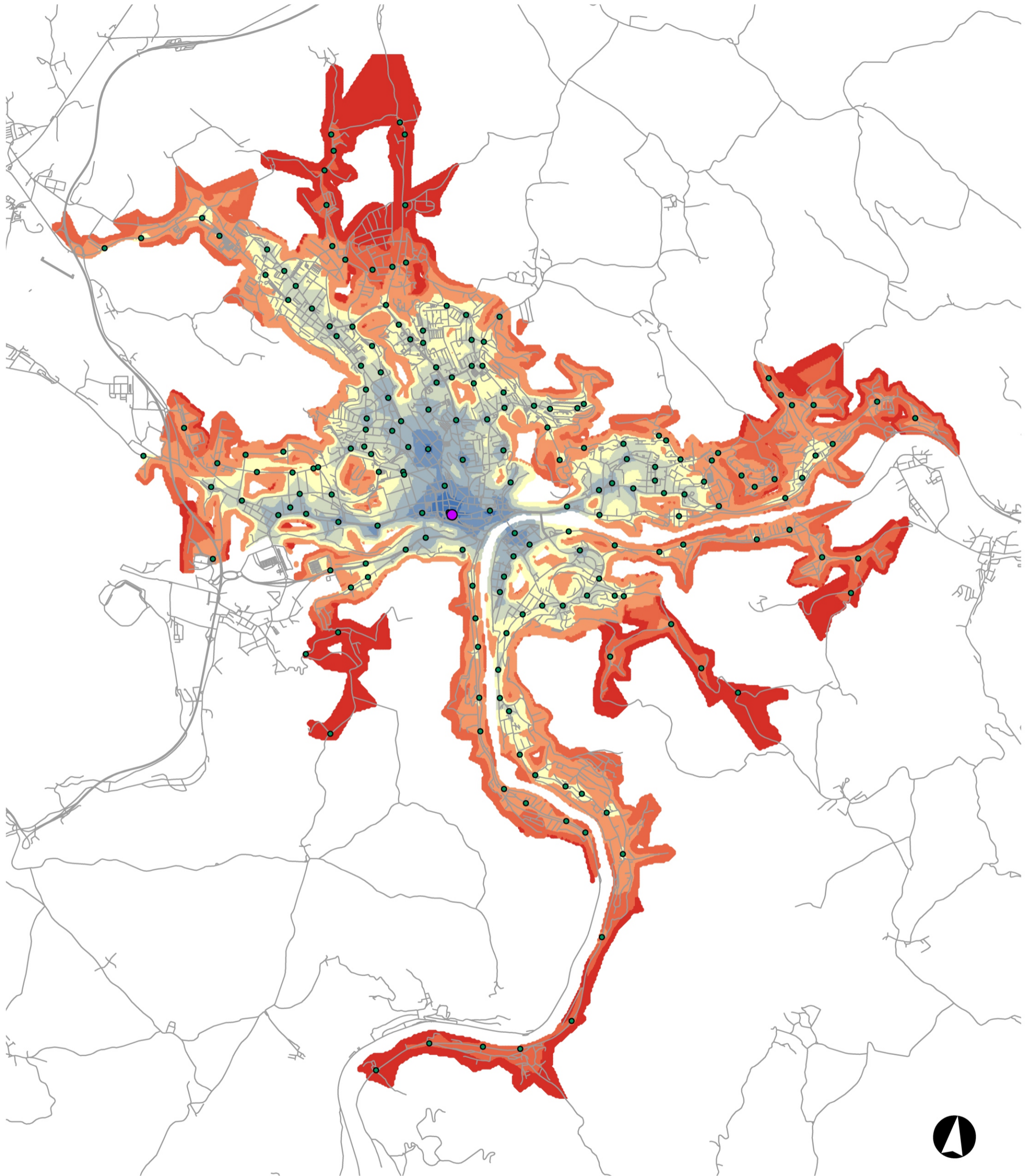
ÚZK

CEDOP egis

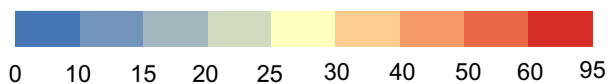
Centrum pro efektivní dopravu, z.s.
Vypracoval: Mgr. Michal KOWALSKI

Ústí nad Labem

Časová dostupnost stanice VRT centrum pomocí veřejné dopravy



Časová dostupnost [min]



0 1 2 4 km

1 : 50 000

- silnice, cesta
- zastávka MHD
- stanice Ústí n. L. centrum

© ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016, OSM
© 2016 Geofabrik GmbH Karlsruhe

ČESKÝ
STATISTICKÝ
ÚŘAD

ÚZK

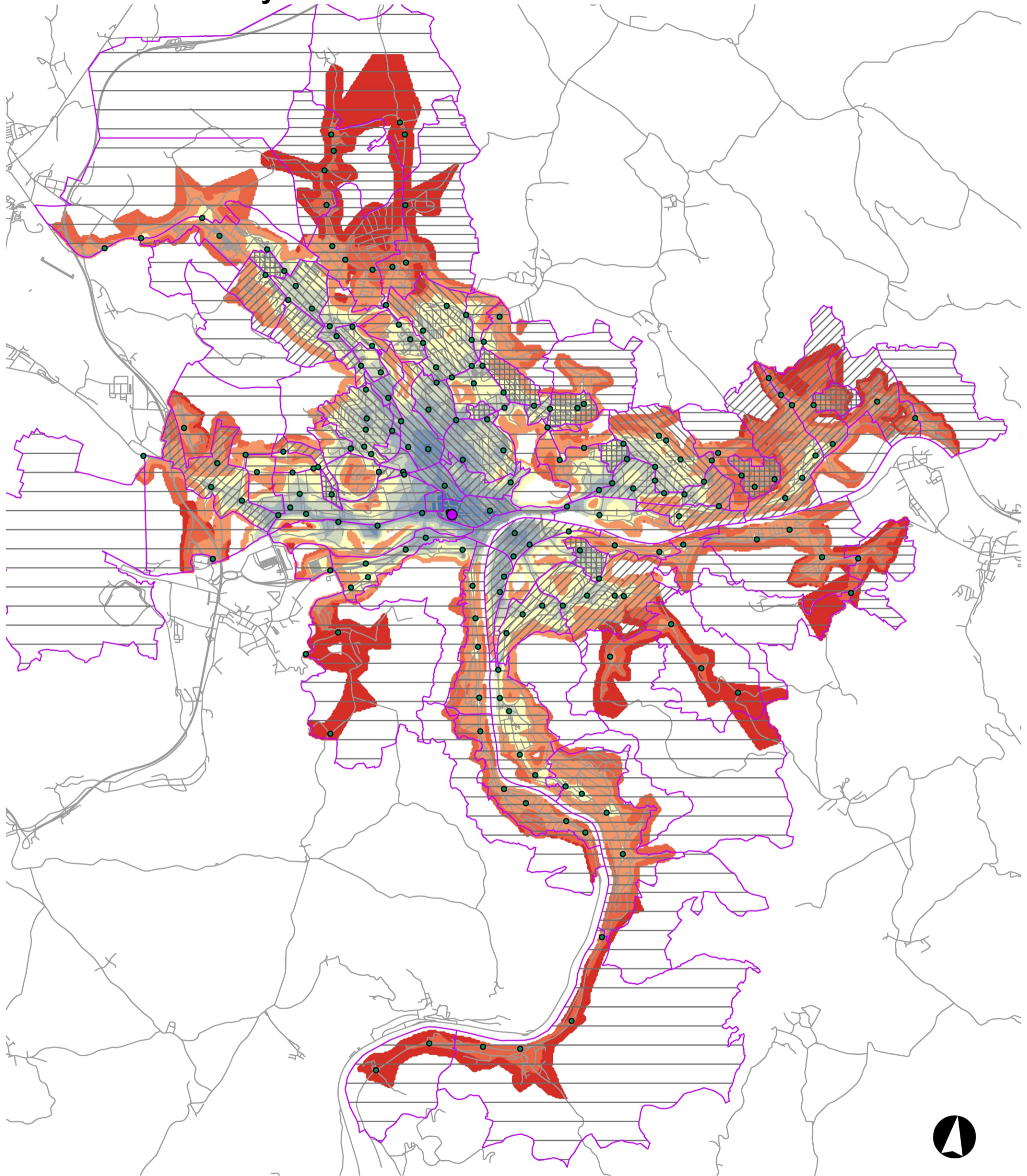
CEDOP egis

Centrum pro efektivní dopravu, z.s.

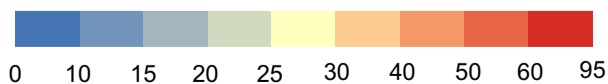
Vypracoval: Mgr. Michal KOWALSKI

Ústí nad Labem

Časová dostupnost stanice VRT centrum pomocí veřejné dopravy
s vyznačenou hustotou zalidnění v rámci ZSJ



Časová dostupnost [min]



0 10 15 20 25 30 40 50 60 95

0 1 2 4 km

1 : 50 000

- silnice, cesta
- zastávka MHD
- stanice Ústí n. L. centrum

Hustota zalidnění ZSJ [obyvatel/km²]

- 0 - 100
- 101 - 1 000
- 1 001 - 5 000
- 5 001 - 10 000
- 10 001 - 20 000

© ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016, OSM
© 2016 Geofabrik GmbH Karlsruhe

ČESKÝ
STATISTICKÝ
ÚŘAD

GÚZK

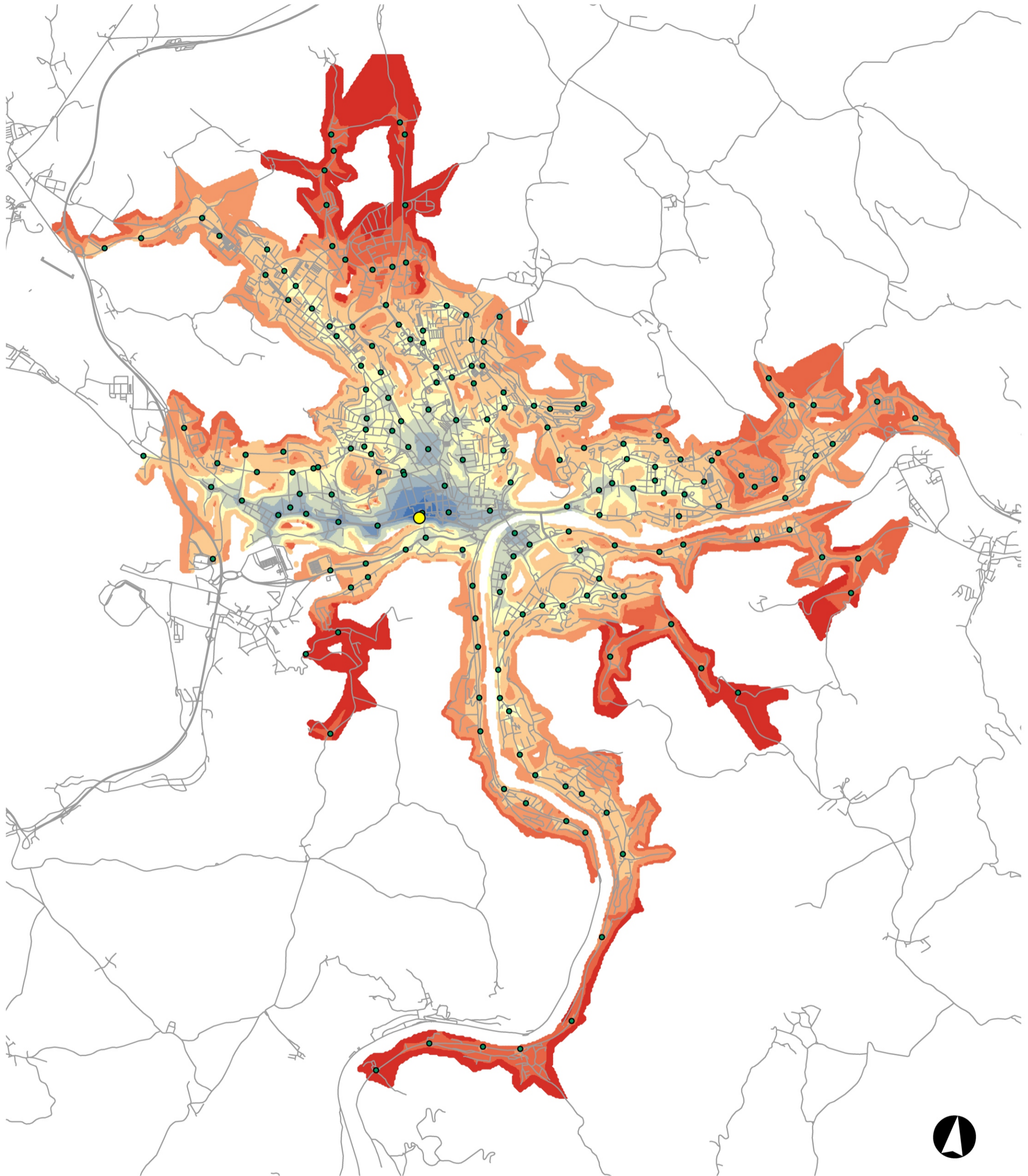
CEDOP

egis

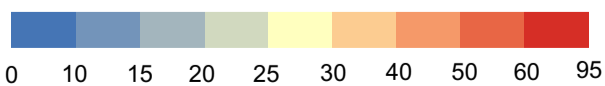
Vypracoval: Mgr. Michal KOWALSKI

Ústí nad Labem

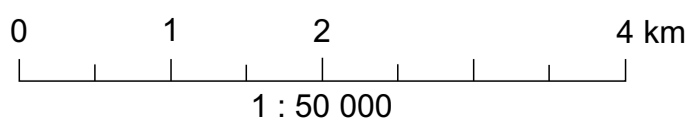
Časová dostupnost stanice VRT západ pomocí veřejné dopravy



Časová dostupnost [min]



- silnice, cesta
- zastávka MHD
- stanice Ústí n. L. západ



© ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016, OSM
© 2016 Geofabrik GmbH Karlsruhe

ČESKÝ
STATISTICKÝ
ÚŘAD

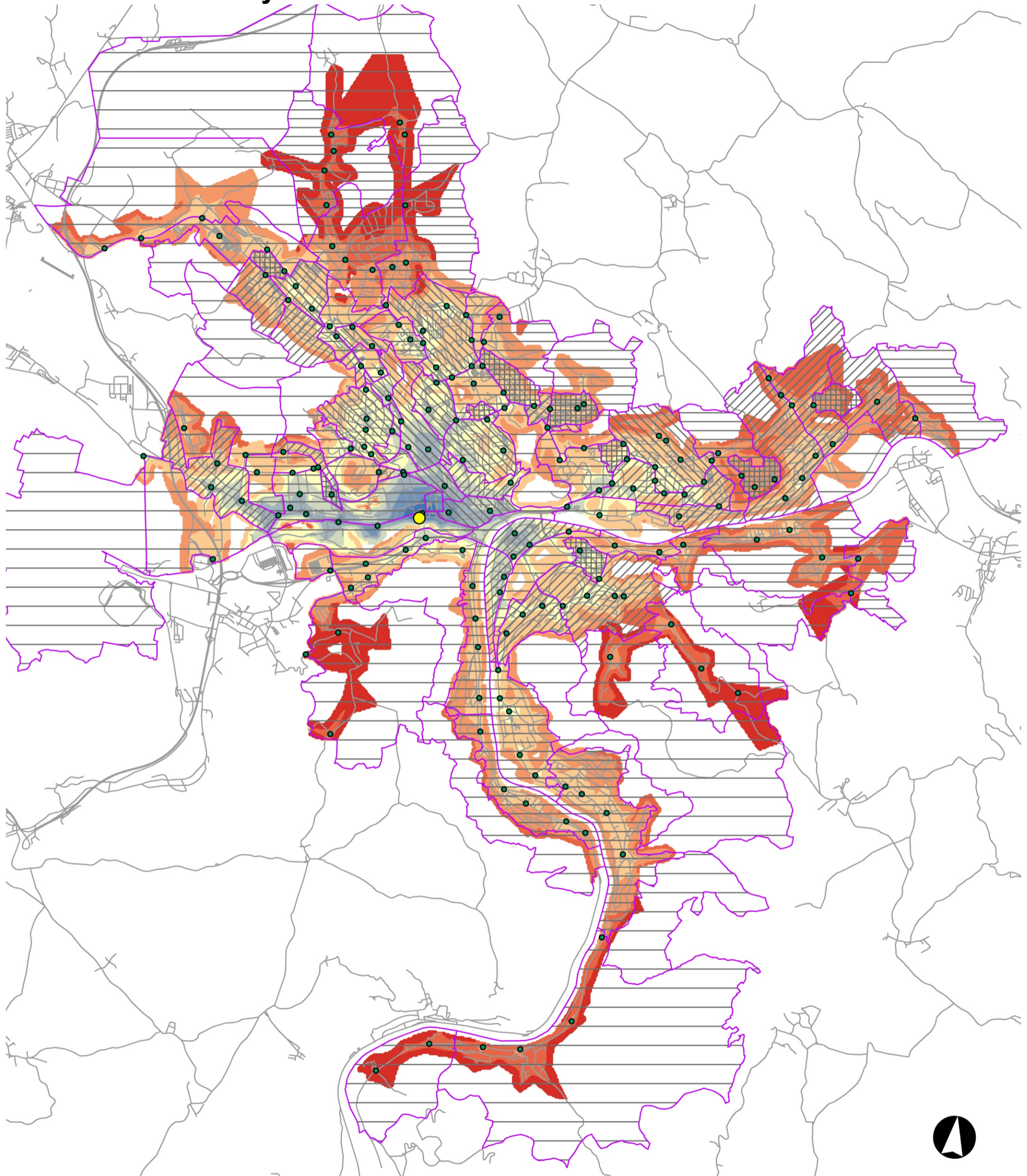
ÚZK

CEDOP egis

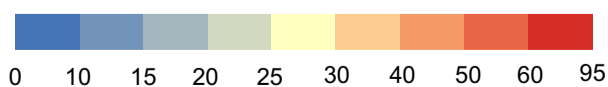
Centrum pro efektivní dopravu, z.s.
Vypracoval: Mgr. Michal KOWALSKI

Ústí nad Labem

Časová dostupnost stanice VRT západ pomocí veřejné dopravy
s vyznačenou hustotou zalidnění v rámci ZSJ



Časová dostupnost [min]



0 1 2 4 km

1 : 50 000

- silnice, cesta
- zastávka MHD
- stanice Ústí n. L. západ

Hustota zalidnění ZSJ [obyvatel/km²]

- 0 - 100
- 101 - 1 000
- 1 001 - 5 000
- 5 001 - 10 000
- 10 001 - 20 000

Vyhodnocení tras v ZÚR

střety s infrastrukturou nově plánovanou a předpokládanou

O střetech s infrastrukturou aktuálně existující se předpokládá, že byly zohledněny v podkladových studiích.

LEGENDA

Varianta I

Podklady pro Ústecký kraj

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE

PRÁVNÍ STAV PO VÝDÁNÍ 1. AKTUALIZACE

2. VÝKRES PLOCH A KORIDORŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, VČETNĚ ÚSES



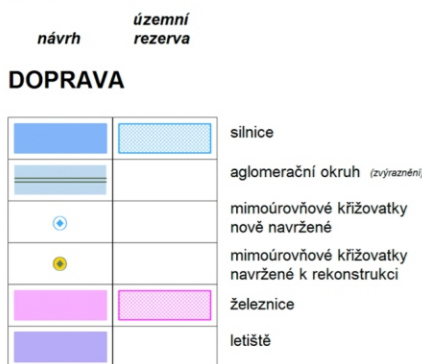
Podklady pro Středočeský kraj

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

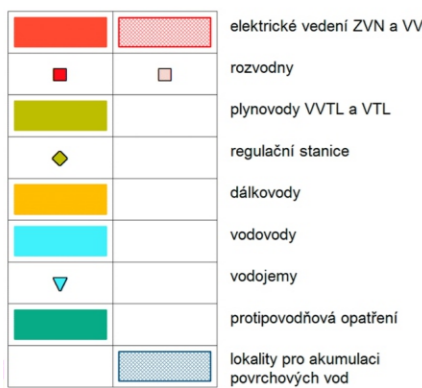
I.2. PLOCHY A KORIDORY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

1 : 100 000

NÁVRHOVÁ ČÁST



TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA



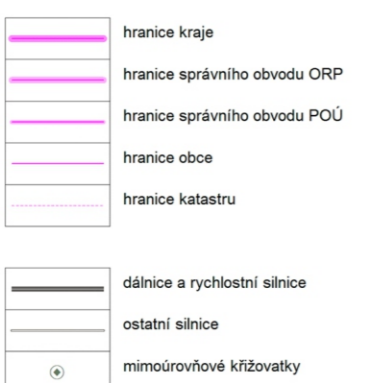
Poznámka: Zpracování stávajících koridorů je ve výkresu znázorněno pomocí šrafového vzoru. Koridory nově navrhované jsou vyznačeny červenou čarou.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY



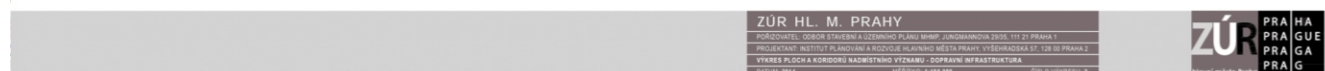
INFORMATIVNÍ ČÁST

ZÁKLADNÍ INFORMACE O ÚZEMÍ

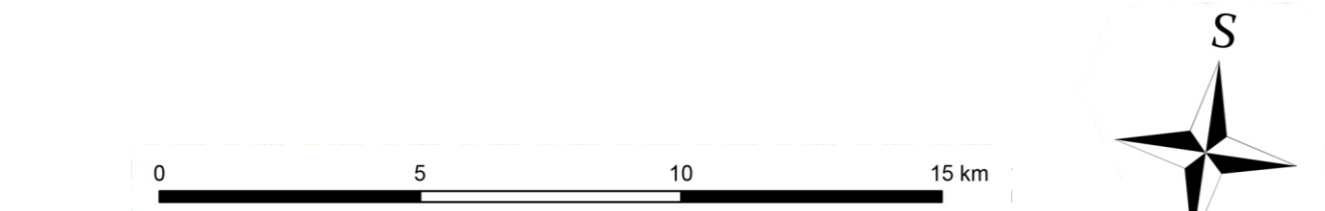
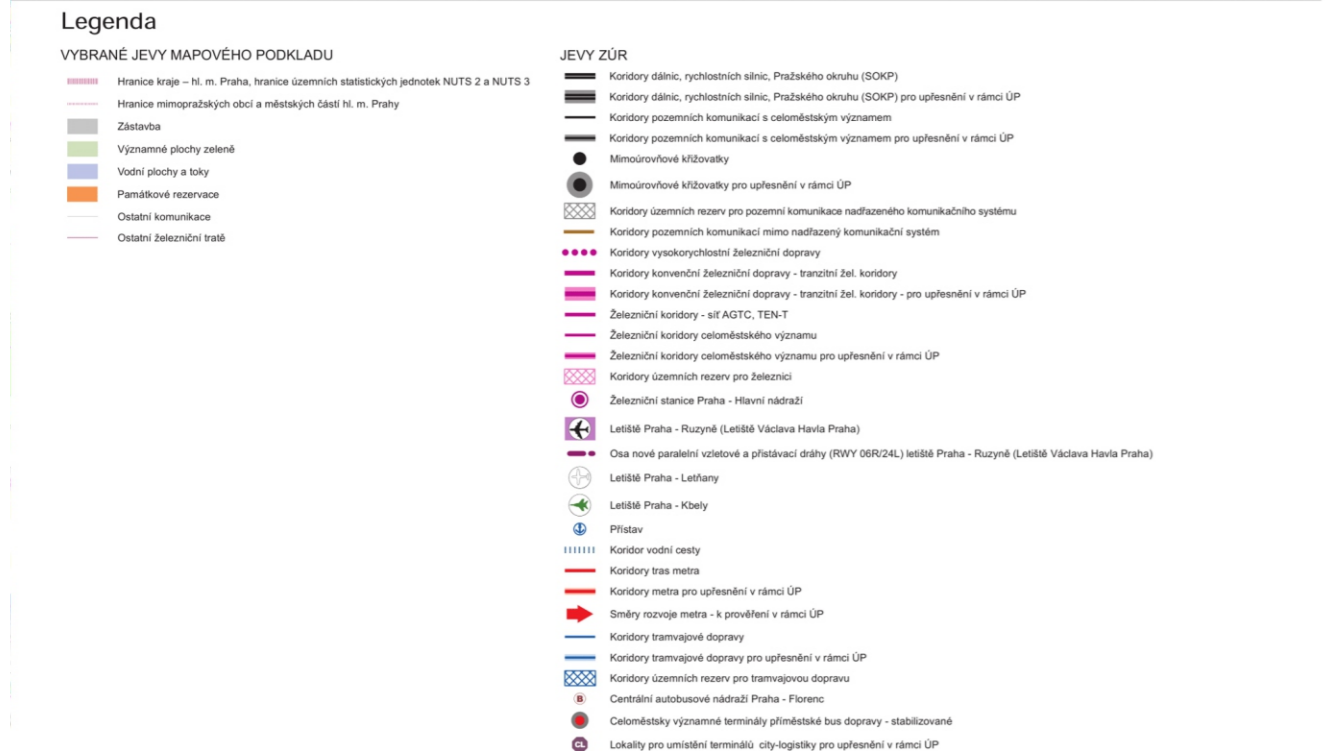


Upozornění: Územní legenda platí pro řešení území. Informace zobrazené mimo hranice území jsou orientační a slouží pouze pro ilustraci souvislosti.

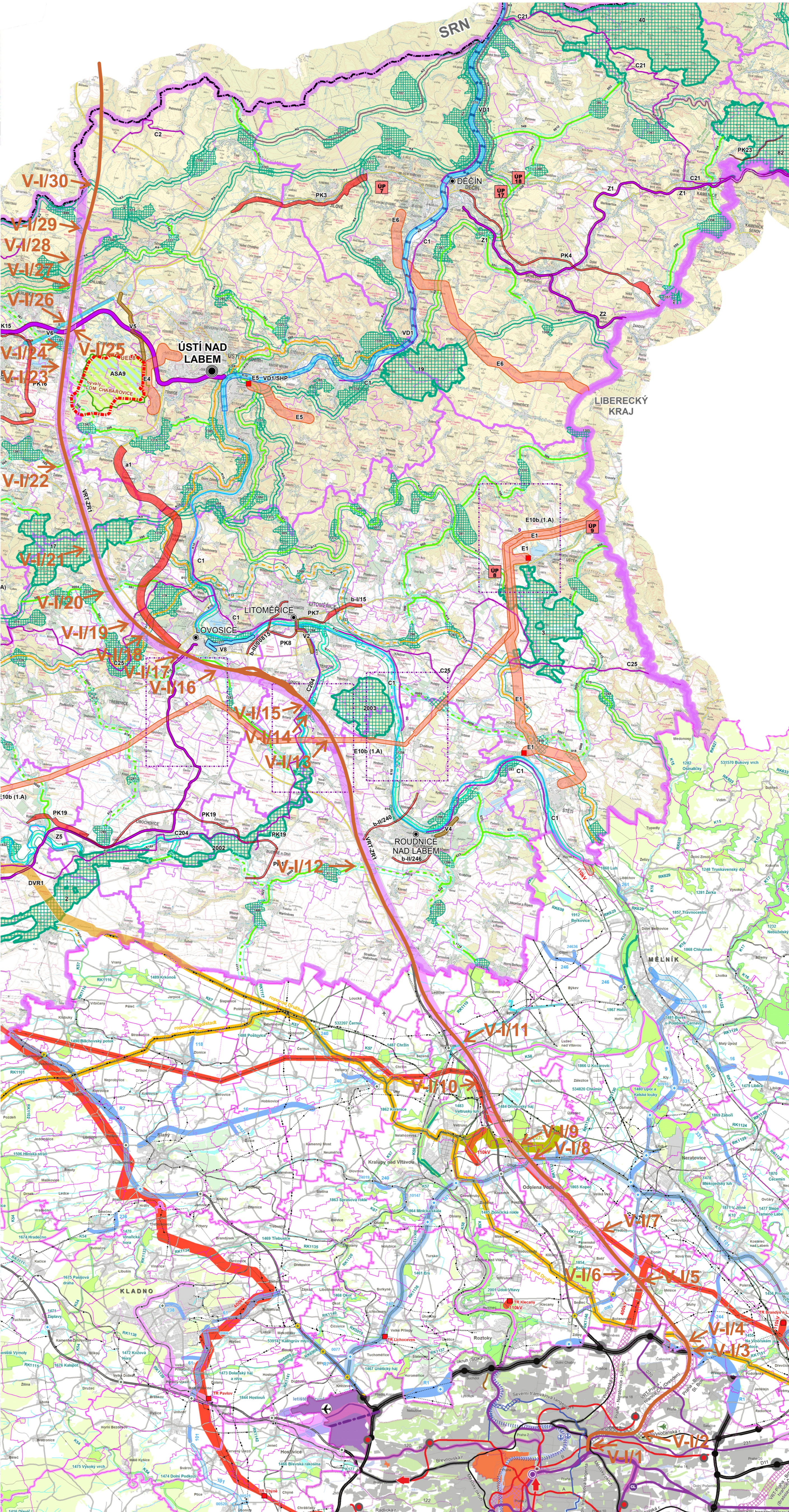
Podklady pro Hlavní město Prahu



VÝKRES PLOCH A KORIDORŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA



Akce : Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha - Drážďany	
Objednatel :	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dílaždná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zhotovitel :	CEDOP CEDOP EGIS egis Nám. W. Churchilla 1800/2, 130 00 Praha 3 168-170 Avenue Thiers 69455, Lyon Cedex 06
Kraj : Hlavní město Praha, Středočeský kraj	Datum 08 / 2017
Obsah : Vyhodnocení tras ZÚR - střety	Stupeň STUDIE PROVEDITELNOSTI



Mapové podklady: ZÚR jednotlivých krajů

Vyhodnocení tras v ZÚR

střety s infrastrukturou nově plánovanou a předpokládanou

O střetech s infrastrukturou aktuálně existující se předpokládá, že byly zohledněny v podkladových studiích.

LEGENDA

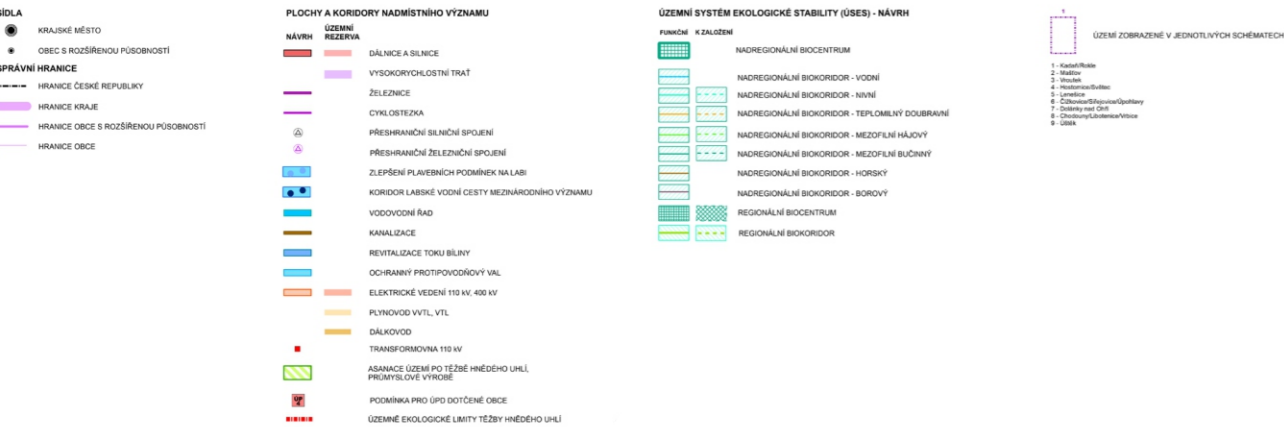
Varianta II

Podklady pro Ústecký kraj

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE

PRÁVNÍ STAV PO VYDÁNÍ 1. AKTUALIZACE

2. VÝKRES PLOCH A KORIDORŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, VČETNĚ ÚSES



Podklady pro Středočeský kraj

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

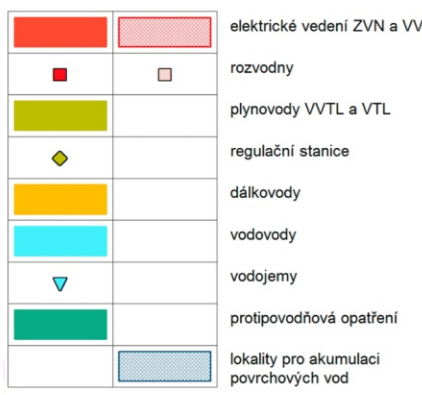
I.2. PLOCHY A KORIDORY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

1 : 100 000

NÁVRHOVÁ ČÁST



TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA



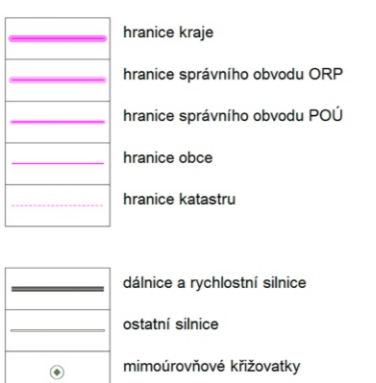
Poznámka:
Započítání stávajících koridorů je ve výkresu zhmotněno
povinnými šířkami než koridory stejného typu v nových trasách.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY



INFORMATIVNÍ ČÁST

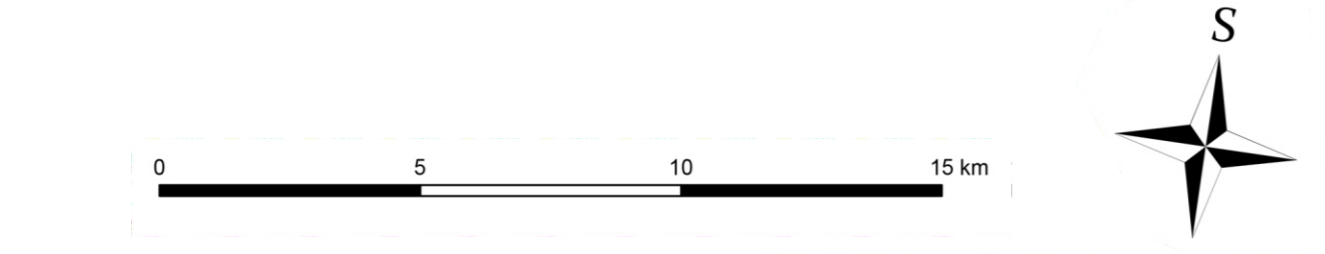
ZÁKLADNÍ INFORMACE O ÚZEMÍ



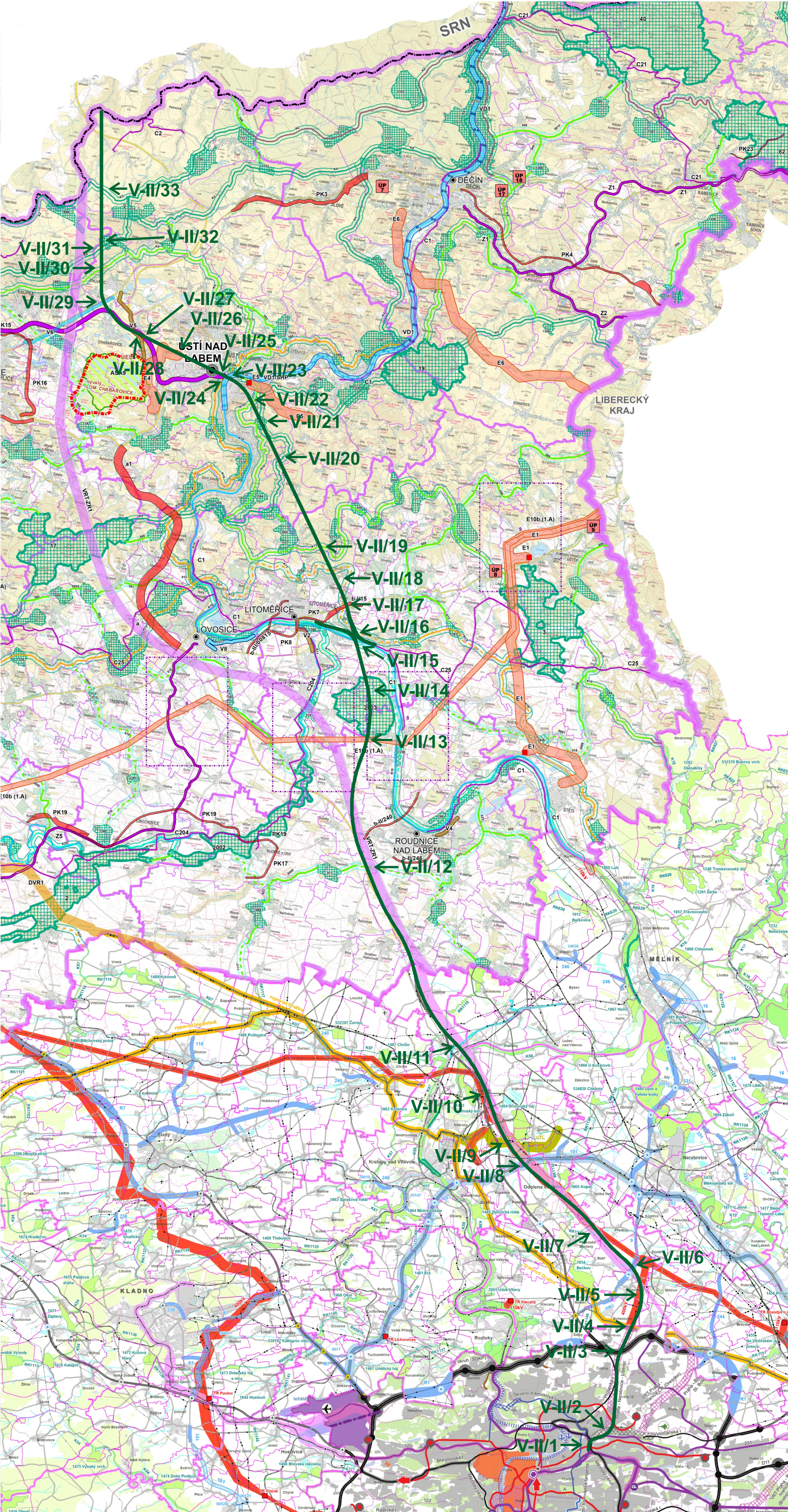
Upozornění:
Územní legenda platí pro řešení území.
Informace zobrazené mimo hranice území jsou orientační
a slouží pouze pro ilustraci souvislosti.

Podklady pro Hlavní město Prahu

VÝKRES PLOCH A KORIDORŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA



Akce : Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha - Drážďany	
Objednatel :	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dílaždná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zhotovitel :	CEDOP Nám. W. Churchilla 1800/2, 130 00 Praha 3 EGIS 168-170 Avenue Thiers 69455, Lyon Cedex 06 egis
Kraj : Hlavní město Praha, Středočeský kraj	Datum : 08 / 2017
Obsah : Vyhodnocení tras ZÚR - střety	Stupeň : STUDIE PROVEDITELNOSTI



Mapové podklady: ZÚR jednotlivých krajů

Vyhodnocení tras v ZÚR

střety s infrastrukturou nově plánovanou a předpokládanou

O střetech s infrastrukturou aktuálně existující se předpokládá, že byly zohledněny v podkladových studiích.

LEGENDA

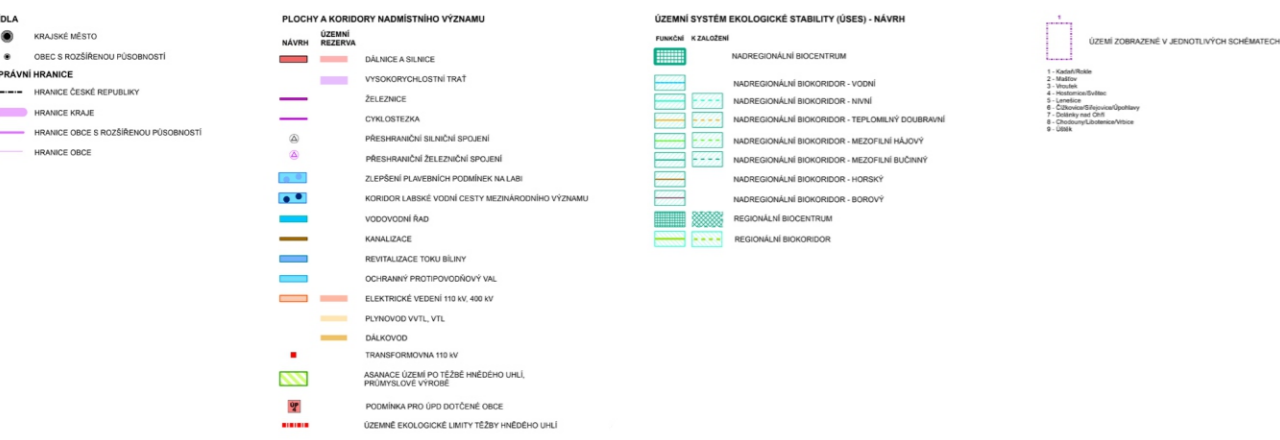
- Varianta I
— Varianta II

Podklady pro Ústecký kraj

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE

PRÁVNÍ STAV PO VYDÁNÍ 1. AKTUALIZACE

2. VÝKRES PLOCH A KORIDORŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, VČETNĚ ÚSES



Podklady pro Středočeský kraj

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

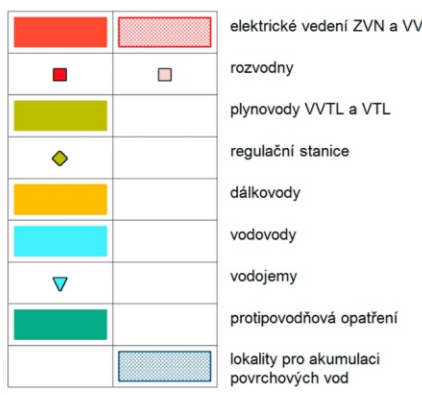
I.2. PLOCHY A KORIDORY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

1 : 100 000

NÁVRHOVÁ ČÁST



TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA



Poznámka:
Započítání stávajících koridorů je ve výkresu zřetelně odlišeno od koridorů stejného typu v nových trasách.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY



INFORMATIVNÍ ČÁST

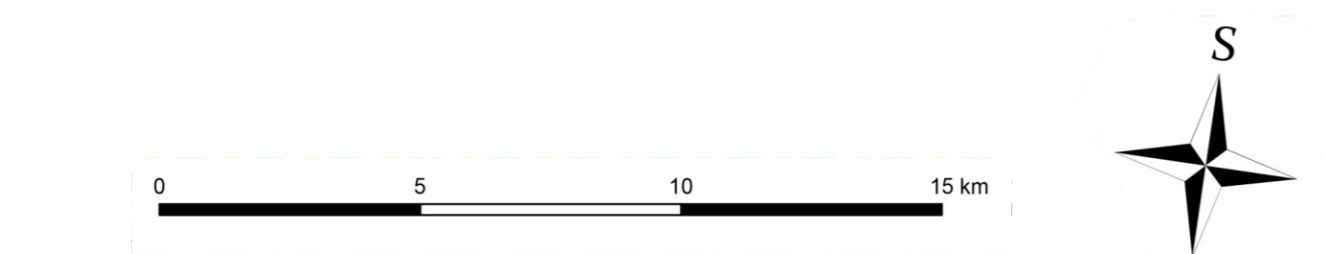
ZÁKLADNÍ INFORMACE O ÚZEMÍ



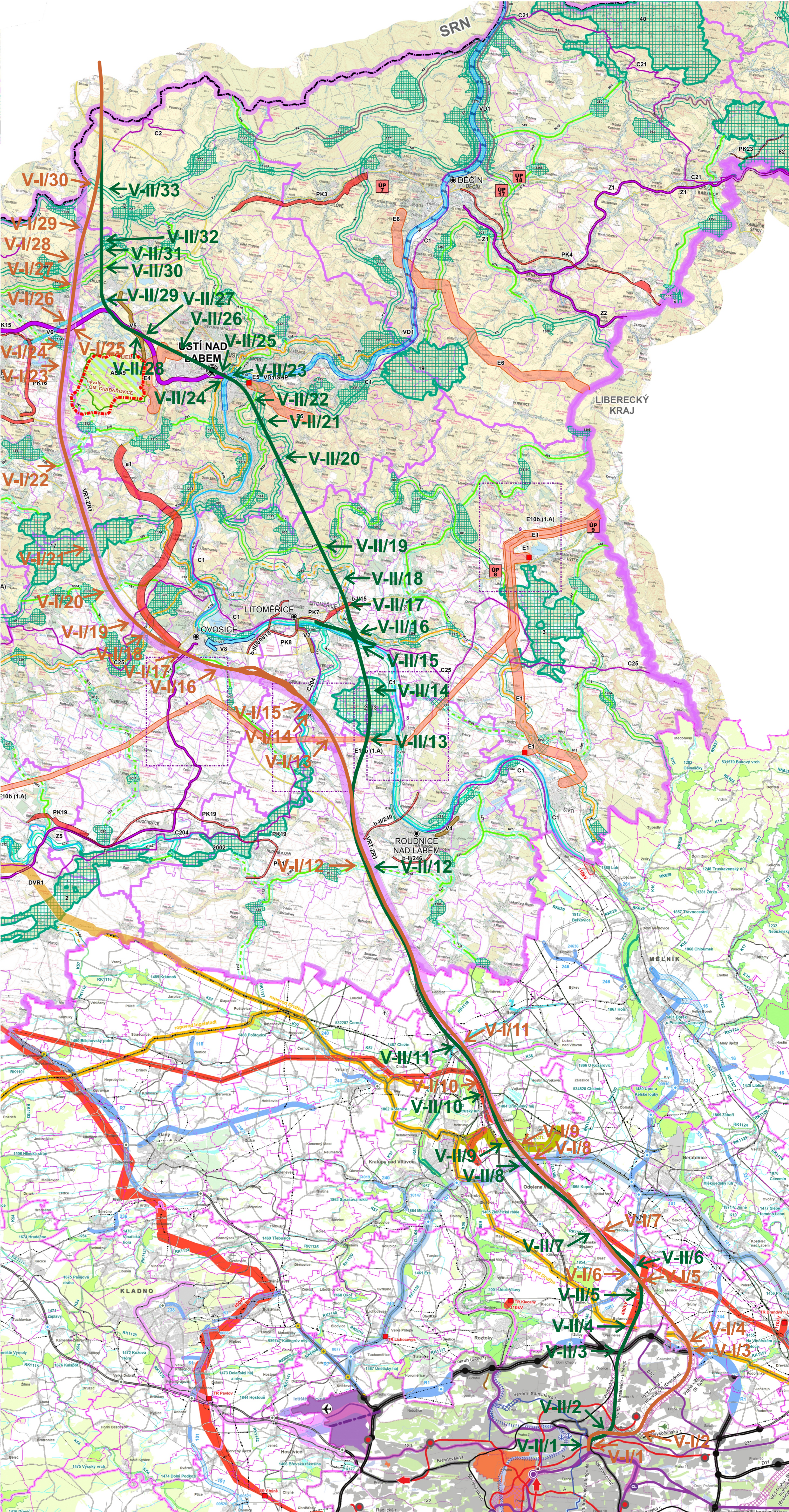
Upozornění:
Územní legenda platí pro řešení území.
Informace zobrazené mimo hranice území jsou orientační
a slouží pouze pro ilustraci souvislosti.

Podklady pro Hlavní město Prahu

VÝKRES PLOCH A KORIDORŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

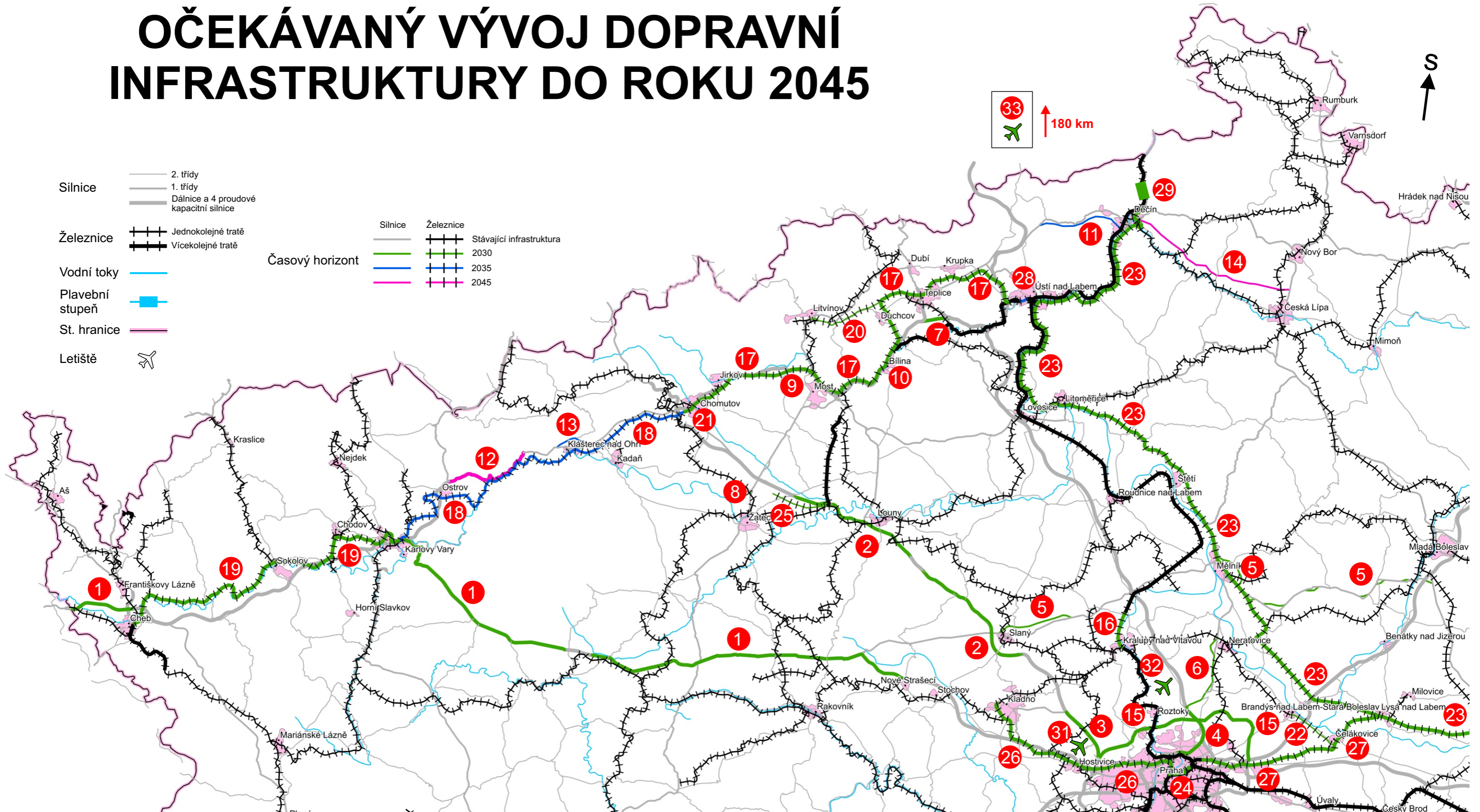


Akce : Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha - Drážďany	
Objednatel :	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zhotovitel :	CEDOP CEDOP EGIS egis Nám. W. Churchilla 1800/2, 130 00 Praha 3 168-170 Avenue Thiers 69455, Lyon Cedex 06
Kraj : Hlavní město Praha, Středočeský kraj	Datum 08 / 2017
Obsah : Vyhodnocení tras ZÚR - střety	Stupeň STUDIE PROVEDITELNOSTI



Mapové podklady: ZÚR jednotlivých krajů

OČEKÁVANÝ VÝVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY DO ROKU 2045



SILNIČNÍ STAVBY

- | | | |
|---|-------------------------------------|--|
| 1 D6 - dostavba mimo obchvatu Karlových Varů | 8 I/27 - obchvat Žiželice | 15 Silniční okruh Prahy Ruzyně – Satalice v jižní variantě |
| 2 D7 - dostavba | 9 I/13 - čtyřpruh Třebošice | |
| 3 D7 - zkapacitnění - 6 pruhů | 10 I/13 - Bílina - průtah | |
| 4 D8 - zkapacitnění - 6 pruhů | 11 I/13 - přivaděč D8 - Děčín | |
| 5 I/16 - obchvaty - Slaný - Mladá Boleslav | 12 I/13 - Ostrov - Smilov | |
| 6 I/9 - Líbeznice - Neratovice vystřídaný třípruh s obchvaty všech obcí | 13 I/13 - obchvat Klášterce n. Ohří | |
| 7 I/13 - Kladrubská spojení | 14 I/13 - Děčín - Manuše | |

ŽELEZNIČNÍ STAVBY

- | | |
|---|--|
| 16 Kralupy n. Vlt. a Nelahozeveské tunely | 23 Rekonstrukce trati Kolín - Děčín |
| 17 Ústí nad Labem - Chomutov | 24 Praha Masarykovo n. |
| 18 Chomutov - Karlovy Vary | 25 Napojení vlečky Triangle do žst. Postoloprty |
| 19 Karlovy Vary - Cheb | 26 Praha - Kladno |
| 20 Oldřichov u Duchcova - Litvínov | 27 Lysá n. Lab. - Praha-Vysočany |
| 21 Uzel Chomutov - vznik jednoho tarifního bodu „Chomutov centrum“ v blízkosti AN | 28 Doplnění dopravního programu žst. Ústí nad Labem hl. n. |
| 22 TZZ Brandýs n. L. - Čelákovice | |

LETECKÉ A VODNÍ STAVBY

- | |
|------------------------------------|
| 29 Plavební stupeň Děčín |
| 30 Plavební stupeň Přebouch |
| 31 Paralelní runway Praha - Ruzyně |
| 32 Letiště Vodochody |
| 33 Letiště Berlin - Brandenburg |

45 km



0 20 km
1 : 500 000

Varianta 2 - předpokládaná, preferovaná. Základní uspořádání dle dosud (ve 3. a 5. DP) odevzdaných výkresů, v Ústí n. L. dle Alt. 3, v Lounech střed dle Alt. 2. Vůči uvedenému jsou navrženy níže uvedené subvarianty z hlediska technického řešení:

Znak	Popis	Cíle	Rizika
1	Tišická spojka bez závleku koleje směr Neratovice a bez zásahu do žst. Všetaty (tunel Přívory)	Zkrácení délky tratě pro nákladní dopravu Zjednodušení kolejových rozpletů u Všetat Nově modernizovaná ŽST bez dodat. úprav	Obtížná návaznost směr Dřísy bez 4 kolejí Zvýšení CIN
2	Mimoúrovňové řešení odb. Třeboutice	Zvýšení kapacity Odstranění kolejového křížení	Zvýšení CIN Vyvolaný rozsah přeložek pozemních kom.
3	Překročení Labe západně od Litoměřic	Menší rozsah změn ZÚR	Absence napojení Litoměřic Nemožnost využití Litoměřického tunelu pro nákladní vlaky Geologické podmínky
4	V úseku Ústí n. L. - Litoměřice jen osobní doprava	Nižší CIN (bez spojky Třeboutice - Středohoří, bez žst. Encovany) Vyšší traťová rychlost v Litoměřickém tunelu	Zhoršení výsledků CBA Nižší provozní spolehlivost pravobřežní tratě pro ND Nutné zkapacitnění levobřežní tratě nebo omezená kapacita pro ND (LT-UL) nebo vedení ND směr Praha přes Louny Vyšší CIN v důsledku vyvolaných úprav Projednatelnost v Ústeckém kraji
5	Louny - alternativní návrh kolejiště	Nenavrhovat DKS Upravit řešení „trianglu“	Prodloužení pěších cest nebo omezení operativního křížování vlaků Zvýšení CIN
6	odb. Krušné hory mimo tunel	Snazší přístupnost pro údržbu	Zvýšení CIN (rozsáhlé odtěžení svahu nebo přesun žst. Chabařovice apod) Výrazné snížení TR
7	odb. Zlosyň pouze ve dvou patrech Propojení Odolena Voda - směr Kralupy n. Vlt.	Zjednodušení mostních objektů Odstranění části kolizních cest Spojení Odolena Voda - Kralupy n. Vlt.	Snížení TR směr Odolena Voda Zvýšení CIN a prov. nákladů
8	Snížení max. rychlosti na 300 resp. 250 km/h	Úspora CIN, popř. provozních nákladů	Zhoršení výsledků CBA Nevyužití parametrů vozidel na části linek
9	Doplnění spojky Nové Ouholice - Nová Ves	Napojení Kralup n. Vlt. severním směrem Etapizace výstavby	Zvýšení CIN Nevyužití v rámci etapizace Nejasné provozní využití v cílovém stavu

10	Jízdy úvratí Lovosice - Ústí n. L. centrum - Děčín	Univerzálnější dopravní program ŽST	Posun nástupišť výrazně západně Prodloužení Litoměřického tunelu Prodloužení cestovních dob Zhoršení výsledků CBA Možné nevyužití úpravy v praxi
11	Spojka mimo žst. Ústí n. L.-Střekov	Zatraktivnění příměstské dopravy	Projednatelnost záměru (demolice) Zvýšení CIN
12	Úprava výškového řešení Strážovského tunelu	Snížení CIN Úspora provozních nákladů	Nutnost úpravy Vysočanské radiály Prodloužení JD při nevhodné poloze styku soustav 3 kV a 25 kV
13	Úprava kolejového řešení žst. Most	Zvýšení kapacity uzlu Umožnění efektivního využití nové tratě ND	Koordinace se stavbou optimalizace
14	Prodloužení kolejí výh. Stradov	Univerzální využitelnost tras v GVD vlaky ND	Snížení TR Kolize se záměrem subvarianty 2f
15	Úprava výškového řešení trasy Stradov - Goes	Zkrácení JD předjížděných vlaků ND Možnost styku soustav 15 kV a 25 kV v ČR	Kolize se záměrem subvarianty 2f
16	Směrové zaústění Klíčovského tunelu do Vysočan Zdvoukolejnění tratě Praha-Libeň - Praha-Vysočany	Navázání na stavbu „Optimalizace“	Minimální počet volných tras pro ND Zásadní omezení délky vlaků ND Prostorová kolize v oblasti Balabenky
17	Samostatné zaústění ND do ŽUP	Provoz ND bez omezení délky i tras v GVD Zkrácení délky jízdy ND Zjednodušení zaústění Vysočanského tunelu Zlepšení výsledků CBA	Zvýšení CIN
18	Traťové zaústění Klíčovského tunelu do Vysočan Zdvoukolejnění tratě Praha-Libeň - Praha-Vysočany	Odstranění úzkého hrdla Praha-Vysočany	Znemožnění tříkolejného provozu na odb. Skály Rozsáhlé změny nově modernizované infrastruktury Prostorová kolize v oblasti Balabenky Zvýšení CIN Komplikace/prodloužení stavby tunelu
19	Čtyřkolejný souběh tratí odb. Lhota - odb. Kozly	Odstranění kapacitního hrdla ND	Zvýšení CIN Projednatelnost demolice Ovčáry
20	Přivedení ND od Prahy do odb. Kozly v sam. trase	Odstranění kapacitního hrdla ND Zkrácení délky tratě pro nákladní dopravu Zlepšení výsledků CBA	Zvýšení CIN Projednatelnost dalšího překročení Labe
21	Elektrizace tratě Praha-Vysočany - odb. Tůmovka	Snížení provozních nákladů RD Univerzální využití souprav v oblasti	Zvýšení CIN Projednatelnost - letiště Kbely

22	Zdvoukolejnění (popř. části) tratě Skály - Tůmovka	Možnost etapizace od severu z hlediska ND Prov. spolehlivost směr Neratovice (odklony)	Zvýšení CIN
23	Elektrizace tratě Čelákovice - Neratovice Zprůjezdnění žst. Neratovice v tomto směru	Přímé vlaky Praha - Brandýs n. L. - Kostelec n. L., popř. Lázně Toušeň Přímé vlaky Mělník - Brandýs n. L. Úspora zařízení pro motor. vozbu v oblasti	Zvýšení CIN
24	Labský kříž se dvěma souběžnými mosty	Projednatelnější a jednodušší řešení	<i>Momentálně žádné nespátřujeme</i>
25	Doplnění žst. Encovany II	Zvýšení kapacity a provozní spolehlivosti ND	Zvýšení CIN
26	Silniční přemostění Encovany	Odstranění železničního přejezdu	Zvýšení CIN Ohrožení projednatelnosti celého záměru
27	Doplnění výhybny v úseku Veltrusy - Černochoh	Zvýšení kapacity a provozní spolehlivosti ND	Zvýšení CIN
28	Mimoúrovňová silniční křížení Louny střed	Zvýšení provozní spolehlivosti Omezení čekání na žel. přejezdech	Zvýšení CIN Ohrožení projednatelnosti celého záměru
29	Redukce kolejiště Ústí nad Labem západ	Snížení CIN a provozních nákladů	Budoucí potřeba kolejiště
30	Zrušení tratě Zlonice - Peruc místo odb. Chrástín	Snížení CIN	Zhoršení projednatelnosti záměru
31	Napojení stávající tratě směr Slaný do odb. Černčice	Snížení CIN Odstranění úrovňového křížení Chrástín Zjednodušení sestavy GVD	Prodloužení (nezkrácení) JD Nesnížení provozních nákladů RD Zhoršení výsledků CBA
32	Elektrizace tratě Kralupy n. Vlt. - odb. Chrástín	Sjednocení elektrické vozby na nové trati Zkrácení jízdních dob Snížení provozních nákladů RD	Zvýšení CIN Řešení jen okrajově souvisejícího úseku
33	Elektrizace tratě Všetaty - Mladá Boleslav hl.n.	Elektrická vozba celého ramene Neprodlužování JD přepřahem Všetaty	Zvýšení CIN
34	Zkapacitnění tratě Všetaty - Mladá Boleslav hl.n. Byšická spojka	Zefektivnění provozu ND (Ml. Bol. - Dresden) Zkrácení jízdních dob DD, RD i ND	Zvýšení CIN
35	Zachování úseku Břvany - Obrnice	Projednatelnost v Ústeckém kraji	Zvýšení provozních nákladů
36	25 kV od VRT do určených kolejí Prahy hl.n. a Mas.n.	Není neg. vliv styku soustav na dynamiku	Provozně-technická komplikace v uzlu
37	25 kV dle (é) a dále do depa/obrátiště	Možnost použití jednosystémových vozidel	Provozně-technická komplikace v uzlu
38	Kolejiště provozního odstavení souprav v Praze	Snížení kapacitních nároků na centrální stanice uzlu (hlavní, popř. Masarykovo) Nezatěžování Vršovic touto činností	Zvýšení CIN Obtížná projednatelnost v Praze

V tabulce nejsou zahrnuty varianty technického řešení tunelů, technologie jejich výstavby apod. z pohledu vlivu na CIN, dobu výstavby a dočasné zábory. Současně není zahrnuto kolejové řešení žst. Odolena Voda, která bude navržena již invariantně po ujasnění koncepce provozního využití a rámcové podoby možného napojení na letiště, P+R i město, popř. také další autobusové linky.

Z podobných důvodů není uvedeno dokončení návrhu žst. Chabařovice. Dále není v tabulce uváděna dopravná „Neratovice západ“, která bytí není dosud technicky navržena, je nedílnou součástí koncepce žst. Neratovice.

Tabulka technologických opatření (může v některých případech indukovat potřebu některé ze stavebních subvariant, popř. vést k návrhu nové):

Znak	Popis	Cíle	Rizika
A	Zrušení linky R23 Prodloužení Os z Lysé n. L. jako Sp do Nymburka	Snížení provozních nákladů Zvýšení kapacity pro ND	Z pohledu spojení Mělník - Nymburk v protikladu k subvariantě 2B
B	Vedení Os z Lysé n. L. do Neratovic namísto Všetat	Zvýšení atraktivity regionální dopravy Zvýšení kapacity pro ND	Chybějící spojení do Všetat, ME
C	Sp (Os) Mělník - Mladá Boleslav	Zvýšení počtů cestujících a čas. úspor	Zvýšení provozních nákladů Vyvolá vyšší míru zkapacitnění
D	Dresden - Teplice v int. 30 min.	Zvýšení počtů a časových úspor cestujících	Zvýšení provozních nákladů Technol. potřeba pokračování z Teplic
E	Křižování Praha - Žatec v žst. Louny střed	Vytvoření taktového uzlu	Vyvolané úpravy GVD
F	Slaný - Louny v int. 60 min.	Zvýšení akceptace nabídky cestujícími	Vyvolané úpravy GVD, popř. tratě
G	Louny - Most ve špičce 2xSp za hodinu (+ Os)	Cílový interval spojení měst s jednotnou JD Trasovat Os přes Břvany (zachování tratě)	Zvýšení provozních nákladů
H	Zavedení R Odolena Voda - Ústí n. L., popř. Most	Odstranění závleku cestujících do Prahy	Zvýšení provozních nákladů
I	Obsluha terminálu Odolena Voda nákladní dopravou	Obsluha letiště - cargo, nebo i PHM apod.	Nevyužití v praxi
J	Zavedení „Rn“ vlaků na VRT VR jednotkami	Přeprava zboží vysoké hodnoty vlakem Úspora času v nákladní dopravě	Dodatečné kapacitní nároky Nízká spolehlivost předpovědi využití
K	Přeprava spěšnin na vybraných linkách VR vlaky os.d.	Přeprava zboží vysoké hodnoty vlakem Úspora času v nákladní dopravě	Potřeba technologicky zohlednit nakládku a vykládku (prov. náklady)
L	Celodenní provoz Sp Louny - Ústí n. L.	Využití uvolněné kapacity I. TŽK	GVD Louny střed - Lovosice
M	230 km/h v Krušnohorském tunelu	Zkrácení JD osobní dopravy	Snížení kapacity pro ND
N	160 km/h v Krušnohorském tunelu	Zvýšení kapacity pro ND	Prodloužení JD Nevyužití dodatečné kapacity
O	300 km/h v Litoměřickém tunelu	Zkrácení JD osobní dopravy Minimalizace omezení využití výkonu VRV	Snížení kapacity pro ND Slučitelnost s provozem ND

V tabulce nejsou obsaženy dílčí změny GVD, které je třeba v souladu s dílčími závěry Dopravní technologie ve 3. DP dořešit, a kde se nepředpokládá zásadní dopad do vyhodnocení projektu. Technologická opatření lze vhodně kombinovat či uplatnit jen částečně (pro ilustraci: zrušit R23 jen severně od Mělníka). Případné prodloužení dálkové dopravy z Prahy bude diskutováno jako součást vyhodnocení technolog. dopadů na ŽUP.