

Załącznik 4. Zestawienie wyników końcowych dla wszystkich linii

		Wariant 1 - brak kosztów (wykonanie własne)	Wariant 2 - niskie nakłady (poprawa istniejącej infrastruktury w punktach trasy; zawiera zyski z wariantu 1)	Wariant 3 - wysokie nakłady (konieczność przebudowy całego odcinka, zawiera zyski z wariantu 1 i 2)	Podsumowanie							
		Podsumowanie war. 1	Podsumowanie war. 2	Podsumowanie war. 3								
Linia	Kierunek	Niezbędna korekta rozkładu jazdy	Koszt całkowity war.2	Zyski czasowe war.2 [s]	Koszt całkowity war.3	Zyski czasowe war.3 [s]	Koszt całkowity uwzględniający warianty 1, 2 i 3	Szacowane sumaryczne zyski czasowe, uwzględniające warianty 1, 2 i 3 [s]	Obecny czas przejazdu netto (bez przystanków) [s]	Rozkładowy czas przejazdu* [s]	Czas przejazdu po wprowadzeniu wariantu 2 [s]	Czas przejazdu po wprowadzeniu wariantu 3 [s]
T6	T6>	0 zł	1 686 734 zł	395	34 535 500 zł	404	36 222 234 zł	799	3 426	4 080	3 685	3 281
	T6<			520		445		965	3 480	4 020	3 500	3 055
T7	T7>	0 zł	1 695 680 zł	388	14 269 000 zł	629	15 964 680 zł	1 017	3 262	3 900	3 512	2 883
	T7<			400		536		935	3 117	3 720	3 320	2 785
T15	T15>	0 zł	1 400 126 zł	298	14 216 500 zł	213	15 616 626,0 zł	512	2 201	2 700	2 402	2 188
	T15<			213		266		479	2 199	2 760	2 547	2 281

