

Příloha 9.1: Porovnání variant (DETR analýza) tratí u Starého Města u U.H. - část pro varianty S1a, S1b							
Kritéria	Subkritéria	Varianta S1a (St. Město u UH – Luhačovice)			Varianta S1b (St. Město u UH – Luhačovice / Bojkovice)		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	NATURA 2000	Stávající trasa kříží EVL Čerták.	1x	Neutrální	Stávající trasa kříží EVL Čerták.	1x	Neutrální
	Zvláště chráněná území (mimo NATURU)	Stávající trasa je mimo chráněná území		Neutrální	Trasa zasahuje do CHKO Bílé Karpaty	1x	Neutrální
	ÚSES	Inženýrské objekty zřizované pro křížení prvků ÚSES a záměru jsou projednávány a navrhovány v průběhu zpracování návazné projektové dokumentace Posuzovaná varianta kříží 2x NRBK 40.	2x	Neutrální	Inženýrské objekty zřizované pro křížení prvků ÚSES a záměru jsou projednávány a navrhovány v průběhu zpracování návazné projektové dokumentace Posuzovaná varianta kříží 2x NRBK 40	2x	Neutrální
	Ochrana vod	Stávající trasa křížuje 3x záplavové územím, 2x ochranné pásmo vod II.b a CHOPAV Kvartér řeky Moravy.	6x	Neutrální	Stávající trasa křížuje 3x záplavové územím, 2x ochranné pásmo vod II.b a CHOPAV Kvartér řeky Moravy.	6x	Neutrální
	Vliv hluku	Nedojde k navýšení hlukové zátěže z roku 2000, limity pro starou hlukovou zátěž budou dodrženy – limit 70/65dB Budou splněny i přísnější limity pro novou trať – 60/55 dB		Provoz neutrální, výstavba střední	Nedojde k navýšení hlukové zátěže z roku 2000, limity pro starou hlukovou zátěž budou dodrženy – limit 70/65dB Budou splněny i přísnější limity pro novou trať – 60/55 dB		Provoz neutrální, výstavba střední
	Vliv na krajinný ráz	Ve stávající stopě nelze předpokládat negativní ovlivnění krajinného rázu		Neutrální	Ve stávající stopě nelze předpokládat negativní ovlivnění krajinného rázu		Neutrální
	Vliv na zemědělský půdní fond a lesní pozemky	Ve stávající stopě lze zábor uvažovat pouze dočasný		Neutrální	Ve stávající stopě lze zábor uvažovat pouze dočasný		Neutrální
BEZPEČNOST		Ve všech stanicích centrální přechod, či podchod. Většina přejezdů zabezpečena PZZ 3. kategorie.		Neutrální	Ve všech stanicích centrální přechod, či podchod. Většina přejezdů zabezpečena PZZ 3. kategorie.		Neutrální
PŘIPRAVENOST STAVEB	Územní plán	Vlastní rekonstrukce je prováděna na drážních pozemcích, není třeba změna ÚP. Trakční zařízení (TNS/TM) mimo pozemek dráhy si vyžádají změnu ÚP. Pro SpS nebude pravděpodobně nutné žádat o změnu ÚP.		V případě změny na závislou trakci bude potřeba změnit ÚP, jinak ne. Potenciální obtížné řešitelné kolize ve změnových plochách pro trakční zařízení nejsou.	Vlastní rekonstrukce je prováděna na drážních pozemcích, není třeba změna ÚP. Trakční zařízení (TNS/TM) mimo pozemek dráhy si vyžádají změnu ÚP. Pro SpS nebude pravděpodobně nutné žádat o změnu ÚP.		V případě změny na závislou trakci bude potřeba změnit ÚP, jinak ne. Potenciální obtížné řešitelné kolize ve změnových plochách pro trakční zařízení nejsou.
	EIA	Nutné zpracování oznámení, relativně malá pravděpodobnost zpracování Dokumentace EIA.		Neměl by být problém	Nutné zpracování oznámení, relativně malá pravděpodobnost zpracování Dokumentace EIA.		Neměl by být problém

Příloha 9.1: Porovnání variant (DETR analýza) tratí u Starého Města u U.H. - část pro varianty S1a, S1b							
PŘIPRAVENOST STAVEB	Územní řízení	Musí být zpracována přípravná dokumentace pro vydání ÚR		Lze očekávat tlak na hlukové hygienické limity od vlastníků nemovitostí v blízkosti, v případě závislé trakce bude nutné nejprve změnit ÚP	Musí být zpracována přípravná dokumentace pro vydání ÚR		Lze očekávat tlak na hlukové hygienické limity od vlastníků nemovitostí v blízkosti, v případě závislé trakce bude nutné nejprve změnit ÚP
	Stavební povolení	Musí se zpracovat projekt stavby		Nutno přihlížet k přeložkám IS a zajištění vodního režimu krajiny	Musí se zpracovat projekt stavby		Nutno přihlížet k přeložkám IS a zajištění vodního režimu krajiny
TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	Délka trasy [km]		35,0 km			46,3 km	
	Traťová třída zatížení		C3 UIC			C3 UIC	
	Rychlost [km/h]		max. 100 km/h			max. 100 km/h	
	Maximální sklon [‰]		Stávající sklonové poměry			Stávající sklonové poměry	
	Prostorová průchodnost		UIC GC			UIC GC	
	Technologická zařízení, zabezpečení provozu na odpovídající úrovni	Moderní technologická zařízení ovládaná a dohledovaná z CDP Přerov.		Neutrální	Moderní technologická zařízení ovládaná a dohledovaná z CDP Přerov.		Neutrální
	Vybavení železničních stanic a zastávek mimoúrovňovými nástupišti	Všechna nástupiště umožňují nástup i výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, mimoúrovňová nástupiště pouze ve St. Městě u Uh. Hradiště a Uh. Hradišti.		Neutrální	Všechna nástupiště umožňují nástup i výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, mimoúrovňová nástupiště pouze ve St. Městě u Uh. Hradiště a Uh. Hradišti.		Neutrální
DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	Zajištění požadované propustnosti (kapacity)	Propustnost dostačující v jednokolejném uspořádání úseků, vyřešen problém dostupnosti staničních kolejí v Újezdci		Kapacitně vyhovující s rezervami	Propustnost dostačující v jednokolejném uspořádání úseků, vyřešen problém dostupnosti staničních kolejí v Újezdci		Kapacitně vyhovující s rezervami
	Cestovní doba relevantního úseku	Obecně dochází ke krácení jízdních/cestovních dob, linka R13 zůstává shodná se stavem bez projektu	19,0 ´	Vyhovující	Obecně dochází ke krácení jízdních/cestovních dob, linka R13 zůstává shodná se stavem bez projektu	19,0 ´	Vyhovující
	Systémová cestovní doba	Dosaženo potřebných SJD v rámci Sp/Os Zlín – Luhačovice, přípojem krátké spojení ve směru Zlín – Veselí nad Moravou, zachovány systémové vazby a obrat v lince R13	Staré Město u U. H. – Brno hl. n. SJD 90 ´ vs. cestovní doba cca 80 ´	Vyhovující	Dosaženo potřebných SJD v rámci Sp/Os Zlín – Bojkovice město/Veselí nad Moravou, zachovány systémové vazby a obrat v lince R13	Staré Město u U. H. – Brno hl. n. SJD 90 ´ vs. cestovní doba cca 80 ´	Vyhovující
	Taktový jízdní řád	V regionální dopravě dosaženo v rámci možnosti taktového provozu, v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště blízka konstrukce tras Sp a Os		Vyhovující s omezením	V regionální dopravě dosaženo v rámci možnosti taktového provozu, v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště blízka konstrukce tras Sp a Os		Vyhovující s mírným omezením

Příloha 9.1: Porovnání variant (DETR analýza) tratí u Starého Města u U.H. - část pro varianty S1a, S1b							
DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	Předpokládané počty vlaků osobní a nákladní dopravy	Dominantní využití předemětné sítě osobní dopravou v cílovém rozsahu v rozsahu dopravy výhledově poptávaným, nákladní doprava zastoupena pouze Mn vlaky v počtu cca 1 páru denně		Vyhovující	Dominantní využití předemětné sítě osobní dopravou v cílovém rozsahu v rozsahu dopravy výhledově poptávaným, nákladní doprava zastoupena pouze Mn vlaky v počtu cca 1 páru denně		Vyhovující
	Vozidla vs. dopravní obsluha	Dosaženo přímé vozby Sp/Os Zlín – Luhačovice plně v elektrické vozbě, relace UH – Bojkovice zajištěna bez přestupu pouze v posilových spojích a nezávislé trakci	Provozní náklady odpovídající nové vozbě elektrické u Sp/Os	Vyhovující s omezením	Dosaženo přímé vozby Sp pouze ve směru Zlín – Bojkovice město, s krátkým přestupem k Os ve směru Veselí nad Moravou, bez hybridních vozidel	Provozní náklady odpovídající nové vozbě elektrické/diesel	Vyhovující s omezením
PŘEPRAVNÍ VÝKONY	Osobní doprava dálková	Růst zatížení zejména na relaci Otrokovice - Staré Město – Uherský Brod - Luhačovice. Důvodem je zkrácení cestovní doby.	13,9 mil. oskm (rok 2035)	Mírně pozitivní	Růst zatížení zejména na relaci Otrokovice - Staré Město – Uherský Brod - Luhačovice. Důvodem je zkrácení cestovní doby.	14,3 mil. oskm (rok 2035)	Mírně pozitivní
	Osobní doprava regionální	Mírný růst zatížení na relaci Staré Město – Uherský Brod. Mírný růst na relaci Staré Město – Veselí n. M. V obou případech je důvodem zkrácení cestovní doby a odstranění přestupu do Veselí n. M.	60,0 mil. oskm (rok 2035)	Mírně pozitivní	Mírný růst zatížení na relaci Staré Město – Uherský Brod. Mírný růst na relaci Staré Město – Veselí n. M. V obou případech je důvodem zkrácení cestovní doby.	58,1 mil. oskm (rok 2035)	Mírně pozitivní
	Nákladní doprava	Žádné přepravní efekty v důsledku projektu	Nehodnoceno	Neutrální	Žádné přepravní efekty v důsledku projektu	Nehodnoceno	Neutrální
EKONOMIKA	Investiční náklady [tis. Kč v CÚ 2023 s rezervou]		3 029 421			3 679 918	
	Provozní náklady [tis. Kč v CÚ 2023]		6 463 176			6 207 229	
	FRR [%] / FNPV [tis. Kč]		- 11,82 / - 1 932 519			- 11,37 / - 2 271 610	
	ERR [%] / ENPV [tis. Kč] / B/C Ratio []	Je ekonomicky efektivní	8,16 / 640 673 / 1,284		Je ekonomicky efektivní	5,58 / 21 361 / 1,008	

Příloha 9.2: Porovnání variant (DETR analýza) tratí u Starého Města u U.H. - část pro varianty S2a, S2b							
Kritéria	Subkritéria	Varianta S2a (St. Město u UH – Luhačovice / Bojkovice / Veselí n/M)			Varianta S2b (St. Město u UH – Luhačovice / Bojkovice / Veselí n/M)		
		Kvalitativní dopady	Kvalitativní dopady	Kvalitativní dopady	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	NATURA 2000	Stávající trasa kříží EVL Čerták.	1x	Neutrální	Stávající trasa kříží EVL Čerták.	1x	Neutrální
	Zvláště chráněná území (mimo NATURU)	Stávající trasa je mimo chráněná území		Neutrální	Trasa zasahuje do CHKO Bílé Karpaty	1x	Neutrální
	ÚSES	Inženýrské objekty zřizované pro křížení prvků ÚSES a záměru jsou projednávány a navrhovány v průběhu zpracování návazné projektové dokumentace Posuzovaná varianta kříží 2x NRBK 40 a RBK Záповeď' - Kolébky.	2x	Neutrální	Inženýrské objekty zřizované pro křížení prvků ÚSES a záměru jsou projednávány a navrhovány v průběhu zpracování návazné projektové dokumentace Posuzovaná varianta kříží 2x NRBK 40 a RBK Záповeď' - Kolébky	2x	Neutrální
	Ochrana vod	Stávající trasa křížuje 3x záplavové územím, 2x ochranné pásmo vod II.b a CHOPAV Kwartér řeky Moravy.	6x	Neutrální	Stávající trasa křížuje 4x záplavové územím, 2x ochranné pásmo vod II.b a CHOPAV Kwartér řeky Moravy.	6x	Neutrální
	Vliv hluku	Nedojde k navýšení hlukové zátěže z roku 2000, limity pro starou hlukovou zátěž budou dodrženy – limit 70/65dB Budou splněny i přísnější limity pro novou trať – 60/55 dB		Provoz neutrální, výstavba střední	Nedojde k navýšení hlukové zátěže z roku 2000, limity pro starou hlukovou zátěž budou dodrženy – limit 70/65dB Budou splněny i přísnější limity pro novou trať – 60/55 dB		Provoz neutrální, výstavba střední
	Vliv na krajinný ráz	Ve stávající stopě nelze předpokládat negativní ovlivnění krajinného rázu		Neutrální	Ve stávající stopě nelze předpokládat negativní ovlivnění krajinného rázu		Neutrální
	Vliv na zemědělský půdní fond a lesní pozemky	Ve stávající stopě lze zábor uvažovat pouze dočasný		Neutrální	Ve stávající stopě lze zábor uvažovat pouze dočasný		Neutrální
BEZPEČNOST		Ve všech stanicích centrální přechod, či podchod. Většina přejezdů zabezpečena PZZ 3. kategorie.		Neutrální	Ve všech stanicích centrální přechod, či podchod. Většina přejezdů zabezpečena PZZ 3. kategorie.		Neutrální
PŘIPRAVENOST STAVEB	Územní plán	Vlastní rekonstrukce je prováděna na drážních pozemcích, není třeba změna ÚP. Trakční zařízení (TNS/TM) mimo pozemek dráhy si vyžádají změnu ÚP. Pro SpS nebude pravděpodobně nutné žádat o změnu ÚP.		V případě změny na závislou trakci bude potřeba změnit ÚP, jinak ne. Potenciální obtížně řešitelné kolize ve změnových plochách pro trakční zařízení nejsou.	Vlastní rekonstrukce je prováděna na drážních pozemcích, není třeba změna ÚP. Trakční zařízení (TNS/TM) mimo pozemek dráhy si vyžádají změnu ÚP. Pro SpS nebude pravděpodobně nutné žádat o změnu ÚP.		V případě změny na závislou trakci bude potřeba změnit ÚP, jinak ne. Potenciální obtížně řešitelné kolize ve změnových plochách pro trakční zařízení nejsou.
	EIA	Nutné zpracování oznámení, relativně malá pravděpodobnost zpracování Dokumentace EIA.		Neměl by být problém	Nutné zpracování oznámení, relativně malá pravděpodobnost zpracování Dokumentace EIA.		Neměl by být problém

PŘIPRAVENOST STAVEB	Územní řízení	Musí být zpracována přípravná dokumentace pro vydání ÚR		Lze očekávat tlak na hlukové hygienické limity od vlastníků nemovitostí v blízkosti, v případě závislé trakce bude nutné nejprve změnit ÚP	Musí být zpracována přípravná dokumentace pro vydání ÚR		Lze očekávat tlak na hlukové hygienické limity od vlastníků nemovitostí v blízkosti, v případě závislé trakce bude nutné nejprve změnit ÚP
	Stavební povolení	Musí se zpracovat projekt stavby		Nutno přihlížet k přeložkám IS a zajištění vodního režimu krajiny	Musí se zpracovat projekt stavby		Nutno přihlížet k přeložkám IS a zajištění vodního režimu krajiny
TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	Délka trasy [km]		49 km			58 km	
	Traťová třída zatížení		C3 UIC			C3 UIC	
	Rychlost [km/h]		max. 100 km/h			max. 100 km/h	
	Maximální sklon [‰]		Stávající sklonové poměry			Stávající sklonové poměry	
	Prostorová průchodnost		UIC GC			UIC GC	
	Technologická zařízení, zabezpečení provozu na odpovídající úrovni	Moderní technologická zařízení ovládaná a dohledovaná z CDP Přerov.		Neutrální	Moderní technologická zařízení ovládaná a dohledovaná z CDP Přerov.		Neutrální
	Vybavení železničních stanic a zastávek mimoúrovňovými nástupišti	Všechna nástupiště umožňují nástup i výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, mimoúrovňová nástupiště pouze ve St. Městě u Uh. Hradiště, Uh. Hradišti a Veselí n/M.		Neutrální	Všechna nástupiště umožňují nástup i výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, mimoúrovňová nástupiště pouze ve St. Městě u Uh. Hradiště, Uh. Hradišti a Veselí n/M.		Neutrální
DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	Zajištění požadované propustnosti (kapacity)	Propustnost dostačující v jednokolejném uspořádání úseků, vyřešen problém dostupnosti staničních kolejí v Újezdci, potřeba rozdělení úseku Újezdec – Luhačovice AH		Kapacitně vyhovující s rezervami	Propustnost dostačující v jednokolejném uspořádání úseků, vyřešen problém dostupnosti staničních kolejí v Újezdci, potřeba rozdělení úseku Újezdec – Luhačovice AH		Kapacitně vyhovující s rezervami
	Cestovní doba relevantního úseku	Obecně dochází ke krácení jízdních/cestovních dob, linka R13 zůstává shodná se stavem bez projektu	19,0 ´	Vyhovující	Obecně dochází ke krácení jízdních/cestovních dob, linka R13 zůstává shodná se stavem bez projektu	19,0 ´	Vyhovující
	Systémová cestovní doba	Dosaženo potřebných SJD v rámci Sp/Os Zlín – Luhačovice/Veselí nad Moravou, zachovány systémové vazby a obrat v lince R13	Staré Město u U. H. – Brno hl. n. SJD 90 ´ vs. cestovní doba cca 80 ´	Vyhovující	Dosaženo potřebných SJD v rámci Sp/Os Zlín – Bojkovice město/Veselí nad Moravou, zachovány systémové vazby a obrat v lince R13	Staré Město u U. H. – Brno hl. n. SJD 90 ´ vs. cestovní doba cca 80 ´	Vyhovující
	Taktový jízdní řád	V regionální dopravě dosaženo v rámci možností taktového provozu, v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště rovnoměrná obsluha v prokladu Os		Vyhovující s mírným omezením	V regionální dopravě dosaženo v rámci možností taktového provozu, v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště rovnoměrná obsluha v prokladu Os		Vyhovující s mírným omezením

DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	Předpokládané počty vlaků osobní a nákladní dopravy	Dominantní využití předmětné sítě osobní dopravou v cílovém rozsahu v rozsahu dopravy výhledově poptávaným, nákladní doprava zastoupena pouze Mn vlaky v počtu cca 1 páru denně		Vyhovující	Dominantní využití předmětné sítě osobní dopravou v cílovém rozsahu v rozsahu dopravy výhledově poptávaným, nákladní doprava zastoupena pouze Mn vlaky v počtu cca 1 páru denně		Vyhovující
	Vozidla vs. dopravní obsluha	Dosaženo přímé vozby Sp/Os Zlín – Luhačovice/Veselí nad Moravou plně v elektrické vozbě, převážně přestupní vazba ve směru Bojkovice z důvodu absence elektrizace za Újezdcem u L.	Provozní náklady odpovídající nové vozbě elektrické/diesel	Vyhovující s dílčím omezením	Dosaženo přímé vozby Sp/Os Zlín – Bojkovice město/Veselí nad Moravou plně v elektrické vozbě	Provozní náklady odpovídající nové vozbě elektrické/diesel	Vyhovující s omezením
PŘEPRAVNÍ VÝKONY	Osobní doprava dálková	Růst zatížení zejména na relaci Otrokovice - Staré Město – Uherský Brod - Luhačovice. Důvodem je zkrácení cestovní doby. Další růst zatížení z důvodu znovuzavedení Ex do Veselí n. M.	14,5 mil. oskm (rok 2035)	Mírně pozitivní	Růst zatížení zejména na relaci Otrokovice - Staré Město – Uherský Brod - Luhačovice. Důvodem je zkrácení cestovní doby. Další růst zatížení z důvodu znovuzavedení Ex do Veselí n. M.	14,9 mil. oskm (rok 2035)	Mírně pozitivní
	Osobní doprava regionální	Mírný růst zatížení na relaci Staré Město – Uherský Brod. Mírný růst na relaci Staré Město – Veselí n. M. V obou případech je důvodem zkrácení cestovní doby a odstranění přestupu do Veselí n. M.	59,4 mil. oskm (rok 2035)	Mírně pozitivní	Mírný růst zatížení na relaci Staré Město – Uherský Brod. Mírný růst na relaci Staré Město – Veselí n. M. V obou případech je důvodem zkrácení cestovní doby a odstranění přestupu do Veselí n. M.	58,6 mil. oskm (rok 2035)	Mírně pozitivní
	Nákladní doprava	Žádné přepravní efekty v důsledku projektu	Nehodnoceno	Neutrální	Žádné přepravní efekty v důsledku projektu	Nehodnoceno	Neutrální
EKONOMIKA	Investiční náklady [tis. Kč v CÚ 2023 s rezervou]		4 581 668			5 232 165	
	Provozní náklady [tis. Kč v CÚ 2023]		5 589 709			5 333 762	
	FRR [%] / FNPV [tis. Kč]		- 9,61 / - 2 469 019			- 9,59 / - 2 810 411	
	ERR [%] / ENPV [tis. Kč] / B/C Ratio []	Je ekonomicky efektivní	5,86 / 98 881 / 1,030		Je ekonomicky efektivní	5,76 / 83 632 / 1,022	

Příloha 9.3: Porovnání variant (DETR analýza) tratí u Starého Města u U.H. - část pro varianty S3a, S3b, S4b										
Kritéria	Subkritéria	Varianta S3a (St. Město u UH – Luhačovice / spojka Stolařka)			Varianta S3b (St. Město u UH – Luhačovice / Bojkovice / spojka Stolařka)			Varianta S4b (St. Město u UH – Luhačovice / Bojkovice / Rohatec)		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	NATURA 2000	Stávající trasa kříží EVL Čerták a PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví – křížení	2x	Neutrální	Stávající trasa kříží EVL Čerták a PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví – křížení	2x	Neutrální	Stávající trasa kříží EVL Čerták a PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví – křížení	2x	Neutrální
	Zvláště chráněná území (mimo NATURU)	Trasa zasahuje do NPP Váté písky	1x	Mírně negativní	Trasa zasahuje do CHKO Bílé Karpaty a do NPP Váté písky	2x	Mírně negativní	Trasa zasahuje do CHKO Bílé Karpaty	1x	Mírně negativní
	ÚSES	Inženýrské objekty zřizované pro křížení prvků ÚSES a záměru jsou projednávány a navrhovány v průběhu zpracování návazné projektové dokumentace Posuzovaná varianta kříží 2x NRBK 40 a RBK Záповěď' - Kolébky	3x	Neutrální	Inženýrské objekty zřizované pro křížení prvků ÚSES a záměru jsou projednávány a navrhovány v průběhu zpracování návazné projektové dokumentace Posuzovaná varianta kříží 2x NRBK 40 a RBK Záповěď' - Kolébky	3x	Neutrální	Inženýrské objekty zřizované pro křížení prvků ÚSES a záměru jsou projednávány a navrhovány v průběhu zpracování návazné projektové dokumentace Posuzovaná varianta kříží 3x NRBK 40 a RBK Záповěď' - Kolébky	4x	Neutrální
	Ochrana vod	Stávající trasa křížuje 5x záplavové územím, 3x ochranné pásmo vod II.b a CHOPAV Kvartér řeky Moravy.	9x	Mírně negativní	Stávající trasa křížuje 5x záplavové územím, 3x ochranné pásmo vod II.b a CHOPAV Kvartér řeky Moravy.	9x	Mírně negativní	Stávající trasa křížuje 5x záplavové územím, 3x ochranné pásmo vod II.b a CHOPAV Kvartér řeky Moravy.	9x	Neutrální
	Vliv hluku	Nedojde k navýšení hlukové zátěže z roku 2000, limity pro starou hlukovou zátěž – vzhledem k přeložce trati – nelze použít. Nová trať je novým zdrojem hluku v území, limit 60/55dB však bude dodržen. Je nutné podrobně posoudit u blízké obytné zástavby v dalších stupních přípravy.		Provoz neutrální, výstavba střední	Nedojde k navýšení hlukové zátěže z roku 2000, limity pro starou hlukovou zátěž – vzhledem k přeložce trati – nelze použít. Nová trať je novým zdrojem hluku v území, limit 60/55dB však bude dodržen. Je nutné podrobně posoudit u blízké obytné zástavby v dalších stupních přípravy.		Provoz neutrální, výstavba střední	Nedojde k navýšení hlukové zátěže z roku 2000, limity pro starou hlukovou zátěž budou dodrženy – limit 70/65dB Budou splněny i přísnější limity pro novou trať – 60/55 dB .		Provoz neutrální, výstavba střední
	Vliv na krajinný ráz	Ve stávající stopě nelze předpokládat negativní ovlivnění krajinného rázu, u nové přeložky dojde k mírnému ovlivnění.		Mírně negativní	Ve stávající stopě nelze předpokládat negativní ovlivnění krajinného rázu, u nové přeložky dojde k mírnému ovlivnění.		Mírně negativní	Ve stávající stopě nelze předpokládat negativní ovlivnění krajinného rázu.		Neutrální
	Vliv na zemědělský půdní fond a lesní pozemky	Trať navržená v nové ose generuje zábor pozemků, především zemědělské půdy. Zábory budou detailně vyhodnoceny v navazujících stupních projektové dokumentace.		Mírně negativní	Trať navržená v nové ose generuje zábor pozemků, především zemědělské půdy. Zábory budou detailně vyhodnoceny v navazujících stupních projektové dokumentace.		Mírně negativní	Ve stávající stopě lze zábor uvažovat pouze dočasný.		Neutrální
BEZPEČNOST		Ve všech stanicích centrální přechod, či podchod. Většina přejezdů zabezpečena PZZ 3. kategorie.		Neutrální	Ve všech stanicích centrální přechod, či podchod. Většina přejezdů zabezpečena PZZ 3. kategorie.		Neutrální	Ve všech stanicích centrální přechod, či podchod. Většina přejezdů zabezpečena PZZ 3. kategorie.		Neutrální

Příloha 9.3: Porovnání variant (DETR analýza) tratí u Starého Města u U.H. - část pro varianty S3a, S3b, S4b										
PŘÍPRAVENOST STAVEB	Územní plán	Vlastní rekonstrukce je prováděna na drážních pozemcích, není třeba změna ÚP. Pro spojkou Stolařka bude nutná změna ÚP, možná prostřednictvím ZÚR! Trakční zařízení (TNS/TM) mimo pozemek dráhy si vyžádají změnu ÚP. Pro SpS nebude pravděpodobně nutné žádat o změnu ÚP.		Bude třeba změnit ÚP Bzenec pro spojkou Stolařka. V případě změny na závislou trakci bude potřeba změnit ÚP, jinak ne. Potenciální obtížně řešitelné kolize ve změnových plochách pro trakční zařízení nejsou.	Vlastní rekonstrukce je prováděna na drážních pozemcích, není třeba změna ÚP. Pro spojkou Stolařka bude nutná změna ÚP, možná prostřednictvím ZÚR! Trakční zařízení (TNS/TM) mimo pozemek dráhy si vyžádají změnu ÚP. Pro SpS nebude pravděpodobně nutné žádat o změnu ÚP.		Bude třeba změnit ÚP Bzenec pro spojkou Stolařka. V případě změny na závislou trakci bude potřeba změnit ÚP, jinak ne. Potenciální obtížně řešitelné kolize ve změnových plochách pro trakční zařízení nejsou.	Vlastní rekonstrukce je prováděna na drážních pozemcích, není třeba změna ÚP. Trakční zařízení (TNS/TM) mimo pozemek dráhy si vyžádají změnu ÚP. Pro SpS nebude pravděpodobně nutné žádat o změnu ÚP.		V případě změny na závislou trakci bude potřeba změnit ÚP, jinak ne. Potenciální obtížně řešitelné kolize ve změnových plochách pro trakční zařízení nejsou.
	EIA	Nová přeložka delší než 1 km je záměrem vždy podléhající posouzení, nutná Dokumentace EIA.		nutné posoudit v procesu EIA	Nová přeložka delší než 1 km je záměrem vždy podléhající posouzení, nutná Dokumentace EIA.		nutné posoudit v procesu EIA	Nutné zpracování oznámení, relativně malá pravděpodobnost zpracování Dokumentace EIA.		Neměl by být problém
	Územní řízení	Musí být zpracována přípravná dokumentace pro vydání ÚR		Lze očekávat tlak na hlukové hygienické limity od vlastníků nemovitostí v blízkosti, v případě závislé trakce a spojkou Stolařka bude nutné nejprve změnit ÚP	Musí být zpracována přípravná dokumentace pro vydání ÚR		Lze očekávat tlak na hlukové hygienické limity od vlastníků nemovitostí v blízkosti, v případě závislé trakce a spojkou Stolařka bude nutné nejprve změnit ÚP	Musí být zpracována přípravná dokumentace pro vydání ÚR		Lze očekávat tlak na hlukové hygienické limity od vlastníků nemovitostí v blízkosti, v případě závislé trakce bude nutné nejprve změnit ÚP
	Stavební povolení	Musí se zpracovat projekt stavby		Nutno přihlížet k přeložkám IS a zajištění vodního režimu krajiny. Zdržení se dají očekávat zejména u spojkou Stolařka (zásah do lesa)	Musí se zpracovat projekt stavby		Nutno přihlížet k přeložkám IS a zajištění vodního režimu krajiny. Zdržení se dají očekávat zejména u spojkou Stolařka (zásah do lesa)	Musí se zpracovat projekt stavby		Nutno přihlížet k přeložkám IS a zajištění vodního režimu krajiny
TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	Délka trasy [km]		56 km			65 km			78 km	
	Trat'ová třída zatížení		D4 / C3 UIC			D4 / C3 UIC			D4 / C3 UIC	
	Rychlost [km/h]		max. 120 km/h			max. 120 km/h			max. 100 km/h	
	Maximální sklon [‰]		Stávající sklonové poměry			Stávající sklonové poměry			Stávající sklonové poměry	
	Prostorová průchodnost		UIC GC			UIC GC			UIC GC	

Příloha 9.3: Porovnání variant (DETR analýza) tratí u Starého Města u U.H. - část pro varianty S3a, S3b, S4b										
TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	Technologická zařízení, zabezpečení provozu na odpovídající úrovni	Moderní technologická zařízení ovládaná a dohledovaná z CDP Přerov.		Neutrální	Moderní technologická zařízení ovládaná a dohledovaná z CDP Přerov.		Neutrální	Moderní technologická zařízení ovládaná a dohledovaná z CDP Přerov.		Neutrální
	Vybavení železničních stanic a zastávek mimoúrovňovými nástupišti	Všechna nástupišť umožňují nástup i výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, mimoúrovňová nástupišť pouze ve St. Městě u Uh. Hradiště, Uh. Hradišti a Veselí n/M.		Neutrální	Všechna nástupišť umožňují nástup i výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, mimoúrovňová nástupišť pouze ve St. Městě u Uh. Hradiště, Uh. Hradišti a Veselí n/M.		Neutrální	Všechna nástupišť umožňují nástup i výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, mimoúrovňová nástupišť pouze ve St. Městě u Uh. Hradiště, Uh. Hradišti, Veselí n/M a Rohatci.		Neutrální
DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	Zajištění požadované propustnosti (kapacity)	Propustnost dostačující v jednokolejném uspořádání úseků, vyřešen problém dostupnosti staničních kolejí v Újezdci, potřeba rozdělení úseku Kunovice – Ostrožská Nová Ves AH		Kapacitně vyhovující s rezervami	Propustnost dostačující v jednokolejném uspořádání úseků, vyřešen problém dostupnosti staničních kolejí v Újezdci, potřeba rozdělení úseků Újezdec – Luhačovice a Kunovice – Ostrožská Nová Ves AH		Kapacitně vyhovující s rezervami	Propustnost dostačující v jednokolejném uspořádání úseků, vyřešen problém dostupnosti staničních kolejí v Újezdci, potřeba rozdělení úseku Újezdec – Luhačovice AH		Kapacitně vyhovující s rezervami
	Cestovní doba relevantního úseku	Obecně dochází ke krácení jízdních/cestovních dob, linka R13 zůstává shodná se stavem bez projektu	29,5´	Vyhovující, s mírným omezením	Obecně dochází ke krácení jízdních/cestovních dob, linka R13 zůstává shodná se stavem bez projektu	29,5´	Vyhovující, s mírným omezením	Obecně dochází ke krácení jízdních/cestovních dob, linka R13 zůstává shodná se stavem bez projektu	41,5´	V R13 nevyhovující
	Systémová cestovní doba	Dosaženo potřebných SJD v rámci Sp/Os Zlín – Luhačovice/Veselí nad Moravou, zachovány systémové vazby a obrat v lince R13 s omezením v Břeclavi	Staré Město u U. H. – Brno hl. n. SJD 90´ vs. cestovní doba cca 80´	Vyhovující	Dosaženo potřebných SJD v rámci Sp/Os Zlín – Bojkovice město/Veselí nad Moravou, zachovány systémové vazby a obrat v lince R13 s omezením v Břeclavi	Staré Město u U. H. – Brno hl. n. SJD 90´ vs. cestovní doba cca 80´	Vyhovující	Dosaženo potřebných SJD v rámci Sp/Os Zlín – Bojkovice město/Veselí nad Moravou, narušeny systémové vazby a nedosažen krátký obrat v lince R13	Staré Město u U. H. – Brno hl. n. SJD 90´ vs. cestovní doba cca 95´	Nevyhovující v R13
	Taktový jízdní řád	V regionální dopravě dosaženo v rámci možností taktového provozu, v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště rovnoměrná obsluha v prokladu Os	Ztráta přímého spojení v Sp Brno – Uherské Hradiště, avšak náhrada v rámci R13	Vyhovující	V regionální dopravě dosaženo v rámci možností taktového provozu, v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště rovnoměrná obsluha v prokladu Os	Ztráta přímého spojení v Sp Brno – Uherské Hradiště, avšak náhrada v rámci R13	Vyhovující	V regionální dopravě dosaženo v rámci možností taktového provozu, v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště rovnoměrná obsluha v prokladu Os	Ztráta přímého spojení v Sp Brno – Uherské Hradiště, avšak náhrada v rámci R13	Vyhovující
	Předpokládané počty vlaků osobní a nákladní dopravy	Dominantní využití předmětné sítě osobní dopravou v cílovém rozsahu v rozsahu dopravy výhledově poptávaným, nákladní doprava zastoupena pouze Mn vlaky v počtu cca 1 páru denně		Vyhovující	Dominantní využití předmětné sítě osobní dopravou v cílovém rozsahu v rozsahu dopravy výhledově poptávaným, nákladní doprava zastoupena pouze Mn vlaky v počtu cca 1 páru denně		Vyhovující	Dominantní využití předmětné sítě osobní dopravou v cílovém rozsahu v rozsahu dopravy výhledově poptávaným, nákladní doprava zastoupena pouze Mn vlaky v počtu cca 1 páru denně		Vyhovující
	Vozidla vs. dopravní obsluha	Dosaženo přímé vozby Sp/Os Zlín – Luhačovice/Veselí nad Moravou plně v elektrické vozbě, relace UH – Bojkovice zajištěna bez přestupu pouze v posilových spojích a nezávislé trakci	Provozní náklady odpovídající nové vozbě elektrické	Vyhovující s dílčím omezením	Dosaženo přímé vozby Sp/Os Zlín – Bojkovice město/Veselí nad Moravou plně v elektrické vozbě	Provozní náklady odpovídající nové vozbě elektrické	Vyhovující	Dosaženo přímé vozby Sp/Os Zlín – Bojkovice město/Veselí nad Moravou plně v elektrické vozbě	Provozní náklady odpovídající nové vozbě elektrické	Vyhovující
PŘEPRAVNÍ VÝKONY	Osobní doprava dálková	Výrazný růst zatížení z důvodu přetrasování linky R13 z 2. TŽK. Růst zatížení zejména na relaci Otrokovice - Staré Město – Uherský Brod - Luhačovice. Důvodem je zkrácení cestovní doby. Další růst zatížení z důvodu znovuzavedení Ex do Veselí n. M. Negativním efektem jsou časové ztráty cestujících.	34,3 mil. oskm (rok 2035)	Neutrální	Výrazný růst zatížení z důvodu přetrasování linky R13 z 2. TŽK. Růst zatížení zejména na relaci Otrokovice - Staré Město – Uherský Brod - Luhačovice. Důvodem je zkrácení cestovní doby. Další růst zatížení z důvodu znovuzavedení Ex do Veselí n. M. Negativním efektem jsou časové ztráty cestujících.	34,6 mil. oskm (rok 2035)	Neutrální	Výrazný růst zatížení z důvodu přetrasování linky R13 z 2. TŽK. Růst zatížení zejména na relaci Otrokovice - Staré Město – Uherský Brod - Luhačovice. Důvodem je zkrácení cestovní doby. Další růst zatížení z důvodu znovuzavedení Ex do Veselí n. M. Negativním efektem jsou časové ztráty cestujících a doprava převedená zpět na IAD.	35,5 mil. oskm (rok 2035)	Neutrální

Příloha 9.3: Porovnání variant (DETR analýza) tratí u Starého Města u U.H. - část pro varianty S3a, S3b, S4b										
PŘEPRAVNÍ VÝKONY	Osobní doprava regionální	Mírný růst zatížení na relaci Staré Město – Uherský Brod. Mírný růst na relaci Staré Město – Veselí n. M. V obou případech je důvodem zkrácení cestovní doby a odstranění přestupu do Veselí n. M.	55,6 mil. oskm (rok 2035)	Neutrální	Mírný růst zatížení na relaci Staré Město – Uherský Brod. Mírný růst na relaci Staré Město – Veselí n. M. V obou případech je důvodem zkrácení cestovní doby a odstranění přestupu do Veselí n. M.	54,0 mil. oskm (rok 2035)	Neutrální	Mírný růst zatížení na relaci Staré Město – Uherský Brod. Mírný růst na relaci Staré Město – Veselí n. M. V obou případech je důvodem zkrácení cestovní doby a odstranění přestupu do Veselí n. M.	51,5 mil. oskm (rok 2035)	Neutrální
	Nákladní doprava	Žádné přepravní efekty v důsledku projektu	Nehodnoceno	Neutrální	Žádné přepravní efekty v důsledku projektu	Nehodnoceno	Neutrální	Žádné přepravní efekty v důsledku projektu	Nehodnoceno	Neutrální
EKONOMIKA	Investiční náklady [tis. Kč v CÚ 2023 s rezervou]		5 409 437			6 059 934			6 389 803	
	Provozní náklady [tis. Kč v CÚ 2023]		5 534 593			5 259 703			4 592 305	
	FRR [%] / FNPV [tis. Kč]		- 9,06 / - 3 019 657			- 9,08 / - 3 355 984			- 8,08 / - 3 076 600	
	ERR [%] / ENPV [tis. Kč] / B/C Ratio []	Není ekonomicky efektivní	3,79 / - 520 399 / 0,865		Není ekonomicky efektivní	3,78 / - 3 355 984 / 0,865		Není ekonomicky efektivní	2,44 / - 937 885 / 0,794	

Porovnání variant – shrnutí

Životní prostředí

Varianta S1a a S1b – jedná se o variantu bez změny vedení trasy a nedojde proti roku 2000 k nárůstu hlukové zátěže, lze pro tuto variantu přiznat hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“ 70 dB pro den a 65 dB pro noc. Hlukové zatížení však vyhoví i hygienickému limitu pro novou trať, tj. 60 dB pro den a 55 dB pro noc i bez protihlukových opatření.

Varianta S1a nezasahuje do zvláště chráněných území a kříží EVL Čerták. Stávající trať kříží nadregionální biokoridor 40 2x. Stávající trať prochází přes 2 ochranná pásma vod II.b stupně, CHOPAV Kvarter řeky Moravy a 3 záplavová území.

Z hlediska zákona č.100/2001 Sb. bude třeba pro tento záměr zpracovat oznámení dle přílohy č.3.

Varianta S1b prochází přes CHKO Bílé Karpaty a kříží EVL Čerták. Stávající trať kříží nadregionální biokoridor 40 2x. Stávající trať prochází přes 2 ochranná pásma vod II.b stupně, CHOPAV Kvarter řeky Moravy a 3 záplavová území.

Z hlediska zákona č.100/2001 Sb. bude třeba pro tento záměr zpracovat oznámení dle přílohy č.3.

Varianta S2a a S2b – jedná se o variantu bez změny vedení trasy a nedojde proti roku 2000 k nárůstu hlukové zátěže, lze pro tuto variantu přiznat hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“ 70 dB pro den a 65 dB pro noc. Hlukové zatížení však vyhoví i pro hygienickému limitu pro novou trať, tj. 60 dB pro den a 55 dB pro noc i bez protihlukových opatření.

Varianta S2b prochází přes CHKO Bílé Karpaty a kříží EVL Čerták. Stávající trať kříží nadregionální biokoridor 40 2x a RBK Záповěď - Kolébky. Stávající trať prochází přes 2 ochranná pásma vod II.b stupně, CHOPAV Kvarter řeky Moravy a 4 záplavová území.

Z hlediska zákona č.100/2001 Sb. bude třeba pro tento záměr zpracovat oznámení dle přílohy č.3.

Varianta S3a – jedná se o trasu, jejíž součástí je i přeložka trati, nelze pro tento úsek přiznat hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“. Hlukové zatížení však vyhoví hygienickému limitu pro novou trať, tj. 60 dB pro den a 55 dB pro noc i bez protihlukových opatření.

Varianta S3a kříží EVL Čerták a PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Stávající trať kříží nadregionální biokoridor 40 2x a RBK Záповěď - Kolébky. Stávající trať prochází přes 3 ochranná pásma vod II.b stupně, CHOPAV Kvarter řeky Moravy a 5 záplavových území.

Varianta je uvažována s přeložkou trati. V případě, že tato přeložka přesáhne 1 km, bude třeba zpracovat dokumentaci dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb.

Varianta S3b – jedná se o trasu, jejíž součástí je i přeložka trati, nelze pro tento úsek přiznat hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“. Hlukové zatížení však vyhoví hygienickému limitu pro novou trať, tj. 60 dB pro den a 55 dB pro noc i bez protihlukových opatření.

Varianta S3b prochází přes CHKO Bílé Karpaty a kříží EVL Čerták a PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Stávající trať kříží nadregionální biokoridor 40 2x a RBK Záповěď - Kolébky. Stávající trať prochází přes 3 ochranná pásma vod II.b stupně, CHOPAV Kvarter řeky Moravy a 5 záplavových území.

Varianta je uvažována s přeložkou trati. V případě, že tato přeložka přesáhne 1 km, bude třeba zpracovat dokumentaci dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb.

Varianta S4b – jedná se o variantu bez změny vedení trasy a nedojde proti roku 2000 k nárůstu hlukové zátěže, lze pro tuto variantu přiznat hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“ 70 dB pro den a 65 dB pro noc. Hlukové zatížení však vyhoví i hygienickému limitu pro novou trať, tj. 60 dB pro den a 55 dB pro noc i bez protihlukových opatření.

Varianta S4b prochází přes CHKO Bílé Karpaty a kříží EVL Čerták a PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Stávající trať kříží nadregionální biokoridor 40 3x a RBK Záповěď - Kolébky. Stávající trať prochází přes 3 ochranná pásma vod II.b stupně, CHOPAV Kvarter řeky Moravy a 5 záplavových území.

Z hlediska zákona č.100/2001 Sb. bude třeba pro tento záměr zpracovat oznámení dle přílohy č.3.

Bezpečnost

Z hlediska bezpečnosti se jedná především o úrovněová křížení s pozemními komunikacemi a bezpečnost v dopravnách.

Řešení dopraven je ve všech variantách shodné. Jsou navržena nástupiště umožňující nástup a výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace s úrovnovým přístupem přes centrální přechod. Ve stanicích St. Město u Uh. Hradiště, Uh. Hradiště, Veselí n/M a Rohatec jsou již v současné době, nebo jsou nově navržena, nástupiště s mimoúrovňovým přístupem podchodem.

Připravenost staveb

Varianta S1a – Bude nezbytné požádat o změnu ÚP v případě trakčních zařízení mimo pozemek dráhy, pro vlastní rekonstrukci v nezávislé trakci ne. Při zpracování DSP bude nezbytné uvážit přeložky IS a opatření pro vodní režim krajiny. V územním řízení lze očekávat, vzhledem k přilehlé zástavbě, tlak na opatření proti hluku od majitelů nemovitostí. Na zpracování a vydání změny ÚP je nezbytné počítat 1-2 roky (před zahájením územního řízení).

Varianta S1b – Bude nezbytné požádat o změnu ÚP v případě trakčních zařízení mimo pozemek dráhy, pro vlastní rekonstrukci v nezávislé trakci ne. Při zpracování DSP bude nezbytné uvážit přeložky IS a opatření pro vodní režim krajiny. V územním řízení lze očekávat, vzhledem k přilehlé zástavbě, tlak na opatření proti hluku od majitelů nemovitostí. Na zpracování a vydání změny ÚP je nezbytné počítat 1-2 roky (před zahájením územního řízení).

Varianta S2a – Bude nezbytné požádat o změnu ÚP v případě trakčních zařízení mimo pozemek dráhy, pro vlastní rekonstrukci v nezávislé trakci ne. Při zpracování DSP bude nezbytné uvážit přeložky IS a opatření pro vodní režim krajiny. V územním řízení lze očekávat, vzhledem k přilehlé zástavbě, tlak na opatření proti hluku. Na zpracování a vydání změny ÚP je nezbytné počítat 1-2 roky (před zahájením územního řízení).

Varianta S2b – Bude nezbytné požádat o změnu ÚP v případě trakčních zařízení mimo pozemek dráhy, pro vlastní rekonstrukci v nezávislé trakci ne. Při zpracování DSP bude nezbytné uvážit přeložky IS a opatření pro vodní režim krajiny. V územním řízení lze očekávat, vzhledem k přilehlé zástavbě, tlak na opatření proti hluku. Na zpracování a vydání změny ÚP je nezbytné počítat 1-2 roky (před zahájením územního řízení).

Varianta S3a – Bude nezbytné požádat o změnu ÚP v případě trakčních zařízení mimo pozemek dráhy a spojku Stolařka, pro vlastní rekonstrukci v nezávislé trakci ne. Při zpracování DSP bude nezbytné uvážit přeložky IS a opatření pro vodní režim krajiny. V územním řízení lze očekávat, vzhledem k přilehlé zástavbě, tlak na opatření proti hluku od majitelů nemovitostí. Na zpracování a vydání změny ÚP je nezbytné počítat 1-2 roky (před zahájením územního řízení). V případě neochoty změny ÚP Bzenec pro spojku Stolařka je nezbytné uložit úkol pro ÚP obcí v ZÚR JMK.

Varianta S3b – Bude nezbytné požádat o změnu ÚP v případě trakčních zařízení mimo pozemek dráhy a spojku Stolařka, pro vlastní rekonstrukci v nezávislé trakci ne. Při zpracování DSP bude nezbytné uvážit přeložky IS a opatření pro vodní režim krajiny. V územním řízení lze očekávat, vzhledem k přilehlé zástavbě, tlak na opatření proti hluku od majitelů nemovitostí. Na zpracování a vydání změny ÚP je nezbytné počítat 1-2 roky (před zahájením územního řízení). V případě neochoty změny ÚP Bzenec pro spojku Stolařka je nezbytné uložit úkol pro ÚP obcí v ZÚR JMK.

Varianta S4b - Bude nezbytné požádat o změnu ÚP v případě trakčních zařízení mimo pozemek dráhy, pro vlastní rekonstrukci v nezávislé trakci ne. Při zpracování DSP bude nezbytné uvážit přeložky IS a opatření pro vodní režim krajiny. V územním řízení lze očekávat, vzhledem k přilehlé zástavbě, tlak na opatření proti hluku od majitelů nemovitostí. Na zpracování a vydání změny ÚP je nezbytné počítat 1-2 roky (před zahájením územního řízení).

Technické řešení

Z pohledu technického řešení se mezi sebou navrhované varianty příliš neliší, protože se primárně nejedná o různá technická řešení jednoho úseku, ale o různý rozsah elektrizace se shodným technickým řešením. Výjimkou je porovnání variant S3a/b a S4b, které mají stejný cíl, tedy převedení linky R13 z 2. TŽK na řešené tratě. V tomto porovnání z pohledu technického řešení vyžaduje varianta S3b kratší úsek rekonstrukce, ale zase novostavbu o délce cca 1,8 km, a nabízí také vyšší traťovou rychlost (120 km/h oproti 100 km/h v S4b).

Dopravní technologie

Varianta S0 (bez projektu) – je schopna z pohledu propustnosti pojmout rozsah dopravy – zvláště osobní, která řešené oblasti dominuje – podobající se rozsahu dopravy projektových variant. Nicméně v jízdních/cestovních dobách je poplatná rychlostnímu profilu všech úseků odpovídajícímu stavu bez projektu a tudíž ne vždy lze zajistit všechny odpovídající uzlové/přestupní vazby. Varianta není určena provoznímu konceptu, který by zahrnoval přetrasování linky R13 přes Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou a Strážnici, z důvodu kolizí s provozním konceptem variantě náležející v rozsahu regionální dopravy a výraznému prodloužení cestovních dob linky R13, které by neumožnily dosažení uzlových a obrátových vazeb v úseku Hodonín – Brno hl. n. Varianta umožňuje provádění přímých Sp vlaků v nezávislé trakci v trase Zlín – Uherské Hradiště – Bylnice, avšak bez případné dostupnosti pravidelného obrátu spojů v ŽST Zlín střed. V rámci linky R18 je stále nutné kalkulovat s přepřahem v ŽST Staré Město u U. H., tzn. s nutným zajištěním provozu v úseku Staré Město u U. H. –

Luhačovice nezávislou traktí. Sp vlaky Zlín – Bylnice svou konstrukční polohou v ŽST Staré Město u. U. H. nedosahují přípojných vazeb vůči Os Přerov – Břeclav všemi spoji, případně v alternativní konstrukční poloze je v 2h intervalu možné připoje zajistit.

Variant a S1a – varianta disponuje projektovým stavem vázaným na elektrizaci v úseku Staré Město u U. H. – Luhačovice, čímž je již v této variantě dosaženo elektrické vozby linky R18 v celé své délce, tzn. bez potřeby přepřahu a držení hnacích vozidel nezávislé trakce k vozbě linky. Vlaky Sp v úseku Zlín – Uherské Hradiště dle výhledové koncepce Zlínského kraje jsou provázány vozebně do uceleného ramene Sp Zlín – Bylnice a Os Zlín – Veselí nad Moravou, přičemž v úseku Zlín – Uherské Hradiště je vozba zajištěna dvojicí jednotek následně v Uherském Hradišti rozpojovaných/spojovaných do obou směrů. Kromě vlastního krácení jízdních dob v úseku projektovém je dosažení krácení cestovních dob v parciálních relacích obsažených v Sp/Os Zlín – Bylnice/Veselí nad Moravou. Sp/Os vlivem krácení cestovních dob následně dosahují uzlu X:30 v Uherském Hradišti a přípojných vazeb ve Starém Městě u U. H. vůči Os Přerov – Břeclav, byť za cenu výrazného prodloužení pobytu Os ve Starém Městě u U. H. (případně rozlomením Os do dvou ramen kolem Starého Města). Linka R13 je nadále provozována po 2. TŽK. Z pohledu vozidlového parku je varianta S1a ve vozbě Sp/Os Zlín – Bylnice/Veselí nad Moravou založena na využití hybridních jednotek, což však na sebe váže oproti ostatním projektovým variantám vyšší provozní náklady těchto vlaků na straně objednavatele. Varianta S1a neumožňuje dosažení rovnoměrnější pravidelnou distribuci tras vlaků Os v úseku Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou v podobě dokládané např. ve variantě S2b, a to z důvodu délky cestovních dob mezi místy křižování a obratu Os v Uherském Hradišti/Starém Městě u U. H., při současném dosažení přípojných vazeb k linkám R18 a R13. Proto je ve variantě zachován v navrhovaném provozním konceptu provoz Sp vlaků od Brna po Staré Město u U. H., byť ve zrychlené podobě z důvodu odlišení nabídky vůči Os směru Zlín v blízkém sledu.

Variant a S1b – je prakticky shodná s variantou S1a, a to především v podobě provozního konceptu. Projektovým stavem v úseku Újezdec u Luhačovic – Bojkovice město je však navržena úprava ve vozbě vlaků Sp směru Zlín, a to s jejich omezením v přímé vozbě pouze na relaci Zlín střed – Bojkovice město. Spojení ve směru Bylnice je řešeno přestupní vazbou v prostoru ŽST Bojkovice a spojení ve směru Veselí nad Moravou od Sp je řešeno přestupní vazbou Os v ŽST Uherské Hradiště. Uvedenou úpravou ve vozbě Sp je podpořen provozní koncept využívající ve vozbě vozidla elektrické nebo dieselové trakce, nikoliv hybridních vozidel. Sp Zlín – Bojkovice jsou tedy zajištěny kompletně v elektrické vozbě a vlastním oddělením vozby Os v úseku Bojkovice – Bylnice je snížen stav turnusovaných náležitostí k vozbě Sp vlaků.

Variant a S2a – vychází v podobě provozního konceptu částečně z varianty S1a. V důsledku projektového stavu v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou je dosaženo oproti variantě S1a rozšíření přímé vozby ve směru Zlín nejen směrem na Luhačovice, ale obdobně jako ve variantě S1a i ve směru Veselí nad Moravou za pomoci spojování/rozpojování Sp a Os v ŽST Uherské Hradiště. Na rozdíl od varianty S1a je však vozba Sp/Os Zlín – Luhačovice/Veselí nad Moravou kompletně zajištěna vozidly elektrické trakce. V úseku Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou je aplikován upravený provozní koncept oproti předchozím projektovým variantám, spočívající v absenci Sp v uvedeném úseku od Brna, které jsou ukončeny ve Veselí nad Moravou a doplnění „posilových“ Os vlaků v rovnoměrnějším prokladu ke kmenovým Os směru Zlín (v prokladu výsledný interval špičkový 30minutový), které jsou konstruovány na připoj v Uherském Hradišti k R18 a ve Starém Městě u U. H. k R13. Linka R13 je stále jako ve variantách S1a a S1b trasována po 2. TŽK.

Variant a S2b – vychází v podobě provozního konceptu částečně z varianty S1b. V důsledku projektového stavu v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou je dosaženo oproti variantě S1b rozšíření přímé vozby ve směru Zlín nejen směrem na Bojkovice, ale obdobně jako ve variantě S1a i ve směru Veselí nad Moravou za pomoci spojování/rozpojování Sp a Os v ŽST Uherské Hradiště. Na rozdíl od varianty S1a je však vozba Sp/Os Zlín – Bojkovice/Veselí nad Moravou kompletně zajištěna vozidly elektrické trakce. V úseku Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou je aplikován upravený provozní koncept oproti předchozím projektovým variantám, spočívající v absenci Sp v uvedeném úseku od Brna, které jsou ukončeny ve Veselí nad Moravou a doplnění „posilových“ Os vlaků v rovnoměrnějším prokladu ke kmenovým Os směru Zlín (v prokladu výsledný interval špičkový 30minutový), které jsou konstruovány na připoj v Uherském Hradišti k R18 a ve Starém Městě u U. H. k R13. Linka R13 je stále jako ve variantách S1a a S1b trasována po 2. TŽK.

Variant a S3a, S3b – vychází v podobě provozního konceptu částečně z varianty S2b. Základní odlišností je však přetrasování linky R13 z 2. TŽK v úseku Staré Město u U. H. – odbočka Horní Stolařka do trasy přes Uherské Hradiště a Veselí nad Moravou, což má za následek posun v konstrukční poloze linky R18, která v intervalovém prokladu blížícímu se taktu v úseku Olomouc – Uherské Hradiště s R13 dosahuje křižování s protisměrnými R nově v ŽST Uherské Hradiště. Primárním důvodem přesunu křižování ze Starého Města u U. H. (společně s krácením jízdních dob využitím vozby do 160 km/h) je potřeba dosažení konstrukční polohy linky R13 v úseku Hodonín – Brno hl. n. zachovávající nebo blížící se uzlu Břeclav při X:30, uzlu Šakvice při X:00 a dosahující obrátové doby v Brně hl. n. vůči Sp Brno hl. n. – Hodonín. Varianta S3b jako jediná obsahuje návrh v maximální traťové rychlosti úseku Kunovice – Uherský Ostroh převyšující 100 km/h (konkrétně do 120 km/h), což s sebou přináší možná negativa z vlivu prodloužené zábrzdne vzdálenosti v úseku Staré Město u U. H. – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou – odbočka Horní Stolařka, a to především prodloužením záhlaví poměrně krátkých stanic v úseku situovaných (s dopadem do délky staničních provozních intervalů). Samotný přínos zvýšení traťové rychlosti nad 100 km/h je vymezen úsporou 0,5 – 1 minuty v jízdních

dobách R a Os vlaků. Zvýšení traťové rychlosti rovněž souvisí s potřebou zajištění přenosu kódu vlakového zabezpečovače v předmětném úseku v rámci navrhovaného traťového zabezpečovacího zařízení (automatické hradlo).

Varianta S4b – je provozním konceptem prakticky shodná s variantou S3b, pouze s odchylkou v trase linky R13, která je mimo 2. TŽK provázena navíc úsekem přes Strážnici do Rohatce (nově zastavující mimo Uherské Hradiště a Veselí nad Moravou ve Strážnici). Tímto opatřením je však vlakům R linky R13 ještě více prodloužena cestovní doba ve směru do Brna, a proto nelze ve výsledku dosáhnout jak obratu v samotné ŽST Brno hl. n. k Sp Brno – Hodonín, tak je trasa konstrukční polohou již výrazně mimo uzly X:30 v Břeclavi a X:00 v Šakvicích. Tato skutečnost je pokládána za významné negativum varianty S4b, zaměřené právě na možnost přetrasování linky R13 do centra sídel Slovácka.

Každá z projektových variant disponuje úsporou zaměstnanců, plynoucí z implementace dálkového řízení provozu z CDP Přerov a volnou kapacitou k možnému rozšíření rozsahu dopravy či provázení dopravy nákladní. Dosaženo je vždy elektrického provozu v celé délce linky R18 a stabilizace oběhových možností a uzlových vazeb v lince Sp Zlín – Bojkovice.../Veselí nad Moravou.

Přeprava (osobní, nákladní)

Analýza přepravního trhu ukázala, jak by se situace v řešeném prostoru změnila, pokud by došlo k realizaci záměru. Z přepravního hlediska jsou navrhovaná opatření smysluplná a přináší efekty zejména v osobní dopravě. Realizace zamýšlených variant přispěje k zatraktivnění a zvýšení spolehlivosti železniční dopravy v oblasti.

Přepravní prognóza **osobní dopravy** byla zpracována za pomoci dopravního modelování. Nástrojem byl čtyřstupňový multimodální dopravní model zpracovaný v prostředí VISUM. Realizací projektu dojde k mírnému růstu zatížení osobní dopravou. Důvodem je především zkrácení cestovních dob v dálkové i regionální dopravě a odstranění přestupů. Doprava byla převedena z autobusů a IAD nejvíce v relaci Luhačovice - Uherský Brod - Uherské Hradiště – Kunovice - Staré Město - Otrokovice. Důvodem je zkrácení cestovní doby vlaku. Obdobné přínosy lze zaznamenat u variant S1a S1b a S2b. Celkově vyšší přepravní výkon generují varianty S3a S3b a S4b, u kterých však dojde i k negativním dopadům, a to k poklesu časových úspor z důvodu delší trasy linky R13.

V rámci hodnocení **nákladní dopravy** byly nejprve analyzovány zdroje a cíle dopravy v oblasti, komoditní struktura, vývoj přepravních objemů i možné výhledové změny v přepravní poptávce. V hodnocené oblasti je spíše nižší zatížení nákladní dopravou, které je tvořeno zejména vlaky Mn. Objem a rozložení zdrojů a cílů cest v oblasti nenasvědčuje tomu, že by mohl být v budoucnu provozován v oblasti koncept pravidelných ucelených vlaků, pro který by měla elektrizace určitý význam. Výsledkem analýzy a výhledových předpokladů pro řešenou oblast je, že řešený projekt nebude svou realizací znamenat žádné hodnotitelné přepravní přínosy v nákladní dopravě.

Ekonomika

Z hlediska ekonomické analýzy (celospolečenské prospěšnosti) vykazují ekonomickou efektivitu varianty S1a, S1b, S2a a S2b, konkrétně ve výši ERR = 8,16% (ENPV = 640 673 tis. Kč), resp. 5,58% (21 361 tis. Kč), resp. 5,86% (98 881 tis. Kč), resp. 5,76% (83 632 tis. Kč).. Výsledky ostatních variant jsou pod hranicí efektivity, jak je zřejmé nejen z vysokých záporných hodnot ENPV, ale i z výsledků analýzy citlivosti a přepínacích hodnot. Hlavním důvodem negativních ekonomických výsledků jednotlivých variant je málo dostatečně vysokých vyčíslitelných přínosů. Nejpodstatnějším přínosem ve všech variantách je úspora času cestujících v osobní dopravě a nákladů na údržbu a opravy ve stavu Bez projektu oproti stavu projektovému. Dalším významným přínosem je pak úspora provozních nákladů vlaků osobní dopravy. Všechny ostatní přínosy mají řádově menší význam (například u přínosů z úspor externích nákladů dopravy je to dáno nízkou převedenou dopravou ze silnice).

Tento stav odpovídá zaměření projektu, jehož hlavním cílem je zlepšení návazností a napojení jednotlivých vlaků zajišťujících do lokalit na řešených úsecích díky změně trakce a možnosti využívat přímá spojení. Taková změna organizace dopravy a provozního modelu má významný vliv na úsporu času cestujících, ale i provozních nákladů vlaků (obzvláště v případě využití hybridní vozby – to bylo prověřováno alternativně ve variantě S1a – výsledné ERR se v případě využití hybridních vozidel pohybuje cca ve výši 6,7% při ENPV cca 296 mil. Kč). Z výsledků je dále zřejmé, že čím „vyšší“ varianta (tedy čím větší je rozsah sítě, která se v příslušné variantě řeší), tím je vyrovnanější poměr přínosů z úspor času a úspor provozních nákladů infrastruktury (ve variantě S1a je tento poměr cca 46% / 19%, kdežto ve variantě S4b už cca 33% / 44%).