

Oblast	Kritéria	Varianta K1			Varianta K2			Varianta K3			Varianta K4		
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení
Životní prostředí	Natura 2000	Žádná EVL ani PO v zájmovém území trati		neutrální	Žádná EVL ani PO v zájmovém území trati		neutrální	Žádná EVL ani PO v zájmovém území trati		neutrální	Žádná EVL ani PO v zájmovém území trati		neutrální
	Zvláště chráněná území	Se záměrem nejsou v kolizi.		neutrální	Se záměrem nejsou v kolizi.		neutrální	Se záměrem nejsou v kolizi.		neutrální	Se záměrem nejsou v kolizi.		neutrální
	ÚSES	Záměr protíná NRBK Chropýňský luh - Soutok a NRBK Kostelecké polesí - Hluboček.		mírně negativní	Záměr protíná NRBK Chropýňský luh - Soutok a NRBK Kostelecké polesí - Hluboček.		mírně negativní	Záměr protíná NRBK Chropýňský luh - Soutok a NRBK Kostelecké polesí - Hluboček.		mírně negativní	Záměr protíná NRBK Chropýňský luh - Soutok a NRBK Kostelecké polesí - Hluboček.		mírně negativní
	Ochrana vod	Zhoršení vlivu na vody se nepředpokládá.		neutrální	Zhoršení vlivu na vody se nepředpokládá.		neutrální	Zhoršení vlivu na vody se nepředpokládá.		neutrální	Zhoršení vlivu na vody se nepředpokládá.		neutrální
	Vliv hluku	Navržena opatření ke splnění zákonných hodnot.		neutrální	Navržena opatření ke splnění zákonných hodnot.		neutrální	Navržena opatření ke splnění zákonných hodnot.		neutrální	Navržena opatření ke splnění zákonných hodnot.		neutrální
	Vliv na krajinný ráz	Trať je vedena ve stávajícím železničním koridoru, kraj. ráz nebude ovlivněn.		neutrální	Trať je vedena ve stávajícím železničním koridoru, kraj. ráz nebude ovlivněn.		neutrální	Trať je vedena ve stávajícím železničním koridoru, kraj. ráz nebude ovlivněn.		neutrální	Trať je vedena ve stávajícím železničním koridoru, kraj. ráz nebude ovlivněn.		neutrální
	Vliv na památky a archeologické nálezy	Bez vlivu.		neutrální	Bez vlivu.		neutrální	Bez vlivu.		neutrální	Bez vlivu.		neutrální
Bezpečnost		Navrženo nové zabezpečovací zařízení a nástupiště přístupná pro všechny osoby bez rozlišení. Budou odstraněna 3 křižení s pozemními komunikacemi.		pozitivní	Navrženo nové zabezpečovací zařízení a nástupiště přístupná pro všechny osoby bez rozlišení. Budou odstraněna 3 křižení s pozemními komunikacemi.		pozitivní	Navrženo nové zabezpečovací zařízení a nástupiště přístupná pro všechny osoby bez rozlišení. Budou odstraněna 3 křižení s pozemními komunikacemi.		pozitivní	Navrženo nové zabezpečovací zařízení a nástupiště přístupná pro všechny osoby bez rozlišení.		mírně pozitivní
Příprava staveb	Územní plán	V souladu s UPD.		pozitivní	V souladu s UPD.		pozitivní	V souladu s UPD.		pozitivní	V souladu s UPD.		pozitivní
	EIA	Vydáno souhlasné stanovisko MŽP s realizací záměru		pozitivní	Vydáno souhlasné stanovisko MŽP s realizací záměru		pozitivní	Vydáno souhlasné stanovisko MŽP s realizací záměru		pozitivní	Vydáno souhlasné stanovisko MŽP s realizací záměru		pozitivní
	Územní řízení	Bude třeba zpracovat dokumentaci DUR.		neutrální	Bude třeba zpracovat dokumentaci DUR.		neutrální	Bude třeba zpracovat dokumentaci DUR.		neutrální	Bude třeba zpracovat dokumentaci DUR.		neutrální
	Stavební povolení	Bude třeba zpracovat dokumentaci DSP.		neutrální	Bude třeba zpracovat dokumentaci DSP.		neutrální	Bude třeba zpracovat dokumentaci DSP.		neutrální	Bude třeba zpracovat dokumentaci DSP.		neutrální
	Veřejná prospěšnost	Ano		pozitivní	Ano		pozitivní	Ano		pozitivní	Ano		pozitivní
Technic	Délka trasy [km]		24,639			24,639			24,639			24,639	
	Dosažená traťová třídy zatížení	D4		pozitivní	D4		pozitivní	D4		pozitivní	D4		pozitivní
	Maximální rychlost [km/h] / délka úseku		100/70%	pozitivní		100/70%	pozitivní		100/70%	pozitivní		100/70%	pozitivní

Porovnání variant řešení (DETR analýza)

Oblast	Kritéria	Varianta K1			Varianta K2			Varianta K3			Varianta K4				
		Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení	Kvalitativní dopady	Kvantitativní údaje	Hodnocení		
ké řešení	Prostorová průchodnost	Z-GC		pozitivní	Z-GC		pozitivní	Z-GC		pozitivní	Z-GC		pozitivní		
	Technologická zařízení, zabezpečení provozu na odpovídající úrovni, zajištění interoperability	Zabezpečovací zařízení 3. kategorie, požadavky TSI se na danou trať nevztahují		pozitivní	Zabezpečovací zařízení 3. kategorie, požadavky TSI se na danou trať nevztahují		pozitivní	Zabezpečovací zařízení 3. kategorie, požadavky TSI se na danou trať nevztahují		pozitivní	Zabezpečovací zařízení 3. kategorie, požadavky TSI se na danou trať nevztahují		pozitivní		
	Vybavení železničních stanic a zastávek mimoúrovňovými nástupišti výšky 550 mm	Ano		pozitivní	Ano		pozitivní	Ano		pozitivní	Ano		pozitivní		
Organizace	Propustnost v dopravní špičce (vlaků/120 min) - základní dopravní model	V úseku Zlín střed – Zlín-Louky je propustnost (17 vlaků/120 min) nižší než požadovaný rozsah dopravy (18 vlaků)		mírně negativní	Propustnost trati je dostatečná (18 vlaků/120 min), avšak nezbyvá žádná dodatečná volná kapacita.		mírně pozitivní	Propustnost trati je dostatečná (28 vlaků/120 min), včetně volné kapacity pro možné navýšení rozsahu dopravy		pozitivní	V úseku Zlín-Malenovice – Otrokovice je propustnost (16 vlaků/120 min) výrazně nižší než požadovaný rozsah dopravy (18 vlaků)		negativní		
			R			2			R			2		R	2
			Sp, OS			14			Sp, OS			14		Sp, OS	14
			ND			2			ND			2		ND	2
	Propustnost v dopravní špičce (vlaků/120 min) - alternativní provozní model	V úseku Zlín střed – Zlín-Louky je propustnost (17 vlaků/120 min) výrazně nižší než požadovaný rozsah dopravy (22 vlaků)		negativní	V úseku Zlín střed – Zlín-Louky je propustnost (18 vlaků/120 min) výrazně nižší než požadovaný rozsah dopravy (22 vlaků)		negativní	Propustnost trati je dostatečná (28 vlaků/120 min), včetně volné kapacity pro možné navýšení rozsahu dopravy		pozitivní	V úseku Zlín-Malenovice – Otrokovice je propustnost (16 vlaků/120 min) výrazně nižší než požadovaný rozsah dopravy (22 vlaků)		negativní		
			R			4			R			4		R	4
			Sp, OS			16			Sp, OS			16		Sp, OS	16
			ND			2			ND			2		ND	2
	Cestovní doba	Dochází k přesunu cestujících z automobilové a autobusové dopravy směrem k železniční dopravě	R Otrokovice – Zlín 9 min	pozitivní	Dochází k přesunu cestujících z automobilové a autobusové dopravy směrem k železniční dopravě	R Otrokovice – Zlín 9 min	pozitivní	Dochází k přesunu cestujících z automobilové a autobusové dopravy směrem k železniční dopravě	R Otrokovice – Zlín 9 min	pozitivní	Dochází k přesunu cestujících z automobilové a autobusové dopravy směrem k železniční dopravě	R Otrokovice – Zlín 9 min	pozitivní		
			Os Otrokovice – Zlín – Vizovice 35 min			Os Otrokovice – Zlín – Vizovice 34 min			Os Otrokovice – Zlín – Vizovice 34 min			Os Otrokovice – Zlín – Vizovice 35 min			
			EOs Otrokovice – Zlín – Vizovice 33 min			EOs Otrokovice – Zlín – Vizovice 32 min			EOs Otrokovice – Zlín – Vizovice 32 min			EOs Otrokovice – Zlín – Vizovice 33 min			
	Převýkony	Osobní doprava regionální i dálková (mil. oskm/rok)	Prognóza přepravních proudů je sestavena pro roky 2018, 2020 a 2047, v nichž se předpokládá dokončení důležitých infrastrukturních staveb a	2018	223,6	pozitivní	Prognóza přepravních proudů je sestavena pro roky 2018, 2020 a 2047, v nichž se předpokládá dokončení důležitých infrastrukturních staveb a	2018	223,6	pozitivní	Prognóza přepravních proudů je sestavena pro roky 2018, 2020 a 2047, v nichž se předpokládá dokončení důležitých infrastrukturních staveb a	2018	223,6	pozitivní	
2020				301,4	2020			301,4	2020			301,4			
2047				335,5	2047			335,5	2047			335,5			
Nákladní doprava (tkm/rok)		Stavba umožňuje zvýšení normativu délky a hmotnosti nákladních vlaků a dále rovněž operativnější vedení vlakových tras		pozitivní	Stavba umožňuje zvýšení normativu délky a hmotnosti nákladních vlaků a dále rovněž operativnější vedení vlakových tras		pozitivní	Stavba umožňuje zvýšení normativu délky a hmotnosti nákladních vlaků a dále rovněž operativnější vedení vlakových tras		pozitivní	Stavba umožňuje zvýšení normativu délky a hmotnosti nákladních vlaků a dále rovněž operativnější vedení vlakových tras		pozitivní		
Ekonomické	Investiční náklady [tis. Kč] v CÚ 2018 bez rezervy (varianta nadjezd/tunel)	7 489 859 / 7 663 234			7 756 017 / 7 929 392			7 704 141 / 7 952 516			5 666 001				
	Provozní náklady [tis. Kč] v CÚ 2018 (varianta nadjezd/tunel)	2 306 367 / 2 379 337			2 362 598 / 2 435 553			2 382 848 / 2 454 179			2 094 657				
	FRR [%] / FNPV [tis.Kč] (varianta nadjezd/tunel)	-8,90 / -6 078 639 / -9,06 / 6 267 017			-8,95 / -6 345 732 / -9,11 / -6 534 161			-8,97 / -6 306 176 / -8,95 / -6 559 324			-14,12 / -4 366 249				
	ERR [%] / ENPV [tis.Kč] / B/C Ratio (varianta nadjezd/tunel)	12,07 / 5 197 731 / 1,83 / 11,76 / 5 037 516 / 1,78			11,60 / 4 965 863 / 1,76 / 11,30 / 4 805 643 / 1,72			11,68 / 5 000 276 / 1,77 / 11,26 / 4 783 616 / 1,72			xx / -2 988 796 / 0,34				
Integrace	S mezinárodními dohodami (Core network)	Nevztahuje se		neutrální	Nevztahuje se		neutrální	Nevztahuje se		neutrální	Nevztahuje se		neutrální		
	S navazujícími stavbami (VRT Brno – Přerov)	Kapacitně nevyhovuje		negativní	Dostatečná kapacita, avšak bez rezervy na dodatečné zvýšení rozsahu dopravy		mírně negativní	Dostatečná kapacita včetně rezervy na další navýšení vlakových tras		pozitivní	Kapacitně nevyhovuje		negativní		
	S železničním uzlem Brno	Kapacitně nevyhovuje		negativní	Zapadá do konceptu.		pozitivní	Zapadá do konceptu.		pozitivní	Kapacitně nevyhovuje		negativní		