

PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH DOPADŮ VARIANT PŘESTAVBY ŽU BRNO

Pořizovatel : ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE MMB

Zpracovatel: URBANISMUS, ARCHITEKTURA ,DESIGN – STUDIO s.r.o.
&
PK OSSENDORF s.r.o.

Spolupráce: PÖYRY a.s.



Srpen 2015

POSTUP A HLAVNÍ VÝCHODISKA

Kolejové řešení bylo dopracováno (IKP Consulting Engineers), do porovnatelného technického řešení **které je pro ÚS „Prověření územních dopadů“ neměnné**

Koridory (trasy) – tratí rychlých spojení (VRT)

- **VAR-Řeka** - podle platného ÚPmB
- **VAR-Petrov** - v nových polohách
- **VAR-BezProjektu** - podle platného ÚPmB, a to bez dalších úprav stávajících tratí v rozšířeném centru a vlastním nádraží

S-J diametr (propojuje region v ose Tišnov – Brno - Slavkov) **je ve všech variantách vymezen jako nezbytný (nezávislý) prvek regionální dopravy** (je v ÚPmB)

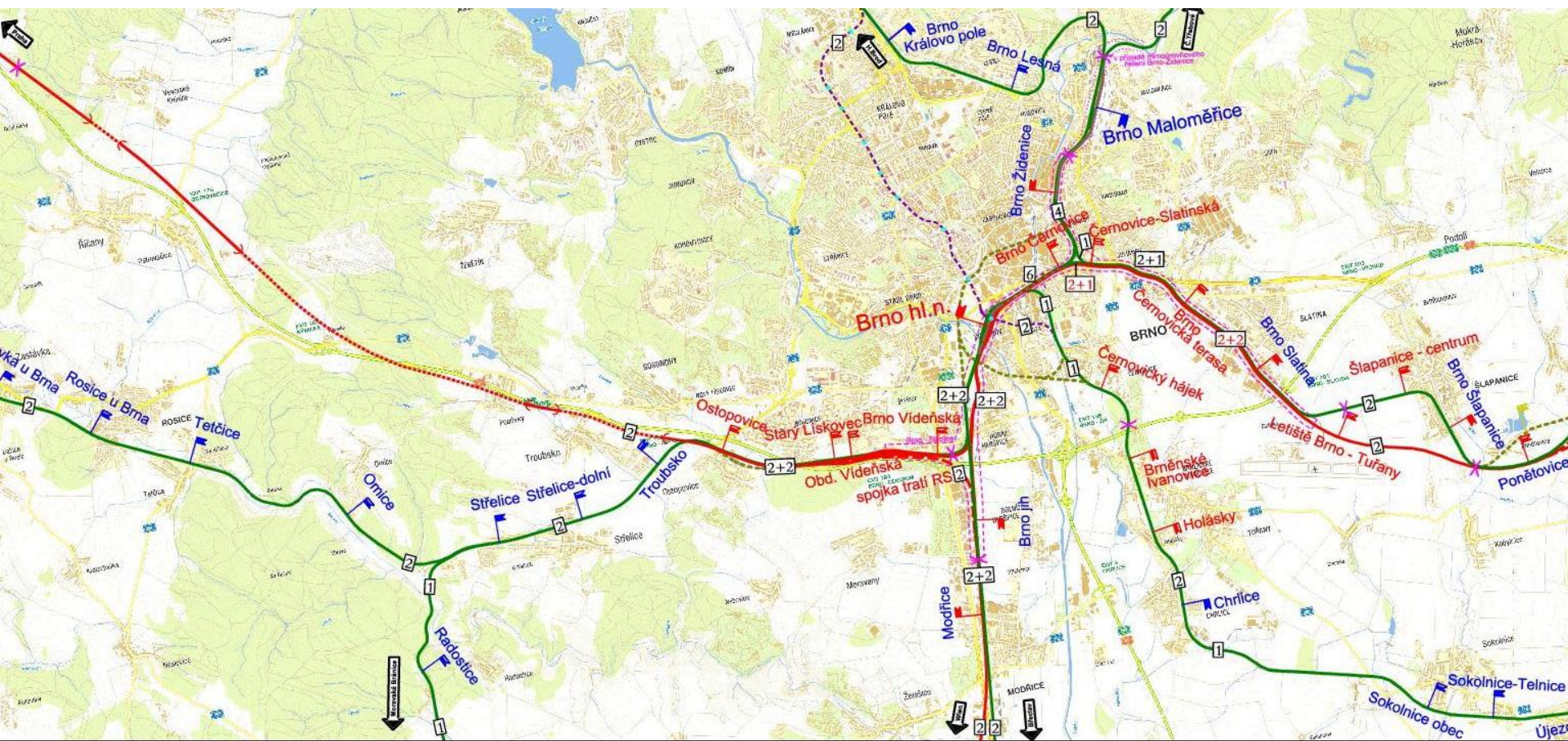
Územní rozvoj

- **VAR-Řeka** - územní rozvoj je totožný s Územním plánem města (ÚPmB) a územně plánovacími podklady; řešení přestavby železničního uzlu je součástí urbanistické koncepce která vytváří podmínky pro územní rozvoj
- **VAR-Petrov a VAR-BezProjektu** neměly navrženou změnu urbanistické koncepce odpovídající dopracovanému kolejovému řešení; pro prověření územních dopadů **bylo nezbytné vytvořit „hypotézy“ územního rozvoje** pro obě varianty

Pokud ve VAR-Petrov a VAR-BezProjektu nebylo možno nalézt odpovídající územně technické řešení pro hypotézu územního rozvoje, resp. řešení by vyžadovalo zásah do porovnatelného technického (kolejového) řešení, byly pouze identifikovány střety s hodnotami a limity a specifikována míra rizika, která vyjadřuje závažnost zásahu do dotčených jevů (koncepce systémů) ve škále A – B – C

Přestavba železničního uzlu Brno

VARIANTA ŘEKA



LEGENDA

Tratě RS ("Rychlá spojení" - vysokorychlostní)

Tratě pro smíšenou dopravu

Tratě pouze pro nákladní dopravu

Trat' Severojižního kolejového diametru (SJKD) se zastávkou

Tratě rušené

Oblast návrhu změn infrastruktury

3

Počet traťových kolejí

4

Počet nově navržených traťových kolejí

tunelový úsek

tunelový úsek

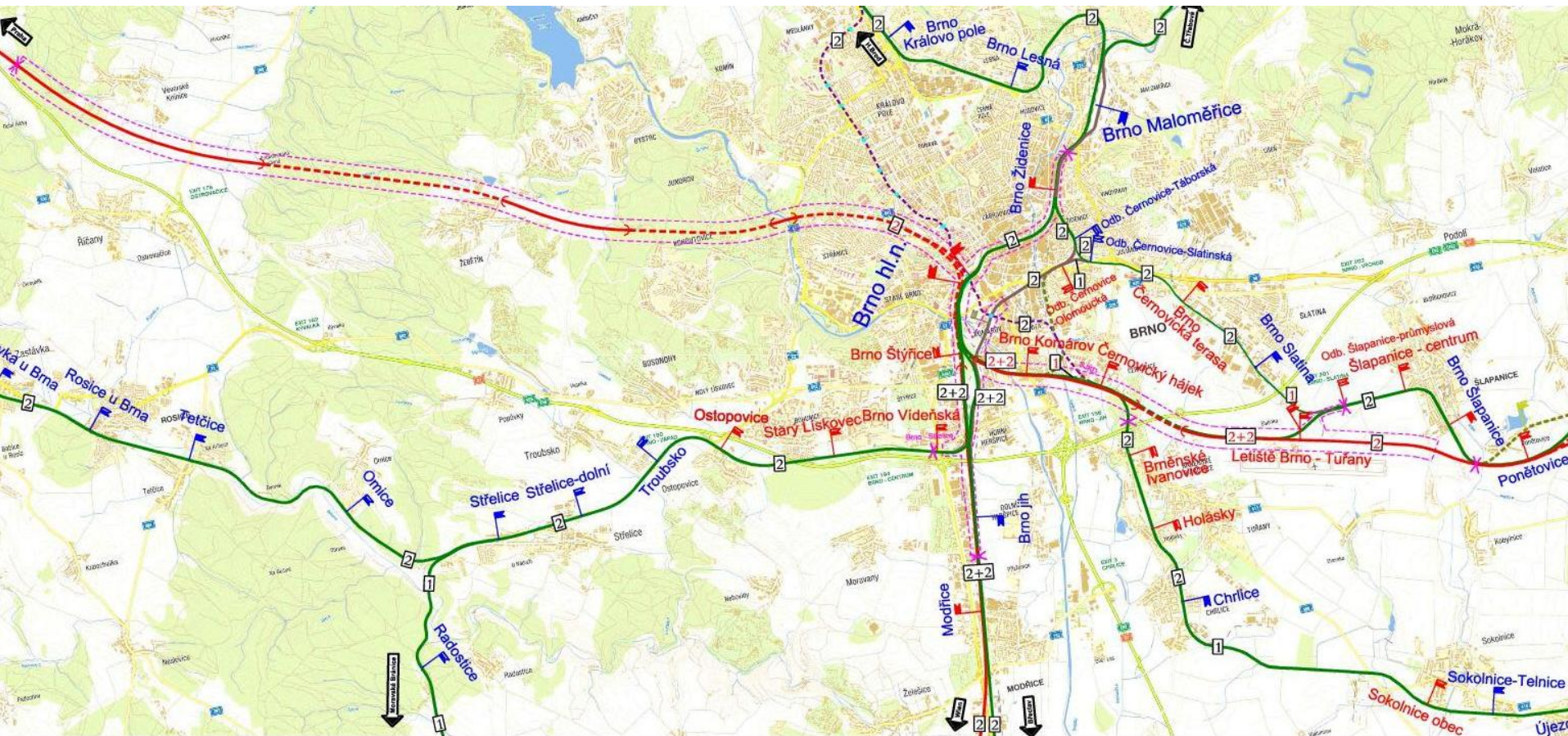
Železniční stanice: stávající; nová, nebo upravovaná

Železniční zastávka: stávající; nová, nebo upravovaná

Odbočka, výhybna: stávající; nová, nebo upravovaná

X Invariatní body

VARIANTA PETROV



LEGENDA

- Tratě RS ("Rychlá spojení" - vysokorychlostní)

- Tralě pro smíšenou dopravu


- Tratiť pouze pro nákladní dopravu

- Trať Severojižního kolejového diametru (SJKD) se zastávkou

- Tratě rušené

- Oblast návrhu změn infrastruktury

- tunelový úsek

-  tunelový úsek

- Železniční stanice: stávající; nová, nebo upravovaná

- Železniční zastávka: stávající; nová, nebo upravovaná

-   Odbočka, výhybna: stávající, nová, nebo upravovaná

- X** Invariant body

- 3 Počet traťových kolejí

- 4** Počet nově navržených traťových kolejí

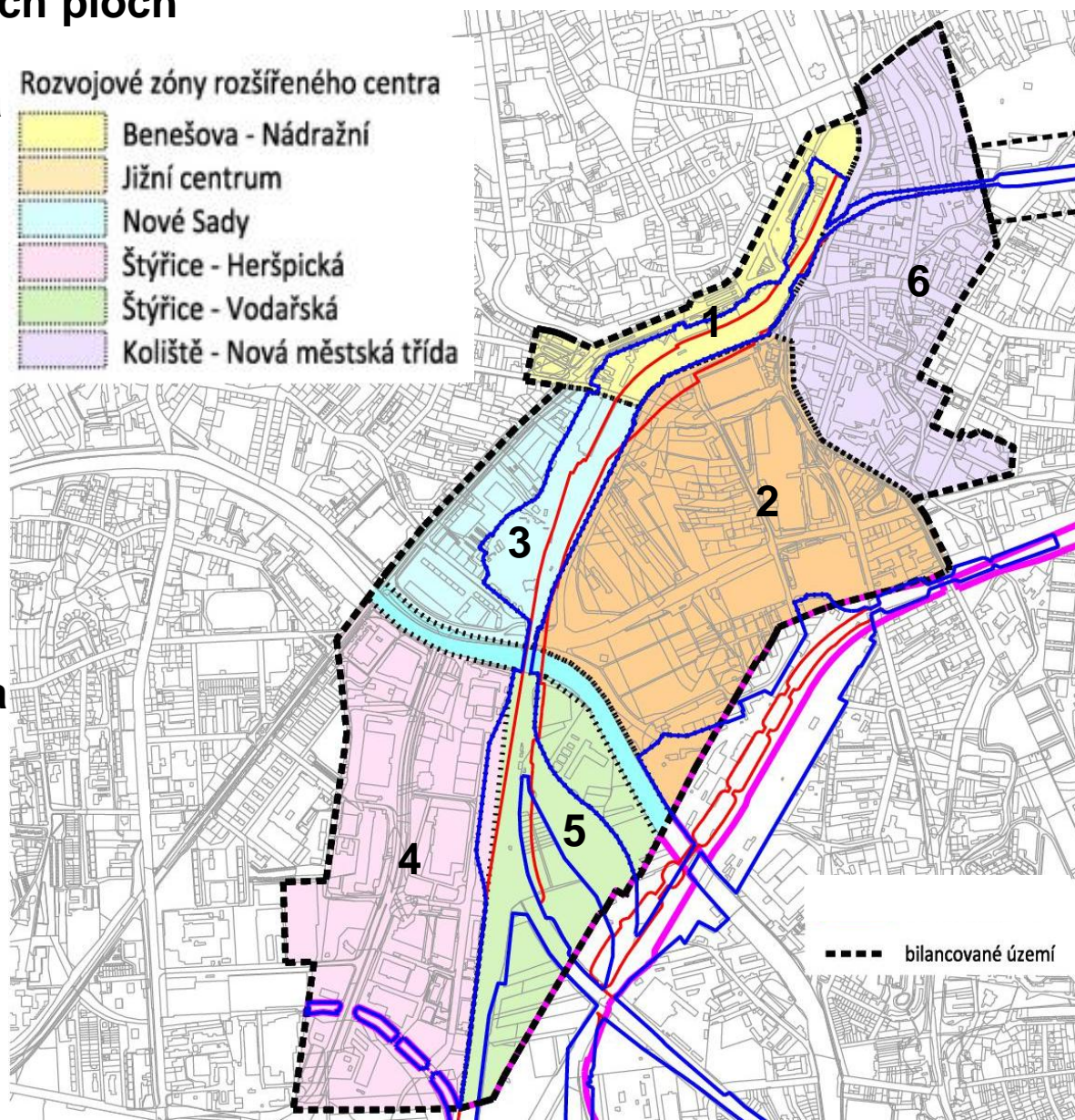
Řešené území

bylo vymezeno tak, aby obsáhlo zóny, ve kterých plochy drážní dopravy, resp. kolejové řešení, ovlivňuje urbanistickou strukturu, prostorové uspořádání a využití potenciálu zastavitelných ploch

S ohledem na rozsah záměrů na provedení změn v území, které je jedinečné jak z hlediska polohy, tak rozsahem potenciálu zastavitelných ploch lze vymežit rozvojové zóny:

1. Benešova - Nádražní;
2. Jižní centrum,
3. Nové sady,
4. Štýřice - Heršpická,
5. Štýřice - Vodařská,
6. Koliště - Nová městská třída

Bilancované území 195,5 ha



Řešené území

bylo vymezeno tak, aby obsáhlo zóny, ve kterých plochy drážní dopravy, resp. kolejové řešení, ovlivňuje urbanistickou strukturu, prostorové uspořádání a využití potenciálu zastavitelných ploch

S ohledem na rozsah záměrů na provedení změn v území, které je jedinečné jak z hlediska polohy, tak rozsahem potenciálu zastavitelných ploch lze vymežit rozvojové zóny:

1. Benešova - Nádražní;
2. Jižní centrum,
3. Nové sady,
4. Štýřice - Heršpická,
5. Štýřice - Vodařská,
6. Koliště - Nová městská třída

Bilancované území 195,5 ha



Pro prověření územních dopadů variant je rozhodující identifikace a ohodnocení rozvojového potenciálu území a míry rizika řešení ve vztahu k limitům a hodnotám

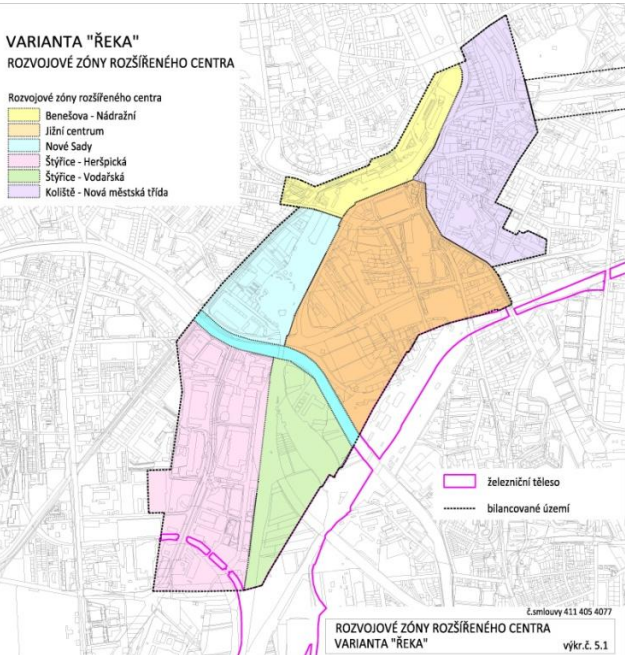
Důvodem je především reflexe územního rozvoje nejen v prostoru „Jižního centra“ ale i v jiných zónách rozšířeného centra města, zejména v zóně Štýřice – Heršpická a Vodařská, ve které se již v současné době koncentrují významné kapacity pracovišť obchodu a služeb převyšující kapacitu cílů v historickém jádru

Významným aspektem pro prověření územních dopadů variant je kontext polohy nádraží a rozvojových zón

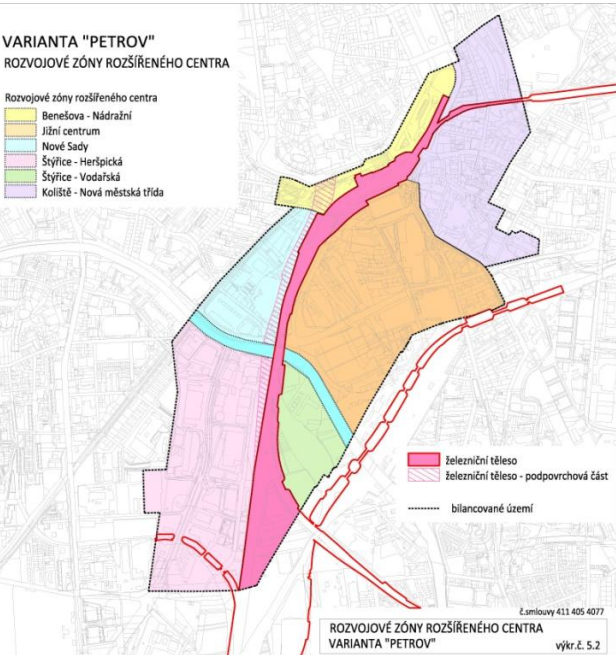
Možnosti územního rozvoje ovlivňuje především rozsah drážního tělesa

Ve Var-Řeka se oproti Var-BezProjektu uvolňuje 38 ha ploch pro městotvorné funkce; ve Var-Petrov 16,5 ha

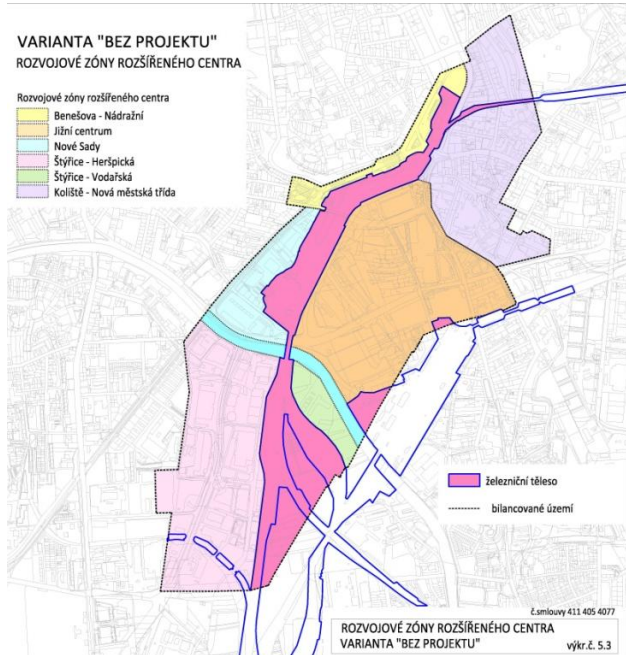
VAR-Řeka / ÚPmB/



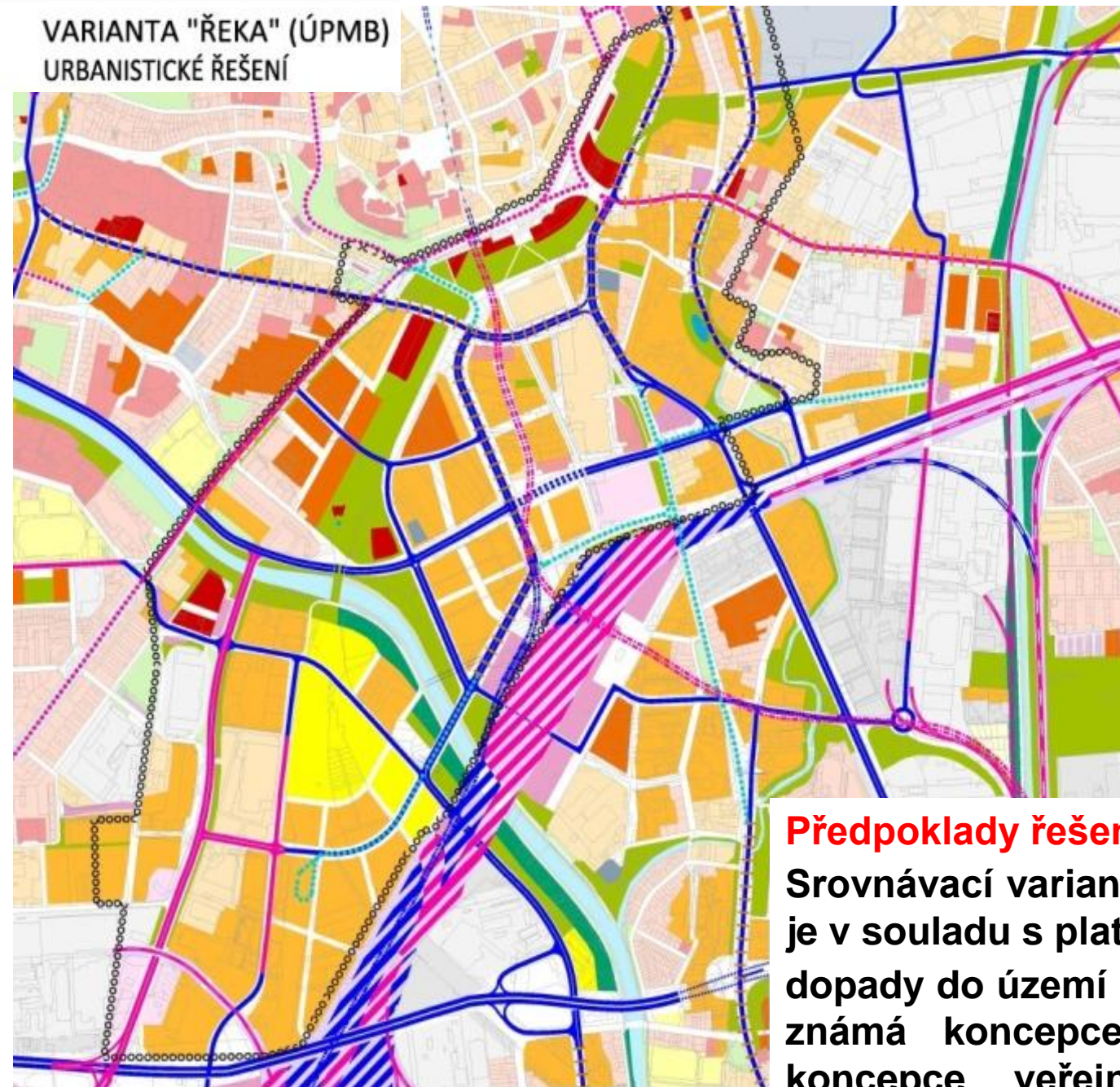
VAR-Petrov



VAR-BezProjektu



VARIANTA "ŘEKA" (ÚPMB)
URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

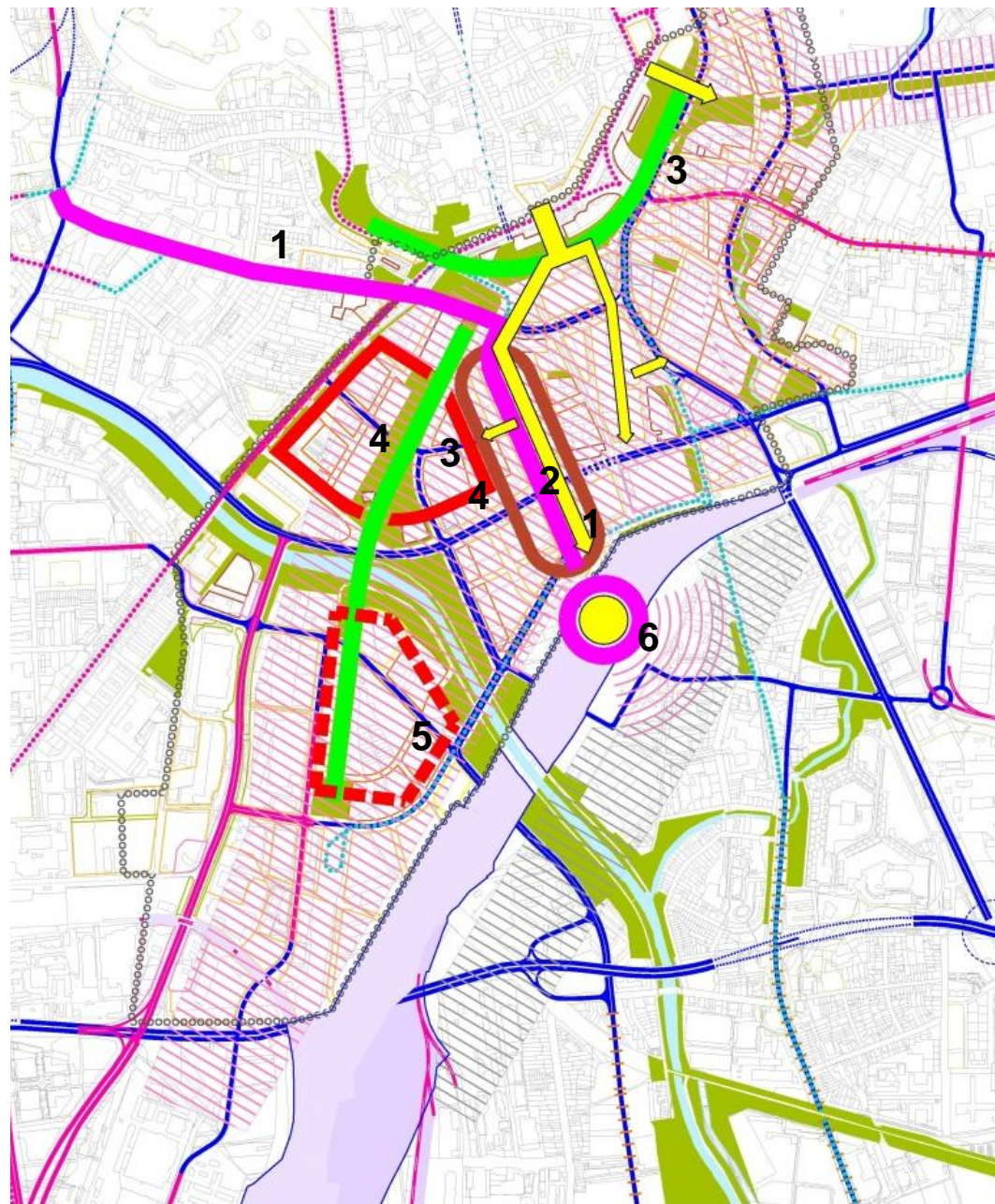


Předpoklady řešení:

Srovnávací variantou je **VAR-Řeka** která je v souladu s platným ÚPmB:

dopady do území se nepředpokládají, je známá koncepce uspořádání města, koncepce veřejné infrastruktury, a cílové využití funkčních ploch

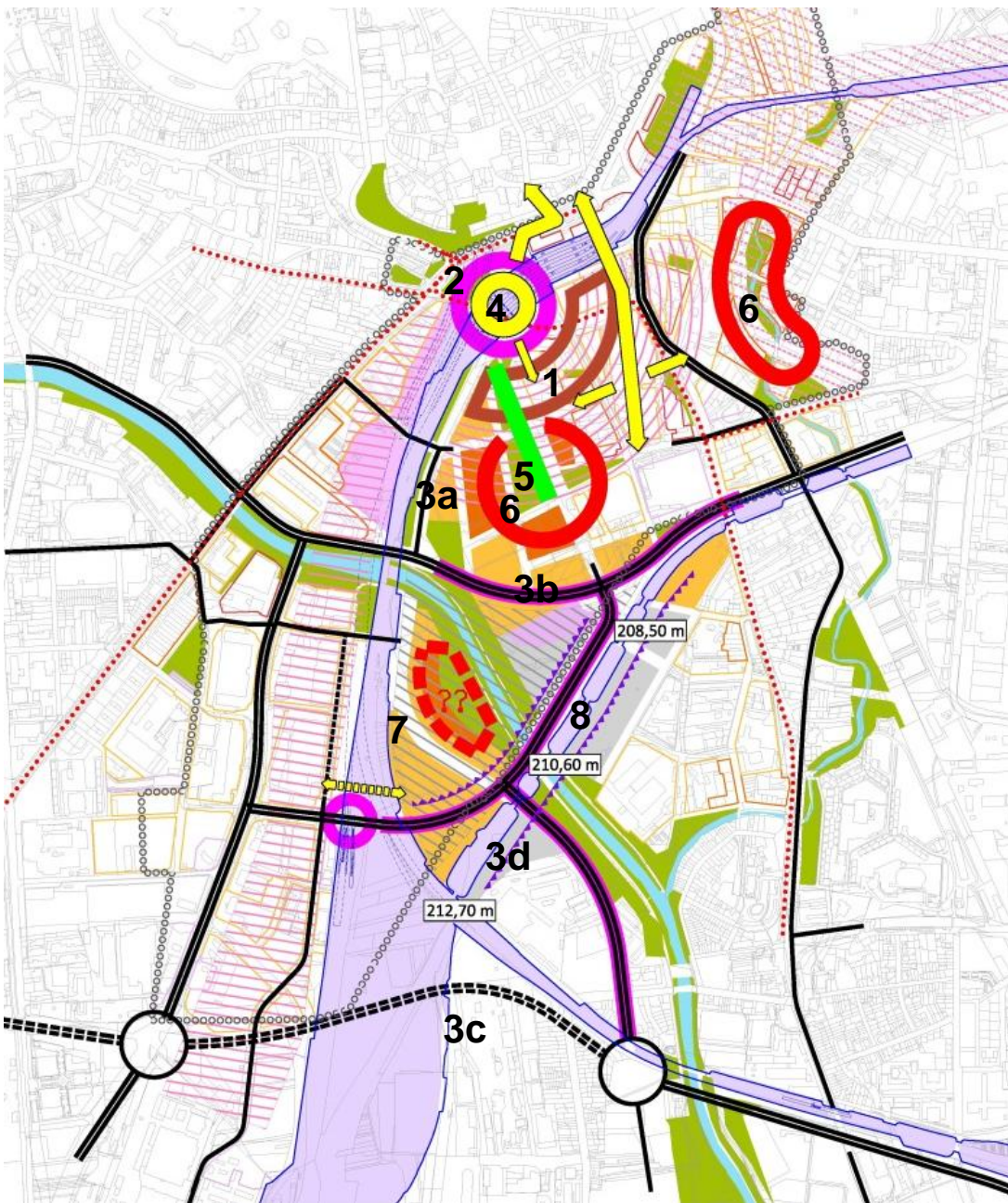
CHARAKTERISTIKA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE *Var-Řeka*







1. kompoziční osa Hybešova (veletržní třída) – bulvár – nádraží (Euro-Point)
2. „bulvár“ – osa rozvoje komerčních aktivit
3. parky na železničním tělese -osa rozvoje rezidenčních funkcí – doplnění parků okružní třídy
4. rezidenční plochy soustředěné podle „zelené osy“, propojení říčního koridoru
5. Potenciál rezidenční plochy (předpoklad kvalitního prostředí)
6. Uzel veřejné hromadné dopravy – cíl pěších cest

- územní potenciál pro rozvoj centra města přesahuje do oblasti ul. Heršpická – rozvoj metropolitní struktury
- „periferní urbanistická struktura (halové objekty výroby, a výrobních služeb)
- hlavní pěší tahy
- tramvajové trasy

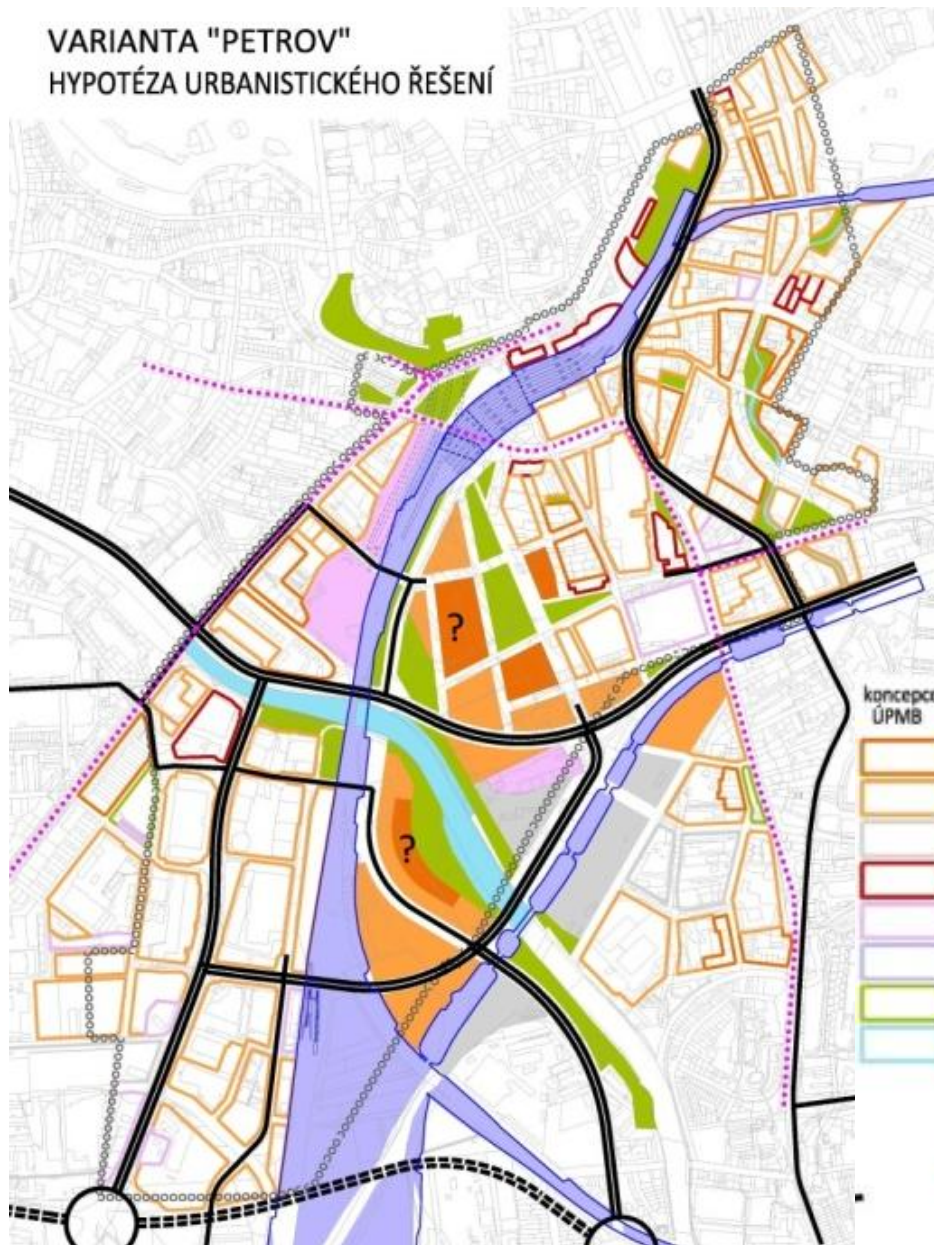
HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE *Var-Petrov*



1. koncentrický rozvoj metropolitní urbanistické struktury
2. ústřední bod – „náměstí“ pod Petrovem s dopravním uzlem před odbavovací halou nádraží
3. změna dopravní koncepce a) zklidnění ul. Úzké a Uhelné - vyloučení podjezdu pod železničním tělesem, vytvoření vnějšího komunikačního systému – b) odklon tahu Opuštěná – Zvonařka c) realizace jižního segmentu VMO d) napojení ul. „Nová Vodařská“ do propojení ul. Bidláky Rosická
4. funkční spojení historického jádra a Jižního centra prostřednictvím nádraží jako multifunkčního centra
5. nová koncepce městské zeleně - nahrazení „bulváru“ parkem
6. plochy bydlení soustředit kolem parku a revitalizované Ponávky
7. bydlení může být ovlivněno hlukovou zátěží
8. významná hluková zátěž ze zvýšené polohy nákladového průtahu

-  hlavní pěší tahy
-  územní potenciál pro rozvoj centra města přesahuje do oblasti ul. Heršpická – rozvoj metropolitní struktury
-  „periferní urbanistická struktura (halové objekty výroby, a výrobních služeb)
-  tramvajové trasy

VARIANTA "PETROV"
HYPOTÉZA URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ



Hypotéza urbanistického uspořádání navrhuje strukturu zastavitelných ploch odpovídající poloze, územním předpokladům a limitům

Pozn.: ve VAR-Petrov je 64% funkčních ploch shodných s ÚPmB,

koncepce
ÚPmB

hypotéza



- plochy rezidenční
- plochy komerční, obchod/kanceláře
- plochy výroby/služby
- plochy veřejné vybavenosti
- plochy dopravy silniční
- plochy dopravy drážní
- plochy zeleně
- plochy vodní



komunikace zákl. systému



tramvaj



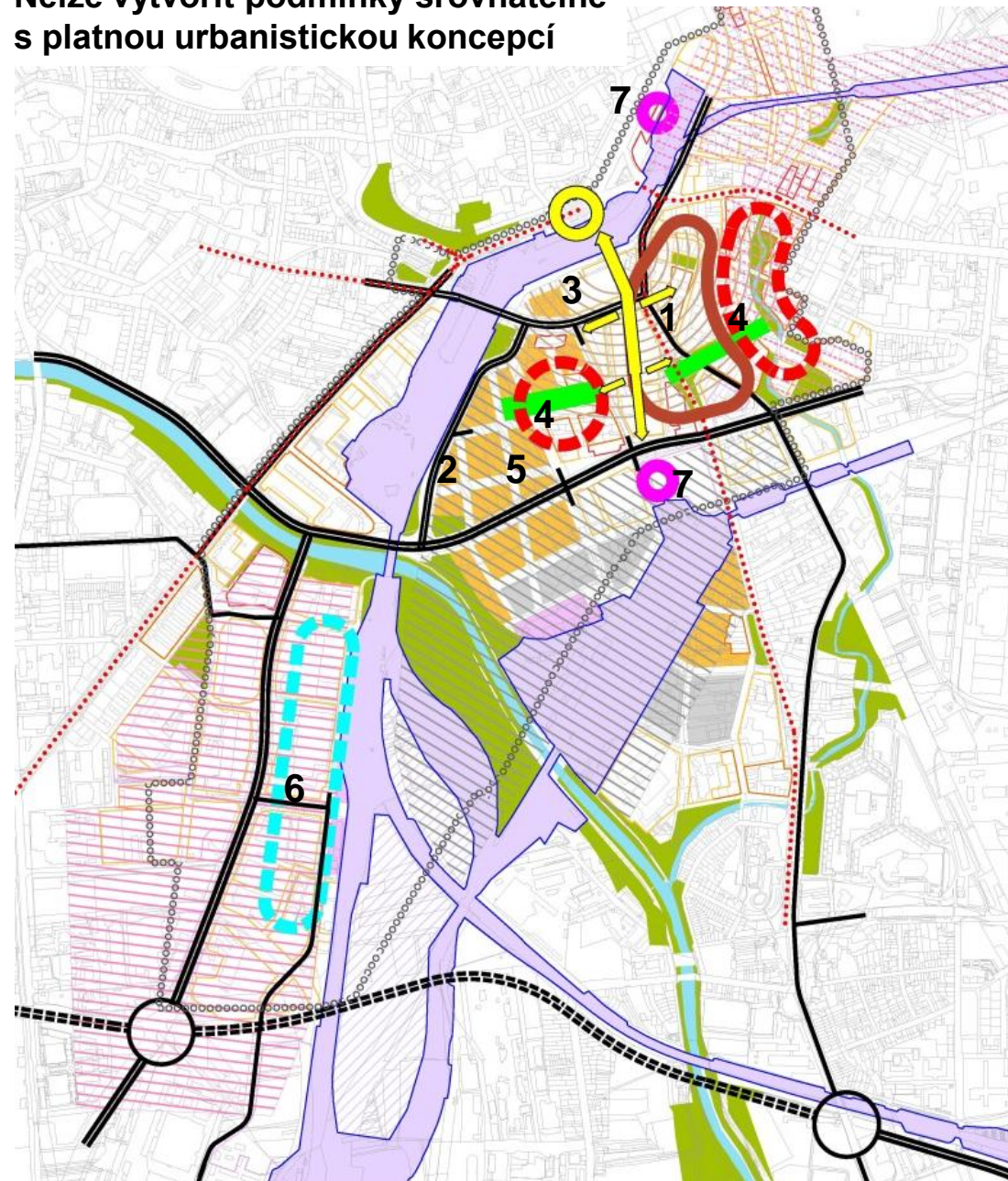
problémy hlukové zátěže bydlení



území rozšířeného centra města

HYPOTÉZA PRINCIPŮ URBANISTICKÉ KONCEPCE *Var-BezProjektu*

Nelze vytvořit podmínky srovnatelné
s platnou urbanistickou koncepcí



1. těžiště rozvoje se v jižním centru bude přesouvat do oblasti obsloužené tramvajovou a pěší dopravou k ul. Dorných
2. dopravní funkci „bulváru“ převezme ul. Uhelná, Jižní centrum bude obsluhováno individuální aut. dopravou z obvodových komunikací Uhelná, Trnitá, Opuštěná
3. Nedostatečné pěší spojení do jižního centra omezí kvalitu prostředí pro vytvoření urbanistické struktury odpovídající funkci centra zejména v západní část zóny
4. ztráta systému městské zeleně omezená možnost vymezení centrálního parku – nové logické uspořádání ve spojení k revitalizovanému prostoru Ponávky
5. Zásadní omezení ploch s kvalitou prostředí pro bydlení
6. Zónu Štýřice – Heršpická nelze obsloužit hromadnou dopravou
7. Nedostatečná kapacita železniční dopravy vyvolá potřebu posílit dopravu autobusovou

→ hlavní pěší tah v galerii Vaňkovka

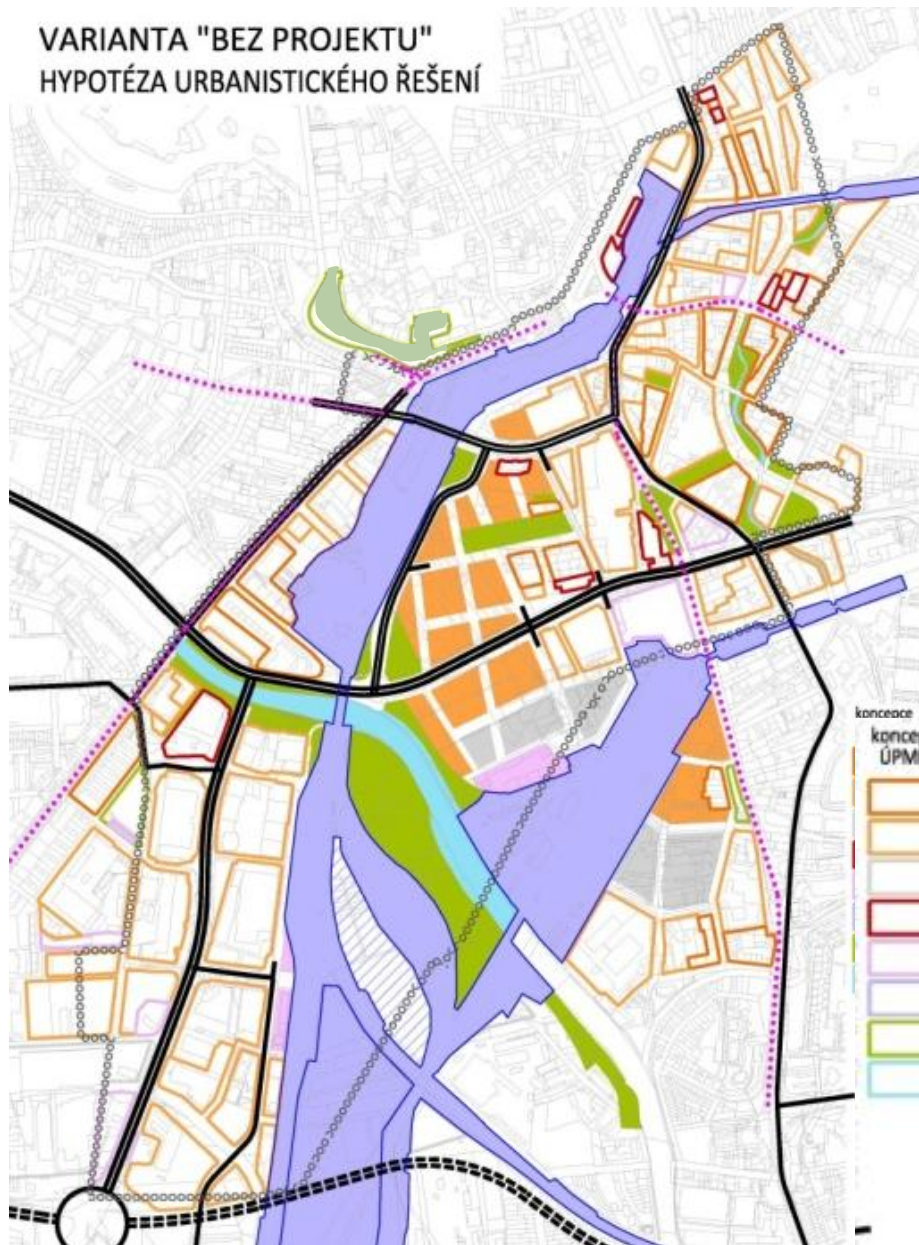
územní potenciál pro rozvoj centra se přesune do zóny Štýřice – Heršpická

„periferní urbanistická struktura (halové objekty výroby, a výrobních služeb)

změna urbanistické a dopravní koncepce Nové městské třídy

tramvajové trasy

VARIANTA "BEZ PROJEKTU"
HYPOTÉZA URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ



Hypotéza urbanistického uspořádání
navrhuje strukturu zastavitelných ploch
odpovídající poloze, územním
předpokladům a limitům

*Pozn.: ve VAR-Petrov je 64% funkčních ploch
shodných s ÚPmB,*

koncept ÚPmB	hypotéza	
		plochy rezidenční
		plochy komerční, obchod/kanceláře
		plochy výroby/služby
		plochy veřejné vybavenosti
		plochy dopravy silniční
		plochy dopravy drážní
		plochy zeleně
		plochy vodní

komunikace zákl. systému
 tramvaj

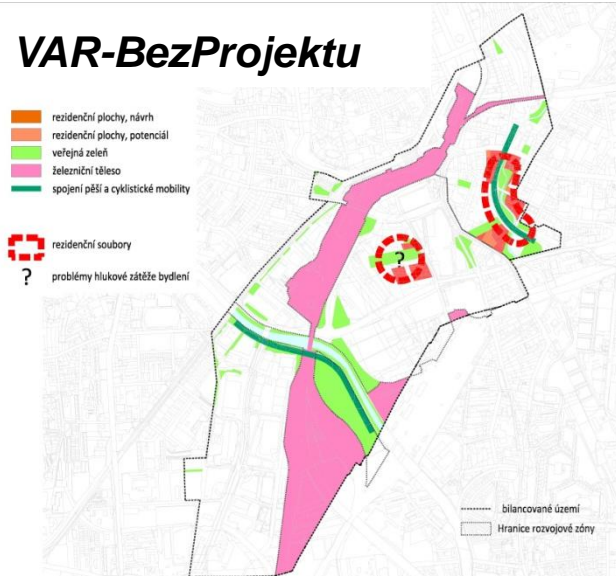
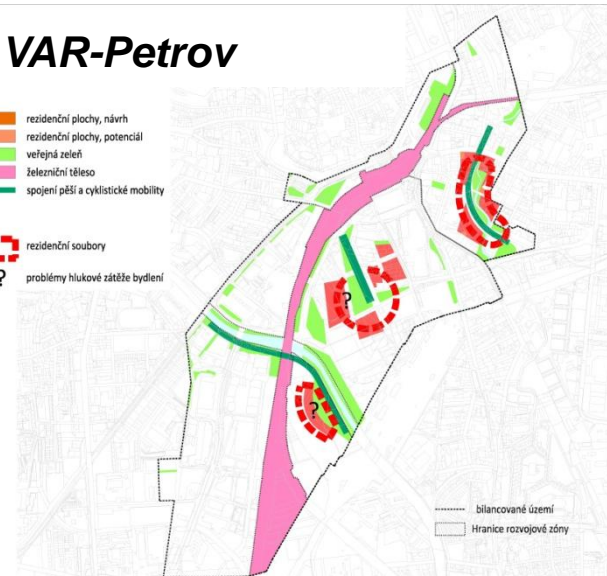
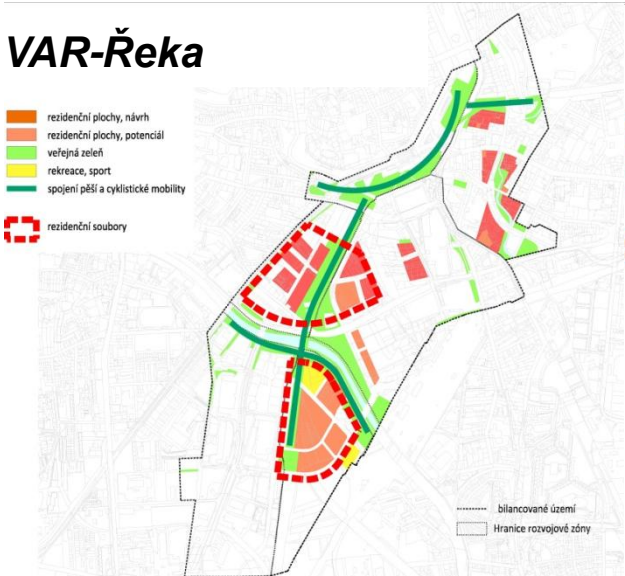
území rozšířeného centra města

VYJÁDŘENÍ KVALITY PROSTŘEDÍ V ROZVOJOVÝCH ZÓNÁCH PODLE VARIANT

Urbanistická koncepce vytváří strukturu funkčních ploch která reflektuje stávající územní vztahy nebo je dotváří; **poloha ploch** v rozvojových zónách a **vlastnosti zón** významným způsobem **ovlivňují plochovou bonitu (hodnotu) ploch** (výsledně i cenu), která slouží pro orientační ocenění rozvojového potenciálu

Zvláštní význam mají **plochy nebo pásy zeleně**, které vytváří **kvalitu prostředí** pro **rezidenční funkce**, **bezpečný pohyb pěších a cyklistů** a „**zelená spojení**“ v rámci rozvojových zón a nebo mezi nimi.

	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu	
<i>Funkce</i>	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch	plocha ha	podíl ploch
zeleň, voda, sport	30,95		20,82		20,16	
bydlení	19,06		8,38		3,75	
Celkem/porovnání	50,56	100,0%	29,43	58,2%	24,41	48,3%



BONITA ZASTAVITELNÝCH PLOCH VE VARIANTÁCH

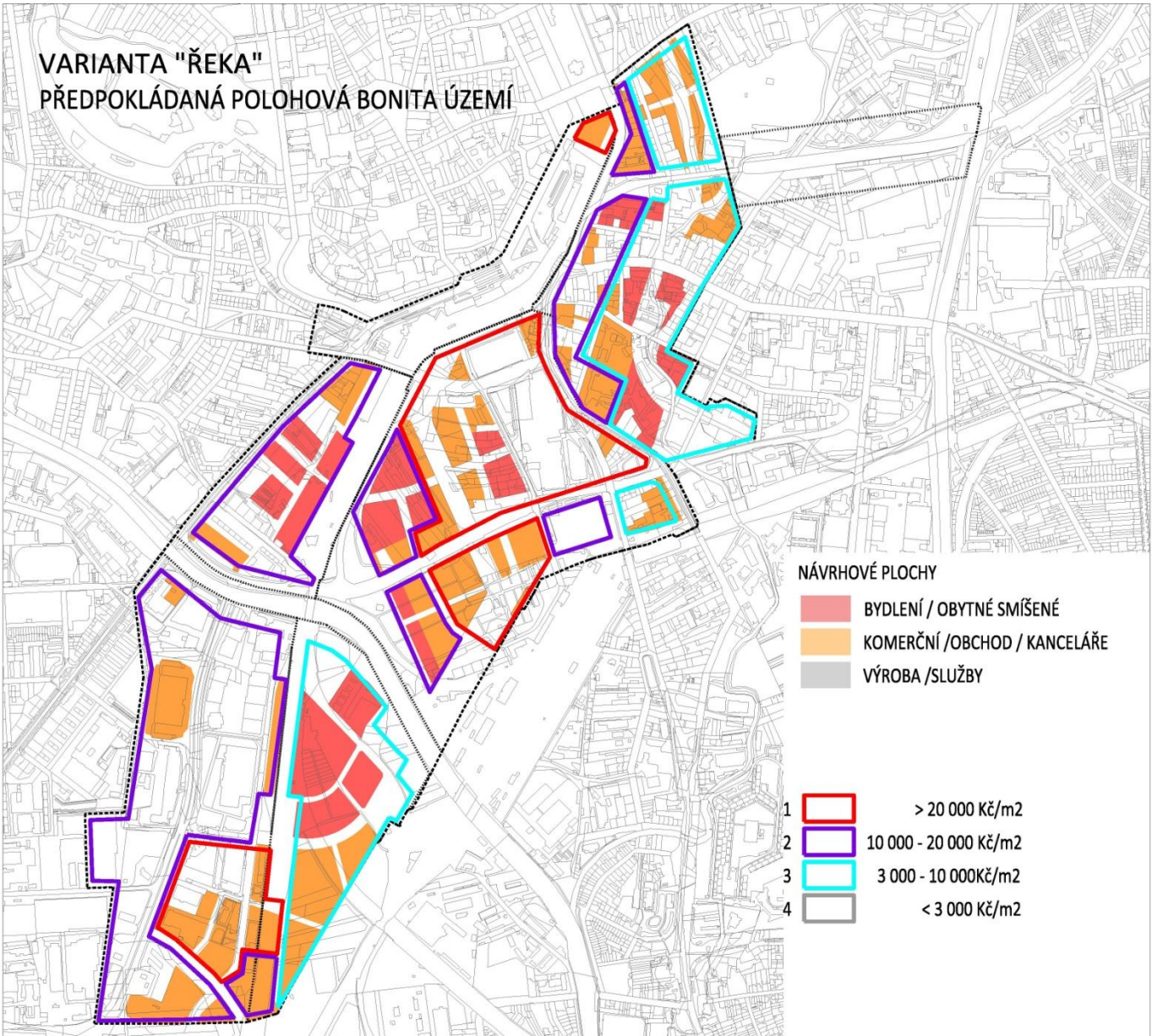
Bonita – polohová hodnota plochy (pozemku) je vyjádřena posouzením charakteru zóny, lokality i pozemku, a která má následující kvalitativní vlastnosti :

(Nageliho metoda polohových tříd)

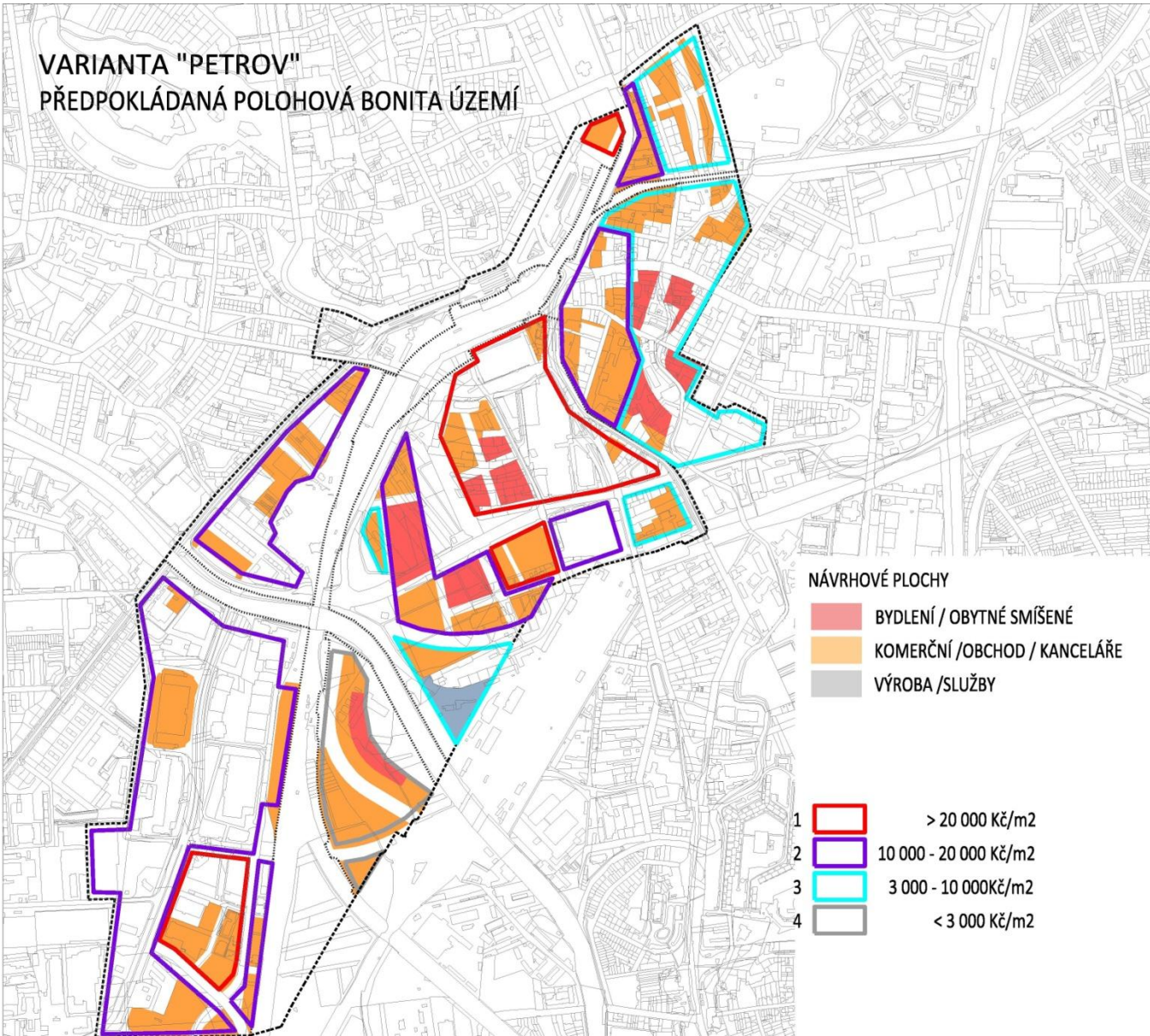
- funkční využití v zóně
- dostupnost (veřejné) dopravy
- přístup individuální automobilovou dopravou, možnost parkování
- dostupnost občanského vybavení (obchody, pošta, vzdělávací zařízení apod.)
- kvalita prostředí (veřejné plochy, zeleň, okolní nemovitosti - funkce, intenzita, stavební stav, způsob užívání sousedních a dalších okolních pozemků, bezpečnost území, sociální status území)
- vlastnosti pozemku (například poloha v bloku, orientace ke světovým stranám, svažitost a orientace svahu, velikost pozemku, tvar a proporce pozemku kontaktní délka hranice pozemku s veřejným prostorem)

Ocenění ploch lze přiměřeně odvodit z „Cenové mapy města Brna 10“, která vymezuje skupiny pozemků s již realizovanou cenou a porovnává je se skupinami pozemků s obdobnými charakteristikami, přičemž sleduje kritéria obdobná jako jsou výše uvedené vlastnosti ploch pro posouzení jejich bonity

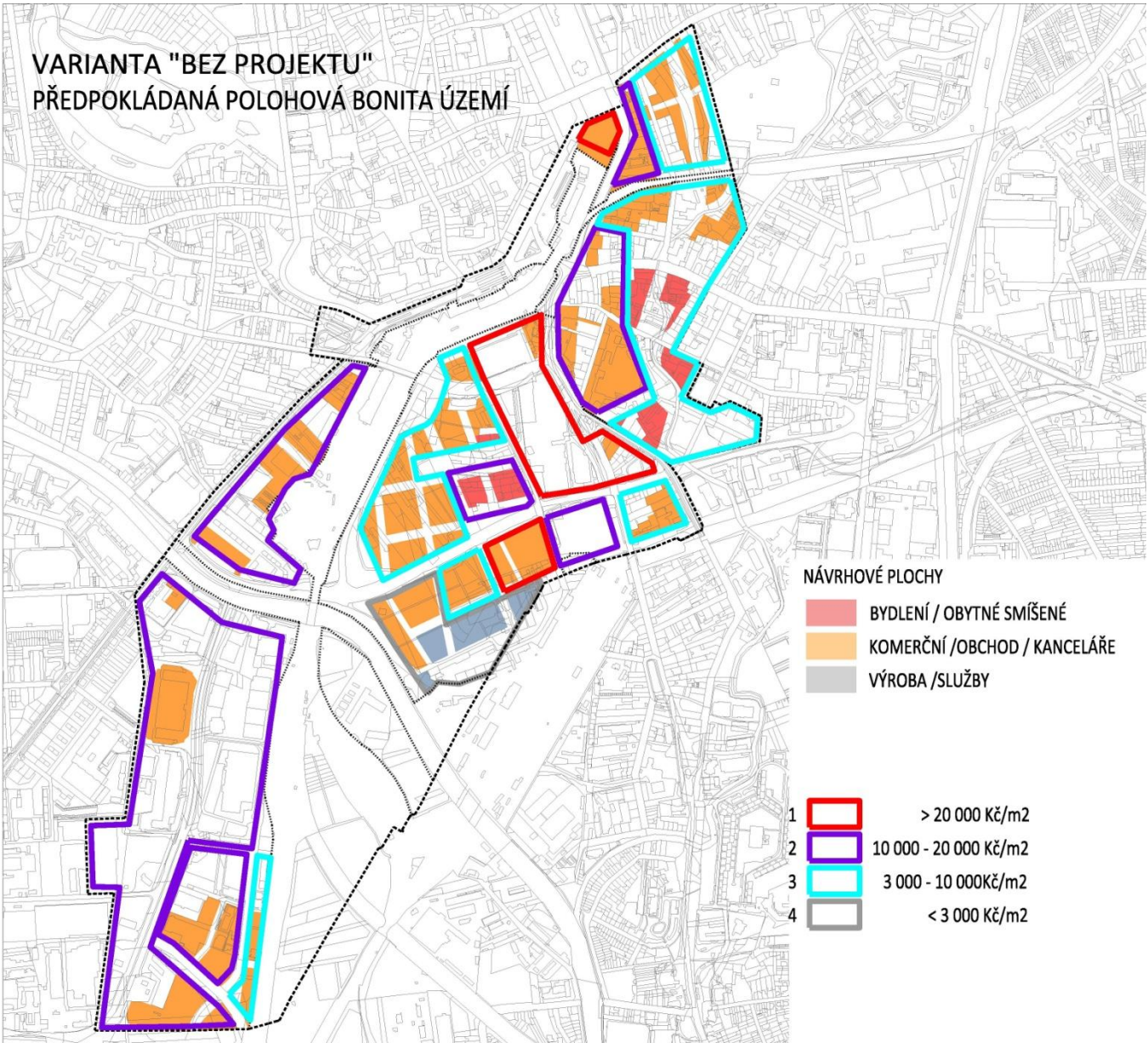
POLOHOVÁ BONITA (HODNOTA) ZASTAVITELNÝCH PLOCH VE VARIANTÁCH



POLOHOVÁ BONITA (HODNOTA) ZASTAVITELNÝCH PLOCH VE VARIANTÁCH



POLOHOVÁ BONITA (HODNOTA) ZASTAVITELNÝCH PLOCH VE VARIANTÁCH



BILANCE POLOHOVÉ BONITY ZASTAVITELNÝCH PLOCH VE VARIANTÁCH

	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu		kompar. cena tis.Kč/m²
	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	plocha ha	tis.Kč	
>20 000 Kč/m²	12,72	2 925 600	7,85	1 805 500	3,11	715 300	23 000
10 000 - 20 000 Kč/m²	21,49	3 223 500	21,20	3 180 000	16,14	2 421 000	15 000
3 000 - 10 000 Kč/m²	19,25	1 251 250	11,14	724 100	15,76	1 024 400	6 500
< 3 000 Kč/m²	0,00	0	6,58	131 600	4,00	80 000	2 000
celkem porovnání variant >	53,46	7 400 350	46,77	5 841 200	39,01	4 240 700	
		100%		79%		57%	

BILANCE HRUBÝCH PODLAŽNÍCH PLOCH V ZASTAVITELNÝCH PLOCHÁCH

	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu	
	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha	ZP ha	HPP ha
bydlení	19,06	58,87	8,38	27,89	3,75	12,33 !
komerční plochy	32,80	134,43	37,05	132,77	33,10	123,43
výroba, průmysl	0,00	0,00	1,34	0,53	2,16	0,86
celkem	51,86	193,30	46,77	161,19	39,01	136,62
	100%	100%	90%	83%	75%	71%

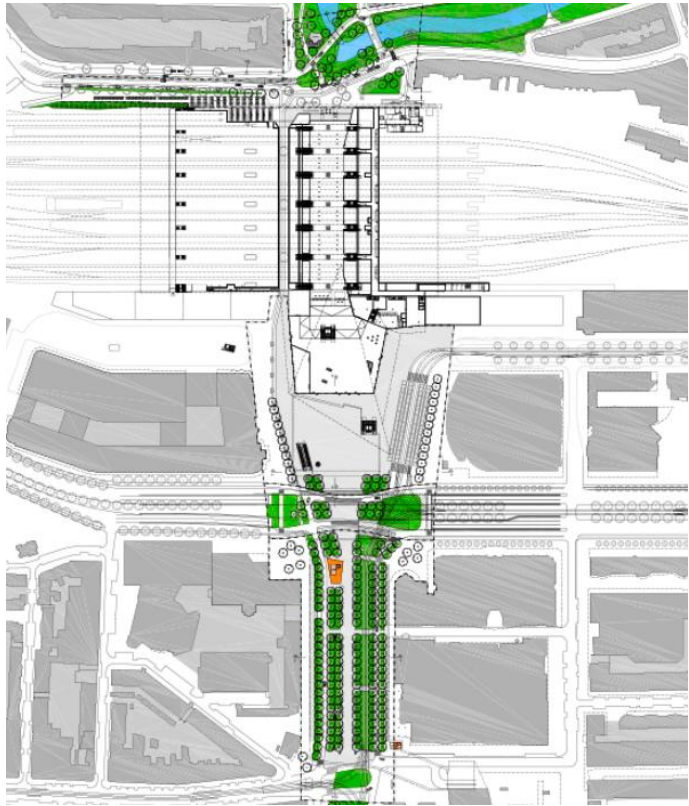
BILANCE HODNOT PRO VÝPOČET GENEROVANÉ DOPRAVY VE VARIANTÁCH

Je provedena na základě funkčního využití a intenzity využití jednotlivých ploch (viz tab)

SOUVISLOST A VZÁJEMNÁ PODMÍNĚNOST USPOŘÁDÁNÍ NÁDRAŽÍ A VEŘEJNÉHO MĚSTSKÉHO PROSTORU

prostorové podmínky – vytvoření kvalitního veřejného prostoru pro pěší cesty
orientační přehlednost - vztah nádraží k ostatním funkcím a systémům
bezpečnost – omezení rizik

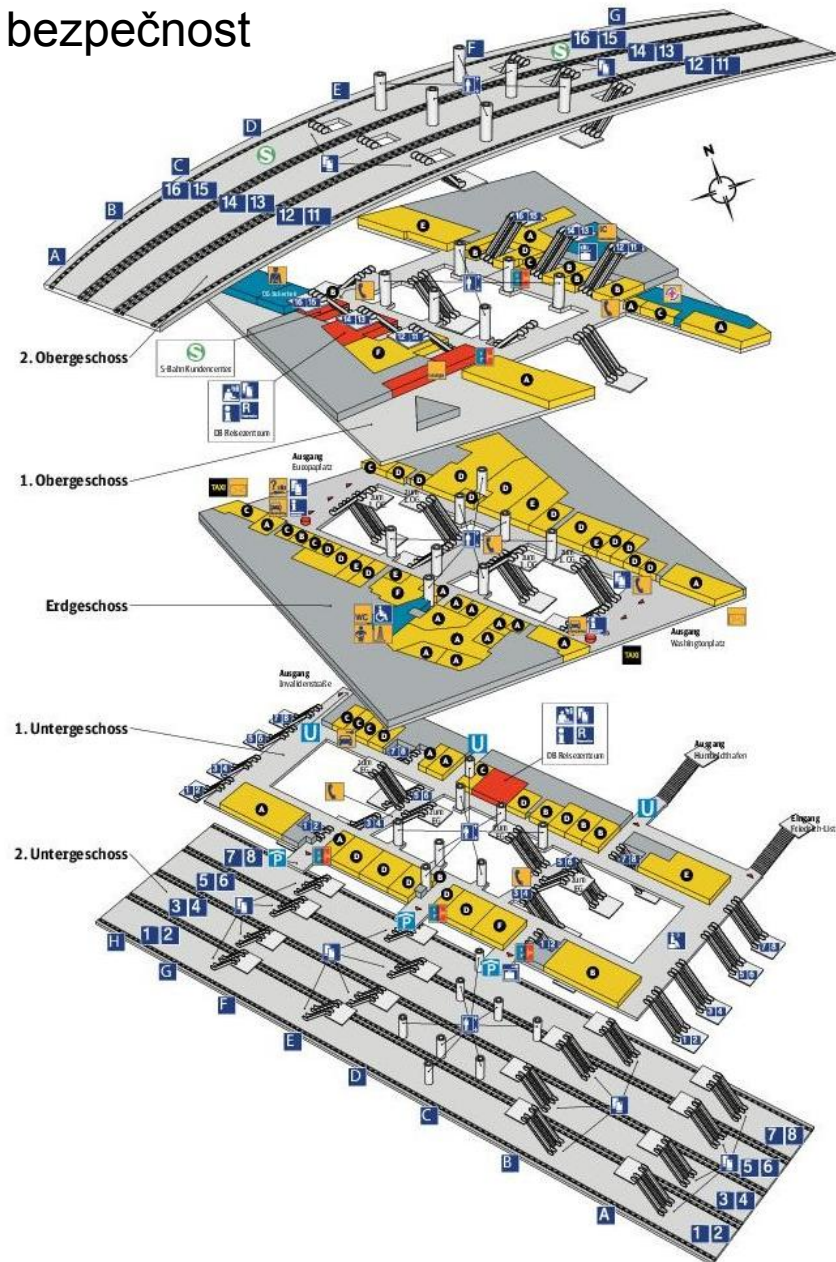
NÁDRAŽÍ ROTTERDAM



jednoduchost a čistota řešení - esplanáda před nádražím je kontinuální veřejný prostor; parking pro 750 aut a úschovna pro 5200 kol pod náměstím; pěší a cyklistické trasy jsou příjemné a bezpečné, vstup do města bez automobilové dopravy.

NÁDRAŽÍ BERLÍN



kompaktní vertikální uspořádání
přehlednost, bezpečnost

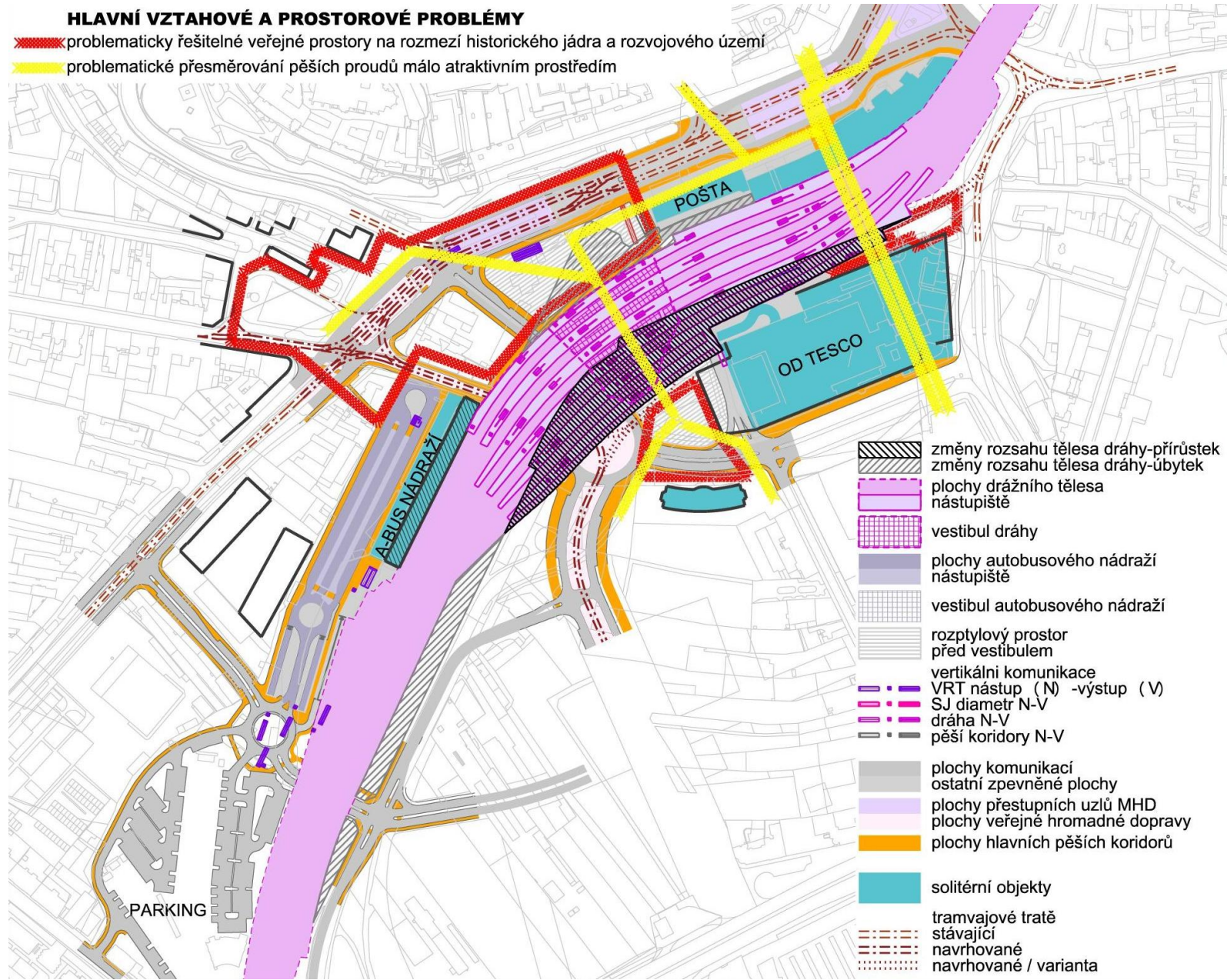


SITUACE POLOHY NÁDRAŽÍ ÚROVEŇ +1 (nástupiště)

Souvislost a vzájemná podmíněnost uspořádání nádraží a městského prostoru

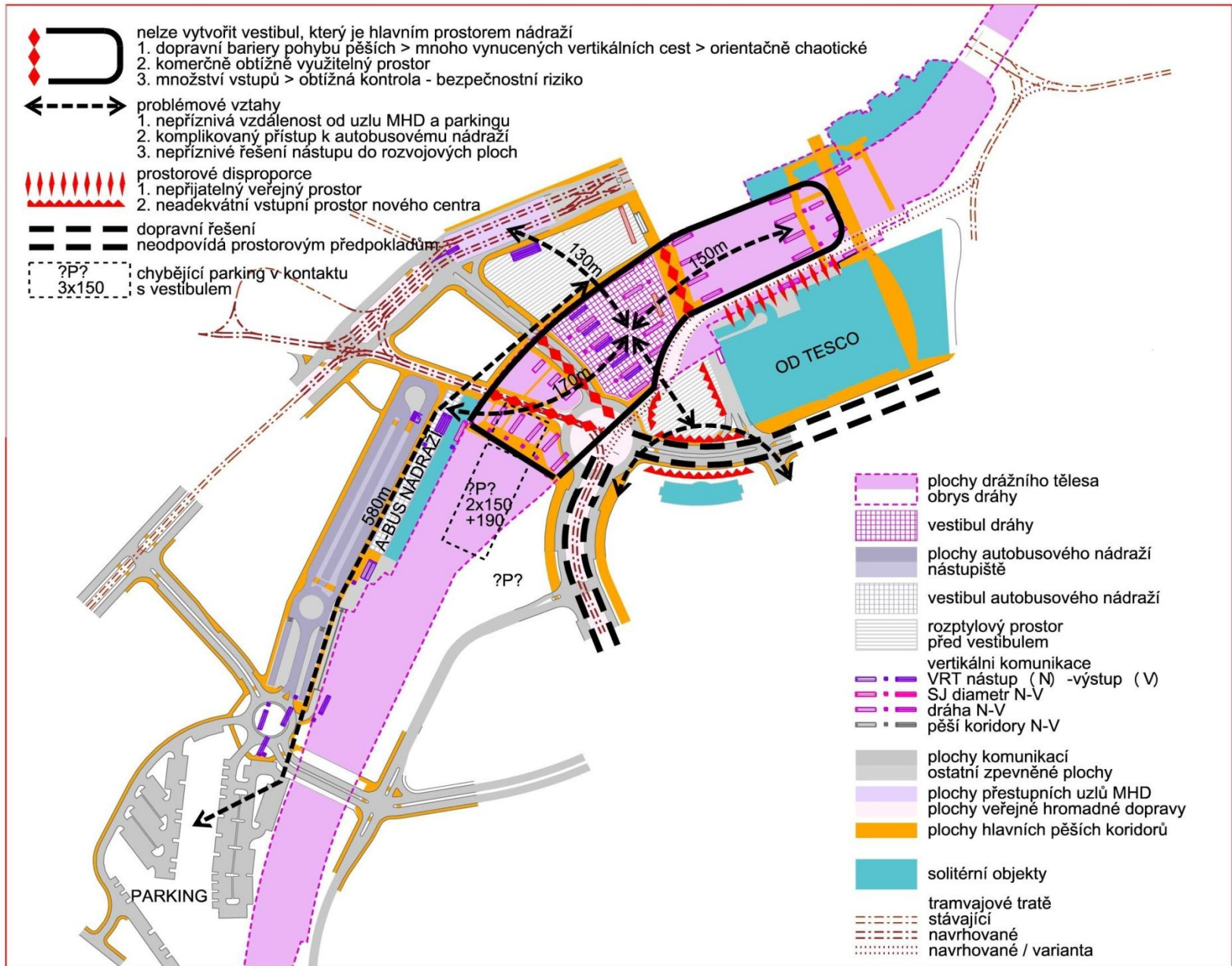
HLAVNÍ VZTAHOVÉ A PROSTOROVÉ PROBLÉMY

-  problematicky řešitelné veřejné prostory na rozmezí historického jádra a rozvojového území
-  problematické přesměrování pěších proudů málo atraktivním prostředím



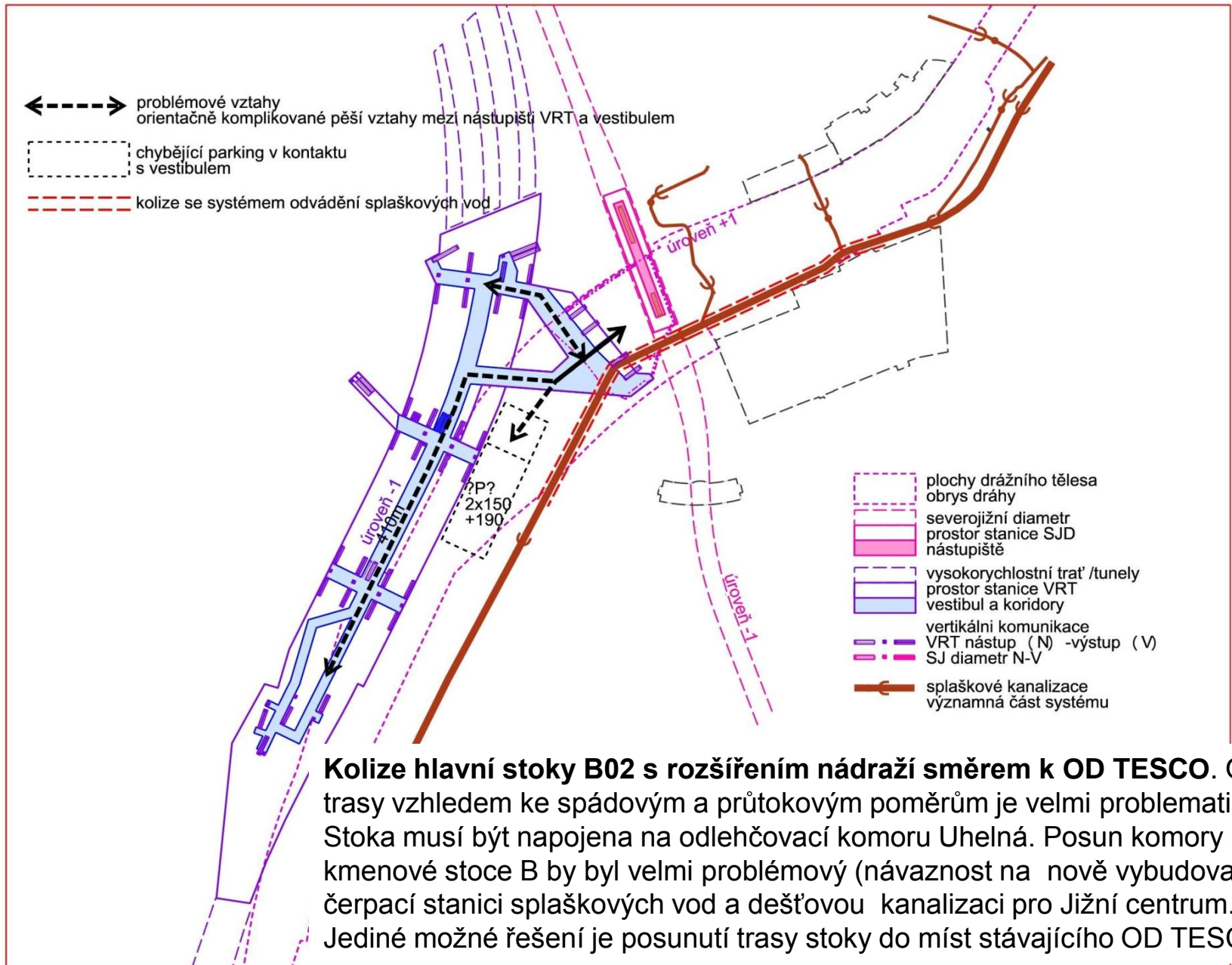
ÚROVEŇ +0 (vestibul)

vestibul – poloha, dimenze; vztahy a uspořádání složek nádraží; rozptylový prostor; bariéry



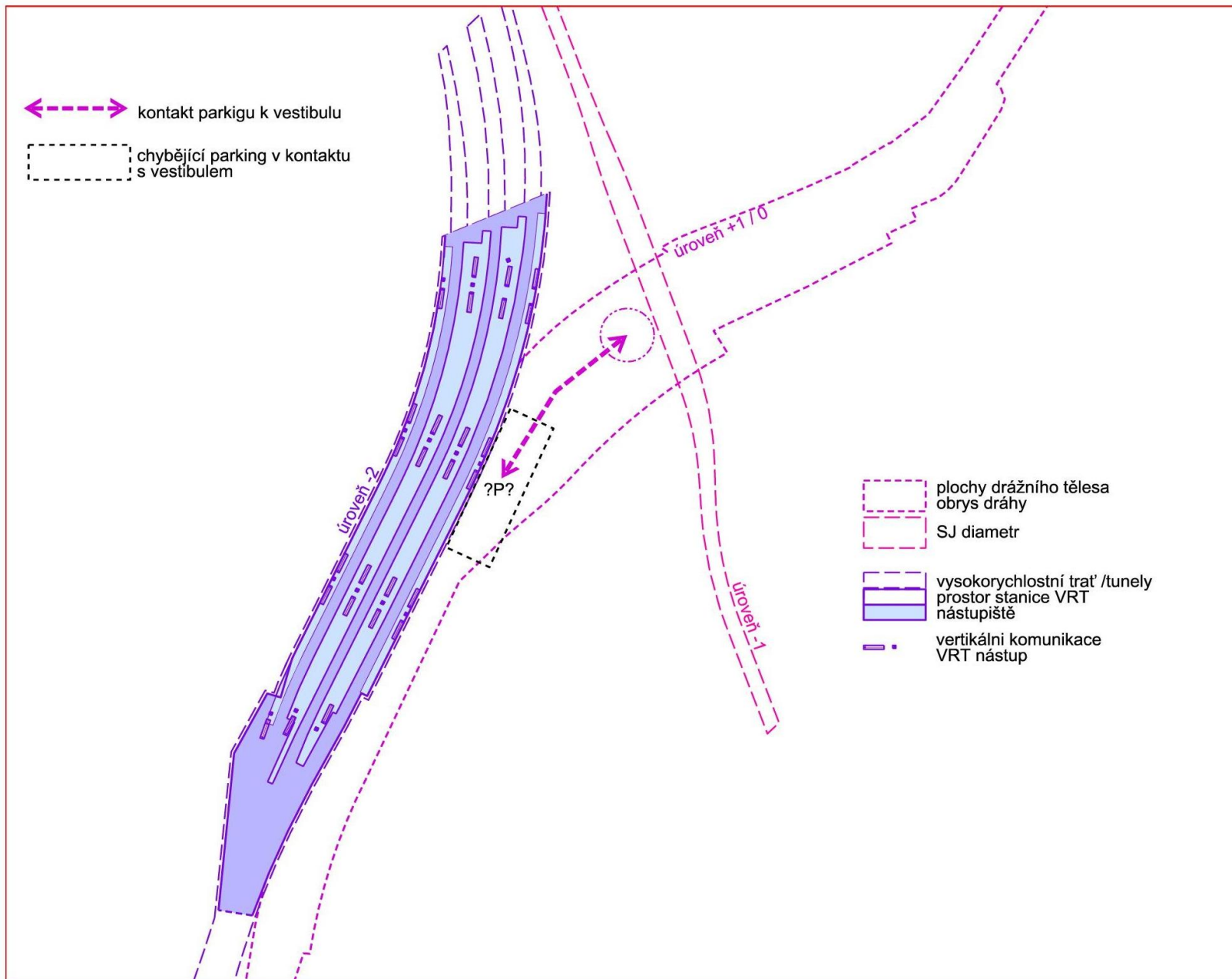
ÚROVEŇ -1

uspořádání nástupu k tratím RS vztah k vestibulu; poloha parkingu; kolize s TI (kanalizace)



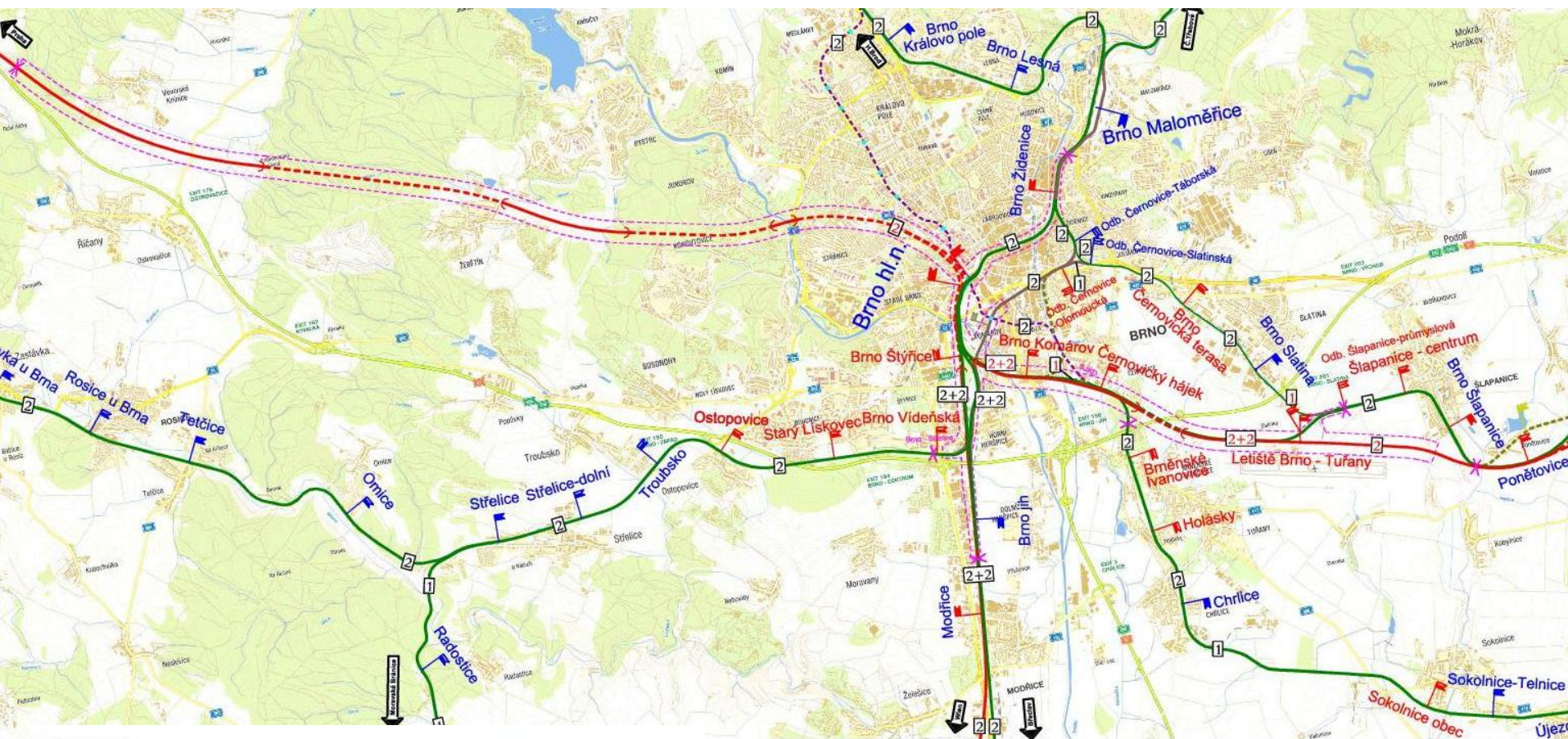
ÚROVEŇ -2

nástupiště tratí RS; poloha parkingu, vztah k vestibulu



PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH DOPADŮ - TRATĚ RYCHLÝCH SPOJENÍ

VARIANTA PETROV



LEGENDA

- Tratě RS ("Rychlá spojení" - vysokorychlostní)

- Tralě pro smíšenou dopravu

- Tratiť pouze pro nákladní dopravu

- Trať Severojižního kolejového diametru (SJKD) se zastávkou

- Tratē rušenē



- Oblast návrhu změn infrastruktury



- 3 Počet traťových kolejí



- 4 Počet nově navržených traťových kolejí

- tunelový úsek

- tunelový úsek

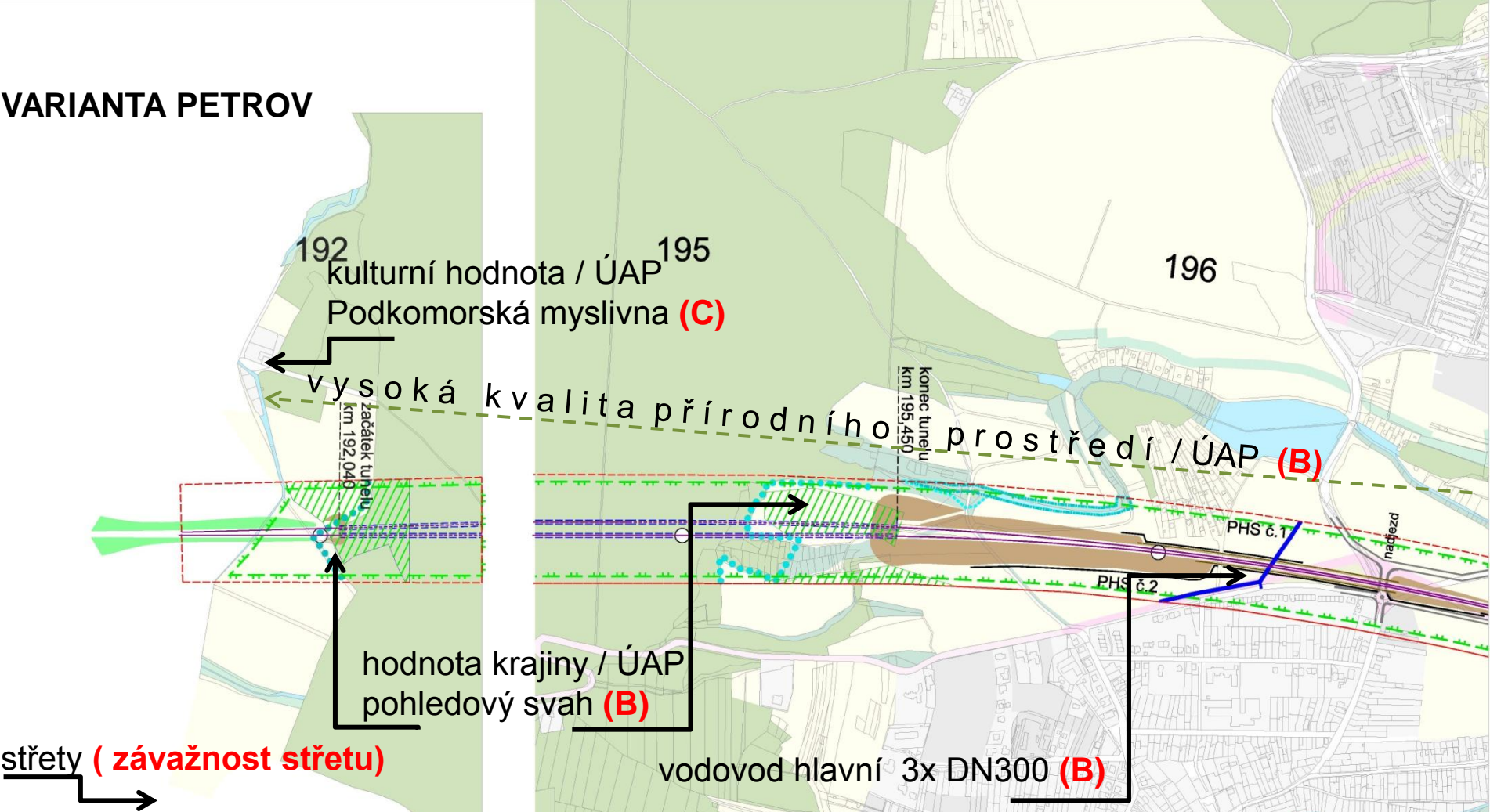
-   Železniční stanice: stávající; nová, nebo upravovaná

-   Železniční zastávka: stávající; nová, nebo upravovaná

-   Odbočka, výhybna: stávající, nová, nebo upravovaná

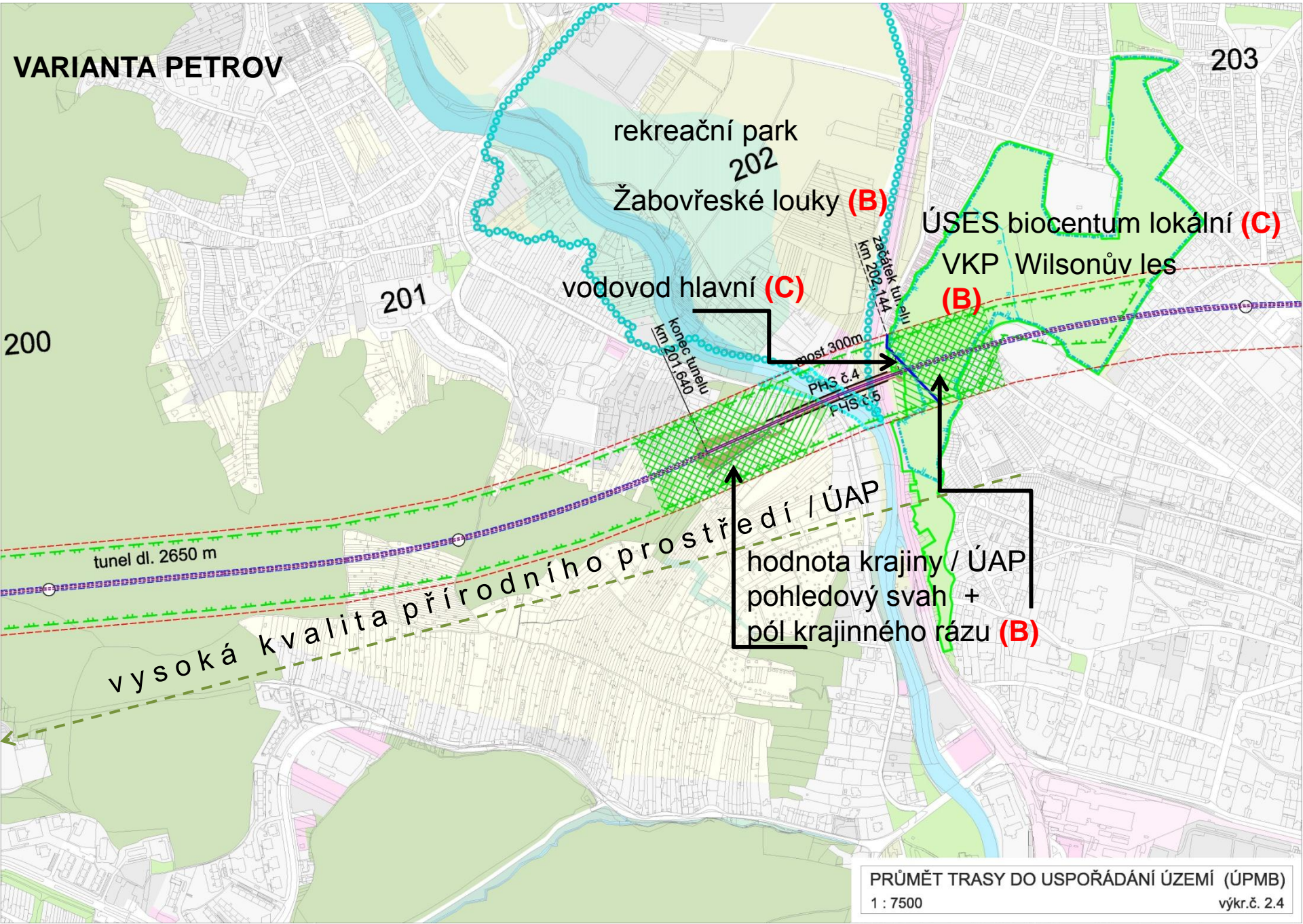
- X** Invariant body

VARIANTA PETROV

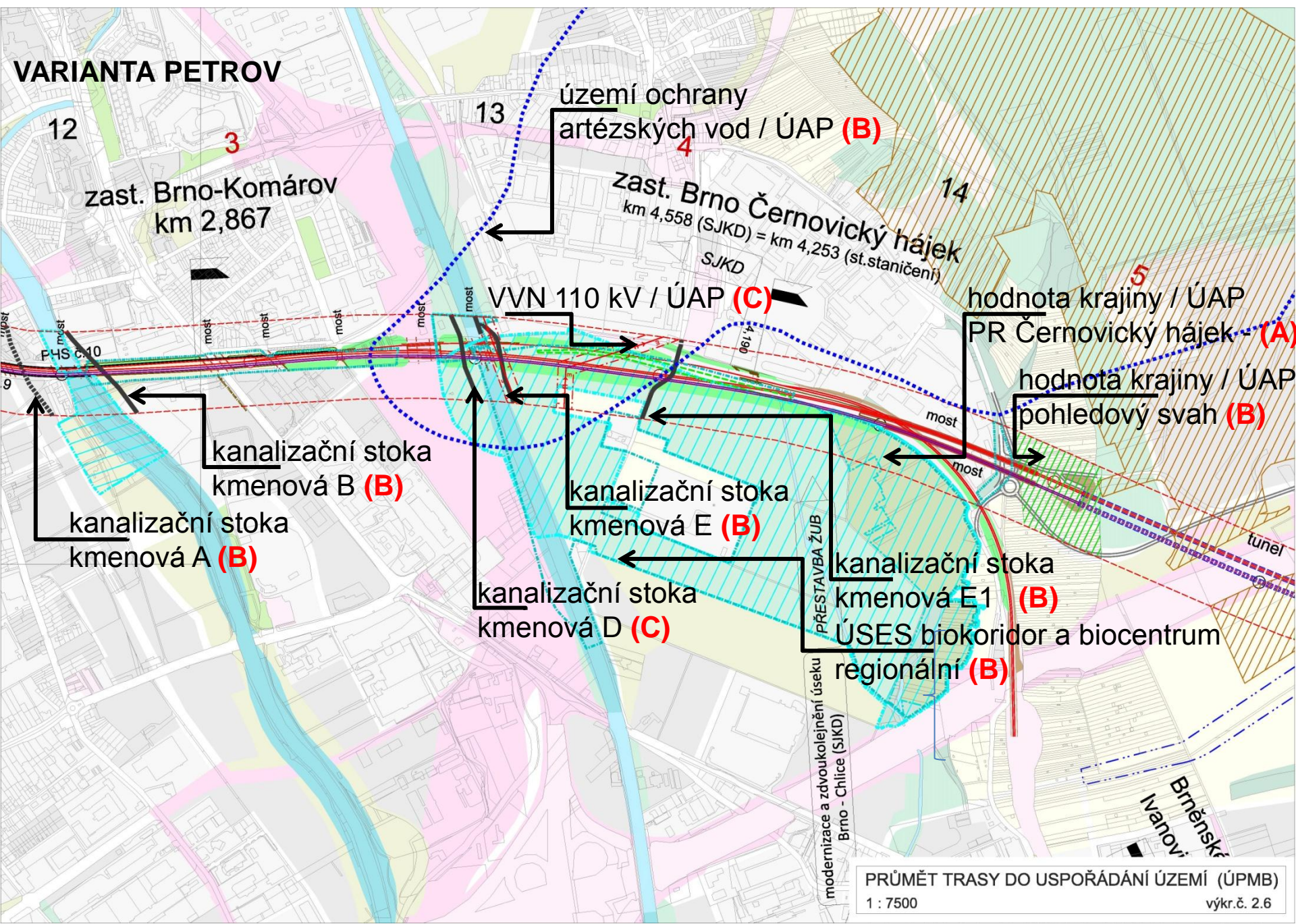


- A** zasažena větší část systému, vysoké náklady na technické řešení vysoké náklady na řešení územních (plošných) dopadů střetu, zásah do koncepce systému; příroda / krajina: trvalý zásah do přírodní / krajinné hodnoty nejvyšší kategorie
- B** zasažena oblast systému, nelze řešit lokálně, zvýšené náklady na technické řešení a řešení územních (plošných) souvislostí střetu; příroda / krajina: zásah do přírodní / krajinné hodnoty významné kategorie
- C** zasažen jednotlivý úsek trasy, lze řešit lokálně, standardní náklady úměrné významu (profilu) koridoru (vodoní); příroda / krajina: zásah do přírodní / krajinné hodnoty, možnost kompenzace

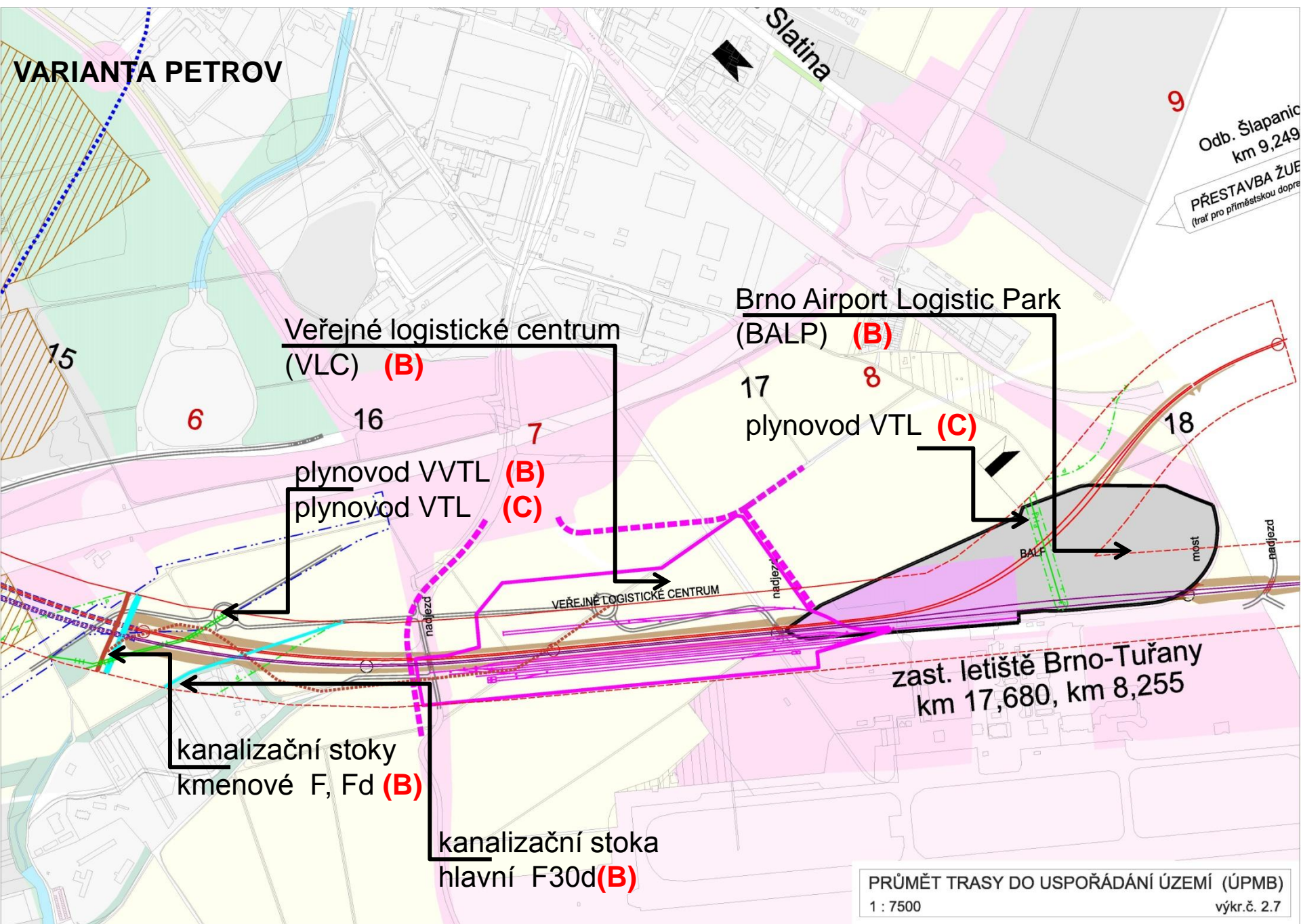
VARIANTA PETROV



VARIANTA PETROV



VARIANTA PETROV



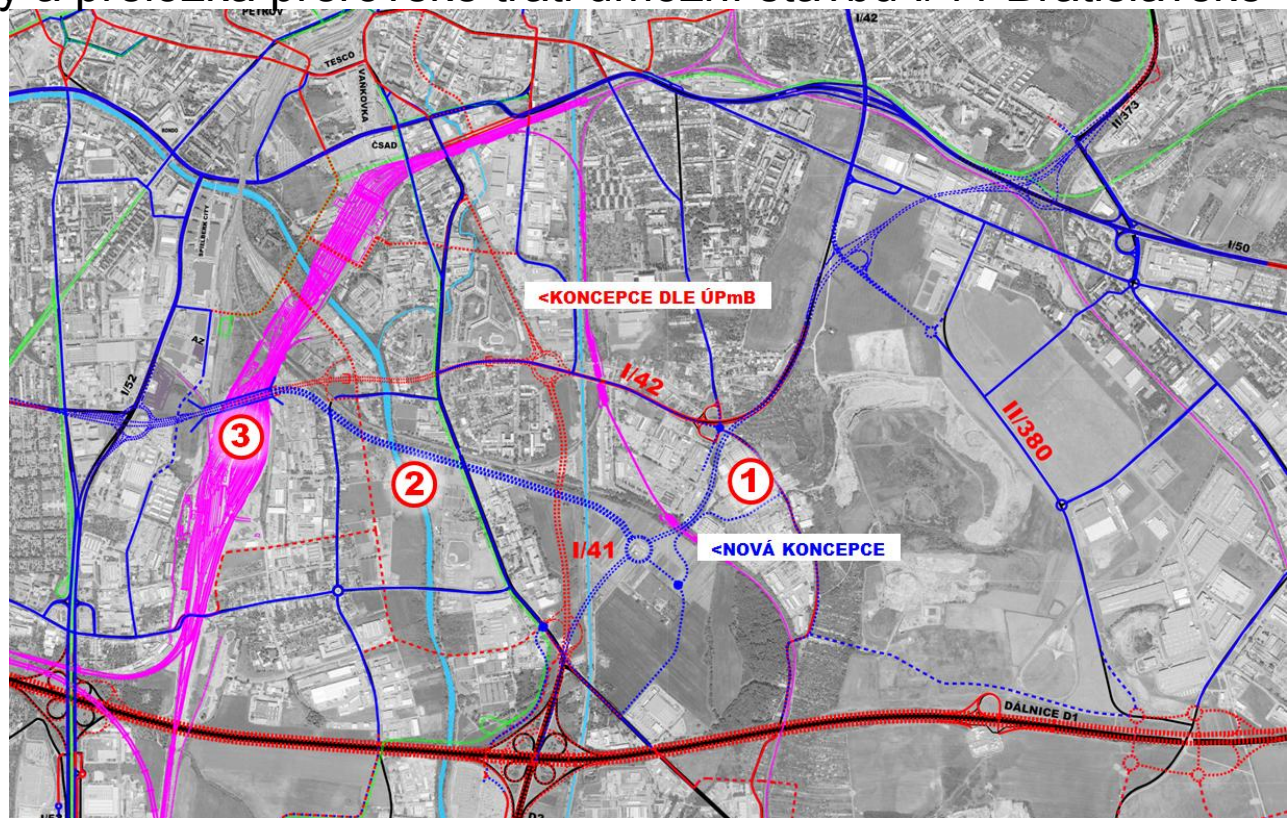
PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH DOPADŮ VARIANT NA ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

Var-Řeka

- koncepce je v souladu s ÚPmB
- snesení Komárovské spojky a přeložka přerovské trati umožní stavbu I/41 Bratislavské radiály

Limitující faktory

- realizace jižního segmentu silnice I/42 VMO tunelovým řešením
- napojení rozvojové oblasti Heršpická na IDS (časový faktor)
- ! realizace VMO je plně závislá na přestavbě ŽU



Alternativní přístup rozvoje dopravní infrastruktury zejména sil. I/42 VMO a sil I/41 bez časové závislosti na přestavbu ŽUB dle *Var-Řeka*

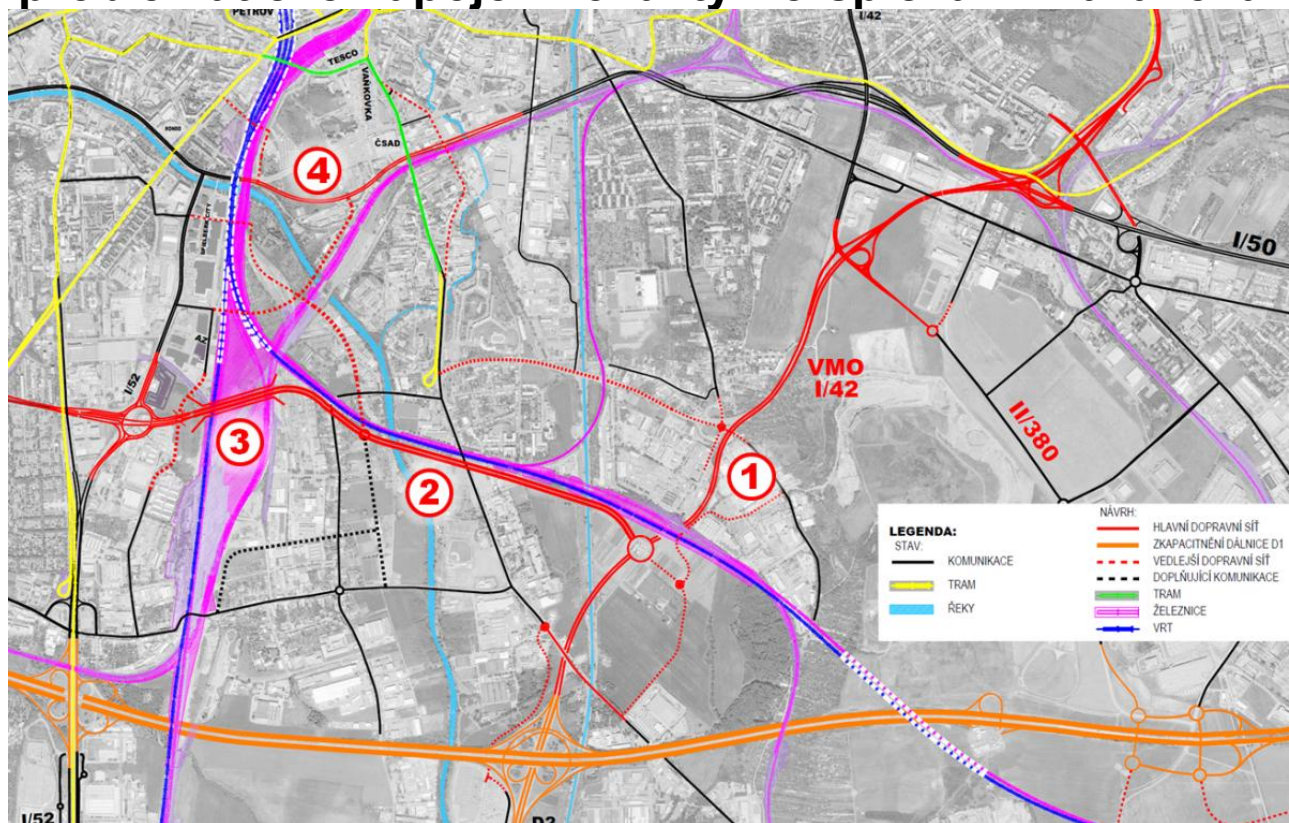
1. Nová koncepce vedení I/41 Bratislavské radiály
2. Vedení jižního segmentu silnice I/42 VMO podél stávající přerovské trati
3. Přejechání silnice I/42 VMO přes stávající tělesa železnice mostním objektem

Var-Petrov

- navržený systém **negativně ovlivňuje realizaci základního komunikačního systému v jižním sektoru**, který zcela zásadně ovlivňuje sektor východní > **nelze naplnit koncepci ÚPmB**; řešením je koncepce v novém územním plánu
- dále zůstává v „čase“ velmi **problematické napojení lokality Heršpická – Pražákova** do oblasti ulice Opuštěné
- snesení Komárovské spojky a přeložka přerovské trati umožní stavbu I/41 Bratislavské radiály

Limitující faktory

- **realizace jižního segmentu silnice I/42 VMO pomocí tunelu**
- **napojení rozvojové oblasti Heršpická na IDS**

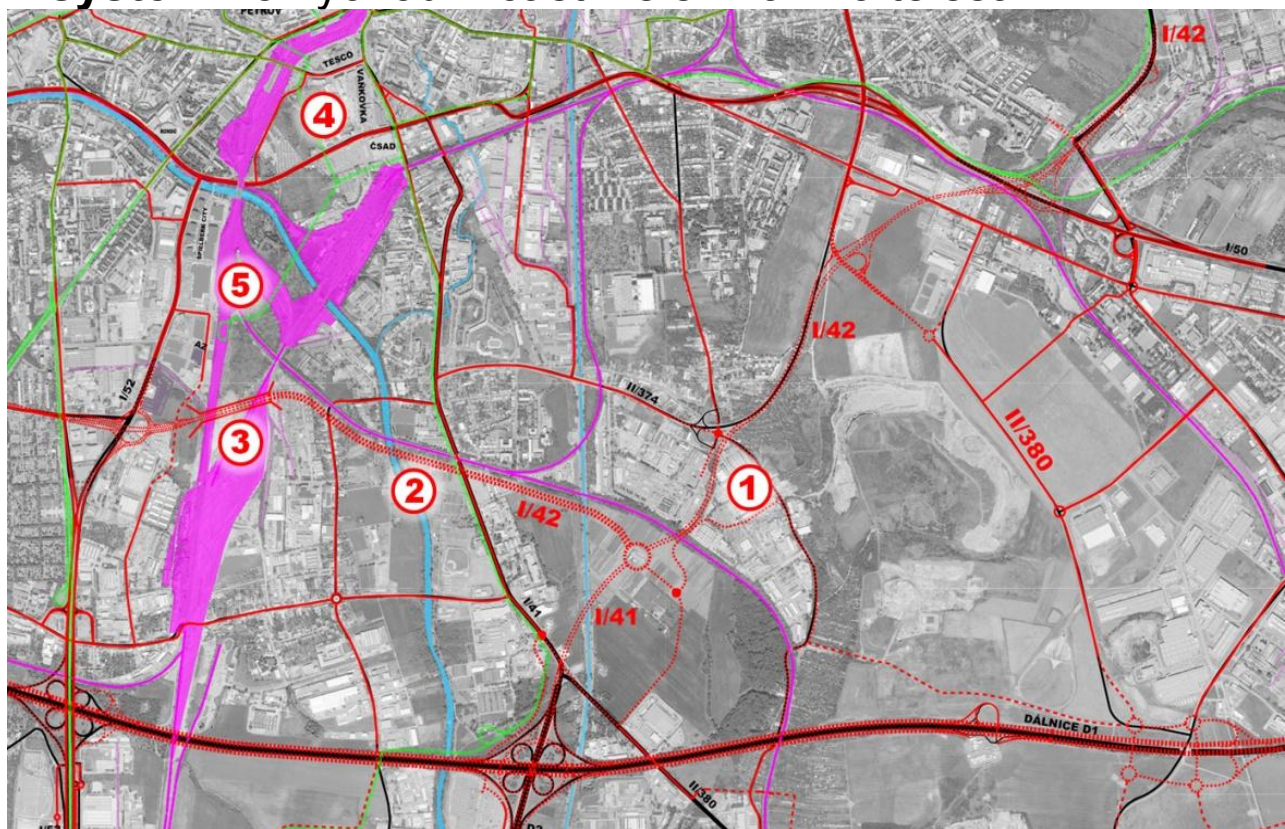


Alternativní přístup rozvoje výhledové dopravní infrastruktury ve Var-Petrov

1. Nová koncepce vedení I/41 Bratislavské radiály
2. Vedení jižního segmentu silnice I/42 VMO podél přerovské železniční tratě
3. Přejech sil I/42 VMO přes stávající tělesa železnice mostním objektem
4. Nová dopravní infrastruktura v oblasti kolem ul. Opuštěná

Var-BezProjektu

- stávající stav **neumožňuje realizovat koncepci rozvoje dopravní infrastruktury, a územního rozvoje podle územního plánu**
- největší dopravně – urbánní handicap je **nemožnost napojit lokalitu Heršpická – Pražákova na komunikační systém** ve východní části železničního tělesa
- koncepci *Var-Petrov* lze aplikovat i na *Var-BezProjektu* v těch částech, kde to je reálné, např. v pozici Bratislavské radiály



Alternativní přístup rozvoje
výhledové dopravní
infrastruktury ve
Var-BezProjektu

1. Nová koncepce vedení I/41 Bratislavské radiály
2. Vedení jižního segmentu silnice I/42 VMO podél stávající přerovské trati
3. Přejech sil I/42 VMO přes stávající tělesa železnice mostním objektem
4. úprava dopravní infrastruktury v oblasti ul. Opuštěné a ul. Uhelňá (Dornych – Plotní)
5. problém obsluhy rozvojové zóny Heršpická –IDS

POSOUZENÍ DOPADŮ VARIANT NA SYSTÉM HROMADNÉ DOPRAVY OSOB

Var-Řeka

- (+) systém vhodně napojuje lokalitu Heršpická – Pražákova na kolejový systém HD
- (+) stavba Plotní – Dornych, která bude realizovaná předstihu před vlastní stavbou uzlu, je plně v souladu s koncepcí
- (–) investiční náročnost nových tramvajových tratí
- (–) koncepce neřeší plnohodnotné propojení z přednádražního prostoru např. do východních oblastí města – nutný závlek přes stávající systém

Var-Petrov

- (+) stavba Plotní – Dornych, realizovaná předstihu před stavbou ŽUB, vyhovuje hypotéze
- (+) investiční nenáročnost nových tramvajových tratí
- (+–) přesunem nástupního bodu do ulice Úzké by došlo ke zlepšení funkce předprostoru jižní části odbavovací haly - změna koncepce
- (–) systém neumožňuje napojit lokalitu Heršpická – Pražákova na kolejový systém HD
- (–) systém vytváří 3-4 nástupní uzly hromadné dopravy, čímž může vytvořit ne zcela komfortní přestup mezi jednotlivými médii i mezi samostatnými linkami kolejové dopravy

Var-BezProjektu

- (+) investiční, téměř nulová nenáročnost nových tramvajových tratí
- (+) stavba Plotní – Dornych, realizovaná v předstihu před stavbou ŽUB, vyhovuje hypotéze
- (+) zachování stávajícího systému přestupů, resp. spojení nádražního přestupu a nástupu do centrální části města
- (–) systém neumožňuje napojit lokalitu Heršpická – Pražákova na kolejový systém HD

UPOZORNĚNÍ NA PROBLÉMY A RIZIKA SOUVISEJÍCÍ Z ÚZEMNÍMI DOPADY JEDNOTLIVÝCH VARIANT PŘESTAVBY ŽUB NA ÚZEMÍ MĚSTA BRNA

Přehled identifikovaných problémů je uveden v tabulce která specifikuje :

dotčený obor / systém	popis problému / rizika	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu	
		specifikace rizika	míra rizika	specifikace rizika	míra rizika	specifikace rizika	míra rizika

Míra rizika je určena ve dvou kategoriích

A

Kritická úroveň - vysoká pravděpodobnost, že nastane nežádoucí jev (nenastane žádoucí jev). Rizika (náklady, souvislosti) jsou natolik vysoká, že podstatně snižují pravděpodobnost řešení a je potřeba změnit koncepci

B

Pravděpodobnost, že nastane nežádoucí jev, který je možno eliminovat za cenu zvýšených nákladů a/nebo snížení hodnoty koncepčního řešení , (B-) vyjadřuje sníženou hodnotu rizika B

DĚKUJI ZA POZORNOST

ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO - ČASOVÝ POSTUP PROJEKTU



ČASOVÁ OSA

