

PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH DOPADŮ VARIANT PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

PŘÍLOHA

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

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

míra rizika	
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
A/B	zvýšená hodnota pravděpodobnosti rizika B
B/C	snížená hodnota pravděpodobnosti rizika B
C	Negeneruje riziko, které se promítne do koncepce nebo podstatně ovlivní náklady řešení

dotčený obor / systém	popis problému / rizika	VAR-Řeka	míra rizika	VAR-Petrov	míra rizika	VAR-BezProjektu	míra rizika
		specifikace rizika		specifikace rizika		specifikace rizika	
strategie pro Brno	image města Brna je nastavena jako moderní a konkurenceschopné město na křižovatce evropských cest		C	nepřipravená varianta vyžadující zdlouhavou přípravu nutných koncepčních dokumentů města, náročné technické řešení vyvolávající další nepředpokládané důsledky, realizace zasahující do provozu centra města, v dlouhodobém horizontu může realizace ovlivnit image města pozitivním způsobem	B/C	varianta rezignuje na pozitivní image města → Brno získá image města provizorního řešení, které nemá představu o své budoucnosti a rozvoji	A
	město nebude součástí sítě RS		C		C	není možné udržet stávající trendy města, bude nutné změnit strategii v cílech rozvoje, protože nebude možné uplaňovat rozvoj podle dosavadních koncepcí založených na stávajících předpokladech umístění veřejné infrastruktury; částečně bude ze setrvačnosti doznívat doposud nastavený rozvoj, ale z dlouhodobého hlediska toto znamená postupné snižování významu města, odliv investorů, výzkumných institucí, přesun ekonomicky silných subjektů do jiných měst, které budou lépe připraveny. Změna koncepce přináší investorskou nejistotu	A
	využití potenciálu letiště		C	přímé železniční napojení na letiště (modernizovaná trať Brno-Přerov) lze za předpokladu koordinace se záměrem umístění logistického centra → umožňuje rozvoj letiště	B	do doby realizace tratě Brno - Přerov nebude možné realizovat zastávku Brno-letiště → není využito možného potenciálu letiště	B/C
koncepce rozvoje města	účelnost využití území		C	předpokládané vymezení drážních ploch snižuje rozsah využití funkčních ploch v ÚPmB, snižuje kvalitu prostředí (hluk, podíl zeleně), omezené možnosti lokace bydlení, centrum se bude rozvíjet jako obchodně administrativní komplex	A/B	nevyužitý územní potenciál pro obnovu a přestavbu centra města, předpokládané ponechání stávajících ploch pro železniční dopravu značně omezuje využití funkčních ploch v ÚPmB a snižuje kvalitu prostředí (hluk, podíl zeleně): velmi omezené možnosti lokace bydlení, převažovat bude charakter administrativního komplexu, rozvoj centra se přesune do oblasti kolem ulice Dorných	A

míra
rizika

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
A/B	zvýšená hodnota pravděpodobnosti rizika B
B/C	snížená hodnota pravděpodobnosti rizika B
C	Negeneruje riziko, které se promítne do koncepce nebo podstatně ovlivní náklady řešení

dotčený obor / systém	popis problému / rizika	VAR-Reka	míra rizika	VAR-Petrov	míra rizika	VAR-BezProjektu	míra rizika
		specifikace rizika		specifikace rizika		specifikace rizika	
	odkládání Přestavby ŽUB	velmi pozvolný rozvoj území z důvodu absence realizace základních komunikačních páteří v území, utlumení investiční činnosti v oblasti "zanádraží"	B	utlumení investiční činnosti v oblasti "zanádraží", realizace trvalých provizorií, investoři budou pro rozvoj hledat "náhradní" koncepčně nepřipravené lokality, riziko kompenzací za zmařené záměry v důsledku změny urb. koncepce, nedostatek exkluzivních ploch pro významné stavby veřejné vybavenosti	B	utlumení investiční činnosti v oblasti "zanádraží", úpadek vzdálenějších částí území, realizace trvalých provizorií, investoři budou pro rozvoj hledat "náhradní" koncepčně nepřipravené lokality nebo budou realizovat své záměry mimo město, náhrady za zmařené záměry v důsledku změny urb. koncepce; nedostatek ploch pro významné stavby (zejména veřejné vybavenosti)	A
	omezení systémů města v průběhu přestavby ŽUB		C	v souvislosti s budováním podzemní části nádraží na Nových sadech a realizací nadzemní části nádraží lze předpokládat poměrně s velkým zásahem a s omezením provozu v nejvýznamnějším přestupním uzlu a omezením železničního provozu na stávajícím tělese téměř po celou dobu výstavby (cca 5 let)	A/B	bude modernizována drážní technologie, nepředpokládá se přestavba a realizace nových drážních staveb, fungování městské dopravní infrastruktury bude ovlivněno zejména její stávající kapacitou	C
	potenciál rozvojové oblasti "Jižního centra"		C		C	nepřináší nový impuls do ekonomického rozvoje města, řešení téměř bez vlivu na tvorbu nových pracovních příležitostí. Z pohledu zvýšení kvality života nekonceptní řešení, nedochází ke změně oproti stávajícímu stavu území	A
	problematika uspořádání území a vzájemných provozních vazeb		C	nedostatečné vybavení odbavovací haly, nevyhovující prostorové a provozní uspořádání včetně přednádražního prostoru → zaostávání urbanistického rozvoje Jižního centra, lokace méně významných staveb, nižší kvalita urb. struktury	B	setrvání nezastavitelných ploch a periferní urbanistické struktury v území nedostatečně vybaveném dopravní a tech. infrastrukturou, jediným pěším spojením do Jižního centra zůstane stávající podchod, jako Jižní centrum budou vnímány pasáže a obchodní galerie na trase k autobusovému nádraží na Zvonařce	A
rozvoj města ve vztahu k významným zónám obnovy a přestavby, klíčovým záměrům	zóna Heršpická	intenzifikace zástavby v zóně ul. Heršpické, umístění výškových staveb, potřeba urychleného řešení připojení na kapacitní VHD	B	intenzifikace zástavby v zóně ul. Heršpické, umístění výškových staveb, potřeba urychleného řešení připojení na kapacitní VHD	B	není možné pokračovat záměry výškových staveb v zóně Heršpická z důvodu omezení výstavby v důsledku nedostatečného napojení na kapacitní systém VHD	A
	problém obsluhy nových rozvojových zón města (Heršpická, Zbrojovka, oblast Nové městské třídy) kapacitní kolejovou dopravou	<i>riziko není možno specifikovat bez podrobnějšího dopravně - technického a urbanistického prověření</i>		<i>riziko není možno specifikovat bez podrobnějšího dopravně - technického a urbanistického prověření</i>		<i>riziko není možno specifikovat bez podrobnějšího dopravně - technického a urbanistického prověření</i>	

míra rizika	
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
A/B	zvýšená hodnota pravděpodobnosti rizika B
B/C	snížená hodnota pravděpodobnosti rizika B
C	Negeneruje riziko, které se promítne do koncepce nebo podstatně ovlivní náklady řešení

dotčený obor / systém	popis problému / rizika	VAR-Řeka	míra rizika	VAR-Petrov	míra rizika	VAR-BezProjektu	míra rizika
		specifikace rizika		specifikace rizika		specifikace rizika	
	vztah přestavby ŽUB k realizaci VMO	Řeka - varianta umožňuje realizaci obou dopravních koncepcí (dle ÚPmB i alternativní koncepce) s tím, že u koncepce dle ÚPmB je možno silniční infrastrukturu realizovat až po přestavbě uzlu (kolize v křížení železničních tratí se sil. I/41 a I/42). Alternativní koncepci lze realizovat nezávisle na přestavbě ŽUB.	A/B	Petrov - vzhledem ke kolizi výškových křížení sil. I/41 Bratislavské radiály s přerovskými tratěmi a sil. I/42 s kolejištěm ŽUB není reálná realizace podle koncepce dopravy dle ÚPmB. Varianta je podmíněna uplatněním alternativní koncepce silniční infrastruktury. Postup je nezávislý na realizaci přestavby ŽUB (výstavba silniční infrastruktury před i po realizaci přestavby ŽUB).	A/B	Bez projektu - vzhledem k výškovým vedením železničních tratí a "nevyločení" žádné z variant přestavby uzlu (Řeka, Petrov) není možné realizovat podle koncepce ÚPmB. Je nutno uplatnit alternativní koncepci a to pouze v části sil. I/41 Bratislavské radiály a v úseku sil. I/42 VMO po ulici Hněvkovského.	A/B
nadřazená UPD	vztah variant Přestavby ŽUB k řešení v nadřazené ÚPD - ZÚR JMK (návrh ZÚR JMK k 23.3.2015) k vymezení v platném ÚPmB	návrh ZÚR JMK ukládá městu Brno řešit problematiku Přestavby ŽUB v ÚPmB - záměr je v platném ÚPmB vymezen	B	návrh ZÚR JMK ukládá městu Brno řešit problematiku Přestavby ŽUB v ÚPmB - záměr není vymezen v platném ÚPmB, nutno řešit novým územním plánem	A/B	návrh ZÚR JMK ukládá městu Brno řešit problematiku Přestavby ŽUB v ÚPmB - záměr je v platném ÚPmB situován v území dočasněho využívání stávajících ploch železnice, pro další rozvoj a přehodnocení funkčního využití nutno řešit novým územním plánem	A/B
	vztah variant VRT (RS) z nadřazené ÚPD (návrh ZÚR JMK k 23.3.2015) k ÚPmB	koridory jsou v ÚPmB vymezeny, v ZÚR JMK předpoklad vymezení koridoru územní rezervou, návrh řešení je závislý na rozhodnutí o variantě ŽUB, následně změna ZÚR JMK	A	koridory nejsou v ÚPmB vymezeny, v ZÚR JMK předpoklad vymezení koridoru územní rezervou, návrh řešení je závislý na rozhodnutí o variantě ŽUB, následně změna ZÚR JMK	A	koridory jsou v ÚPmB vymezeny, nádraží však nemá kapacitu, aby odbavilo vlaky RS, v ZÚR JMK předpoklad vymezení koridoru územní rezervou, návrh řešení je závislý na rozhodnutí o variantě ŽUB, následně změna ZÚR JMK	A
platná UPD, proces pořízení změny/ nového územního plánu	dopad na řešení platného ÚPmB	úprava trasy VMO a Bratislavské radiály lze řešit změnou platného ÚPmB nezávisle na variantě přestavby ŽUB; nedochází ke změně schválené koncepce rozvoje podle platného ÚPmB	B	úpravu trasy VMO a Bratislavské radiály by teoreticky bylo možné řešit změnou platného ÚPmB, ale z důvodu změny polohy nádraží a související změny koncepce dopravy v oblasti jižního centra s odlišným vedením komunikací, které přerostávají dopravu a vymezují funkční plochy jiným způsobem je nutno řešit novým územním plánem	A	z hlediska ÚPmB se řešení nachází v plochách dočasněho využívání stávajících ploch železnice, které umožňuje pouze opravu, nikoliv další rozvoj, cílové řešení je stanoveno pro jiný účel využití. Pro stanovení cílového funkčního využití je nutno řešit novým územním plánem	A
	změna funkčního využití realizovaných staveb a záměry investorů v souladu s platným ÚPmB		C	v souvislosti s hlukovou zátěží od provozu nádraží je ohrožena lokalita Nové Sady, kde je dle platného ÚPmB předpokládáno bydlení; riziko požadavku náhrad investorů za zmařené investice při přípravě projektů a v souvislosti se změnou využití objektů	B/C	ohrožení rozvoje v lokalitě Nové Sady pro využití bydlení z důvodu ponechání železničního provozu	B

míra
rizika

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/B	a/nebo snížení hodnoty koncepčního řešení zvýšená hodnota pravděpodobnosti rizika B
B/C	snížená hodnota pravděpodobnosti rizika B
C	Negeneruje riziko, které se promítne do koncepce nebo podstatně ovlivní náklady řešení

dotčený obor / systém	popis problému / rizika	VAR-Řeka	míra rizika	VAR-Petrov	míra rizika	VAR-BezProjektu	míra rizika
		specifikace rizika		specifikace rizika		specifikace rizika	
	získání souhlasu dotčeného orgánu - ministerstva kultury		C	možnost ohrožení/ zdržení procesu projednání; při projednání změn ÚPmB se opakovaně nedaří získat souhlasné stanovisko ministerstva kultury k jakékoliv drobné podzemní stavbě na území MPR Brno	B		C
	proces pořízení územního plánu		C	nesouhlas dotčených orgánů se změnou koncepce při společném jednání může vést k průtahům procesu pořízení příp. řešení rozporů stanovisek dotčených orgánů	B-	nesouhlas dotčených orgánů se změnou koncepce při společném jednání může vést k průtahům procesu pořízení příp. řešení rozporů stanovisek dotčených orgánů	B-
RS (rychlá spojení) v návaznosti na Přestavbu ŽUB	skutečnosti ovlivňující rozhodování o napojení Brna na síť Ten-T a realizaci RS v ČR		C	mimořádné náklady na tunelové řešení podzemní části nádraží pro RS vedené pod historickým jádrem města (MPR Brno)	A	pravděpodobně nebude možné odbavení vlaků RS při současném vytížení HN	A
	kapacita nádraží pro odbavení vlaků RS		C		C	nedostatečná kapacita nádraží pro odbavení vlaků RS	A
	zapojení tratí RS	relace Praha - Vídeň úvratí	B	relace Ostrava - Vídeň úvratí	A/B	všechny relace RS úvratí	A
	kolize se záměry celostátního nebo nadmístního významu		C	kolize tratě RS Brno - Přerov se záměrem umístění Veřejného logistického centra v lokalitě u letiště Brno- Tuřany	B		C
	kolize se záměry s vydaným územním rozhodnutím/ stavebním povolením		C	kolize se záměrem na výstavbu "Brno Airport logistic park" (BALP)	B		C
	chráněná území		C	zásah tratě RS Praha - Brno do EVL Natura "Hobrtanky"	A		C
	technická infrastruktura zásobování vodou		C	kolize s Vířským oblastním vodovodem, štolou Bystřice - Bosohohy	A/B		C
	dopravní infrastruktura		C	kolize tratě RS Praha - Brno se stavbou VMO "Žabovřeská"	B		C
nádraží Brno hl.n.	kolejiště Brno hl.n.		C	rozšíření stávajícího kolejiště je v kolizi s hlavní stokou B02 v ul. Uhelné, přeložka zhorší spádové poměry na významné stoce, vyžaduje demolici OD Tesco	A/B		C
	technický stav spodní stavby kolejiště		C	není znám technický stav zasypaných konstrukcí, na kterých je vedeno stávající kolejiště, rovněž není známo technické řešení propojení "starých" a "nových" konstrukcí	B	není znám technický stav zasypaných konstrukcí, na kterých je vedeno stávající kolejiště, rovněž není známo technické řešení propojení "starých" a "nových" konstrukcí	B

míra rizika	
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
A/B	zvýšená hodnota pravděpodobnosti rizika B
B/C	snížená hodnota pravděpodobnosti rizika B
C	Negeneruje riziko, které se promítne do koncepce nebo podstatně ovlivní náklady řešení

dotčený obor / systém	popis problému / rizika	VAR-Řeka	míra rizika	VAR-Petrov	míra rizika	VAR-BezProjektu	míra rizika
		specifikace rizika		specifikace rizika		specifikace rizika	
IDS JMK, MHD	dopad na kvalitu a rozvoj IDS JMK		C		C	stávající rozsah kolejíště neumožní odbavit vlaky RS, v případě požadavku odbavení vlaků RS dojde k omezení regionální dopravy a není možnost dalšího rozvoje	A
	přestup mezi druhy dopravy (železnice, MHD, dálkové a regionální autobusy, nadstavbový systém - SJKD)		C	nepříznivé řešení přestupů železnice - autobus - nadstavbový systém, které je způsobeno roztržitostí odbavovacích hal, kdy v součtu jsou délky docházky k jednotlivým druhům subsystémů neúměrně delší	B	řešení stávajícího stavu neumožňuje sloučení/ přivedení regionálních/ dálkových linek blíž středu železničního nádraží, stanice nadstavbového systému v oblasti Nových sadů	A/B
	poloha autobusového nádraží		C		C	(ústřední) autobusové nádraží nebude spolu s HN v jednom uzlu VHD	A

POZNÁMKA: Při zpracování této územní studie bylo zjištěno, že časový horizont realizace Rychlých spojení (RS) nemá vliv na vlastní Přestavbu ŽUB v jakékoliv variantě. Z tohoto důvodu bylo upuštěno od hodnocení z časového hlediska, neboť se jedná o hypotézu založenou na velmi obecných předpokladech a informacích. Pro jednotlivé varianty přestavby ŽUB existují možnosti přivedení tratí RS do železničního uzlu Brno. Vlastní technické řešení nádraží pro odbavení vlaků RS je nezávislé na samotné přestavě ŽUB. Pouze je otázkou realizace podzemní části nádraží pro Rychlá spojení ve variantě Petrov, zda musí být podzemní skupiny kolejí realizovány současně s nadzemní částí nádraží nebo je možná realizace později bez ovlivnění. Toto je však předmětem posouzení v rámci "Studie proveditelnosti ŽUB", nikoliv součástí této podkladové práce.

STRATEGICKÉ SOUVISLOSTI VARIANT Z POHLEDU ODBORU KANCELÁŘE STRATEGIE MĚSTA

dotčený obor / systém	riziko	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu
		specifikace rizika		specifikace rizika		specifikace rizika
	Image města: Brno jako moderní a konkurenceschopné město	varianta připravená; je možná dřívější realizace; realizace nezasahující do provozu centra města; v dlouhodobém horizontu má realizace nejvyšší přínos k pozitivní image města		nepřipravená varinata vyžadující zdlouhavou přípravu nutných koncepčních dokumentů; náročné technické řešení vyvolávající další nepředpokládané důsledky; realizace zasahující do provozu centra města - v krátkodobém horizontu může snížit pozitivní image města; v dlouhodobém horizontu může realizace ovlivnit image města pozitivním způsobem		varianta zhoršuje pozitivní image města; Brno získá image města provizoria, města, které "neví, co chce" a nedokáže se domluvit
	Image města: komunikace s veřejností	známé riziko případných soudních sporů; nutnost otevřené a systematické komunikace s veřejností		vysoké a zatím neznámé riziko soudních sporů; nutnost otevřené a systematické komunikace s veřejností		vysoké a zatím neznámé riziko soudních sporů (z důvodu zmařených investic)
	Místní ekonomický rozvoj: trh práce	nejvyšší potenciál ekonomického rozvoje; varianta přispívá k rozvoji pracovních příležitostí (nová městská čtvrť včetně komerčního a rezidenčního využití); samotná realizace generuje velké množství pracovních příležitostí		střední potenciál ekonomického rozvoje; samotná realizace generuje velké množství pracovních příležitostí; změna koncepce však přináší investorskou nejistotu		nulový potenciál ekonomického rozvoje; investorská nejistota; varianta nepřináší nový impulz do ekonomického rozvoje města; varianta téměř bez vlivu na tvorbu nových pracovních příležitostí; hrozba stagnace
	Místní ekonomický rozvoj: cestovní ruch	globální dostupnost města v čase dříve dosažená; atraktivní "vstupní brána" do města; delší pěší dostupnost do historického centra města		globální dostupnost města v čase později dosažená; kratší pěší dostupnost do historického centra města		omezená globální dostupnost; blízkost historického centra; nekomfortní "vstupní brána"
	Místní ekonomický rozvoj: využití ekonomického potenciálu letiště	přímé železniční napojení na letiště díky modernizované trati Brno-Přerov, vysoký ekonomický potenciál		kolize s územní rezervou pro VLC; přímé železniční napojení na letiště díky modernizované trati Brno-Přerov; vysoký ekonomický potenciál		nebude trať Brno - Přerov, tj. ani zastávka Brno-letiště, nízký ekonomický potenciál letiště
	Kvalita života	komplexní řešení přispívající ke zlepšení všech složek kvality života (bydlení, kultura, služby, veřejná prostranství včetně zeleně, volnočasové aktivity, rekreace, sport, životní prostředí, odkrytí potenciálu řeky atd.)		kompromisní řešení přispívající ke zlepšení některých složek kvality života (nejsou odstraněny bariéry v území, více negativních dopadů dopravní a technické infrastruktury, nedochází k vytvoření plnohodnotné městské čtvrti)		z pohledu zvýšení kvality života nekoncepční řešení
	Věda, výzkum, vzdělávání	brzké zlepšení globální dostupnosti center excelence (což je klíčové pro jejich udržitelnost a další rozvoj)		pozdější zlepšení globální dostupnosti center excelence (což je klíčové pro jejich udržitelnost a další rozvoj)		nemá pozitivní vliv na globální dostupnost center excelence
	Dopravní a technická infrastruktura: globální dostupnost Brna	brzké zlepšení globální dostupnosti jako klíčového prvku konkurenceschopnosti města		pozdější zlepšení globální dostupnosti jako klíčového prvku konkurenceschopnosti města		zhoršení globální dostupnosti

STRATEGICKÉ SOUVISLOSTI VARIANT Z POHLEDU ODBORU KANCELÁŘE STRATEGIE MĚSTA

dotčený obor / systém	riziko	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu
		specifikace rizika		specifikace rizika		specifikace rizika
	Dopravní a technická infrastruktura: ochrana centra před nadměrnou dopravou, parkování	koncepční řešení zohledňující ochranu centra před nadměrnou dopravou; nádraží umožňuje propojení všech druhů dopravy včetně zajištění kapacitního parkování		omezená možnost ochrany centra před nadměrnou dopravou (zvýšení dopravní zátěže centrální části města), komplikované propojení různých dopravních modů, omezená kapacita parkování		neřešení ochrany centra města před nadměrnou dopravou, minimální kapacity pro parkování, omezená kapacita železniční infrastruktury v konečném důsledku přinese vyšší zatížení automobilovou dopravou
	Dopravní a technická infrastruktura: protipovodňová ochrana, revitalizace vodních toků	koncepční řešení zohledňující komplexní protipovodňovou ochranu; návrat řeky do života města (revitalizace vodního toku)		nutnost technicky dořešit protipovodňovou ochranu podzemní části nádraží a úseků tratí; kolize s kmenovou stokou; nevytěžení potenciálu řeky jako městotvorného prvku		nutnost technicky dořešit protipovodňovou ochranu navazujících území; nevytěžení potenciálu řeky jako městotvorného prvku