

MEZINÁRODNÍ URBANISTICKO DOPRAVNĚ ARCHITEKTONICKÁ DVOUFÁZOVÁ UŽŠÍ PROJEKTOVÁ SOUTĚŽ  
O NÁVRH

„Nové hlavní nádraží Brno“

**VYSVĚTLENÍ SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK Č. 16**

Zadavatel na základě předchozích žádostí účastníka v souladu s odst. 6.3 Soutěžních podmínek poskytuje následující vysvětlení Soutěžních podmínek.

Identifikační údaje Zadavatele:

**Správa železnic**, státní organizace

se sídlem na Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

IČO: 70994234

DIČ: CZ 70994234

zastoupena Ing. Mojmírem Nejezchlebem, náměstkem generálního ředitele pro modernizaci dráhy

a

**Statutární město Brno**

se sídlem na Dominikánském nám. 196/1, 601 67 Brno

IČO: 44992785

DIČ: CZ44992785

zastoupeno JUDr. Markétou Vaňkovou, primátorkou města

Kontaktní osoba: Ing. arch. Kristina Župková

e-mail: zupkova.kristina@kambrno.cz

**Otázka č. 80:**

Může být SUDOP nebo Moravia Consult součástí týmu?

**Odpověď:**

Zadavatel uvádí, že dotaz účastníka není svou povahou žádostí o vysvětlení Soutěže o návrh (Soutěžních podmínek) ve smyslu odst. 9.4 a 9.4.1 písm. b) Soutěžních podmínek, neboť nesměřuje k jejich objasnění nebo upřesnění. Zadavatel nadto upozorňuje, že není oprávněn posuzovat ve fázi běhu lhůty pro podání soutěžních návrhů do 1. fáze Soutěže o návrh, zda účastník splňuje/nesplňuje podmínky účasti v 1. fázi Soutěže o návrh. Zadavatel nicméně nabízí účastníkovi možnost svůj dotaz upřesnit, např. tím, že identifikuje nejasnosti soutěžních podmínek týkající se překážek účasti některých subjektů v soutěži o návrh, které měl na mysli. Zadavatel účastníka odkazuje také na podobný, ale konkrétněji formulovaný dotaz č. 7 ve Vysvětlení soutěžních podmínek č. 2, pokud jeho dotaz směřoval k této nejasnosti.

**Otázka č. 81:**

Jsou stanoveny výškové úrovně čtvrti Trnitá? Můžete předložit projekt, na kterém jsou uvedeny úrovně terénu?

**Odpověď:**

Výškové regulativy v Územní studii (P19) jsou dané. Územní studie je nyní projednávána, aby se staly výškové regulativy závazné.

Výškopis terénu řešeného území a okolí je součástí podkladu P12, ve kterém je zakreslena síť výškových bodů.

**Otázka č. 82:**

V bodě 1.6.3 zadání stojí, že je požadováno 1000 parkovacích míst a dalších 1000 míst jako rezerva. Celkem je tedy požadováno 2000 míst. Můžete to prosím potvrdit?

**Odpověď:**

Ano, účastník by v soutěžním návrhu měl počítat s parkovací kapacitou 2000 míst, z toho s tisícem míst jako rezervou. Počet vychází z dopravního modelu a z metodik Správy železnic. Uvažuje se, že část cestujících bude používat kombinaci „elektromobil + vysokorychlostní vlak“ místo dnešní kombinace „automobil + letiště Vídeň nebo Praha“.

**Otázka č. 83:**

Můžete odhadnout provoz různých typů vlaků v nádraží? A také cestující, kteří budou nádraží využívat.

**Odpověď:**

Veškeré informace o rozsahu dopravy včetně typových souprav vlaků pro jednotlivé segmenty dopravy jsou uvedeny ve Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno (Díl B2 – Dopravně-technologické řešení železniční dopravy, Dopravní technologie). Tento podklad je dostupný prostřednictvím odkazu na podklad P18 (viz odst. 6.2.3 Soutěžních podmínek). Zadavatel konstatuje, že tyto údaje nemají přímý vliv na návrh, protože je nezbytné je považovat za modelové.

Odhadovaný počet lidí je uveden v podkladu P22 - Přepravní analýza nového hlavního nádraží v Brně pro stavbu „Železniční uzel Brno“. Pro větší přehlednost uvádíme souhrnné hodnoty z podkladu P22 v tabulce níže.

POČET CESTUJÍCÍCH ZA PRACOVNÍ DEN	vlak	MHD	bus přím.	bus dálk.	pěší+	CELKEM
vlak	19 511	34 435	1 751	6 314	9 494	71 504
MHD	34 435	23 060	1 402	2 403	2 890	64 189
bus příměstský	1 751	1 402	12	210	609	3 983
bus dálkový	4 114	2 403	210	380	663	7 769
pěší + cyklisté + P&R + K&R	9 494	2 890	609	663	2 560	16 216
celkem	69 304	64 189	3 983	9 969	16 216	163 661

POČET CESTUJÍCÍCH ZA ŠPIČKOVOU HODINU	vlak	MHD	bus přím.	bus dálk.	pěší+	CELKEM
vlak	3 520	5 687	353	1 020	1 524	12 104
MHD	5 542	3 349	278	385	534	10 088
bus příměstský	755	335	17	44	114	1 265
bus dálkový	123	74	10	8	10	225
pěší + cyklisté + P&R + K&R	1 375	393	99	90	350	2 307
CELKEM	11 315	9 838	757	1 547	2 532	25 989

**Otázka č. 84:**

Můžete předložit projekt, na kterém je uvedeno výškové osazení kolejí?

**Odpověď:**

Úrovně kolejí jsou patrné z výkresu **kolejiste\_rez\_railways\_crosssection** v podkladu P18.

Podélný profil kolejí je možné nalézt na <https://europointbrno.cz/ke-stazeni/> v Dílu B1 Přílohy části B.1.2.7.3

Podélný profil Brno osobní nádraží - Brno-Chrlice, km 4,4 varianta A, Ab.

**Otázka č. 85:**

V dokumentu P19 se v legendě modré plochy nachází projekt protipovodňových opatření: Nedotčená záplavová plocha Q100. Jedná se o chybu v legendě?

**Odpověď:**

Nejedná se o chybu v legendě. Celé území v současnosti leží v záplavovém území Q100. Pro rozvoj lokality je nutné realizovat protipovodňová opatření, proto je jedním ze závazných požadavků dodržení protipovodňových opatření dle podkladu P20. Ve výkresu je současně zakreslena i plocha Q100 po realizaci protipovodňových opatření.

Zadavatel pro ujasnění uvádí, že „Záplavové území Q100 neovlivněné“ znamená, že do rozlivu není při povodni započten retenční prostor přehrady.

**Otázka č. 86:**

Prosíme o zpřesnění pojmu City logistika. Co přesně bude obsahem? Vč. prostorových nároků, atp.

**Odpověď:**

Požadavek vychází z podrobné tržní analýzy, která byla pro potřeby Soutěže o návrh zpracována. Vychází ze vzrůstajícího trendu online nakupování produktů a jejich doručování přímo do domu a reaguje tak na otázku

nákladní dopravy v městském prostředí. Variantou online nakupování může být také služba objednávky online a vyzvednutí produktu v kamenné pobočce/ na výdejním místě (click & collect). Mezi operátory tohoto typu fungující na českém trhu patří např. Notino, Alza.cz, Mall.cz, Zoot, Tesco a další.

Jelikož řešené území disponuje výbornou dopravní dostupností, představuje přirozeně vhodné umístění pro city logistiku a může představovat příležitost pro krátkodobé uskladnění a následnou distribuci produktů. Není žádoucí, aby byla city logistika řešena velkoprostorovými skladovací haly, které nemají městotvorný charakter. Spíše by se mělo jednat o malé obchodní / skladovací jednotky v rozsahu uvedeném v podkladu P21 – Stavební program.

**Otázka č. 87:**

Prosíme o zpřesnění požadavku na parkovací místa. 1000 míst je pro vlakové a autobusové nádraží? V rámci rezervy (dalších 1000 míst) je zahrnut požadavek na místa k hotelu a ke kancelářským budovám (nové budovy v přednádraží / zanádraží, nové sídlo OŘ SŽ)?

**Odpověď:**

Uvedená kapacita 1000 míst a rezerva 1000 míst je určena pro dlouhodobé stání vozidel osob, které pokračují vlakem dálkové a mezistátní dopravy (P+R), a dále pro zaměstnance nádraží, kdy doba parkování je standardně jeden den.

Pro potřeby nově navržené zástavby je nutné kapacitu parkovišť přiměřeně navýšit, nebo popř. řešit v rámci jednotlivých navržených objektů (viz kap. 1.6.3 podkladu P01 – Zadání soutěže).

**Otázka č. 88:**

V rámci napojení na plánované metro, je požadavek na extra podlaží v úrovni -1? Mají být součástí úrovně -1 i obchodní plochy? Plochy pro zázemí? Jaká má být kapacita výtahů a schodišť pro spojení s plánovanou linkou metra?

**Odpověď:**

Zadavatel požadavek na obchodní plochy a plochy pro zázemí v úrovni -1 explicitně nestanovil. Závazným požadavkem soutěžního zadání je dodržet trasu Severojižního kolejového diametru (SJKD) jako rezervu (ust. 2.2.1 písm. c) Soutěžních podmínek), která musí umožnit dodatečnou dostavbu podzemní stanice SJKD, příp. umožnit smysluplnou existenci stanice SJKD v obou časových horizontech, tzn. ihned po výstavbě nového hlavního nádraží (bez existence / provozu SJKD) a po výstavbě SJKD (tzn. s provozem SJKD, tzn. např. včetně přestupních vazeb mezi SJKD a ostatními druhy dopravy).

Řešení navazujících ploch v úrovni -1, mimo požadovanou plochu pro rezervu trasy SJKD, je ponecháno na účastnících. Kapacita výtahů a schodišť je předmětem řešení návrhu.

V Brně

doc. Ing. arch. Michal Sedláček  
Ředitel kanceláře architekta města Brna, p. o.