

MEZINÁRODNÍ URBANISTICKO DOPRAVNĚ ARCHITEKTONICKÁ DVOUFÁZOVÁ UŽŠÍ PROJEKTOVÁ SOUTĚŽ  
O NÁVRH

„Nové hlavní nádraží Brno“

**VYSVĚTLENÍ SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK Č. 21**

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 Dlážďená 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. Kristina Župková

e-mail: zupkova.kristina@kambrno.cz

**Otázka č. 104:**

Lze upravit protipovodňová opatření tak, že místo protipovodňové zdi bude protipovodňová hráz? Zeď je výrazný vertikální prvek v území a pro pěší a cyklisty je problém jej zdolat bez využití schodů. Hráz plní stejnou funkci, je pro pěší a cyklisty překonatelná a v území tedy vytváří jen bariéru pro vodu. V podkladech je prvek hráze jinde použit (tj. mimo řešené území).

**Odpověď:**

Zadavatel požaduje závazně dodržet řešení protipovodňových opatření v souladu s podkladem P20, jak je uvedeno v odst. 2.2.1 písm. d) Soutěžních podmínek, přičemž nedodržení požadovaného řešení má za následek vyřazení návrhu z posuzování a vyloučení účastníka ze Soutěže o návrh. Z uvedeného vyplývá, že úpravy protipovodňových opatření v rámci Soutěže o návrh možné nejsou. Zadavatel dále odkazuje na odpovědi na otázky č. 77 a 92.

**Otázka č. 105:**

Lze protipovodňovou zeď / hráz posunout tak, s tím že akumulární schopnost území zůstane zachována při dodržení zásad proudění vody při povodni (proudnicové uspořádání, eliminace turbulentního proudění a tím rizika podemletí hrází a břehů)?

**Odpověď:**

Zadavatel odkazuje na odpovědi na otázky č. 77, 92 a 104.

**Otázka č. 106:**

Jakou maximální délka autobusů máme uvažovat? S ohledem na autobusové nádraží.

**Odpověď:**

Pro městské autobusy/trolejbusy uvažujte max. 19 metrů dvoučlankový bus; pro příměstské, dálkové a náhradní za vlak max. 15 metrů bus.

**Otázka č. 107:**

Můžeme v rámci širšího území upravit podružné komunikace? Tj. lze některé další ulice uzavřít pro běžnou automobilovou dopravu a vytvořit tam pěší zónu a zároveň doplnit do území další komunikaci pro vozidla? Tato komunikace nezasáhne do plánovaných městských bloků. S tím že se nezmění nápojně body.

**Odpověď:**

Zadavatel nemůže zaručit budoucí využití takových úprav mimo řešené území, a proto doporučuje návrh v řešeném území koncipovat tak, aby nebyl (zásadně) závislý na změnách navržených v okolí. Dopravní řešení v rámci dotčeného území nad rámec řešeného území přitom nebude předmětem hodnocení porotou.

**Otázka č. 108:**

Lze posunout umístění stanice metra SJKD (tedy variantu, která je pozici východ-západ směřujícího pod řeku) o cca 12 m směrem na jihozápad? Blíže k plánovanému nádraží? Limity trakčních oblouků nebudou překročeny, tvar stanice zůstane nezměněn.

**Odpověď:**

Zadavatel odkazuje na odpověď na otázku č. 102.

**Otázka č. 109:**

Dle zadání městské dopravy vyplývá že k 4 nástupní hranám o délce 80 metrů pro tramvaje a městské autobusy mají být také přiřazeny další 2 ( 80m) čistě pro autobusy. V jakém vztahu mají být tyto dva typy dopravy? Mohou být odděleny?

**Odpověď:**

Dotaz se vztahuje k doporučenému požadavku uvedenému v odst. 1.6.2 podkladu P01 Zadání soutěže. Městská hromadná doprava je v Brně silně integrovaná bez ohledu na typ dopravního prostředku a je např. běžné, že autobus i tramvaj mají společnou nástupní hranu. Zadavatel tedy preferuje co největší propojení a nikoli oddělení těchto módů (viz bod 1.6.5 podkladu P01 Zadání soutěže) tak, aby cestujícího nemuselo ideálně vůbec zajímat, který typ městské hromadné dopravy zajišťuje jeho spoj.

**Otázka č. 110:**

Dle zadání má být vzdálenost mezi příchody maximálně 100 m a na jihozápadním konci 150 metrů. Jedná se o příchody na nástupiště navzájem v rámci jedné linie těchto příchodů nebo mezi skupinami příchodů v rámci celého nádraží?

**Odpověď:**

Tento doporučený požadavek uvedený v odst. 1.6.6 podkladu P01 Zadání soutěže je třeba chápat tak, aby člověk přestupující z vlaku stojícího u jednoho nástupiště do vlaku stojícího u jiného nástupiště si zašel (měřeno v ose koleje) nejvíce 100 metrů, resp. 150 metrů v jihozápadní krajní části.

**Otázka č. 111:**

Lze řešit nádraží formou, že odbavovací hala bude nad nástupišti a nástupiště budou sloužit jen pro nástup/výstup cestujících? Toto řešení oddělí pěší od autobusů, tedy lidé se nebudou pohybovat mezi autobusy – vyšší bezpečí pro cestující a vyšší komfort pro řidiče autobusů.

**Odpověď:**

Mimoúrovňový přístup na autobusová nástupiště není Zadáním soutěže, resp. Soutěžními podmínkami vyloučen.

**Otázka č. 112:**

Lze navrhnout v rámci autobusového nádraží dynamická nástupiště? Tj. číslo nástupiště je v čase proměnné pro danou linku. Cestující čekají v odbavovací hale, kde se dozvědí číslo nástupiště. Toto řešení snižuje počty nástupišť a zvyšuje propustnost autobusového nádraží pro autobusové linky.

**Odpověď:**

Zadání soutěže, resp. Soutěžní podmínky tento způsob organizace nástupu cestujících nevylučují, tedy je možné, aby cestující nečekali na nástupišti, ale v odbavovací budově. Zadáním doporučený požadavek na počet autobusových stanovišť tímto nicméně není ovlivněn (výpočet byl proveden podle počtu autobusů,

které se ve špičce na nádraží budou vyskytovat, tzn. Zadavatel není přesvědčen, že by zmíněný způsob organizace měl mít vliv na počet stanovišť).

**Otázka č. 113:**

Vzhledem ke složitosti a času produkce průletového videa bychom chtěli požádat o samostatný termín na toto konkrétní plnění. Tzn. mohli byste prosím prodloužit termín pro video o dva týdny, abychom dokázali video natočit po dokončení projektu a panelů?

**Odpověď:**

Zadavatel odkazuje na odpověď na otázku č. 96.

**Otázka č. 114:**

Nikde není zmíněno, že by příloha P08 byla povinným plněním Fáze 1 soutěže. Můžete to prosím potvrdit? A můžete prosím potvrdit, že požadovaný předmět stavebních nákladů a nákladů životního cyklu v textu panelu 2 by měl být interpretován jako vize nákladů na výstavbu a nákladů životního cyklu?

**Odpověď:**

Podle ustanovení odst. 5.2.2 písm. b) Soutěžních podmínek, který se týká obsahových náležitostí grafické části návrhu v 1. fázi, bude panel 2 závazně obsahovat Průvodní text (průvodní zprávu), který mimo jiné musí popisovat „*předpokládané náklady na stavbu a náklady životního cyklu stavby dle P08*“. Náklady na stavbu a náklady životního cyklu stavby tedy po obsahové stránce musí být zpracovány podle podkladu P08. Formální podobu podkladu P08 (vzhled tabulky) ale účastník nemusí dodržet.

**Otázka č. 115:**

Děkujeme vám za poskytnutí 3D modelu ve formátu DWG. Tyto soubory bohužel nemůžeme otevřít. Můžete je prosím zkontrolovat?

**Odpověď:**

Poskytnutý soubor byl z důvodu omezené datové kapacity Elektronického nástroje EZAK rozdělen do dvou souborů (.z01 a .zip). Pro jeho otevření je nutné stáhnout oba soubory přiložené ve Vysvětlení soutěžních podmínek č. 20, poté rozbalit pouze soubor ve formátu .zip, ve kterém je archivován poskytnutý podklad ve formátu .dwg. Soubor s příponou .z01 je pouze pomocným souborem.

V Brně

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