

MEZINÁRODNÍ URBANISTICKO DOPRAVNĚ ARCHITEKTONICKÁ DVOUFÁZOVÁ UŽŠÍ PROJEKTOVÁ SOUTĚŽ
O NÁVRH

„Nové hlavní nádraží Brno“

VYSVĚTLENÍ SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK Č. 22

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. 116:

Máme dotazy k tabulce P08 – Předpokládané náklady na stavbu + předpokládané náklady životního cyklu. Chápeme správně, že do první části tabulky (Správa železnic) patří všechny součásti nádraží (A – hlavní nádraží + podnádraží) a do druhé části tabulky (statutární město Brno) – veřejná prostranství a ostatní stavby (administrativa, ubytování..) v prostoru přednádraží B a zanádraží C? Pokud vede silnice v podnádraží, máme ji tedy počítat do tabulky Správy železnic? Drážní těleso pak patří do položky Pozemní objekty/ostatní? Je možné zaslat účastníkům soutěže kubaturu bouraných staveb?

Odpověď:

Investiční náklady na plochy a stavby související se železniční dopravou v části A – hlavní nádraží + podnádraží budou investicí Správy železnic. Do celkových nákladů by měly být zahrnuty i odhadované náklady spojené s vyvolanými přeložkami sítě technické infrastruktury a přípojkami na síť technické infrastruktury.

Statutární město Brno je investorem městské infrastruktury (dopravní a technické), jdou tedy za ním náklady s tím spojené a také náklady na stavbu a následný provoz autobusového nádraží. To znamená, že Statutární město Brno bude investorem staveb v částí B – přednádraží a C – zanádraží s tím, že pokud budou některá veřejná prostranství, která přímo nesouvisí s železniční dopravou, umístěna pod drážním tělesem, bude jejich investorem rovněž Statutární město Brno. Výjimku tvoří stavba Oblastního ředitelství Správy železnic, jejímž investorem bude Správa železnic (viz také podklad P21).

Drážní těleso bude umístěno převážně na mostním objektu, patří tedy do pozemních objektů / mostních objektů. Pokud by to bylo účelné, lze tuto položku rozdělit a popsat. Stejně tak doporučujeme položky uvedené v kategorii ostatní popsat, aby byl Zadavatel schopný identifikovat, co vše do této kategorie účastník zařadil.

V dokumentaci pro rozhodnutí o umístění stavby (DUR ŽUB) je uvedena odhadovaná kubatura demolic 49 864 m³. Rozdělení demolic podle investorů navrhne účastník odhadem podle svého návrhu s tím, že součástí investice Správy železnic budou všechny demolice v části A a nezbytné demolice v částech B a C, bez nichž by nebylo možno zajistit funkčnost nového železničního nádraží včetně demolic nezbytných pro výstavbu budovy Oblastního ředitelství Správy železnic.

Otázka č. 117:

Nově navržená točka tramvaje bude určena pro obracení pravidelných linek ukončených v prostoru nového Hlavního nádraží a zároveň musí mít dle zadání kapacitu pro operativní odstav. Kolik předjízdných + manipulačních kolejí požaduje zadavatel situovat v rámci točky tramvaje?

Odpověď:

V podkladu P01 Zadání soutěže v odst. 1.6.2 je uvedeno, že je vhodné umožnění odstavení tramvaje (délky 40 m). Tím je myšleno odstavení jedné tramvaje uvedené délky. Předpokládá se, že pravidelné linky budou v prostoru nádraží ukončeny bez vyrovnávacího času (tramvaj odjíždí ihned po příjezdu), případně bude použit princip tzv. "převlékání", kdy tramvaj přijede odněkud jako linka X a odjíždí ihned jinam jako linka Y. Nicméně navržení větší kapacity odstavných kolejí není Soutěžními podmínkami vyloučeno.

Otázka č. 118:

Jaký provoz zamýšlí zadavatel pod slovy „pro operativní potřebu“?

Odpověď:

Slovním spojením „pro operativní potřebu“ uvedeným v odst. 1.6.2 podkladu P01 Zadání soutěže, má Zadavatel na mysli situaci, kdy je nutné odstavit například porouchaný vůz, posilový vůz, záložní vůz, zvláštní jízda apod.

Otázka č. 119:

Bude navržení točky tramvaje mimo dotčené území (např. dle studie proveditelnosti za řekou Svratkou) považováno za nesplnění zadání arch. soutěže?

Odpověď:

V podkladu P01 Zadání soutěže v odst. 1.6.2 je uvedeno, že v blízkosti nového hlavního nádraží je vhodné umožnění otáčení tramvajů, z čehož nelze dovozovat, že absence smyčky nebo její odsunutí za řeku by bylo NESPLNĚNÍM zadání. Jedná se o doporučený požadavek. Upozorňujeme ale, že komplikovanost otočení tramvaje omezuje požadovanou flexibilitu linkového vedení (mj. s dopadem na provozní náklady tramvajové dopravy), proto je vhodné (nikoli povinné nebo požadované) otáčení v blízkosti nádraží umožnit.

V Brně

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