

MOBA

OTÁZKY A ODPOVĚDI / QUESTIONS AND ANSWERS

II. KOLO
/ 2ND ROUND

PROJEKTOVÁ URBANISTICKÁ SOUTĚŽ
/ URBAN DESIGN PROJECT COMPETITION

BUDOUCNOST CENTRA BRNA THE FUTURE OF BRNO CENTRE

CCEA MOBA

Zaměřujeme se na současné město.

CCEA se podílí na definování středoevropské kultury.

MOBA se věnuje výzkumu, architektuře a vizím měst.

tel.: +420 222 222 521

e-mail: info@ccea.cz

www: ccea.cz | moba.name

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO

Dominikánské náměstí 196/1

601 67 Brno

tel.: +420 542 171 111

e-mail: informace@brno.cz

www: brno.cz

B | R | N | O

Dotazy byly pokládány v českém a anglickém jazyce a vzájemně přeloženy.

Dotazy v původním jazyce nebyly gramaticky ani stylisticky uprosovány - jsou označeny hvězdičkou (*).

V případě nejasnosti nebo neshody mezi texty je z právního hlediska vždy upřednostněna česká verze.

Questions were asked both in Czech and English language and mutually translated.

The original questions have not been corrected neither grammatically, nor stylistically - they are marked by a star (*).

For legal purposes the text in Czech is to be given priority of interpretation.

Přílohy / Appendices:

A-001 Průtok Svratkou - Flows Svratka (pdf)

A-002 Řez Svratkou - Section Svratka (dwg)

A-003 Řez OC Tesco a OC Vaňkovka - Section Tesco and Vankovka (dwg) (pdf)

A-004 Koncept veřejné dopravy 2020 / Concept of public transport 2020. (pdf)

A-005 Fotografie pro zakres bez úpravy - Photo for visualization without modifications (jpg)

A-006 Fotografie - Photos (jpg)

A-007 Technická mapa - Technical map (dwg)

01. Můžeme poprosit o upřesnění a bližší definování informace zahrnuté v doporučení k našemu návrhu, která se týká formálního řešení urbánního tvarosloví?

odpověď na otázku č.01

Porota ve větě „Zvážit formální řešení urbánního tvarosloví a křížení zelených a dopravních cest“ vyzývá soutěžícího, aby se soustředil na kvalitu křížení zelených cest a dopravní infrastruktury a aby současně ověřil, jakou kvalitu prostoru budou vytvářet navržená křížení zejména ve vztahu k pěším uživatelům. Formálním řešením porota rozumí architektonický výraz prezentovaných staveb, jejich urbanistické měřítko a urbanisticko-architektonickou kvalitu.

02. Je možné poskytnout nám záznamy o sezónních, ročních a desetiletých výškách toku řeky Svratky?

odpověď na otázku č.02

Záplavové území vodního toku je vyhodnocováno pro řadu N-letých průtoků: pětiletý, dvacetiletý a stoletý průtok. Roční průtok není zahrnut. Záznamy o pětiletém, dvacetiletém a stoletém průtoku jsou uvedeny v příloze A-001 Průtok Svratkou – Flows Svratka (formát PDF).

03. Jsou možné intervence do budovy hlavního nádraží a do budovy pošty pomocí dostaveb, modifikací či intervencí na fasádách těchto objektů?

odpověď na otázku č.03

Jedná se o památkově chráněné objekty, u kterých je nutné respektovat jak jejich památkovou ochranu, tak jejich historickou hodnotu. Toto ovšem neznamená, že není možné do těchto objektů zasahovat. Jakékoliv zásahy však bude nutné projednat s dotčenými orgány, zejména s památkovou péčí. Porota tyto zásahy posoudí a v případě nejasností může k dalšímu zpřesnění přizvat znalce z odboru památkové péče. Je třeba upozornit, že ani jeden z objektů není v majetku města Brna. Hlavní nádraží je ve vlastnictví Českých drah, a.s., objekt pošty je ve vlastnictví České pošty, s.p.

04. Je možné připojit stavbu ke stávajícímu či budoucímu vývoji objektu Tesco?

odpověď na otázku č.04

Ano, pokud je slovem „stavba“ míněn objekt nové výpravní budovy nádraží. Propojení této budovy s OC Tesco je možné.

05. V zadání na straně 30, je uvedeno Q100 of 395 m³/s-1 s převýšením 0,3 m. Je toto převýšení měřeno od břehu řeky?

odpověď na otázku č.05

Průběh hladiny v jednotlivých příčných profilech je získán na základě výpočetního modelu vodního toku. Jedním ze vstupních podkladů jsou hydrologické údaje poskytované ČHMÚ, především řada N-letých průtoků. Úrovně hladiny tedy odpovídají příslušnému průtoku v profilu, tzn. například dosažená hladina při stoletém průtoku Q100. Hladiny jsou počítány v každ-

01. Can we have more detailed and specific information about the given request to consider the formal solution for the urban-plan vocabulary?*

answer to question 01

In the sentence:

“reconsider formal solution for the urban-plan vocabulary and the intersection of green with transport routes” the jury encourages the contestants to focus on the quality of the intersection between greenways and transport infrastructure, in order to test what spatial quality will be created through the planned intersection, particularly for pedestrians. In terms of the ‘formal solution’, the jury understands it as the architectonic appearance of the presented buildings and their urban scale and urban-architectural qualities.

02. Is it possible to have record of seasonal, annual, decennial flow height of the Svratka river?*

answer to question 02

The floodplain area of the watercourse is evaluated for a series of various exceptional flow volumes – five-year, twenty-year and hundred-year floods. No estimate is calculated for annual flow.

Records of flow volumes for five-year, twenty-year and hundred-year floods is in appendix

A-001 Průtok Svratkou – Flows Svratka (pdf)

03. Is it possible to intervene on the old train station and postal office building with additions, modifications or interventions on the facade?*

answer to question 03

These buildings are both protected historic landmarks, and thus it is necessary to respect their legal heritage protection and their actual historical value. Of course, this does not imply that it is impossible to make any changes in these structures – only that any alterations will need to be discussed with the responsible bodies, specifically heritage protection. The jury will evaluate planned alterations and, if anything is unclear, can invite experts from the heritage protection office. It is also necessary to state that neither of these buildings is the property of the City of Brno. The rail station is the property of Czech Rail (České drahy a.s.) and the post office of Czech Post (Česká pošta).

04. Is it possible to connect structure to the existing or future development of Tesco? *

answer to question 04

If the building mentioned here is a new rail station, then yes, it is possible to connect it to the building of Tesco.

05. In the brief, page 30, is mentioned Q100 of 395 m³/s-1 with rise of 0,3 m. Is this rise measured from the river side boundary?*

answer to question 05

The flow level in individual transverse profiles was acquired on the basis of a computer model of the watercourse. One of the input data categories is hydrological

dém zaměřeném příčném profilu. Převýšení se počítá od hladiny při stoletém průtoku, nikoliv od břehu řeky.

06. Můžeme mít k dispozici podrobné řezy řekou Svratkou v řešeném území?

odpověď na otázku č.06

Viz příloha A-002 Řez Svratkou – Section Svratka (formát DWG).

07. Mohli byste nám prosím poskytnout nějaké průzkumy o investičním chování občanů Brna?

odpověď na otázku č.07

Těmito informacemi město Brno bohužel nedisponuje, neboť jeho orgány nezahrnují developerské oddělení. Informace o investičním chování občanů Brna jsou většinou zpracovávány soukromými subjekty, developery a investory, město je však nemá k dispozici. Využít lze informace zpracované Českým statistickým úřadem, které jsou přístupné na stránkách města Brna:

<https://www.brno.cz/podnikatel-investor/ekonomika-v-cislech/>

Dále je k dispozici cenová mapa města Brna:

http://gis.brno.cz/flex/flexviewer/index.php?project=gismb_cenova_mapa_10_public

Pro celkové uchopení ekonomické síly města Brna uvádíme kupní sílu na 1 obyvatele:

Pořadí (ze 77)	4
Okres	Brno-město
Počet obyvatel	377 440
Kupní síla na obyvatele v €	7 983
Celostátní index*	109,2
Evropský index*	58,5

GfK Purchasing Power Czech Republic 2015

* Index: hodnota na obyvatele / průměr = 100

08. Bylo by možné poskytnout řez historickou budovou nádraží-Tesco-Vaňkovka s návazností na okolní terén?

odpověď na otázku č.08

Požadované řezy předkládáme v příloze A-003 Řez OC Tesco a OC Vaňkovka – Section Tesco and Vankovka (dwg)

09. V obecných doporučeních uvádíte, že je možné „vynechat v souladu s řešením IKPC 2 a 2 slepé koncové koleje“. O jaké staniční koleje se přesně jedná? Můžeme požádat o čísla staničních kolejí dle studie IKP či dle stávající staniční dokumentace, případně o grafické znázornění? Váže se vynechání těchto kolejí na nějakou konkrétní fázi transformace železničního uzlu Brno nebo realizovaný infrastrukturalní projekt?*

odpověď na otázku č.09

Jedná se o slepé – kusé koleje č. 10 a č. 11 (k Tescu) a č. 73 a č. 75 (mezi Benešovou třídou a ulicí Koliště) – viz Podklady, s. 80.

10. Vedení trolejbusových tratí v řešeném území je do velké míry ovlivněno koncepcí rozvoje trolejbusové sítě v celém městě. Existují nějaké dokumenty, vyjadřující budou-

data provided by the Czech Hydrometeorological Institute (ČHMÚ), primarily the series of various flood volumes. The level of the water surface, therefore, corresponds to the relevant flow level in the profile, i.e. the reaching of the level during the hundred-year flood (Q100). Water levels are calculated in each measured transverse profile. Rising levels are calculated from the level in a hundred-year flood, and not from the current river banks.

06. Can we have detailed section of the river Svratka in our area?*

answer to question 06

Cross-sections of the river is at appendix A-002 Řez Svratkou – Section Svratka (dwg).

07. Could you please offer us some surveys about peoples investing behaviour pattern in Brno?*

answer to question 07

Unfortunately, the city cannot provide this information, since the development part is not within its structures. Information on the investment behavior of Brno's residents is usually prepared by private subjects, developers and investors, and usually not supplied to the city. We are providing information made available from the Czech Statistics Office, which can be found on the City of Brno website:

<https://www.brno.cz/podnikatel-investor/ekonomika-v-cislech/>

as well as a price map of Brno

<http://www2.brno.cz/index.php?lan=en&nav01=20608&nav02=20621&nav03=22320>

and

<http://survival.rrajm.cz/en/survival-kit/i-south-moravia-geography-labour-force-economy/>

For a more comprehensive picture of the economic strength of Brno, here is the purchasing strength per resident:

Rank(out of 77 Czech districts)	4
District Population	377 440
Purchasing strength per person in €	7 983
National index*	109.2
European index*	58.5

GfK Purchasing Power Czech Republic 2015

* Index: value per resident / average = 100

08. Would it be possible to provide a cross-section of the historic station building – Tesco-Vaňkovka with their relations to the surrounding terrain?

answer to question 08

Requested cross-section are in appendix A-003 Řez OC Tesco a OC Vaňkovka – Section Tesco and Vankovka (dwg)

09. In the general recommendations, you state that it is possible to “retain, in connection with the solution IKPC 2, 2 blind terminal tracks.” Which station tracks are these precisely? Could you provide us with the numbers of the station tracks as in the IKP study or in the current station documentation, or at least mark them on a map? Is the

konceptu rozvoje trolejbusové sítě v Brně v celoměstském měřítku, ze kterých by měl návrh vycházet? Případně bylo by možné tuto koncepci stručně shrnout?*

odpověď na otázku č.10

Předkládáme Vám jako podklad číslo A-004 Koncept veřejné dopravy 2020 / Concept of public transport 2020 (formát PDF). Jedná se o materiál, který shrnuje konceptní řešení dopravy v městě Brně v horizontu 2020.

11. Je možné ukázat dvě předepsané vizualizace na jiné než poslední plachtě z důvodu přehlednější prezentace konceptu projektu (lepší a srozumitelnější návaznost informací)?*

odpověď na otázku č.11

Ano, toto řešení je možné.

12. Je možné prezentovat fázování na jiné než první plachtě z důvodu prostorového omezení zákresovou fotografií? Spolu s konceptem se jedná o velké množství informací na relativně limitovanou plochu panelu.*

odpověď na otázku č.12

Ano, toto řešení je možné.

13. Je možné změnit pořadí plachet v případě, že to umožní přehlednější prezentaci projektu?*

odpověď na otázku č.13

Ano, toto řešení je možné.

14. V obecných doporučeních je v posledním bodě uvedeno: „Vynechat v souladu s řešením IKPC 2 a 2 slepé koncové koleje [...] dnešní autobusové nádraží na ulici Benešově.“ Nejsme si jisti, zda se popis vztahuje k (1.) území A a B nebo (2.) pouze k území B (viz příložený plánec území A a B). Můžete prosím upřesnit?

odpověď na otázku č.14

Jedná se o koleje ve Vašem výkresu značené písmenem A, poblíž obchodního centra Tesco.

otázka č.14, skica od soutěžícího
question Nr. 14, sketch from competitor



retention of these tracks related to any specific phase of transformation of the Brno rail junction or a realised infrastructure project?

answer to question 09

These are blind or partial tracks, lines no.10 and.11 (towards Tesco) and nos.73 and 75 (between ul. Benešova and ul. Koliště) viz. "Documentation ", p.82.

10. The routing of trolleybus lines in the area under discussion is to a large extent influenced by the conception of the development of the trolleybus network in the entire city. Are there any documents expressing a future conception for the development of the trolleybus network in Brno on a citywide scale that the design should follow? Or would it even be possible to provide a brief summary of this conception?

answer to question 10

Appendix A-004 Koncept veřejné dopravy 2020 / Concept of public transport 2020 (PDF format) summarizes the traffic management in the city of Brno in the horizon 2020th.

11. Is it possible to show two assigned visualisations on another panel than the final one for reasons of a more understandable presentation of the project concept (better and more easily understood coherence of information)?

answer to question 11

Yes, it is possible.

12. Is it possible to present the phasing on another panel than the first one for reasons of spatial limitations in the photograph for indication? Put alongside the concept, it would mean a very large quality of information on a relatively limited panel area.

answer to question 12

Yes, it is possible.

13. Is it possible to change the order of the panels if this would make the presentation of the project more clear?

answer to question 13

Yes, it is possible.

14. In the General Recommendations, last point, it states 'in accordance with IKPC solution on Bus station at Benesova street'. We are not sure if this description applies to (1.) area A AND B, or (2.) to area B ONLY (see attached areas A and B). Can you please inform us?*

answer to question 14

This is the rail line marked in your plan as letter A, close to the Tesco shopping centre.

15. S odvoláním na obecná doporučení o 2 a 2 slepých kolejích, není nám jasné, které části kolejí není nutné zahrnout, můžete nám poskytnout grafickou informaci?

Viz odpověď na otázku č. 14.

16. K návrhu nádraží v měřítku 1:1000 a souvisejících vizualizací, musí soutěžící definovat vnitřní rozdělení prostoru, nosný systém a návrh fasády?

odpověď na otázku č.16

Porota vybrala toto měřítko tak, aby byly co nejlépe vidět vazby na okolí a aby byl představen nosný systém nové nádražní budovy. Není cílem, aby soutěžící navrhovali veškeré rozdělení prostorů a dispozice jako jsou zázemí a technické místnosti. Návrhy by měly představit zájmena veřejné prostory nádraží a napojení jednotlivých úrovní na okolní stavby. Fasády a střešní nádraží je nutné zpracovat tak, aby přesvědčily porotu o vhodnosti předloženého návrhu.

17. Můžete prosím poskytnout graficky znázorněnou pozici kamery pro obě vizualizace? Které prostory a budovy je důležité zobrazit v druhé vizualizaci?

odpověď na otázku č.17

Pozice kamer je definována v části č. 03 soutěžních podkladů. Vzhledem k tomu, že je výsledná fotografie sestavena ze dvou snímků, které jsou pořízeny objektivem Tilt-Shift 24 mm f/3.5, poskytujeme Vám i originální fotografie bez úprav. Příloha A-005 Fotografie pro zákres bez úpravy – Photo for visualization without modifications (formát JPG).

18. Kde můžeme najít zmiňované fotky pro požadované vizualizace? Další otázkou je, zda jsou povinné architektonické realistické vizualizace, nebo zda jsou postačující skici?

odpověď na otázku č.18

K vytvoření vizualizací poskytujeme další fotografie – příloha A-006 Fotografie – Photos (formát JPG). Výběr fotografií zůstává na soutěžících, vyjma fotografie na panelu č. 1, která již byla použita v I. kole soutěže.

19. Jsou městem Brnem definovány koeficienty a regulace, které je třeba následovat v druhém kole soutěže? V případě, že ano, můžete nám prosím poskytnout přístup k daným regulacím a koeficientům?

odpověď na otázku č.19

Pro druhé kolo nejsou definovány regulace ani koeficienty. Záměrem prvního i druhého kola soutěže je naopak najít nové urbanistické vstupy a řešení pro dotčené území. Cílem druhého kola je právě vytvořit podklady, na jejichž základě bude možno pokračovat ve změně územního plánu v případě, že dojde k odsouhlasení varianty nádraží v poloze, jak ji definuje přítomná soutěž. Platný územní plán města Brna je k dispozici zde:

<http://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/#c4460777>

15. Referring general recommendation points about 2 and 2 terminal rail lines, it's unclear which parts are not necessary to involve, could you please provide graphic information?*

See the answer to question 14.

16. About station design in 1:1000 and related visualisations, must participants define station elements as internal distribution of spaces, structural system and facade solution?*

answer to question 16

The jury selected this scale to ensure the best visibility for connections to the surroundings, and for presentation of the functional system of a new rail station building. It is not expected that the contestants plan all of the division of the space and its layout, such as building infrastructure and technical areas. Above all, the design should present most clearly the public spaces of the station and the connection of individual levels to the surrounding built fabric. The facades and roof of the rail station should also be designed so as to convince the jury of the suitability of the presented design.

17. Could you please provide graphic information for both visualisations camera position? In the second visualisation, which spaces and buildings are important to show?*

answer to question 17

The position of the cameras is defined in the documentation in section 03. of the competition materials. Considering that the photograph is composed of two separate images photographed with a Tilt-Shift 24 mm f/3.5 lens, we provide as well the original photographs in their unaltered state, appendix Příloha A-005 Fotografie pro zákres bez úpravy – Photo for visualization without modifications (jpg)

18. Where could we find the mentioned photo to introduce the visualisations? Also, we wonder if architecture realistic visualisation are mandatory or justsketch is fine?*

answer to question 18

For the visualisations, we provide other photographs, appendix A-006 Fotografie – Photos (jpg). The selection of the photographs is up to the contestants, with the exception of the photograph on panel no. 1, which was already used in Round I of the competition.

19. Is any specific urban planning local codes of city of Brno that need to be followed for the second round competition design? In the case, could you please provide access to local codes information?*

answer to question 19

For the second round, there are no definitions set for regulation or coefficients. In fact, the reverse is true: both the first and the second rounds are looking for new urban inputs and solutions to the land under discussion. The aim of Round II is, essentially, to create the materials from which it will be possible to continue in the alteration

<http://gis.brno.cz/ags/upmb/>

Platný územní plán města Brna však pro tuto soutěž není směrodatný, neboť počítá s nádražím v odsunuté poloze.

20. Je nezbytné poskytnout parkování osobních aut na ulicích řešeného území?

odpověď na otázku č.20

Zůstává na uvážení soutěžících, zda ve svém návrhu zajistí část parkování umístěním na ulici. Je však nutné rozlišovat různé druhy parkování – pro rezidenty, návštěvníky, zásobování ad. –, neboť každá z uvedených skupin má na parkování jiné specifické nároky.

21. K dvěma vizualizacím na panelu č. 6: kde můžeme najít fotku, do které máme vložit vizualizace? Jsou povinné architektonické realistické vizualizace, nebo jsou skici postačující?

odpověď na otázku č.21

Vzhledem k tomu, že každý návrh vyžaduje jinou výchozí pozici pohledu, rozhodli jsme se neposkytovat závazné fotografie. Soutěžící si tak mohou vybrat jakoukoli fotografii ze soutěžních podkladů nebo z jiných veřejně přístupných zdrojů. Námí poskytnuté fotografie narážejí na limity dané současným stavem prostoru, který je zahlcen prodejními stánky a parkovišti nebo zastíněn stromy. Uvedené prvky znejasňují prostor, pro který mají soutěžící vytvářet své vizualizace. Protože se jedná o druhé kolo soutěže, jehož výstupy budou komunikovány také s laickou veřejností, domníváme se, že čitelnější jsou realistické vizualizace nebo jiná realistická zobrazení navržených řešení.

22. Do jaké podrobnosti máme brát jako neměnnou a fixní studii železniční dopravy firmy IKP – tj. podrobnosti přesného tvaru, geometrie a umístění nástupišť železničního nádraží, zobrazené ve výkresu E.1-004d ale i v podrobnosti celkové koncepce v rámci aglomerace? (např.: studie IKP v detailu nadpovrchového nádraží předkládá nepřilíš optimální návrh s konvexně i konkávně zakřivenými nástupišti ve tvaru písmene S). Je možné při zachování platných předpisů a požadovaného počtu kolejí předložit návrh s odlišnou půdorysnou stopou?*

odpověď na otázku č.22

Zadání umožňuje při zachování platných předpisů použít odlišnou půdorysnou stopu v úrovni 206.50 oproti studii IKP – „Petrov“.

23. Je možné navrhnout budoucí urbanistickou koncepci železničních tratí v měřítku širších vztahů i variantně? Tzn. kupříkladu ve variantě s kolejovým systémem dle studie IKP a ve variantách, které by dle našeho názoru byly přínosnější pro rozvoj města? Je možné předložit variantní umístění jižního železničního seřadiště?*

odpověď na otázku č.23

Ano, toto řešení je možné. Nové jižní odstavné-seřazovací nádraží je mimo řešené území.

24. Trať RS: Ve variantě Petrov je trať RS přivedena ve směru od Prahy pod historickým centrem nejdražším možným způsobem, tedy tunelovou soustavou, jejíž nákla-

of the zoning plan, in the event that there is a confirmation vote for the variation with the rail station in the position as defined by the present competition. The currently valid zoning plan for Brno is available at:

<http://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/#c4460777>

<http://gis.brno.cz/ags/upmb/>

but for this competition it is not a binding guideline, since it assumes the relocation of the main rail station.

20. Is it necessary to provide vehicle street parking for new Brno centre?*

answer to question 20

It is up to the contestants whether or not to include in their design part of the parking locations along the street. It is, however, necessary to differentiate between various parking types for residents, visitors and deliveries, with each of the stated groups having different parking demands.

21. About the 2 visualisations in panel 6, where could we find the photo to introduce the visualisation? Are architecture realistic visualisation mandatory or just sketch is fine?*

answer to question 21

Bearing in mind that each design has a different starting point for its view, we decided not to issue any mandatory photographs, and instead the contestants can choose any photograph from the supplied materials or any publicly available sources. The photographs that we commissioned always came up against notable limitations, particularly those concerning the current state of the space, which is now filled with sales kiosks, parking areas or even trees that overshadow the space where the contestants should create their visualisations.

However, since this is the second round of the competition, and if we recall that these materials are also for communication with the general public, we would prefer that they provide more legible visualisations or other realistic depictions of the proposed designs.

22. To what level of detail should we consider as unchanging and fixed the rail transport study from the company IKP – i.e. details of the precise form, geometry and placement of the platforms for the passenger station depicted in the blueprint E.1-004d but also the details of the overall conception within the urban agglomeration? (E.g.: the IKP study in its detail of an above-ground station presents a far from optimal plan with convex and concave curved platforms in the shape of a letter S). It is possible, while adhering to valid regulations and the requested number of rail lines, to present a design with a different ground outline?

answer to question 22

The assignment allows the use, with adherence to current legislation, of a different ground outline at the level 206.50 as opposed to the IKP variation "Petrov".

dy se budou blížit nákladům stavby tunelu Blanka v Praze. Tuto část fixního zadání soutěže považujeme z finančních důvodů za největší přítěž realizovatelnosti varianty Petrov a tedy i překážku smysluplnosti soutěže. Existují z předchozích studií i jiné (ekonomičtější) možnosti, kudy k variantě nádraží v pozici Petrov přivést tratě RS? Pokud ano, můžete nám je dát k dispozici?*

odpověď na otázku č.24

Trat' RS dle varianty "Petrov" vedenou tunelem pod historickým jádrem města není nutné dodržet. Česká republika (Ministerstvo dopravy ČR) nemá žádnou schválenou koncepci tratí RS.

25. Máte k dispozici výškové zaměření hrany nadzemního kolejového tělesa a okolního terénu, případně výškopisné zaměření celého nádražního prostoru? Mohli bychom také obdržet podklad ve formátu DWG nebo DGN k výškovému uspořádání kolejíšť včetně RS spojení a severojižního diametru (tj. např. příčný řez nádražím vedený ulicí Úzkou)?*

odpověď na otázku č.25

Těmito podklady město Brno nedisponuje, protože není majitelem kolejového tělesa. Uvedené podklady bohužel nebylo možné zajistit ani u jiných subjektů.

26. Mohli bychom obdržet údaje ke dnešnímu stavu ohledně počtu nastupujících / vystupujících cestujících MHD na nejbližších zastávkách MHD (Hlavní nádraží, Soukenická, Nové Sady, Úzká)?*

odpověď na otázku č.26

Z vyhodnocení průzkumu cestujících na zastávkách ČD na území města Brna, který byl proveden v roce 2011, vyplynulo: obrat cestujících na stanici Brno – Hlavní nádraží v době sčítání 6.00–21.00 hod. byl 49 801 (cca 50 000) osob.

V současné době lze předpokládat tento obrat: cca 55 000 cestujících za 24 hod. běžného pracovního dne. Obrat cestujících v prostoru zastávek MHD (tramvajových linek: 1, 2, 4, 8, 9, 10, 12 a trolejbusových linek: 31, 33) se odhaduje na cca 120 000–130 000 osob za 24 hod. běžného pracovního dne.

27. Jak je technicky plánováno zachování objektu Malá Amerika, má-li pod ním vést nové kolejíště?*

odpověď na otázku č.27

V studii, kterou zpracovala společnost IKP Consulting, je uvedeno: „Technicky je možné uvažovat o zachování sklaďišť a v průběhu výstavby provést jeho podchycení a uložení na nosné konstrukce podzemní stanice.“

23. Is it possible to plan a future urban conception of the rail lines on the scale of broader relations and in several variants? E.g. in the variation with a rail system following the IKP study and in variations that in our view would be more favourable for the city's development? Is it possible to present a differing position for the southern rail shunting yards?

answer to question 23

Yes, it is possible. The new southern storage-shunting station is outside of the area in the competition.

24. RS line: In the variant Petrov, the RS line is routed in the direction coming from Prague underneath the historic city centre in the most expensive possible way, i.e. as a series of tunnels for which the cost would certainly reach the construction cost of the Blanka Tunnel in Prague. This part of the fixed assignment of the competition is, in our view, the greatest burden on the feasibility of the variant Petrov, and in essence a barrier to the sense of the competition. Are there any other (more economical) possibilities from earlier studies in which the RS line could be routed in the variation of the station in the position in Petrov? If so, can they be made available?

answer to question 24

Routing the RS line as in the variant "Petrov" through a tunnel under the historic city core is not a necessary condition. The national government (the Czech Transport Ministry) has no approved conception for the RS line.

25. Do you have available a height measurement for the edge of the above-ground track volume and the surrounding terrain, or a height measurement for the station area as a whole? Also, could you send us these documents in the format DWG or DGN for the height organisation of the rail lines including the RS link and the north-south diameter (e.g. as a cross-section of the station routed via Úzká ulice)?

answer to question 25

Unfortunately, these documents cannot be provided by the city of Brno, since it is not the owner of the rail lines. And of the other subjects, none of them was able to provide us with these documents.

26. Could you send us data on the current state of the number of arriving/departing passengers of city transport at the nearest city transport stops (Hlavní nádraží, Soukenická, Nové Sady, Úzká)?

answer to question 26

he directional survey of regional passengers at selected stops," which was prepared by FOCUS in March 2015, is not available. Data from an earlier survey (2011) of passengers at railway stations in Brno: the turnover of passengers at the station Brno-Main station at the time of the survey (6:00 a.m. to 9:00 p.m.) was 50 000. Turnover of around 55 000 passengers per 24 hours of normal working day is therefore conceivable. Turnover of passengers at public transport stops (tram lines 1, 2, 4, 8, 9, 10, 12 and trolley-bus lines: 31, 33) is estimated as about 120 000 – 130 000 per 24 hours of normal working day.

