

MOBA

OTÁZKY A ODPOVĚDI / QUESTIONS AND ANSWERS

I. KOLO
/ 1ST ROUND

FORMALITY + ZADÁNÍ SOUTĚŽE A PODKLADY
/ FORMALITIES + COMPETITION BRIEF AND DOCUMENTATION

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 upraveny – 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.

OKRUHY OTÁZEK

1.	Kvalifikační kritéria a registrace	3
2.	Jazyk soutěže	5
3.	Odevzdání návrhu	6
4.	Ceny	7
5.	Zadání soutěže	8
6.	Soutěžní podklady	9
7.	Územní plán a plánovaná výstavba	12
8.	Železnice	14
9.	Doprava ve městě	21
10.	Majetkové vztahy	24
11.	Památková ochrana	25
12.	Životní prostředí	26

QUESTION TOPICS

1.	Qualification Criteria and Registration	3
2.	Competition Language	5
3.	Submission of an Entry	6
4.	Prizes	7
5.	Competition Brief	8
6.	Competition Documentation	9
7.	Master Plan and Development in the Area	12
8.	Railway	14
9.	City Transportation	21
10.	Ownership Relations	24
11.	Heritage Preservation	25
12.	Environment	26

Přílohy / Appendices:

A-001 Ekonomika - Economy (pdf)

A-002 3D model (dwg)

A-003 Budovy železnice - Railway buildings (dwg)

A-004 Vrstevnice - Contour lines (dwg)

A-005 Ortofotomapa - Orthophotomap (pdf)

A-006 Výškové limity - Height limits (pdf)

A-007 PPO - Anti-flood (pdf)

A-008 Tesco (pdf)

A-009 SJKD - North-South Diameter (pdf)

A-010 Znečišťující látky - Pollutants (pdf)

A-011 Geologie - Geology (pdf)

A-012 Hladina podzemní vody - Groundwater level (pdf)

A-013 Podchod - Underpass (dwg)

A-014 Občanská vybavenost - Amenities (dwg)

A-015 Intenzita dopravy - Traffic intensity (pdf, jpg)

A-016 Situace nádraží - Situations railway stations (pdf)

1. KVALIFIKAČNÍ KRITÉRIA A REGISTRACE

- 1.1 Dočetli jsme se o soutěži Budoucnost centra Brna. Rádi bychom přispěli projektem k této nanejvýš zajímavé otázce městského developmentu. Coby Švýcaři jsme ve vztahu k EU, bohužel, ve speciální situaci. Víte, jestli se můžeme zúčastnit soutěže v rámci bilaterálních dohod s EU <https://en.wikipedia.org/wiki/Switzerland%E2%80%93European_Union_relations>, které by nám dovolovaly účastnit se vnitřního trhu?
- 1.2 Díky za vyhlášení soutěže, mohou se jí účastnit lidé z USA?
- 1.3 Dle kvalifikačních předpokladů, pokud mám bakalářský titul v oboru městského plánování, mám právo účastnit se soutěže? V současnosti studuji magisterský program.
- 1.4 Jsem architekt z Kosovské republiky. Mám zájem zúčastnit se soutěže „Budoucnost centra Brna“. Mohli byste mě informovat o tom, zda se soutěže mohou zúčastnit?
- 1.5 Jsme tým dvou kanadských odborníků zajímající se o účast v soutěži. Já jsem urbanista s bakalářským titulem v oboru architektura a magisterským titulem v městském plánování, můj společník je krajinářský architekt. Rád bych věděl, jestli jsme způsobilí účastnit se prvního kola. V Kanadě není po urbanistech vyžadována žádná autorizace, můj společník je autorizovaným krajinářským architektem.
- 1.6 Chtěl bych si nechat potvrdit, že se architekti ze Severní Ameriky mohou účastnit této soutěže. Jsem autorizovaný plánovač v Kanadě s tituly z oborů architektura a městského plánování. Můj společník je architekt registrovaný v Kanadě. V čestném prohlášení se uvádí, že je nutné prohlásit, že účastník je registrován ve vašem Evropském hospodářském prostoru. Jak máme s tímto naložit? Můžeme dodat doklad o registraci v Kanadě, bude-li to potřeba.

souhrnná odpověď na otázky 1.1 – 1.6:

Soutěž je mezinárodní a otevřená všem profesionálům, kteří jsou oprávněni působit jako architekti nebo územní plánovači dle zákonů příslušného členského státu Evropského hospodářského prostoru – EHP, Evropského sdružení volného obchodu – ESVO a Švýcarska, které má s EU bilaterální dohodu. (V České republice je to dle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, v aktuálním znění.) Vzhledem k rozdílným právním rámcům v EHP, ESVO a Švýcarsku je postačující, pokud je v týmu právě jeden člen splňující toto

1. QUALIFICATION CRITERIA AND REGISTRATION

- 1.1 We read about the competition for the future of BRNO center. We'd really would like the contribute a project to this most interesting urban development question. We as Swiss are in unfortunately in a special situation with the EU-Membership. Do you know if we can take part at the competition with our series of bilateral agreements with the EU <https://en.wikipedia.org/wiki/Switzerland%E2%80%93European_Union_relations> which allow it also to participate in the internal market. *
- 1.2 Thank you for your announcement of competition, can people from united state participate in this competition? *
- 1.3 According to the Qualification Requirements, if I have the Bachelor's degree in urban planning, do I have the right to participate? I'm currently following the Master's degree. *
- 1.4 I am an architect from Republic of Kosovo. I am interested to participate in the competition "The Future of Brno Centre". Could you please inform me if it is allowed to participate in this competition? *
- 1.5 We are a team of two Canadian professionals interested in participating in the competition. I am an urban designer, with a Bachelor of Architecture and a Master of Urban Design, and my partner is a landscape architect. I would like to know if we are eligible to participate in Round I knowing that in Canada, there is no registration required for urban designers to practice urban design, and that I am not a registered architect but my partner is a registered landscape architect. *
- 1.6 I wanted to confirm that North American designers are permitted to enter this competition. I am a licensed planner In Canada with professional degrees in architecture and urban design. My partner is a registered architect in Canada. I see on the declaration for that you need to declare that you are registered in your European Economic Area. If we are eligible, how would we deal with this? We can provide proof of registration in Canada, if required. *

common answer to questions 1.1 – 1.6:

The competition is international and open to all professionals who are legally able to operate as architects or urban planners pursuant to the laws of the relevant member state of the European Economic Area – EEA, European Free Trade Association – EFTA, and Switzerland that has a bilateral agreement with the EU. (In the Czech Republic it is pursuant to Act no. 360/1992 Coll., on the professional practice of authorised architects and on the professional practice of authorised engineers and technicians in the field of construction, as currently valid.). Due to the different legislative regulation in EEA, EFTA

kritérium. V případě, že nikdo z vás není z EHP, ESVO nebo Švýcarska, musíte se spojit se společností nebo osobou, která toto kritérium splňuje.

1.7 Sdružení více 1. právnických osob, 2. fyzických osob, 3. právnických a fyzických osob – jaké jsou požadavky na právní formu sdružení (v případě 1, 2, 3)? *

Formy sdružení právnických nebo fyzických osob jsou definované zákonem o veřejných zakázkách 137/2006, pro tuto soutěž není stanovena právní forma tohoto sdružení, ovšem je důležité dodržet kvalifikační kritéria v bodech 4.1 a 4.2 soutěžních podmínek.

1.8 Chtěl bych se registrovat do soutěže o budoucnosti centra města Brna. Nejsem urbanista a architekt. Ale pouze okován aranžéřskou, grafickou a designérskou praxí. Chci podpořit naše nádraží a zároveň vyjádřit možnost mít i to nové. Je mi 50 let a Brno je moje rodné město. *

Soutěž je otevřena pouze pro profesionály v oborech architektury a urbanizmu; je nutné splňovat kvalifikační kritéria uvedená v bodě 4.2 soutěžních podmínek.

1.9 Je porušením bodu 4.1 soutěžních podmínek, pokud účastník soutěže je zaměstnanec v zaměstnaneckém poměru na stejné fakultě vysoké školy, jako někteří z porotců? *

V bodě 4.1 c) je uvedeno: „...trvalými projektovými partnery, bezprostředními nadřízenými či spolupracovníky osob,...“ Pokud je člen poroty vašim bezprostředním nadřízeným, což znamená vedoucím katedry či ústavu, ve kterém pracujete, nebo spolupracovníkem, tedy pokud spolu vedete ateliér nebo vyučujete předmět, tak byste se soutěže neměli zúčastnit.

1.10 Děkuje za registraci našeho týmu. Můžeme dodat jména všech členů týmu až na konci?

Finální seznam účastníků, autorů a spolupracovníků je nutné odevzdat spolu s návrhem v obálce „Autor – I. kolo“. Při registraci stačí zaslat jméno a kontaktní údaje alespoň jedné osoby pro účely komunikace se sekretářem soutěže.

and Switzerland, it is enough to have one member of your team who fulfils this requirement. In case none of you are from EEA, EFTA, or Switzerland, you need to team up with a company or an individual fulfilling this requirement.

1.7 Association of more 1. entities, 2. individuals, 3. entities and individuals – what are the requirements for the legal form of the association (in cases 1, 2, 3)?

Forms of association of legal or natural persons are defined by the Public Procurement Act 137/2006, for this competition the precise legal form of this association is not determined, however, it is important to be in accordance with the eligibility criteria in Sections 4.1 and 4.2 of the competition conditions.

1.8 I would like to register for the competition Future of Brno Centre. I am not an urban planner, nor architect. I have experience in decorating and graphic design. I want to support our railway station and the opportunity to have a new one. I am 50 years old and Brno is my hometown.

The competition is open only for professionals in the fields of architecture and urban planning; it is necessary to fulfil the qualification criteria listed in the point 4.2 of competition conditions.

1.9 Is it a breach of point 4.1 of competition conditions, if a participant is an employee at the same faculty as some of the jurors?

In 4.1 c) it is stated: “...permanent design partners, immediate superiors or co-workers...” Therefore, if a member of the jury is your immediate superior, meaning the chair of department where you work, or co-worker, meaning that you lead a studio or teach a course together, you should not participate in the competition.

1.10 Thanks for registering our team. Can we add all the names of the team participants at the end? *

It is required to submit the final list of all the participants together with the competition entry in the envelope “Author – Round I”. For registration a name and contact details of one person for communication purposes with the competition secretary is enough.

2. JAZYK SOUTĚŽE

- 2.1 Umí všichni členové poroty anglicky? Jakým způsobem bude probíhat posouzení českých resp. anglických návrhů dle jazykových dispozic poroty? Bude se překládat kompletní obsah návrhů do obou jazyků? Je možné návrh odevzdat v určité míře dvojjazyčně (popis výkresů, klíčová hesla)? *

Členové poroty umí anglicky. Jednání poroty budou probíhat v anglickém jazyce. V případě potřeby nebo nejasnosti budou na vyžádání porotců na místě přeloženy části návrhu, ať už do angličtiny nebo do češtiny. Kompletní obsah se překládat nebude. Dle bodu 3.4 soutěžních podmínek musí být veškeré části soutěžního návrhu vyhotoveny buď v českém, nebo anglickém jazyce. Zvolte si tedy jeden jazyk, ve kterém návrh odevzdáte. Je přípustné jej v rozsahu dle vlastního uvážení doplnit překladem do jazyka druhého.

2. COMPETITION LANGUAGE

- 2.1 Do all the jury members speak English? How will be the evaluation of the Czech or English competition entries conducted based on the language skills of the jury? Will a complete content of the entries be translated into both languages? Is it possible to submit the design bilingually to a certain degree (drawing descriptions, key words)?

The jurors can speak English. The meetings of the jury will be held in English. In case of need or confusion, parts of the design entry will be translated on the spot, either to English or to Czech. Complete content will not be translated. According to the point 4.3 of the competition conditions, all parts of the competition entry must be submitted either in Czech, or in English language. Therefore, choose one language in which you will submit the entry. It is acceptable to complete the entry by translation to the second language in the extent of your own choice.

3. ODEVZDÁNÍ NÁVRHU

3.1 Chápu-li to správně, musíme náš návrh odevzdat v tištěné formě spolu s portfoliem, CD/DVD a čestnými prohlášeními? Je nějaká možnost jak náš návrh odevzdat v digitální podobě? Obávám se, aby poštovní služba neztratila náš návrh.

Bohužel, vyžadujeme pouze tištěnou verzi. Berte, prosím, v potaz, že návrh musí být doručen do podatelny města Brna (Dominikánské náměstí 196/1, 601 67 Brno) nejpozději v konečný den doručování návrhů do 14:00 hodin na vaši zodpovědnost.

3.2 Musí být nadhledové zobrazení návrhu axonometrické (pokud ano, z jakého úhlu)? Nebo to může být také nadhledová perspektiva 3D modelu?

Vyžadujeme axonometrické zobrazení – úhel je na uvážení autorů. Perspektivní zobrazení nebude důvodem vyloučení ze soutěže.

3.3 Je po týmech postupujících do druhého kola vyžadovaná nějaká další práce? Nebo je odevzdání popsáno na stranách 20-23 zadání jediným rozsahem vyžadovaným touto soutěží?

Odkazujeme na „6.2 Závazné podmínky pro odevzdání návrhu, jeho obsah a závazná grafická či jiná úprava – II. kolo“ soutěžních podmínek – na straně 94 zadání.

3.4 Co přesně je míněno anotací (doc) na straně 22 zadání?

Je to popis idejí návrhu v rozsahu maximálně 1000 znaků včetně mezer.

3. SUBMISSION OF AN ENTRY

3.1 For what I understand, we must submit our works in printed format, together with the portfolio, one CD/DVD and declarations? Is there any possibility to submit our works in an electronic way? I'm afraid that the postal services will misplace the envelope and our submission will be lost. *

Unfortunately, only printed version is required. Please be aware that the proposal has to be delivered to mail room of the Brno Town Hall (Dominikánské náměstí 196/1, 601 67 Brno) at latest on the final day for submission of designs until 2:00 p.m. on your own responsibility.

3.2 Does the overview need to be an axonometric (and if so to what angle)? Or can this also be an aerial perspective of a 3D model? *

We require an axonometric view – angle is up to authors. But a perspective will not be reason to exclude proposal from the competition.

3.3 Is there additional work required for the teams selected to continue to phase II? Or is the submission as described on page 20-23 of THE BRIEF the only submission to be made? *

Please see “6.2 Required conditions for submitting the design, design contents, and required graphic or other formatting – Round II” of competition conditions – to be found on page 96 of the brief.

3.4 What exactly is meant by ‘annotation (doc)’ page 22 – abstract of THE BRIEF? *

It is a description of the idea of the design, in length max. 1000 characters including spaces.

4. CENY

- 4.1 Ceny jsou uvedené po zdanění nebo se po obdržení musí ještě zaplatit daň v České republice?

Odkazujeme na článek 11.5 soutěžních podmínek na straně 97 zadání.

Ceny udělené v soutěži o návrh fyzickým osobám přesahující částku 10.000 Kč budou podle § 36 odst. 2 písm. l) zákona č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, sníženy o daň z příjmu ve výši 15 %, která bude vyhlášovatelem dle zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů, odvedena správci daně.

Ceny udělené v soutěži o návrh právnickým osobám budou dle zákona č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, vyplaceny v plné výši a zdaněny právnickou osobou samou v rámci řádného daňového přiznání.

4. PRIZES

- 4.1 Is the prize money mentioned after taxes or do taxes still have to be paid over this amount in the Czech Republic. *

See article 11.5 of the competition condition on page 99. Prizes awarded in the design competition to individuals that exceed the sum of 10,000 CZK will be reduced, by income tax to the extent of 15 %, which will be submitted by the announcer pursuant to Act no. 280/2009 Coll., of the Czech tax code to the correct tax administrator. Prizes awarded in the design competition to legal entities will be paid, to the full extent and will be taxed by the legal entity itself within the framework of the regular tax filing.

5. ZADÁNÍ SOUTĚŽE

- 5.1 Je soutěž zaměřená spíše na architektonické řešení stávajícího nádraží nebo na rozvoj celého území a jeho masterplanu?

Soutěž je zaměřena na rozvoj celého území a řešení nádraží v lokalitě „pod Petrovem“ dle podkladu IKP Consulting z roku 2014.

- 5.2 Jaká jsou možná zaměstnání pro lidi, kteří si budou kupovat byty v „dostupném bydlení“?

Brno je jedno z důležitých center nových technologií a kultury ve střední Evropě. Struktura zaměstnanosti a ekonomiky regionu je přílohou A-001 tohoto dokumentu.

- 5.3 Víte přesněji, jaké množství lidí chcete přesídlit na toto území?

- 5.4 Můžete nějak naznačit požadovanou hustotu pro toto území?

souhrnná odpověď na otázky 5.3 – 5.4:

Území musí být legitimní součástí města. Přesná čísla ohledně obyvatel, které by zde město chtělo ubytovat, nejsou. Nicméně, jak říká primátor Vokřál a náměstek primátora Ander v úvodních videích (viz. budoucnostcentrabrna.cz), město má velmi silný zájem využít toto území pro bydlení.

- 5.5 Ako veľmi môžeme pracovať s dotčeným územím? Máme ho pokladať iba ako okolie na ktoré naväzujeme, alebo ho meniť súčasne s riešeným územím? *

Řešené území je primárním územím, ve kterém se má navrhnout urbanistické a dopravní řešení území. Dotčené území je možné měnit, ale s respektem ke stávajícím strukturám a majetkoprávním vztahům v území.

- 5.6 Můžete, prosím, nějak upřesnit míru očekávaného developmentu, např. bytové jednotky, maloobchod, komunitní zařízení, kanceláře, atd.?

Funkce v území jsou definovány pro variantu „Řeka“; pro funkce v území pro variantu „pod Petrovem“ byla zpracována odborná hypotéza, která vymezení ploch navrhuje – Prověření územních dopadů variant Přestavby ŽUB (UAD Studio, 2015). Od soutěže se očekává, že bude definovat nejen funkce v území, ale i nástroje a metody, které bude moci město použít za účelem vytvoření nové udržitelné čtvrti. Vyhlašovatel si nemyslí, že tohoto lze dosáhnout pouze územním plánováním, ale věří, že by město mělo hrát mnohem aktivnější roli v budoucím rozvoji území. Definování vizí a cílů v prvním kole soutěže by mělo zohlednit fakt, že se pohybujeme v nejcennější části Brna, kde se může odehrát nový druh udržitelného developmentu.

5. COMPETITION BRIEF

- 5.1 Is the focus of the competition more on finding an architectural solution (design) for the existing train station or on the development of a master plan for the overall area? *

The competition is focused on the development of the entire area and on the solution for station in the locality “pod Petrovem” according to the study by IKP Consulting from 2014.

- 5.2 What are the possible jobs for the ppl who buy the affordable housing? *

Brno is one of the important centres of the new technologies and culture in the Central Europe. The structure of the employees in the city is the appendix A-001 of this document.

- 5.3 Do you have any more precise numbers on the quantity of people you would like to move back to this site? *

- 5.4 Do you have any indication about the desired density to be generated in this site? *

common answer to questions 5.3 – 5.4:

The area has to be a legitimate part of the city. There are no exact figures for the inhabitants city would like to accommodate here. There is a very strong interest, however, to use the area for housing as declared by the mayor Vokřál and deputy mayor Ander in the introduction video (see budoucnostcentrabrna.cz).

- 5.5 Into what extent can we work with the affected area? Should we consider it only as the surroundings which we should link to the project, or can we change it together with the affected area?

The involved area is the primary area in which to propose urban and transport solutions. The affected area can be changed, but with respect to existing structures and property-relations in the area.

- 5.6 Could you provide an indication of the quantum of development expected, i.e. housing units, retail, community facilities, office, etc., please? *

Functions in the area defined for the option “Řeka”; for the alternative “pod Petrovem” there was compiled professional hypothesis that proposes the redefinition of areas and functions – Examination of the territorial impacts of alternative Rebuildings of ŽUB (UAD Studio, 2015). Competition is expected to define not only the functions of the area, as well as tools and methods that could be used by the city to create a new sustainable district. The announcer does not think that this can be achieved only via spatial planning, but believes that the city should play a more active role in the future development of the area. Defining vision and goals in this sense in the first round of the competition should consider the fact that we are in the most valuable part of Brno where new kind of responsible development can happen.

5.7 Považuje tato soutěž jednu z variant (Řeka nebo Petrov) za svůj výchozí bod?

Ano, variantu Petrov; viz. str. 12 a 13 Zadání soutěže.

6. SOUTĚŽNÍ PODKLADY

6.1 Mam otazku k souteznimu podkladu 08 3D Model. Ten model se mi zobrazuje jenom jako usecky a ne jako objekty/plochy. Je to chyba na me strane, nebo to opravdu neni 3d Model? *

6.2 Bylo by možné poskytnout 3d model jako soubor dxf? Nezobrazují se nám plochy, ale pouze úsečky.

6.3 3d podklad je velmi rozsáhlý, obsahuje možná až zbytečně velký prostor, který už nesouvisí se zadaným územím. Díky velikosti je práce s ním prakticky velice obtížná. Je možné model ořezat o nesouvisějící části a zmenšit ho tak, případně je možná konverze do jiného formátu (pln, skp, 3ds...)? *

souhrnná odpověď na otázky 6.1 – 6.3:

Přílohou tohoto dokumentu je nový soubor 3D modelu A-002.

6.4 Jelikož je v zadání snaha zadavatele využít starou budovu nádraží – může tedy zadavatel poskytnout půdorys starého nádraží? To stejné se týká i podchodů v ulici Nádražní, vedoucí ke stanovištím MHD a k jednotlivým nástupištím. *

6.5 Je možné poskytnout podrobnější digitální podklady ke stávajícímu objektu Hlavního nádraží včetně podchodů a navazujícího přednádražního prostoru? *

souhrnná odpověď na otázky 6.4 – 6.5:

Dle studie Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP Consulting Engineers, 2014), která je podkladem, budou stávající podchody využity odlišně od dnešního stavu. Patrné je to z části dokumentace E.5 studie. Digitální podklady ke stávajícím objektům železnice a k podchodu jsou přílohami A-003 a A-013 tohoto dokumentu.

6.6 V digitálních podkladech nejsou zaneseny výškové vrstevnice. Bylo by možné dát tato data prostřednictvím dwg souboru k dispozici? *

6.7 Existuje topografická mapa území (zobrazující výškopis)?

souhrnná odpověď na otázky 6.6 – 6.7:

Přílohou tohoto dokumentu je dwg soubor A-004 s vrstevnicemi.

5.7 Is this competition taking the either proposal variation (Reva or Petrov) as its starting point? *

Yes, it is the option Petrov; see pages 12 and 13 of the Brief.

6. COMPETITION DOCUMENTATION

6.1 I have a question regarding the documentation 08 3D Model. It is displayed only as lines and not as objects/surfaces. Is it an error on my side or is it actually really not a 3d model?

6.2 Would it it possible to have the 3D model as a DXF file, please? We cannot see surfaces, just constructions lines. *

6.3 The 3d model is too huge; it contains maybe an area too big that is not relevant to the affected area. Due to its size it is very difficult to work with it. Is it possible to crop the model or resize it, eventually to convert it to a different format (pln, skp, 3ds,...)?

common answer to questions 6.1 – 6.3:

A new file with 3D model is an appendix A-002 of this document.

6.4 Considering the effort of the announcer to use the old railway station building – can the announcer provide us with the plans of the building? Same goes for the underground passage at Nádražní Street leading to the public transport stops and to the platforms.

6.5 Is it possible to provide more detailed digital documentation for the existing building of the main railway station including the underground passages connected to the space in front of the station?

common answer to questions 6.4 – 6.5:

According to a study Completion of the technical solution of the variants for ŽUB (IKP Consulting Engineers, 2014), which is in fragment a part of the documentation, the existing underpasses will be used differently than now. This is evident from the section E.5 of the study. Digital documents to existing railway objects and the underpass are appendices A-003 and A-013 of this document.

6.6 There are no contour lines in the digital documentation. Would it be possible to provide them in a dwg file?

6.7 Is there a topographic map of the site area (showing heights)? *

common answer to questions 6.6 – 6.7:

A new dwg file with contour lines is an appendix A-004 of this document.

6.8 Podklad z katastru je ve vysokém měřítku s malým detailem, některé budovy a cesty chybí. Lze zajistit výkres ve větší podrobnosti a více pravdivý, případně ještě orthofoto ve větším rozlišení? *

Podklady jsou převzaty od správce digitálních podkladů pro město Brno, který bohužel podrobnějšími a aktuálnějšími podklady nedisponuje. Ortofotomapa je přílohou A-005 tohoto dokumentu.

6.9 Bylo by možné obdržet následující doplňující podklady:
a. výkres úpravy železničních tras v nějakém editovatelném formátu? DWG apod.
b. podrobnější dokumentaci k existujícím objektům (malá amerika, pošta včetně řezů a pohledů), případně i ve formě 3d modelů
c. dokumentaci nádražní budovy? Ideálně ve 3D modelu, případně i 2D v editovatelné podobě. *

Editovatelný podklad úpravy železničních tras město nemá k dispozici, stejně jako podrobnější dokumentaci pošty. Digitální podklady ke stávajícím objektům železnice a k podchodu jsou přílohami A-003 a A-013 tohoto dokumentu. Další podrobné, ač needitovatelné, podklady ze studie IKP Consulting jsou přílohou A-016 tohoto dokumentu.

6.10 Můžete poskytnout dodatečnou informaci o výškách okolních budov?

Přílohami tohoto dokumentu jsou nový soubor 3D modelu A-002 a výškové limity ve městě A-006.

6.11 Můžete poskytnout hlukovou mapu ve větším rozlišení?

Hluková mapa ve větším rozlišení je k dispozici na: brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/dokumenty/upp/hlukova-mapa/

6.12 V zadání soutěže se na str. 15 mluví o „Protipovodňovém opatření předloženém Povodím Moravy“, které není v podkladech soutěže; musíme toto opatření v návrhu respektovat? Je někde dostupné? *

6.13 Vzhledem k tomu, že je dnes realizována pouze malá část protipovodňových opatření, není patrné jakého jsou (budou) charakteru. Můžete lépe popsat jak mají vypadat, zda se jedná o valy, výsuvné stěny atp.? Omezí využitelnost nábřeží? *

6.14 Protipovodňová opatření – plánovaná, je k dispozici nějaký podrobnější výkres? V odkladech jsme nenašli žádnou info, analytické části je jen velmi malé měřítko. *

6.8 The cadastral map is in too big of a scale with little detail, some of the buildings and roads are missing. Is it possible to provide more detailed and more truthful drawing, eventually an orthophoto map in bigger resolution?

The documentation is taken from the administrator of digital data for the city of Brno that unfortunately does not have the documentation in more detail nor more current. The orthophotomap is an appendix A-005 of this document.

6.9 Would it be possible to provide us with the following documentation:
a. drawing of the alternation of the railroads in an editable format? *.dwg etc.
b. more detailed documentation of the existing buildings (Malá Amerika, the post office including the sections and elevations), eventually as 3D models?
c. documentation of the railway station? Ideally as a 3D model, eventually in 2D editable version.

The city does not have the drawing of the alternation of the railroads at its disposal, nor does it have more detailed documentation of the post office. Digital documentation of the existing railway constructions and the underpass are appendices A-003 and A-013 of this document. More detailed, though not editable, documents from a study by IKP Consulting are an appendix A-016 of this document.

6.10 Is there additional information regarding the heights of surrounding buildings? *

A new file with 3D model is an appendix A-002 and height limits in the city is an appendix A-006 of this document.

6.11 More zoom in of this noise map. *

The noise map in more zoom is available at: brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/dokumenty/upp/hlukova-mapa/

6.12 In the competition brief on page 15, there are mentioned the anti-flood defences prepared by the river administration (Povodí Moravy), which is not part of the competition documentation; do we need to respect these defences? Are they available somewhere?

6.13 Due to the fact that only a small part of the anti-flood defence is built, it is not clear how it will look like. Can you describe better what form it will have, if there will be embankments, mobile walls etc.? Will it restrict use of the river banks?

6.14 Planned anti-flood defence – is there more detailed drawing? We have not found any information on it in the documentation, in the analytic part there is only small scale.

- | | |
|--|---|
| 6.15 Hydrologická data pro řeku (povodňová hladina, slapová hladina). | 6.15 River hydrological data.(Flooding level, tidal level) * |
| 6.16 Do akej miery máme brať do úvahy záplavové územie? * | 6.16 To what extent should we consider the flood area? |
| 6.17 Můžete podat více informací o navrhovaném plánu pro řeku? Poskytují více prostoru pro vodu pomocí valu (nebo stěny) podél řeky? | 6.17 Can you provide more information on the engineered plan for the river? Are they providing more water storage with a levee (or wall) along the river? * |
| 6.18 Můžete nám poslat předchozí plány protipovodňových opatření (i když nebyly realizovány)? | 6.18 Can they send us the previous antiflood plans (even if they have not been realized)? * |

souhrnná odpověď na otázky 6.12 - 6.18:

Návrh protipovodňových opatření je přílohou A-007 tohoto dokumentu. Je nutné splnit zákonem stanovenou ochranu, ovšem její forma může mít i jinou podobu než uvedený podklad. Vyhlášovatel soutěže podporuje kreativní řešení situace.

common answer to questions 6.12 - 6.18:

The anti-flood defences design is an appendix A-007 of this document. It is necessary to fulfil the anti-flood defence required by the law and state, however its form may differ from the provided documentation, which is moreover a solution in sketch. The competition announcer supports creative solution of the situation.

-
- 6.19 Je někde k dispozici projekt rozšíření OD Tesco zmíněný na str. 16 zadání? Nebo se má do soutěžního návrhu promítnout pouze fakt, že se Tesco má nějakým způsobem mít možnost rozšířit? *

-
- 6.19 Is the project of extension of department store Tesco mentioned at page 16 of the brief available? Or should the competition design reflect only the fact that Tesco should have a possibility of being somehow extended?

Státní správou zatím neschválené rozšíření OD Tesco je přílohou A-008 tohoto dokumentu.

Documentation of the Tesco extension, unapproved yet by the authorities, is an appendix A-008 of this document.

-
- 6.20 Jsou někde k dispozici UAP (str. 62-65 podkladů soutěže) v digitální formě? Např. lokace škol a školek nemají dostatečnou podrobnost odpovídající podrobnosti návrhu. *

-
- 6.20 Is the territorial analytical documentation - ÚAP (pages 64-67 of the brief) available in digital form? E.g. location of the kindergartens and schools is not in a detail corresponding to the detail of the competition design.

Digitální podklad k občanské vybavenosti je přílohou A-014 tohoto dokumentu.

Digital documentation for amenities is an appendix A-014 of this document.

7. ÚZEMNÍ PLÁN A PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA

7.1 Existuje pro Brno územně plánovací dokumentace?

Poslední platný územní plán je z roku 1994 a dále jsou zpracované komplexní změny ÚPmB v dotčeném území z roku 2005. Tato soutěž není zadána v souladu s uvedeným plánem ani zpracovanou změnou.

7.2 Plánují se v území nebo jeho okolí nějaké developerské projekty?

V tuto chvíli nejsou známy jiné projekty, než je uvedená přístavba OD Tesco.

7.3 Je v území limit hustoty - pro hrubou podlažní plochu?

Pro tuto soutěž nejsou stanoveny limity hustoty pro hrubou podlažní plochu, pro stávající ÚPmB existují.

7.4 Existuje více informací o variantách „Řeka“ a „Petrov“? Existuje nějaký plán, kde je jasně vidět umístění nádraží v obou variantách?

Požadované informace o studii Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP CE, 2014) jsou podkladem pro Studii proveditelnosti Železničního uzlu Brno usnesením Rady města Brna pro kolejové řešení závazné. („kolejové řešení bude vycházet pro obě varianty z pokladového řešení pro studii proveditelnosti zpracovávané SŽDC.“) Součástí studie je přesné umístění nádraží včetně jeho zařízení pro obě polohy.

7.5 Výšková regulace pro budovy.

7.6 Jsou pro výšku budov nějaká omezení? Existuje v řešeném území nějaký výškový limit? Je požadováno, aby výška budov nepřekročila výšku budov v historickém jádru?

souhrnná odpověď na otázky 7.5 - 7.6:
Město Brno má dokument, který upravuje výšku zástavby. Viz příloha A-006 tohoto dokumentu.

7.7 Předpokládá se, že se v blízké budoucnosti bude stavět kampus v brněnském centru?

Nepředpokládá se v blízké budoucnosti.

7.8 Má být v novém návrhu zachován severo-jihní průměr (ochranné koridory přerovské a břevclavské tratě)?

7.9 Jakým způsobem se má v návrhu pracovat s projektem SJKD? Ve výkresu „Dopracování technického řešení varianty B-Petrov“, je znázorněna trasa, jedná se o závazný podklad? Jsou k projektu někde

7. MASTER PLAN AND DEVELOPMENT IN THE AREA

7.1 Is there a master plan document or zoning plan of the city of BRNO? *

The last valid zoning plan is from 1994 and there are also complex changes incorporated into it from 2005. This competition is not in accordance with the zoning plan, nor the changes.

7.2 Are there any existing or planned developments on or next to the site? *

Currently no projects are known, except for the mentioned extension of the Tesco department store.

7.3 Is there a limit in density of total GFA (Gross Floor Area) to be developed on the site? *

For this competition there are no limits on the density of gross floor area, there are for the existing zoning plan.

7.4 Is there more information on the proposals "Reva" and "Petrov"? Is there a master plan where I can clearly see the location of the station in both options? *

Required information about the study Completion of the technical solution of the variants ŽUB (IKP CE, 2014) are the basis for the feasibility study of the railway junction Brno binding by the Resolution of the Brno City Council for a rail solution. ("Rail solution will be based in both variants from the solutions from the feasibility study processed by SŽDC.") The study identifies the exact location of the station, including its facilities for both variants.

7.5 Regulation for the height of the building. *

7.6 Are there any zoning restrictions on building heights? Is there a building height limit within the competition area? Is it required to be lower than the elevation of the historic core? *

common answer to questions 7.5 - 7.6:
There is a document for the city of Brno, by which the high-rise buildings are addressed. It is an appendix A-006 of this document.

7.7 It is envisaged a new campus to be build in the near future in Brno city centre? *

It is not envisaged in the near future.

7.8 North-South rail diameter (Berclav's and Petrov's rail road protection) should be kept in the new design? *

7.9 How should the proposal address the project of the North-South diameter? In the drawing "Completion of the technical solution of the variant B Petrov" there is its route, is it a binding document? Is there

k dispozici další informace (umístění stanic, výstupy atd.)? Je někde definován rámcový horizont realizace, aby bylo možné s ním počítat v návrhu fázování? Jaké je jeho konkrétní prostorové řešení - jedná se uvnitř řešeného území o hloubenou stavbu, která ovlivňuje výstavbu na povrchu, nebo jde o ražené tunely na řešení povrchu relativně nezávislé? *

souhrnná odpověď na otázky 7.8 - 7.9:

V řešeném území by měla být respektována trasa diametru vymezená platným ÚPmB. Viz. příloha A-009 tohoto dokumentu.

- 7.10 Může být obchodní dům Tesco přemístěn v rámci řešeného území nebo musí zůstat ve stávající pozici?
- 7.11 Je možné uvažovat s odstráněním obchodního domu Tesco? *

souhrnná odpověď na otázky 7.10 - 7.11:

Přemístění nebo odstránění budovy se neplánuje; majitel budovy v současnosti připravuje její rozšíření, kterým se ještě více přiblíží nádraží z jeho jižní strany. Viz příloha A-008 tohoto dokumentu.

- 7.12 Plánuje město jako celek nějaké parky? Pro centrum? Jsou v tomto ohledu nějaké komunitní preference nebo požadavky?

Město v současnosti plánuje vytvoření nového parku na území severního svahu Špilberka. Dále má město schválený investiční záměr na park podél opuštěného železničního tělesa ve var. „Řeka“ včetně propojení s revitalizovanými břehy Svratky. Preference ani požadavky v tomto ohledu nejsou; park, stejně jako každé jiné využití, může být zvažován pro území řešené soutěží.



- 7.13 Nákupní centrum Vaňkovka bude zachováno?

Ano, bude zachováno beze změn.

- 7.14 Na druhé straně řeky je několik vysokých budov. Jaký na ně mají lidé názor?

Není nám známo, že by na toto téma proběhl nějaký průzkum veřejného mínění.

any additional information available (stops locations, outlets to surface etc.)? Is the horizon of its completion defined, so that it can be counted in the phasing of the design? What is its actual spatial solution - will it be a cut-and-cover construction that would affect the construction on the land, or will it be mined tunnels relatively independent on the construction on surface?

common answer to questions 7.8 - 7.9:

The Diameter path defined by the valid zoning plan should be respected. See appendix A-009 of this document.

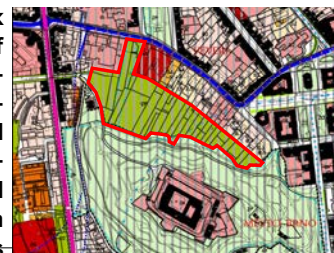
- 7.10 The Tesco supermarket can be relocated within the boundary site of the competition or should be kept on existing position? *
- 7.11 Can demolishing of the department store Tesco be considered?

common answer to questions 7.10 - 7.11:

Moving or demolishing the building is not planned; the private owner of the building is now preparing its extension which will enclose the railway station even more from the south. Please see appendix A-008 of this document.

- 7.12 Are there any park plans for the city as a whole? For the downtown? Any community preferences or requests? *

The city plans a new park at the North hillside of Špilberk. Also, an investment plan for a park alongside of the abandoned railway tracks in the variant "Řeka" is approved including its connection with the revitalized banks of Svratka river. There are no preferences or requests; a park, as well as any other use, may be considered for the competition area.



- 7.13 Is the shopping centre Vankovka to be retained? *

Yes, it will be kept without changes.

- 7.14 There are a few tall buildings on the other side of the river. How do people feel about them? *

We are not aware of any public poll on this topic.

8. ŽELEZNICE

8.1 Co z železniční infrastruktury v území je stále užíváno a co může být v průběhu času odstraněno? Budou nějaké dodatečné požadavky na železniční infrastrukturu v budoucnosti?

Rozsah železničních staveb definuje Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP CE, 2014). V horizontu 2041 se jedná o zapojení nové trati Rychlých spojení od Prahy, k roku 2030 o nové trati Rychlých spojení směr Vranovice. Mimo území dotčené žel. dopravou je i vedení trati na Přerov.

8.2 Je podzemní nebo dvoupodlažní nádraží možností?

Kolejové řešení je uvedeno v předmětné studii viz příloha A-016 tohoto dokumentu.

8.3 Počítá se stále s vysokorychlostními vlaky?

8.4 Bude stanice pro budoucí vysokorychlostní vlaky konečná nebo budou vlaky projíždět městem? Vysokorychlostní vlaky budou do stanice přijíždět pod zemí nebo nad zemí?

8.5 V zadání je spomenutý tunel. Kadiaľ/kam je tunel plánovaný? *

souhrnná odpověď na otázky 8.3 – 8.5:

Ano, pro vysokorychlostní vlaky je navržen tunel, viz podklad „05 Dopracování technického řešení varianty B Petrov“, kde je tunel vyznačen pod historickým centrem města. Stanice pro budoucí vysokorychlostní vlaky tedy nebude konečná.

8.6 Můžete potvrdit, že umístění nového nádraží je v červeně vyznačeném místě na straně 26 – přírodní podmínky v zadání?

Ano, můžeme. Stejná poloha nádraží je rovněž vyznačena na straně 12 zadání.

8.7 Potřebujeme mapu RS (rychlá spojení), a to podzemí i nadzemí (spojení mezi tratěmi), abychom je mohli zahrnout do návrhu.

Dokumentace Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP CE, 2014) obsahuje detailní trasy včetně tratí rychlých spojení; je přílohou A-016 tohoto dokumentu.

8.8 Musíme zachovat všechny tratě stávajících kolejí? *

8.9 U nákladového nádraží, které se nyní stane tranzitní, v jakém rozsahu tedy máme zachovat kolejiště (stačí dvě- tři dráhy)? A je potřeba zachovat i budovy kolem? *

8.10 Odstavné kolejiště lze přesunout a odstranit stávající? *

8. RAILWAY

8.1 Which of the rail infrastructure on site is still to be considered in use and which can be taken out over time? Are there additional rail infrastructure requirements for the future? *

The range of railroad construction is defined by the Completion of the technical solution of the variants ŽUB (IKP CE, 2014). In the 2041 horizon, it is the involvement of new Rapid link track from Prague, in 2030 it is a new Rapid link track in direction of Vranovice. Outside the area concerned by railway transportation is also track in direction of Přerov.

8.2 Is an underground or double deck train station an option? *

Rail solution is shown in the IKP CE study, see appendix A-016 of this document.

8.3 Is a high speed train (TGV) still under consideration? *

8.4 Will be an ending station for the future high speed train or the train will go through the city? The high speed will reach the station from an underground level or above ground? *

8.5 A tunnel is mentioned in the brief. Through where is it planned and to where it leads?

common answer to questions 8.3 – 8.5:

Yes, for high speed train there is proposal of the tunnel, see "05 Completion of the technical solution of the variant B Petrov," where tunnel is marked under historic city centre. The station will thus not be an ending one for the future high-speed trains.

8.6 Can you confirm that the location for the new station is to be within the red marked area on page 26 – natural condition from the brief. *

Yes, we can confirm that. The same location is marked also on page 12 of the brief.

8.7 We need a map of the RS (high-speed line), both underground and above-ground (links between the lines) so as to involve them in our design. *

Documentation Completion of the technical solution of the variants ŽUB (IKP CE, 2014) contains detailed routes including Rapid links tracks; it is an appendix A-016 of this document.

8.8 Do we have to retain all the existing railway tracks?

8.9 Regarding the freight station, that will become a transit one, to which extent should we retain the rails (are two or three tracks enough)? Do we need to preserve the surrounding buildings?

8.10 Can the shunting railyard be moved and the current one taken away?

souhrnná odpověď na otázky 8.8 – 8.10:

Tratě je nutné navrhnout dle Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP CE, 2014).

- 8.11 Máme se držet návrhu železniční situace dle výkresu z roku 2014 (viz. Vaše příloha 05) a stávající pak lze odstranit? *
- 8.12 Lze v návrhu pohybovat s železničními trasami mimo soulad s podkladu ŽU Brno? Je stávající těleso odstavného nádraží v jižním sektoru řešeného území nahrazováno, nebo doplňováno o nové odstavné nádraží za jižní hranici dle podkladu ŽU Brno? *
- 8.13 V jaké míře je nutné se držet návrhu technického řešení železnice, výstavby podzemní skupiny RS a SJKD..., varianty B Petrov? *
- 8.14 Dokument 05 Dopracování technického řešení varianty B Petrov. Co musíme dodržet a co můžeme návrhem změnit?

souhrnná odpověď na otázky 8.11 – 8.14:

Ano je nutné se držet situace železnice z výkresu dle Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP CE, 2014), případně změny je nutné odborně a dopravně prokázat.

- 8.15 Kde jsou plánované nové železniční zastávky? (viz. Vaše příloha 05?) *

Nové zastávky jsou definované v dlouhodobém a krátkodobém horizontu, tj. 2025 a 2040 bez a s vysokorychlostními tratí. Značení zastávek je dle kilometrů tratí.

- 8.16 Je možné přesunout depo? *

Depo je nutné navrhnout dle Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP CE, 2014).

- 8.17 Ráta sa s dobudovaním rýchlych spojení (S-bahn), resp. čo sa myslím pod pojmom rýchle spojenia v rámci Brna? *

Rychlá spojení je nové označení příslušného sektorového ministerstva pro systém nových vysokorychlostních a modernizovaných tratí, nejedná se o tzv. městskou rychlodráhu (S-Bahn), ale o systém (tratě i provoz) dálkové dopravy.

- 8.18 Je možné dat' súčasnej železničnej staničnej budove inú funkciu? *

Ano, je to možné.

- 8.19 Mělo by hlavní nádraží zůstat zachováno na stávajícím místě?

Vzhledem k tomu, že je stávající budova památkově chráněná, měla by být zachována. Samotné železniční nádraží má být navrženo dle Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP CE, 2014).

common answer to questions 8.8 – 8.10:

Tracks must be designed according to the Completion of the technical solution of the variants ŽUB (IKP CE, 2014).

- 8.11 Should we respect the project of the railways from 2014 (see your documentation 05) and the existing can be removed?
- 8.12 Can the railway routes be moved not according to the documentation of railway junction Brno? Is the shunting station in the South of the area being replaced or completed by a new one beyond the southern border according to the documentation of railway junction Brno?
- 8.13 To what extent should we respect the technical solution of the railway, underground construction of high-speed train tunnel and North-South diameter... of the variant B Petrov?
- 8.14 Document 05. Completion of the technical solution of variant B. What do we have to follow and what can we redesign? *

common answer to questions 8.11 – 8.14:

Yes, it is necessary to keep the situation according to the Completion of the technical solution of the variants ŽUB (IKP CE, 2014), any changes must be expertly proved.

- 8.15 Where are the new planned train stops? (see your documentation 05)?

The new stops are defined for long-term and short-term horizons, i.e. 2025 and 2040 without and with high-speed trains. The stops are marked according to the kilometres of the track.

- 8.16 Is it possible to move the depot?

It is necessary to design the depot according to the Completion of the technical solution of the variants ŽUB (IKP CE, 2014).

- 8.17 Is it reckoned with completion of the rapid links (S-bahn), or what do rapid links mean in the Brno context?

Rapid links is a new indication of the Ministry of Transport for the system of new and modernized high-speed lines, it is not so-called Urban railway (S-Bahn), but the system (tracks and operation) of long-distance transport.

- 8.18 Is it possible to change function of the existing railway station?

Yes, it is possible.

- 8.19 Should the main train station be kept on the existing site? *

The existing building being cultural heritage should be preserved. The main train station itself should be designed according to the Completion of the technical solution of the variants ŽUB (IKP CE, 2014).

8.20 Je možné přesunout skladku českých drah? *

Ano, je to možné.

8.21 V zadání se hovoří o „neexistenci funkčního železničního uzlu Brno“ (str. 73). Můžete to lépe vysvětlit? Např. jaký je problém současného železničního uspořádání a která spojení chybí? Co je navrhováno v rámci nového uspořádání za předpokladu, že nádraží zůstane ve své stávající poloze?

Železniční uzel Brno (ŽUB) je centrálním uzlem jihomoravské železniční sítě. Je do něj zaústěno celkem 5 dvoukolejných tratí a jedna trať jednokolejná (celkem 11 tzv. hlavních kolejí). Osou ŽUB je „průtah“ I. tranzitního železničního koridoru (TŽK) Brnem (od Modřic k Bílovicím nad Svitavou), který je zároveň i součástí sítě transevropských koridorů TEN-T. Do této sítě patří v ŽUB i brněnský úsek tratě Brno – Přerov.

Z hlediska nejvyšší traťové rychlosti (NTR) je ŽUB napojen na významné sousední železniční uzly (Praha, Ostrava, Vídeň, Bratislava) na českém území dostatečným způsobem jen s Vídni a Bratislavou (NTR mezi Brnem a Břeclaví je souvisle 160 km/h). Spojení s Prahou přes Českou Třebovou je geograficky nevýhodné (po odvěsnách trojúhelníka namísto po přeponě) a s mnoha rychlostními omezeními (např. v meandrovitém údolí Svitavy mezi Brnem a Blanskem zůstaly poloměry některých oblouků na hodnotě 270 m, což omezuje rychlost vlaků na pouhých 70 – 75 km/h). Současné železniční spojení Brna s Ostravou je na tom ještě hůře – počet vlaků zde omezuje jednokolejná trať Brno – Přerov.

Nevyhovující je kapacita všech tratí, spojujících ŽUB s významnými sousedními železničními uzly, na rychlých dvoukolejkách vyčerpává kapacitu hustý (ve špičkách čtvrt hodinový) takt pomalých (často zastavujících) příměstských vlaků, do kterého nelze bezkolizně (bez nutnosti častého předjíždění a tedy dlouhých pobytů ve stanicích) zapracovat trasy vlaků s rychlostí nad 120 km/h.

Důsledkem je nekonkurenceschopnost především dálkové železniční dopravy nejen vůči dopravě letecké, ale především vůči dopravě individuální automobilové a v mnoha případech i dopravě linkové autobusové. Nedostatek kapacity tratí i uzlů ale omezuje i další rozvoj příměstské a nákladní železniční dopravy. Řešením konkurenceschopnosti železnice je stavba a provozování nových rychlých tratí (tratí tzv. Rychlých spojení, popř. vysokorychlostních tratí). Jen nové tratě s vysokou NTR umožní dálkovým vlakům konkurovat ostatním druhům dopravy a zároveň se uvolní kapacita stávajících tratí pro příměstskou a pro nákladní železniční dopravu.

V samotném ŽUB je nedostatek kapacity kolejové infrastruktury přímo alarmující. Počet hlavních kolejí (celkem 11 na všech tratích zaústěných do ŽUB) se před hlavním nádražím postupně snižuje na pouhých 6. Vlaky tedy nemohou na hlavní nádraží přijíždět a odjíždět současně, což je velmi nevýhodné pro přestupující cestující. Samotné hlavní nádraží má jen šest průběžných kolejí, takže na jedné koleji musí často stát dvě soupravy, což je nepřehledné pro cestující a znamená to i zvýšení rizika nehody. Výhodou stávajícího uspořádání ŽUB je samostatná trasa pro nákladní vlaky. (Nákladní vlaky si s osobními navzájem

8.20 Is it possible to move landfills of the Czech Railways?

Yes, it is possible.

8.21 The brief refers to “the absence of a functioning rail junction in Brno” (page 75). Can we have a fuller explanation of this? For example, what is the problem with the current rail layout, and what connection (junction) is absent? What is proposed in terms of new railway layout, assuming the station remains in its current position? *

The railway junction Brno (ŽUB) is the central hub of the South Moravian railway network. 5 double-track lines and one monorail track (i.e. a total of 11 so-called main tracks) lead to it. The axis of the ŽUB is railroad leading through the city of Brno of the 1st transit railway corridor (TRC) (from Modřice to Bilovice nad Svitavou), which is also part of the Trans-European corridors of the TEN-T. Also the Brno part of the line Brno – Přerov belongs to this network.

In terms of the maximum line speed (MLS), ŽUB is connected to major neighbouring railway nodes (Prague, Ostrava, Vienna, Bratislava) on Czech territory adequately only with Vienna and Bratislava (MLS between Brno and Břeclav is consistently 160 km/h). Connection with Prague via Česká Třebová is geographically disadvantageous (using cathetuses instead of hypotenuse of a triangle) and with many speed limits (e.g. in a meandering valley of Svitava between Brno and Blansko some curves are still of 270 m, which limits the speed of trains to mere 70–75 km/h). Current rail connection between Brno and Ostrava is even worse – single-track line Brno – Přerov is limiting here the number of trains.

Capacity of all lines connecting ŽUB with major neighbouring rail junctions is unsatisfactory; the fast two-track lines are depleted by the dense (in the peak quarter-hour) interval of slow (often stopping) commuter trains, into which it cannot be incorporated the routes of trains with a speed exceeding 120 km/h without collision (without frequent overtaking and therefore long stays in stations).

The consequence is a lack of competitiveness especially of long-distance rail transportation not only compared to air transport, but mainly to the individual automobile transport and, in many cases, even to bus transportation. Lack of capacity of tracks and nodes also restricts further development of commuter and freight rail transport. The solution for competitiveness of railways is the construction and operation of new fast track (so-called Rapid links, or High-speed rail). Only new tracks with high NTR will allow remote trains to compete with other modes of transport while releasing capacity of existing lines for commuter and freight rail transport.

In ŽUB itself the lack of capacity of the rail infrastructure is alarming. The number of main tracks (a total of 11 on all lines leading to ŽUB) is being gradually reduced before reaching the central train station to only 6. Trains therefore cannot come and go to and from the main station at the same time, which is very inconvenient for transferring passengers. The main railway station itself has only six running-through lines, so that on one track there must often be two train sets, which is confusing for travellers and also increases risk of accidents.

The advantage of the existing arrangement of ŽUB is a sep-

nepřekáží a průjezd nákladních souprav nezatěžuje cestující na nástupištích hlavního nádraží hlukem.)

Dalším výrazným nedostatkem ŽUB je nepřímé, „klikaté“ trasování některých tratí v samotném Brně a v jeho bezprostředním okolí, tedy tzv. zá vleky, které prodlužují délku tratí, zdržují cestující a negativně ovlivňují ekonomiku provozu. Takovouto oklikou vede:

- trať z Brna hl.n. přes Obřany do Brna-Králova Pole,
- tzv. „Vlárská“ trať vede z Brna hl.n. nejprve na jih, poté na sever proti proudu Svitavy, aby teprve v Černovicích odbočila do správného směru k východu a dostala se do stanice Brno-Slatina
- i samotná „Přerovka“ míří z Brna nejprve k jihovýchodu, aby teprve v Křenovicích zamířila správným směrem, tedy na severovýchod.

Po stavebně-technické stránce je stav ŽUB také špatný. Poloměry mnoha oblouků (i pod 200 m) v současném kolejišti hlavního nádraží neodpovídají normám. Problematické je pro správce ze SŽDC udržovat v provozuschopném stavu zejména zastaralé mostní objekty i zabezpečovací zařízení.

Zachování stávající polohy je ve Studii proveditelnosti ŽUB popsáno jako varianta „Bez projektu“, kdy je pouze udržován provozuschopný stav zařízení uzlu. Tato varianta není projektová, neřeší nedostatečnou kapacitu uzlu a rozvoj dopravy.

8.22 Jsou v území nějaké nepoužívané koleje? Které koleje mají být zachovány? Detailní informace na stránkách 78-90 jsou poskytnuty jako podklad pro orientaci nebo se od návrhu očekává reakce na provoz železniční sítě?

V území je mnoho nepoužívaných kolejí. V dokumentu „05 Dopracování technického řešení varianty B Petrov“ jsou porovnány koleje v šedé barvě, které se v budoucnu nebudou používat, s kolejemi v barvě, které jsou navrženy dle požadavků Správy železniční dopravní cesty. Na stránkách 78-80 najdete podklady, které jsou esencí obsáhlého dokumentu, který zpracoval IKP Consulting pro SŽDC. Spolu s podkladem „05 Dopracování technického řešení varianty B Petrov“ je to možné považovat za zadání řešení železniční situace v území. Doplněny byly další podklady, viz. příloha A-016 tohoto dokumentu.

8.23 Bude tam podzemí? Je nádraží nad zemí? Co se bude dít s Malou Amerikou? Může se v území a v okolí historického jádra stavět pod zemí?

Ano, bude tam podzemí – pod historickým centrem se plánuje tunel. Malá Amerika je památkově chráněná a musí být zachována. Její využití a začlenění do návrhu je ponecháno na soutěžících.

arate route for freight trains. (Freight trains do not interfere with personal trains and each passage of a freight train does not bother passengers on platforms with noise.)

Another significant shortcoming of ŽUB is indirect, “zig-zag” tracing of some lines in Brno itself and in its immediate vicinity, i.e. so-called diverging routes that extend the length of the track, delay passengers and negatively affect the economy of operation. Such detours are:

- track from Brno main station via Obřany to Brno-Královo Pole,
- so-called “Vlárská” track from Brno main station first in South direction, then North upstream Svitava only to finally turn in Černovice in the right direction to the East and reach the station Brno-Slatina
- even “Přerovka” leads from Brno to the South-East at first and only in Křenovice heads in the right direction, that is to the North-East.

From structural and technical point of view the condition of ŽUB is also bad. Radii of many arcs (even below 200 meters) in the current railyard of the main station do not meet the standards. It is problematic for the administrators of SŽDC to maintain mainly obsolete bridges and signaling equipment in operable condition.

Maintaining the current position is in the ŽUB Feasibility Study described as a variant of the “No Project”, when only operational status is maintained. This option is not a project, it does not address the lack of capacity nor the transport development.

8.22 Are there any railways in disuse on site? Which are the tracks that needs to be preserved? Is the detailed technical railway information on pages 80-92 of the brief provided for background, or is a response on railway operation expected in the competition entry? *

There are a lot of disused railways on the site. Please see the provided document “05 Completion of the technical solution of the variant B Petrov” comparing grey tracks which will not be used in the future with coloured ones. Coloured ones are proposed according to negotiation with railway infrastructure company. On pages 80-82 you will find documents which are essence of the large document which have been developed by IKP Consulting for SŽDC, railway infrastructure operating company. This can be taken together with “05 Completion of the technical solution of the variant B Petrov” as brief for the track solution in the whole area. More documents were added, see appendix A-016 of this document.

8.23 Will they be underground? Is it above grade at the railroad station? What happens at the Little America building? Can it stay underground through the site and the historic neighborhood? *

Yes, there will be underground – a tunnel is planned under the city centre. Little America building is protected and it has to be kept. Its use and way of integration in the proposal is left up to the contestants.

8.24 Jsou současné nákladní tratě (černé) odstraněny z území? Jsou navrhované nákladní tratě (červené) v souladu s majetkoprávními vztahy a s právem je provozovat? Kolik tratí a jak velký prostor potřebují pro svůj provoz? Zůstanou vyvýšené?

Ano, současné nákladní tratě (černé) budou z území odstraněny. Navrhované tratě jsou v souladu s majetkoprávními vztahy a s právem je provozovat. Výška vedení tratí musí respektovat všechna dopravní křížení kolejí.

8.25 Je stávající těleso nákladového nádraží při východní hranici řešeného území nahrazováno, nebo doplňováno o novou průjezdnou nákladní železniční trasu? *

Je nahrazováno o novou průjezdnou nákladní železniční trasu, viz podklad č. 05.

8.26 V prostoru je spousta kolejí, velká část z nich servisních, slepých, nějakou dobu již nefunkčních. Jak s těmito prostory lze nakládat, lze s nimi pracovat, jsou nějaké nedotknutelné nebo se ponechává volnost, pochopitelně při zachování hlavních tahů osobní a nákladní dopravy? *

U kolejového řešení je nutné vycházet ze studie Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP CE, 2014).

8.27 Nově navrhované cesty (zelené) jsou vyvýšené? O kolik oproti současnému stavu? Budou se svažovat, aby vedly pod zvýšenými železničními tratěmi? Můžeme je v návrhu zcela změnit?

Výškové řešení je součástí kolejového řešení studie Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP CE, 2014).

8.28 V zadání není mnoho psáno o budoucím stavu nákladového nádraží a seřazovacího (odstavného) nádraží vyskytující se na řešeném území. Existuje předpoklad budoucího stavu (cca 2040) těchto zařízení? Existuje minimální potřebný počet kolejí při jejich redukci? Je možná relokace veškerých jejich ploch? *

V podkladu č. 05 jsou definovány veškeré tratě a odstavné plochy. SŽDC zde nedefinuje počet kolejí, ale potřebu celého systému.

8.29 Je návrh ŽUB ze studie zpracované IKP Consulting je pro soutěž závazný? Pokud ano, je závazné celý projekt včetně návrhu a umístění kolejí včetně GPK (geometrických parametrů koleje), či je závazný ve smyslu počtu nástupních hran a uspořádání jednotlivých železničních stanic? Pokud není zcela závazný, v jakých bodech (místě) se náš návrh musí potkat s návrhem ŽUB z výše zmíněné studie, na hranici řešeného území či někde dál? Je možné získat podklad „Dopracování technického řešení varianty B-Petrov“ ve formátu dwg? *

8.24 Are the current freight lines (black) cleared from the competition site? Are the proposed freight lines (red) consolidated along the current right of way? How many lines and how much clearance do they require as a right of way? Will they remain elevated? *

Yes, current freight lines black /grey/ will be taken away from the area. The proposed lines are consolidated along the current right of way. Height of the tracks has to respect all crossings of the rail tracks.

8.25 Is the existing freight railway station at the East border of the affected area being replaced or completed by a new running-through railway route?

It is being replaced by a new running-through freight railway route, see documentation no. 05.

8.26 There are a lot of rail tracks in the area, many of them service, dead-end, unused ones. How should we treat such spaces, can we work with them, are any of them untouchable or are we allowed creative freedom, of course, while respecting the main lines of passenger and freight transportation?

It is necessary to respect the Completion of the technical solution of the variants ŽUB (IKP CE, 2014).

8.27 Proposed new roads: (green) Are those elevated? How much higher than current grade? Will they slope down to go under the elevated rail lines? Can we redesign those completely? *

The height/elevation solution is part of the Completion of the technical solution of the variants ŽUB (IKP CE, 2014).

8.28 There is not much in the brief about the future state of the freight station and shunting station in the area. Is there an assumption for their future state (ca. 2040)? Is there a minimal number of rails in case of their reduction? Is relocation of all their spaces possible?

In the documentation no. 05 there are defined all lines and shunting areas. SŽDC does not define an exact number of rails, but the needs of the whole system.

8.29 Is the ŽUB proposal from the study carried out by IKP Consulting binding for the competition? If so, is the whole project binding including the design and location of the rails including their geometric parameters, or is it binding only in the sense of the number of platforms and layout of the stations? If it is not binding entirely, in which points (places) must our design meet the ŽUB proposal from the mentioned study, at the border of the affected area or somewhere farther? Is it possible to provide us with the document "05 Completion of the technical solution of the variant B Petrov" in dwg format?

Podklad je doporučený. Byl zpracován v intenzivním jednání a spolupráci SŽDC, Ministerstva dopravy a města Brna. Považujeme jej za nejlepší možné řešení, které je v současnosti k dispozici, a doporučujeme jeho použití. Případné úpravy, důkladně zdůvodněné v rámci celého systému, jsou přípustné, ovšem bez možnosti konzultovat se SŽDC. Podklad ve formátu dwg bohužel nemáme k dispozici.

The documentation is recommended. It has been carried out based on intense negotiations and cooperation of SŽDC, Ministry of Transport and City of Brno. We consider it as the best possible solution currently at hand and therefore recommend its use. Eventual changes are allowed, however without the option to consult those with SŽDC and with the need of deep justification in the context of the whole system. The document in dwg format is unfortunately not available.

8.30 Podkladem soutěže č. 5 je tzv. dopracování var. B-Petrov od firmy IKP CE, která však vyřešila soulad stavebního návrhu s geologickými podmínkami pro tunely pod historickým centrem sotva přijatelným způsobem v rozporu s veřejnými zájmy (vzdálení podzemních nástupišť nádraží od povrchových, kolize s budovou M. Ameriky, značné prodloužení tunelů na jih, tím zbytečné zvýšení pracnosti a podstatné zvýšení nákladů investičních i provozních) a kromě toho je příznivé umístění nádraží v centru diskriminováno vůči variantě A-Řeka již samotným způsobem napojení pražské tratě od severu problematickými tunely, ačkoli existuje možnost napojení nových tratí RS včetně pražské (dle jiné koncepce, zde označené jako var. C-Petrov) jednoduchým tunelem od jihozápadu přímo do mimoúrovňového rozpletu v lokalitě „Bidláky“ (kolem km 11 dle podkladu), kterým se zároveň zajistí dostatečná kapacita stávajícího povrchového nádraží rozšířeného mezi budovami OD Tesco a pošty pro požadovaný počet vlaků i s rezervou pro další růst frekvence (kolem průjezdné manipulační koleje je u 8 nástupišť 10 průjezdných kolejí a 4 kusé). V relaci RS Praha-Vídeň je zde úvratě stejně jako ve var. A, ostatní dvě relace RS lze přechodně provozovat s úvratí a v budoucnu tyto úvratě odstranit novou spojkou vedenou z koridoru třebovské tratě (od km 144,5) pravým obloukem přes již dnes ne plně funkční průmyslové budovy v lokalitě Šmeral a s viaduktem nad pravým svitavským nábřežím do stopy části rušené komárovské spojky na levé straně Svitavy (včetně přesmyku přes přeložku nákladního průtahu) a stopou jižního konce (v podkladu vyznačeného) kolejového diametru do km 4,3 nové přerovské tratě RS. Lze pro soutěžní návrh uvažovat jižní vstup pražské tratě RS ze směru střelické tratě upravený podle uvedené var. C-Petrov s nádražím v poloze dle soutěžního podkladu (tj. uvnitř červeně vymezené plochy), ale jen v jedné úrovni, místo zbytečně komplikovaného návrhu varianty B-Petrov, jak je uvedena v podkladu č. 5? *

8.30 Part of the competition documentation is the document no. 5, so-called Completion of the variant B Petrov, from IKP CE company that, however, has solved the compliance of the construction proposal with the geological conditions of the tunnels under the historical centre in a barely acceptable manner and contrary to the public interest (remote underground station platforms from those on surface, collision with the Malá Amerika building, considerable extension of the tunnels to the South and thus unnecessary increased labour and investment and operational costs). Besides the favourable location for the station in the city centre is discriminated against the variant A-River already by its way of connecting the Prague line from North by problematic tunnels. Even though there is a possibility of connecting new RS lines, including Prague one (according to a different concept, here labelled as var. C-Petrov), by a simple tunnel from South-West directly to the locality "Bidláky" (around km 11 according to the documentation), which can also provide sufficient capacity of the existing surface station extended between buildings of Tesco and post office for the required number of trains and with extra space for further growth (8 platforms, 10 run-through tracks and 4 dead-end tracks). For RS session Prague-Vienna here there is a dead-end track as in var. A, the other two RS sessions can be temporarily operated with a dead-end track and in the future can be replaced by a new connector leading from the corridor of Třebovská line (from km 144.5) via today not fully functional industrial building in "Šmeral" locality and viaduct over the right Svitava bank to the trace of cancelled Komárovská connector on the left side of Svitava (including divergence through relocation of freight pass-through) and via trace of the South end of (indicated in documentation) Rail Diameter to km 4.3 of the new RS line Přerov. Can the competition proposal consider the southern entrance of the Prague RS line from the direction of Střelická track modified according to described var. C-Petrov with the railway station location in accordance with the brief (i.e. within the red area), but only in one level, instead of unnecessarily complicated variant B-Petrov, which is indicated in the document no. 5?

8.31 Podle zadání je soutěž zaměřena na dlouhodobý časový horizont (je zmíněno dokonce 22. století), ale zároveň se předpokládá ponechání průchodu železničního nákladního průtahu ve zvýšené poloze mezi Svatkou a Svitavou, kde se stane v novém

8.31 According to the brief, the competition is focused on the long-term horizon (22nd century is mentioned even), but also assumes to keep the passage of freight trains through the city in the elevated position between Svatka and Svitava, where it

obytném území rušivým prvem, jeho stávající diagonální poloha (vzhledem ke směru ulic Plotní, Trnitá a nový „Bulvár“) brání optimálnímu návrhu nové uliční struktury a v pravobřežní části Svratky výškově ovlivňuje trasování modernizovaného úseku přerovské tratě (podle podkladu č. 5 dokonce naopak nákladní průtah přechází vysokým viaduktem přes násep přerovské tratě) i trasování budoucího úseku VMO, ačkoli je běžnou metodou moderního urbanistického návrhu sdružovat úseky nadřazené dopravní síti do společných koridorů, které pro silniční dopravu v dané části Brna již většinou existují a lze do nich bez technických obtíží a v dobrých parametrech umístit i dvoukolejnou přeložku nákladního průtahu (vedla by ze stanice Brno jih pravým obloukem se šikmým podjezdem dálnice D1 na severní stranu jejího náspu, kde se připojí jednokolejná větev od střelické trati, levým obloukem kolem severozápadního kvadrantu MÚK D1-D2, podél části prodloužené bratislavské radiály, podjezdem pod novou přerovskou tratí RS, šikmým mostem přes Svitavu do stopy opuštěné komárovské spojky podél Svitavy a na stávající most přes Olomouckou ul.). Jestliže lze předpokládat, že součet územních přínosů přeložky vyváží náklady na její vybudování, je možné uvažovat v soutěžním návrhu perspektivní vymístění nákladního průtahu z řešeného území? *

souhrnná odpověď na otázky 8.30 – 8.31:

Je na uvážení soutěžících, jestli se pustí do takto velkých zásahů. Řešení IKP Consulting je pro tuto soutěž doporučené, viz. odpověď 8.29.

8.32 V podkladech je řešené rozvojové území vymezeno přední, tj. severozápadní stranou hlavního nádraží uvažovaného ve var. A-Řeka, ačkoli budoucí nákladní dopravní infrastruktura pro var. B-Petrov (stanice tramvajové trati, popř. severojižního kolejového diametru) kvalitně zpřístupní i území daleko za uvedenou hranicí včetně pro bydlení cenné lokality podél Svratky, kterou na rozdíl od var. A bude možné pro tento účel výhodně využít. Je v soutěžním návrhu možné pro dosažení větší celkové efektivity budoucího dopravně urbanistického řešení rozvinout optimální tvar uliční sítě bez ohledu na polohu uvedené hranice, např. do čárkovane vyznačeného dotčeného území, a to i v případě, že pro plošné bilance zůstane platit původně vyznačená hranice řešeného území? *

Ano, je to možné, ale je nutné mít na zřeteli nákladnost případných změn mimo řešené území a návaznost na již provedené investice.

will become a disturbing element in the new residential area. Its existing diagonal position (relative to the direction of street Plotní, Trnitá and of a new "Boulevard") prevents the optimal design of the new street structure and in the area of Svratka's right bank affects the height of tracing modernized section of Přerovská track (according to document no. 5 the freight route even surpasses over the Přerovská track by a high viaduct) and also tracing future section of VMO. It is a common method of modern urban design to associate sections of superior transportation network into common corridors, which for road transportation in this area of Brno already exist and allow to incorporate without any technical difficulties and with good parameters even double-track relocation of the freight transport (it would lead from the station Brno-jih under D1 highway to the North side of its embankment, where it would be joined by a single-track branch from střelická track, then around the North-West quadrant MÚK D1-D2, along part of the extended Bratislava radial, under the new Přerovská RS track, over Svitava to the trace of abandoned Komárovská track along Svitava and to the existing bridge over Olomoucká street). If we can assume that the sum of the territorial benefits of this solution outweighs its construction costs, can the displacement of the freight transportation from the area be considered?

common answer to questions 8.30 – 8.31:

It is up to contestants' consideration, if they propose interventions of such extent. The IKP CE solution is recommended for this competition, see answer to question 8.29.

8.32 In the documentation the involved area of development is defined by the front, i.e. The North-Western side of the main station considered in var. A-Řeka, although the future expensive transport infrastructure for var. B-Petrov (tram station, or. North-South Rail Diameter) will enable quality access to localities far beyond the stated border, including sites valuable for housing along Svratka, which unlike var. A would in this case be possible to use with advantage. Can the competition design in order to reach greater overall efficiency of future transport and urban design develop optimal shape of the street network, regardless of the position of the involved area border, e.g. to the dashed line indicated involved area, even if for the balances the involved area remains valid?

Yes, it is possible. Keep in mind the costs of such eventual changes beyond the set borders and the connectivity to investments already made.

9. DOPRAVA VE MĚSTĚ

- 9.1 Současné autobusové nádraží lze zrušit úplně a nahradit terminálem pro 12-20 busů nebo musíme v návrhu určit prostor i další pro parkování autobusů? *
- 9.2 Je nutné zachovat autobusovou stanici na původním místě? *
- 9.3 Můžeme přesunout nástupišť a student agency a bohemia touring? *

Souhrnná odpověď na otázky 9.1 – 9.3:

Jestli je zde současným nádražím míněno nádraží u hotelu Grand, pak ano, je možné ho nahradit novým terminálem. Jeho umístění je ponecháno na soutěžících. V lokalitě u hlavního nádraží je cílem vymístit parkování autobusů. Pro tento účel může buď fungovat stávající nádraží Zvonařka nebo její alternativa nabídnutá soutěžním návrhem. Od kvalitně navrženého řešení se očekává, že budou v jednom terminálu vhodně propojeny všechny druhy veřejné hromadné dopravy (vlak, MHD, autobusy IDS, autobusy dálkové dopravy) včetně TAXI a individuální dopravy s dopravou pěší a cyklistickou. Další využití stávajícího Ústředního autobusového nádraží Zvonařka takovému konceptu pro variantu pod Petrovem ne zcela vyhovuje.

- 9.4 Jaké jsou požadavky na návrh nového autobusového nádraží, např. kapacita a dostupnost (kolik zastávek je potřeba, kolik lidí bude užívat nádraží ve špičce atd.)?

Nové autobusové nádraží by mělo být navrženo jako terminál, kde autobusy setrvávají po nejkratší možné dobu. Předpokládáme zastávky pro 12-20 autobusů.

- 9.5 Je nově navrhované autobusové nádraží v blízkosti železničního nádraží náhradou za UAN Zvonařka, pro jaké spoje je uvažováno? *

Není. Viz odpověď na otázky 9.1 – 9.3.

- 9.6 Jsou v území plánovány nějaké silnice?

Nové silnice jsou předmětem soutěžního návrhu. Komunikační skelet nové čtvrti by měl přinejmenším respektovat napojení na okrajích řešeného území.

- 9.7 Existuje pro Brno nebo řešené území dopravní studie?

Takové dokumenty nejsou, kromě současného územního plánu, který je k dispozici na gis.brno.cz/ags/upmb. V řešeném území ovšem není třeba jej respektovat.

- 9.8 Jsou k dispozici nějaké údaje o intenzitě silniční dopravy v území?

Viz příloha A-015 tohoto dokumentu.

9. CITY TRANSPORTATION

- 9.1 Can the existing bus station be cancelled entirely and replaced by a terminal for 12-20 buses, or should we assign some space in the design for parking of the buses?
- 9.2 Is it necessary to keep the bus station at its existing location?
- 9.3 Can we relocate the platforms of Student Agency and Bohemia Touring?

Common answer to questions 9.1 – 9.3:

If the existing bus station means the station at the Grand hotel, then yes, it is possible to replace it by a new terminal. Its location is up to contestants. In the main station locality it is aimed to move away the parking of the buses. For this purpose either the existing station Zvonařka can serve or its alternative proposed by the competition design. From the proposed solution we expect a terminal properly connected to all kinds of public transport (trains, public transport, buses of integrated transport system, coaches), including taxi and private transport with pedestrian and bicycle transport. Further use of the existing central bus station Zvonařka is not entirely suitable for such concept for the variant "pod Petrovem".

- 9.4 What are the design requirements for the new station e.g. capacity and accessibility (how many bus stops need to be provided, how many people will pass through the station at peak hours etc)? *

The new bus station should be designed as a terminal where buses will spend the shortest possible time. In this sense we expect to have stops for 12 up to 20 buses.

- 9.5 Is the newly proposed bus station in vicinity of the railway station a replacement for the central bus station Zvonařka; which connections is it reckoned for?

It is not. See answer to questions 9.1 – 9.3.

- 9.6 Are there any planned roads through the site? *

New roads are subject of the competition proposal. Communication network of the new district should at least respect the connections at the edge of the involved area.

- 9.7 Is there a traffic study for the city of BRNO or for the site? *

No, there are no such documents, except for the current master plan available at gis.brno.cz/ags/upmb. But please note that in the competition area it is not necessary to respect this plan.

- 9.8 Are there any data on traffic flows on roads in the study area? *

See appendix A-015 of this document.

9.9 Jsou k dispozici nějaké údaje o využívání veřejné dopravy (počty cestujících) v místě hlavního nádraží, zahrnující přestupy mezi autobusy/tramvajemi a vlaky?

Takové údaje, bohužel, nemáme k dispozici.

9.10 Můžeme variovat' s niveletou električkovéj trate před stanicou? *

Ano, můžete.

9.11 Je k dispozici mapa současného a plánovaného systému veřejné dopravy (autobusy, tramvaje)? Poskytnutý podklad je ve velkém měřítku a je obtížné pochopit přesné trasy ve vztahu k území.

Mapa současného systému je k dispozici na idsjmk.cz/mapa/Plan-site-Brno.gif

9.12 Existují nějaké údaje o množství chodců na brněnském nádraží, včetně pohybu mezi nádražím a historickým centrem?

„Směrový průzkum regionálních cestujících na vybraných zastávkách,“ který byl zpracován firmou FOCUS v březnu 2015, nemáme k dispozici. Data ze staršího průzkumu (2011) cestujících na zastávkách ČD na území města Brna: obrát cestujících na stanici Brno-Hlavní nádraží byl v době sčítání (6:00 – 21:00 hod) 50 000. Dá se tedy předpokládat obrát cca 55 000 cestujících za 24 hod běžného pracovního dne. Obrát cestujících v prostoru zastávek MHD (tramvajových linek: 1, 2, 4, 8, 9, 10, 12 a trolejbusových linek: 31, 33) se odhaduje cca 120 000 – 130 000 za 24 hod běžného pracovního dne.

9.13 Jaká je respondentská základna pro údaje o dělbě přepravní práce na straně 75? Jsou tyto cesty vykonávány obyvateli Brna? Jsou to cesty pouze v rámci Brna nebo je v nich zahrnut i pohyb za hranice města? Jak je definována pěší cesta (přesnou vzdáleností nebo nějakou limitní vzdáleností)?

Vstupní údaje jsou výsledkem terénního šetření na reprezentativním vzorku populace ve věku 15 a více let. Základní podmínkou pro zařazení respondenta do probíhajícího šetření byl fakt, že daná osoba žije, pracuje nebo studuje v Brně. Výběrový soubor byl rozdělen v poměru 70 / 30 na rezidenty a na osoby dojíždějící do Brna za prací či studiem. Pěší cesta není definována vzdáleností.

9.9 Are there data on public transport use (passenger numbers) at Brno station, including interchange between bus/tram and rail? *

Such data are not available.

9.10 Can we vary the height of the tram tracks in front of the station?

Yes, you can.

9.11 Is there a map with the existing and planned public transport systems (bus, trams) the provided info is on a very large scale it is difficult to understand the exact routes in relation to the site. *

Map of the existing system is available at idsjmk.cz/mapa/Plan-site-Brno.gif

9.12 Are there any data on pedestrian volumes at Brno station, including between the station and the historic centre? *

“The 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.

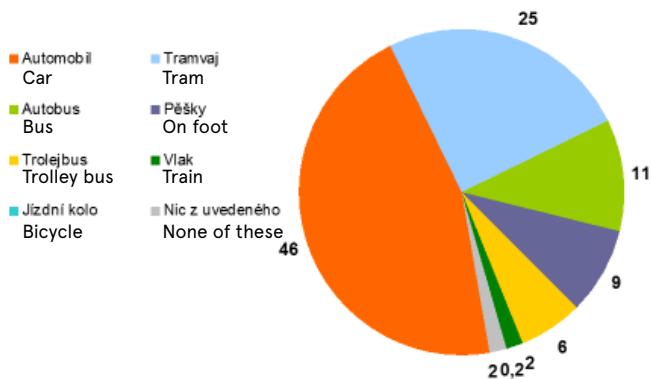
9.13 In terms of the mode split data on page 77, what is the survey base? Is it journeys by people resident in Brno? Also, is it journeys that begin and end in Brno, or are journeys outside the city border included? What is the definition of a trip on foot (is it any length, or is there a threshold distance)? *

The input data are based on a field survey on a representative sample of the population aged 15 and over. The prerequisite for being a respondent was the fact that the person lives, works or studies in Brno. The sample was divided in the ratio of 70/30 to residents and people commuting to Brno for work or study. Pedestrian path is not defined by distance.

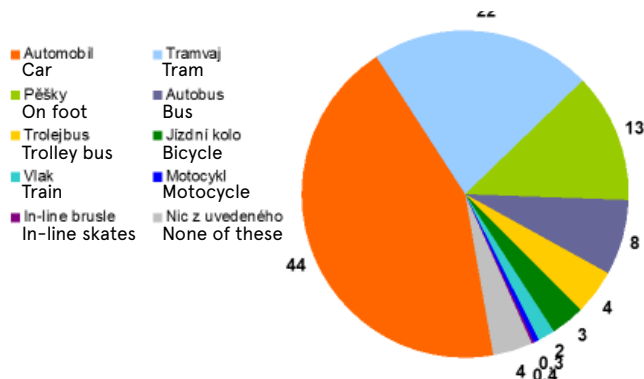
9.14 Dělbá přepravní práce pro pohyb ve městě je uvedena na straně 75, ale je pouze pro cesty za prací a vzděláním. Jaká je dělbá přepravní práce pro ostatní cesty?

9.14 The mode split for travel within the city is given on page 77, but for journeys to work and education only. What is the mode split for all journeys? *

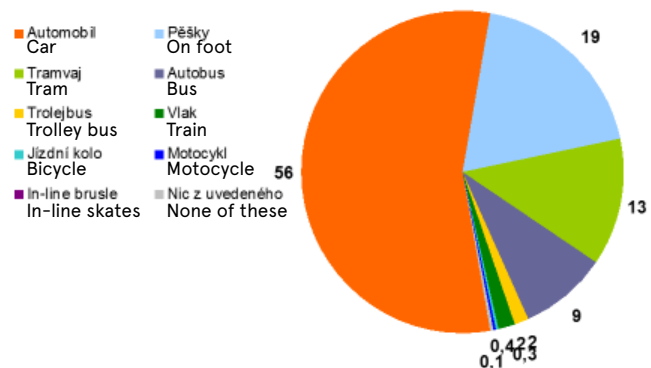
Preferovaný způsob dopravy za službami
Preferred way of transportation to the services



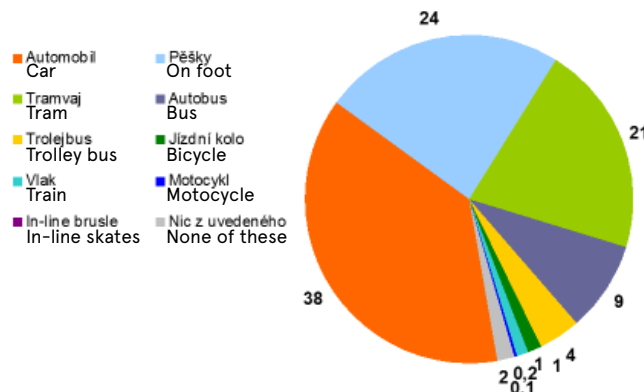
Preferovaný způsob dopravy za volnočasovými aktivitami
Preferred way of transportation to the leisure activities



Preferovaný způsob dopravy za nákupy
Preferred way of transportation to the shopping



Preferovaný způsob dopravy za přáteli
Preferred way of transportation to visit friends



10. MAJETKOVÉ VZTAHY

- 10.1 Co jsou České dráhy zmíněné na mapě majetkové struktury území na stranách 50-51 zadání? Je to vládní instituce?

České Dráhy jsou státem vlastněná společnost; historicky byly majitelem kolejí i přepravcem. Vzhledem k regulaci volného trhu musela být společnost rozdělena na dvě – jednou je SŽDC, Správa železniční dopravní cesty, a České dráhy zůstaly přepravcem a poskytovatelem služeb.

- 10.2 Jaká je strategie územního rozvoje v území? Chce městská správa vykoupit soukromé pozemky nebo budou developovány soukromými osobami?

Strategie, jak se bude město v území chovat, nyní není definována. Jistou politickou vizi přednesli primátor Vokřál a náměstek primátora Ander v úvodních videích. Rovněž hledáme soutěžní návrhy, které nabídnou městu pro toto území jistou dlouhodobou strategii.

- 10.3 Které subjekty v mapě majetkové struktury území na stranách 50-51 zadání jsou veřejné?
- 10.4 Které subjekty vlastníci pozemky v území jsou soukromé/veřejné?

souhrnná odpověď na otázky 10.3 – 10.4:

Pozemky vlastněné Dopravním podnikem města Brna a.s., Brněnskými komunikacemi a.s., Teplárnami Brno a.s. a městem Brnem jsou kontrolovány městem. Dalšími veřejnými subjekty jsou Jihomoravský kraj, město Šlapanice a samozřejmě Česká republika. České Dráhy a.s. jsou státem vlastněná společnost. Ostatní pozemky jsou ve vlastnictví soukromých osob.

10. OWNERSHIP RELATIONS

- 10.1 What is the Ceske Drahy mentioned on the land-owners map page 52-53 in THE BRIEF? Is this a government institute? *

České Dráhy are state owned transport company; historically they were owner of the rails and provider of the service. Due to free market regulation, the company has been divided into two – one is SŽDC, Railway Infrastructure Administration, and České Dráhy who are provider of service.

- 10.2 What is the strategy in regard to land development for the area? Is the local government willing to buy out private landowners to develop lands or are these to be developed individually by private initiative. *

There is no defined strategy in this moment of how city will operate in the area. There is a political vision declared in the introduction video by the mayor Vokřál and deputy mayor Ander. We are looking also for designs proposing strategy for the city regarding long term planning in the area.

- 10.3 Which entities are government controlled on the landowners map page 52-53 in THE BRIEF? *
- 10.4 Could you tell us among the several occupants within the site, which ones are private owned/public owned? *

common answer to questions 10.3 – 10.4:

Dopravní podnik města Brna a.s., Brněnské komunikace a.s., Teplárny Brno a.s. and City of Brno marked properties are controlled and owned by the city of Brno. South Moravian region, town of Šlapanice and, of course, the Czech Republic, are another public entities. České Dráhy a.s. are railway company owned by the state. Other properties are owned by private persons.

11. PAMÁTKOVÁ OCHRANA

- 11.1 Jak můžeme zbourat nebo změnit starou budovu kvůli novému nádraží? Do jaké míry má být současná stanice zachována? Jaká je regulace pro budovy na seznamu kulturních památek?
- 11.2 V prostoru je mnoho objektů, včetně několika památkově chráněných, jsou některé z nich nedotknutelné bez možnosti zbourání nebo je ponechán jejich osud na úvaze soutěžících? *

souhrnná odpověď na otázky 11.1 – 11.2:

Veškeré objekty značené černou barvou v mapě Památková ochrana na stránce 36 je nutné zachovat. Dále je nutné zachovat viadukt.

- 11.3 Může být historický viadukt odkryt? V poskytnutých pohledech je viadukt nad terénem a zabíhá pod zem, když dosahuje historického nádraží. Je to tak? Případně objasněte, prosím.

Pro provoz železnice na odkrytém viaduktu je nutno uvažovat se stavem objektu zprovozněného v roce 1839. Dále viz. odpověď 8.29.

- 11.4 Vedle chráněných budov v rámci památkové péče jsou v území jiné objekty nebo funkce, které musí být zachovány? Komu slouží železniční oblouky/podchody? Jsou pro vozidla a chodce?

Nejsou. Ano, jsou pro vozidla i chodce.

11. HERITAGE PRESERVATION

- 11.1 For new station, how much could we demolish or change the old one? To which extent should the existing station be preserved? What is the regulation for building on list of cultural monuments? *
- 11.2 In the area there are many structures including culturally preserved ones. Can some of these be demolished?

common answer to questions 11.1 – 11.2:

All the structures indicated by black colour in the map Heritage protection on page 36 need to be preserved. Then the viaduct needs to be preserved.

- 11.3 Can the historic viaduct be exposed once the existing walls get town down? In the elevation provided, the viaduct is above grade and then slides underneath the site when it reaches the historic station. Is this accurate? Please explain. *

For the operation of the exposed railway viaduct it is necessary to consider the state of the construction from 1839. See answer to question 8.29.

- 11.4 Apart from protected buildings for historical/heritage reasons, are there any other structures OR functions that need to/must be retained? What's the nature of railway arches/ passages? Are they usable by vehicles and pedestrians? *

No, there are not. Yes, they are for vehicles and pedestrians.

12. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

12.1 Jaké jsou přesně znečišťující látky v brownfieldech? Jaká je závažnost znečištění? Prosíme o upřesnění.

12.2 Jaké nečističující látky jsou zanechávány?

souhrnná odpověď na otázky 12.1 – 12.2:

Informace o brownfieldech najdete na: gis.brno.cz/flex/flexviewer/index.php?project=gismb_brownfields_public. Brownfieldy jsou znečištěny mnoha neznámými látkami, seznam těch známých je přílohou A-010 tohoto dokumentu.

12.3 Oblast E v jižní části dotčeného území je současná nebo bývalá skládka?

Oblast E je bývalá skládka.

12.4 Jaké jsou geologické podmínky How are the geological conditions of the area?

Řez terénem, který byl pořízen pro projekt SJKD je přílohou A-011 tohoto dokumentu.

10.5 Jaký typ stavební činnosti ovlivní stávající kontaminace zemín/vody? Počítá se s dekontaminací? Jsou tam nějaká nepřekročitelná omezení pro využití? *

V řešeném území se nachází množství objektů, kde v minulosti bylo nebo je nakládáno s látkami škodlivými životnímu prostředí nebo zde byla provozována činnost, při které mohlo dojít k negativnímu ovlivnění životního prostředí. Existuje zde riziko znečištění stavebních konstrukcí, zemín a podzemních vod organickými a anorganickými látkami. Typ potenciální kontaminace závisí na výrobní činnosti provozované v areálu nebo jeho využití.

V místě, kde bylo zjištěno znečištění podzemních vod, které může mít negativní vliv na zdraví člověka a jednotlivé složky životního prostředí, je třeba shromáždit další údaje pro posouzení rozsahu kontaminace a s ní spojených rizik. Kontaminace horninového prostředí předem nevylučuje způsob využití území. Na základě analýzy rizika je stanovena sanační limit pro cílové/plánované využití území. Tento je vydaný formou rozhodnutí Českou inspekcí životního prostředí.

Kontaminace budou pravděpodobně odstraněny v souvislosti s přestavbou Železničního uzlu Brno.

12.6 Je přípustné upravovat v území říční břehy?

Obecně řečeno, říční břehy se mohou upravovat a v rámci architektonických či urbanistických návrhů, které řeší zlepšení „prostředí“ uvnitř zástavby obcí a měst, k úpravám břehů a toků dochází. Nicméně je potřeba znát co je důvodem nebo cílem úpravy říčního koryta nebo břehů.

V současné době dochází k úpravám toků a břehů s cílem:

1. zvýšit protipovodňovou ochranu obcí a měst
2. revitalizovat tok a říční nivu v zástavbě obcí a měst vedoucí ke zpřírodnění, zlepšení průtokových poměrů, zajištění lepšího ekologického stavu toku atd.

12. ENVIRONMENT

12.1 What are the exact pollutants for brownfields? What is the severity of the pollution. Please specify it. *

12.2 What pollutants do they leave behind? *

common answer to questions 12.1 – 12.2:

Information about brownfields can be found at: gis.brno.cz/flex/flexviewer/index.php?project=gismb_brownfields_public. Many of the pollutants are unknown; list of the known ones is an appendix A-010 of this document.

12.3 The Area E in the southern part of the “affected area” is a current or a past rubbish dumping? *

The area E is a past dumpsite.

12.4 How are the geological conditions of the area? *

Terrain section that has been made for the project of N-S diameter is an appendix A-011 of this document.

10.5 What type of construction activities will affect the existing contamination of soil/water? Is decontamination reckoned with? Are there any insurmountable limits in use?

In the involved area there are many buildings where substances damaging the environment have been or still are handled, or there was an activity that could lead to negative impacts on the environment. There is a risk of contamination of structures, soil and groundwater with organic and inorganic substances. Type of potential contamination depends on activity carried on the premises or their use.

In place where groundwater pollution was found, which can have a negative impact on human health and environmental components, additional data needs to be collected to assess the extent of contamination and its associated risks.

Contamination of rock environment does not preclude land use. Risk-based remediation limit is set for the target/planned land use. This limit is issued in the form of decision of the Czech Environmental Inspectorate.

Contaminations are likely to be eliminated in connection with the reconstruction of the railway junction Brno.

12.6 It is allowed to modify the river banks within the competition area? *

Generally speaking, the river banks may be modified and within the architectural and urban designs that address improving of the “environment” within the towns and cities modification of river banks and flows occur. However, it is necessary to know what is the reason or purpose of adapting the riverbed and banks.

Currently there are changes of flow and banks aiming:

1. To increase flood protection of municipalities and cities
2. To revitalize stream and river floodplain in the built-up area of villages and towns leading to naturalization, im-

3. upravit tok či břehy toku s cílem lépe vodní tok začlenit do struktury urbanizované oblasti atd.

Při těchto návrzích vždy musí být zvážen přínos úprav, ekonomičnost a provozní údržba nově navrhovaných opatření. Úpravami nesmí dojít ke zhoršení odtokových poměrů (zvýšení nároků na údržbu např. zvýšením zanášení toku), zhoršení protipovodňové ochrany, omezení stávajících uživatelů vod na vodních dílech (odběratelů, MVE, atd..)

Pokud není tok upravený (tzn. je „přirodní“), pak úpravou vznikne nový majetek, o který se musí do budoucna někdo starat, a je nutné od počátku vědět kdo, např. obec či město. Pokud dochází k úpravě stávajícího upraveného koryta nebo břehu, čili stávajícího majetku, je vždy nutné projednat tyto změny s vlastníkem tohoto majetku.

12.7 Jaká je v řešeném území výška hladiny podzemní vody? *

Viz příloha A-012 tohoto dokumentu.

12.8 Jsou záplavy způsobené přetečným řeky, srážkovou vodou nebo obojím? Územím prochází zatrubněný potok? Schémata naznačují, že tudy protékal.

12.9 Jaký je současný stav přítoků a kanálů?

souhrnná odpověď na otázky 12.8 - 12.9:

Povodně jsou způsobovány obojím, ale zejména přetečným. Potoky jsou zatrubněné a integrované do systému, některé z potoků po těchto zásazích vymizely.

12.10 Můžete nám poskytnout řez a popis složení půdy? (kde jsou zatrubněné potoky)

Řez terénem, který byl pořízen pro projekt SJKD je přílohou A-011 tohoto dokumentu.

12.11 Musíme popsat specifické metody čištění a uchování vody?

Je to na vašem uvážení.

12.12 Na straně 29 je mapka týkající se podzemních vod a v legendě toto: G Oblasti, ve kterých jsou legislativně stanovena ochranná pásma vodních zdrojů apod. Nicméně na mapce žádná oblast označená G není. Znamená to, že žádná ochranná pásma v dotčené lokalitě nejsou? *

Ano, ochranná pásma vodních zdrojů v oblasti nejsou.

provement of flow conditions, improving the ecological state of flux and so on.

3. To modify flow or stream shorelines in order to incorporate the flow of water into the fabric of an urbanized area etc.

With these proposals the benefits of modifications must always be weighed, as well as efficiency and operational maintenance of the newly proposed measures. Modifications must not result in poor drainage conditions (increased maintenance requirements, e.g. by increasing the flow clogging), worsening of anti-flood protection, limitations of existing water users on the waterworks (customers, small hydros, etc ..)

If the flow is not modified (meaning is "natural"), then by modifying it new assets are created, which must in future be taken care of by somebody, and you need to know from the start who it will be, e.g. municipality. If there is a modification of the current modified channel or bank, meaning of existing assets, it is always necessary to discuss these changes with the owner of the property.

12.7 What is the level of groundwater in the involved area?

See attachment A-012 of this document.

12.8 Is the current flooding from the river overflowing, from storm water, from both? Is there a buried creek running thorough the site? The diagrams suggest there was one. *

12.9 What is the existing condition of the adjacent rivers and canals? *

common answer to questions 12.8 - 12.9:

It is from both, but mainly overflowing. Creeks are covered and have been integrated in the pipe system, some of the creeks disappeared after these operations.

12.10 Can we have a section and a description of the soil substrata? (where are the covered water rivers) *

Terrain section that has been made for the project of N-S diameter is an appendix A-011 of this document.

12.11 Do we have to provide specific methods of water cleaning and water storage? *

It is up to your decision.

12.12 On page 29 there is a map concerning groundwater with the legend where: G Areas that are subject to legislative protection as protected water sources, etc. However, there is no area marked G in the map. Does it mean that there are no protected areas in the competition area?

Yes, there are no protected water sources in the area.