# ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK 03/2017

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| Změna: | Název změny: | Datum: | Provedl: | Podpis: |

| OBJEDNATEL: | KOORDINÁTOR: |
|---|---|
| Statutární město Brno<br>Dominikánské nám. 1<br>601 67 Brno | Dopravní podnik města Brna a.s.<br>Hlinky 64/151<br>603 00 Brno |

Sdružení "MP + MCO - TT z Osové ke Kampusu MU", člen sdružení:

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 1058/8, 779 00 Olomouc
tel.: +420 585 570 444
www.moravla.cz

| | | |
|---|---|---|
| METROPROJEKT Praha a.s.<br>nám. I. P. Pavlova 2/1786<br>120 00 Praha 2<br>generální ředitel: Ing. David Krása<br>tel.: +420 296 154 105<br>www.metroprojekt.cz<br>info@metroprojekt.cz | METROPROJEKT | Souprava číslo: |

| | |
|---|---|
| HIP: Podpis:<br>Ing. Petr Vyskočil<br>tel.: 296 154 153 | Název a účel díla:<br>PRODLOUŽENÍ TT Z OSOVÉ KE KAMPUSU MU V BOHUNICÍCH - 1. ETAPA |
| Stupeň: DUR | |

| | | |
|---|---|---|
| Zpracovatelský útvar:<br>S60 - dopravních staveb<br>tel.: 296 154 247 | Název části díla:<br>Výkresová dokumentace<br>100 Tramvajová trať a vozovky | D.<br>D.2 |
| Vedoucí útvaru: Podpis:<br>Ing. Petr Zobal | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Odpovědný projektant: Podpis:<br>Ing. Vlastimil Vaňourek | Název přílohy:<br>Technická zpráva | | | | | | | Změna:<br>- |
| Vypracoval: Podpis:<br>odp.projektant dle jednotlivých SO | | | | | | | | Číslo příl.:<br>001 |
| Skart. znak: V20/2037 | Datum: 09/2016 | | | | | | | |
| Počet formátů: 9 x A4 | Měřítko: ---- | IČD: | 15 | 6733 | 001 | 04 | 02 | 01 |

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

Část dokumentace: D. Výkresová dokumentace

Skupina objektů: **D2. Tramvajová trať a vozovky**

**Objekty:**

| | | |
|---|---|---|
| SO | 101 | Vyvolaná úprava tramvajové trati Osová - Starý Lískovec |
| SO | 102 | Nová tramvajová trať v km 0,000 – 0,05564 |
| SO | 103 | Nová tramvajová trať v tunelu v km 0,05564 – 0,67474 |
| SO | 104 | Nová tramvajová trať v km 0,67474 – 0,90260 |
| SO | 105 | Tramvajová zastávka Osová |
| SO | 106 | Tramvajová zastávka Univerzita a Nemocnice Bohunice |
| SO | 110 | Vyvolaná úprava parkoviště Mikuláškovo náměstí |
| SO | 111 | Úprava místní komunikace ul. Okrouhlá |
| SO | 112 | Chodníky u zastávky Osová |
| SO | 113 | Obnova chodníku v km 0,117 |
| SO | 114 | Obnova místní komunikace v km 0,215 |
| SO | 115 | Obnova chodníku v km 0,257 |
| SO | 116 | Obnova chodníku v km 0,311 |
| SO | 117 | Obnova chodníku v km 0,380 |
| SO | 118 | Obnova místní komunikace ul. Labská |
| SO | 119 | Zpevněné plochy u zastávky Nová Jihlavská |
| SO | 120 | Nástupní plocha pro IZS |
| SO | 121.1 | Obnova průtahu silnice II/602 ul. Jihlavská ve správě SÚS |
| SO | 121.2 | Obnova průtahu silnice II/602 ul. Jihlavská ve správě BKOM |
| SO | 122 | Obnova propojení silnic I/23 a II602 |
| SO | 123 | Úprava místní komunikace ul. Netroufalky |
| SO | 124 | Dočasná úprava parkoviště FN Bohunice |
| SO | 125 | Úprava účelové komunikace FN Bohunice |
| SO | 126 | Účelová komunikace pro výjezd z terminálu |
| SO | 127 | Chodníky u zastávky Univerzita a Nemocnice Bohunice |
| SO | 128 | Provizorní vozovky během stavby |
| SO | 129 | Definitivní dopravní značení |
| SO | 130 | Provizorní dopravní značení |
| SO | 131 | Opravy vozovek používaných stavbou |

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název akce: **Prodloužení TT z Osové ke Kampusu MU v Bohunících – 1. etapa**

Stupeň dokumentace: **Dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR)**

Datum zpracování DUR: **září 2016**

Investor: **Statutární město Brno**
se sídlem Dominikánské nám. 196/1, 602 00 Brno
IČ: 44992785

| | |
|---|---|
| Koordinátor: | **Dopravní podnik města Brna a.s.,**<br>se sídlem Hlinky 64/151, 603 00 Brno<br>IČ: 25508881 |
| Projektant/Obstaratel: | **Sdružení „MP + MCO - TT z Osové ke Kampusu MU v Bohunících“**<br><br>**Společník 1:**<br>**METROPROJEKT Praha a.s.**<br>se sídlem I.P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2<br>IČ: 45271895<br><br>**Společník 2:**<br>**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**<br>se sídlem Legionářská 1058/8, 779 00 Olomouc<br>IČ: 64610357 |
| Místo stavby: | Brno |
| Katastrální území: | Starý Lískovec (612014), Bohunice (612006) |
| Charakter stavby: | Novostavba |
| **Hlavní inženýr projektu:** | Ing. Petr Vyskočil, A.I. 10125 |
| **Zpracovatelské středisko:** | **60** |
| **Odpovědný projektant objektů:** | Ing. Jindřich Coufal (SO 128 – 130)<br>Ing. Tomáš Jiras (SO 110 - 127)<br>Ing. Vlastimil Vaňourek (SO 101 – 106)<br>Ing. Petr Vyskočil (SO 131) |

# ÚVOD

Skupina objektů „Tramvajová trať a vozovky“ se zabývá úpravou stávajícího úseku tramvajové tratě v délce cca 0,45 km a návrhem nové odbočující tramvajové tratě v délce cca 0,90 km včetně povrchových zastávek a úprav dotčených komunikací, chodníků a parkovišť. Součástí je též návrh dopravního značení.

# 2. POPIS OBJEKTŮ

SO 101 Vyvolaná úprava tramvajové trati Osová – Starý Lískovec

Stávající oblouk tramvajové trati v podjezdu pod Osovou je směrově rozdělen tak, aby v tomto místě vznikl přímý úsek tratě, do něhož bude posunuta zastávka Osová. Osová vzdálenost kolejí je zmenšena z cca 4,2 m na 3,5 m, čemuž je podřízena i poloha trakčních stožárů. Na konci vloženého přímého úseku jsou umístěny výhybky, které svou odbočnou větví (R=50 m, pružný jazyk, odvodněny, vytápěny, přestavník řeší PS 912) pokračují ke smyčce Starý Lískovec a přímou větví určují začátek nové tratě (viz SO 102 – 104). Výškově zde sleduje trať stávající stav.

Za odbočením se osová vzdálenost kolejí vrací do stávajícího stavu a trať se výškově zahlubuje o cca 1 m oproti stávajícímu stavu spádem cca 17,5 ‰ a vytváří tak příznivější podmínky pro zřízení lávky pro pěší (viz SO 201). Lávka umožňuje mimoúrovňový přechod tramvajové tratě náhradou za zrušený úrovňový přechod v místě rušených stávajících zastávek Osová. Směrově se v tomto úseku trať přimyká stávajícímu stavu, do něhož se napojuje obloukem (R=500 m).

Délka úseku je cca 455 m, v úseku je použita kombinace širokopatních a žlábkových kolejnic uložených na příčných pražcích ve štěrkovém loži. V celém úseku (vyjma přechodu pro chodce u zastávky Osová) je otevřený kolejový svršek. Pláň je odvodněna pomocí drenáže, která je svedena do kalových jímek. V kolejových obvodech budou dodrženy podmínky popsané v části dokumentace D.10.4.

Jako alternativní způsob rozvětvení je v samostatné příloze uvedeno řešení se štíhlou výměnou výhybky o poloměru 150 m vloženou do osové vzdálenosti 3,4 m a se zastávkou posunutou o cca 15,8 m blíže k centru do směrového poloměru 330 m. Od km 0,20 ve směru Starý Lískovec a od km 0,16 ve směru k nemocnici Bohunice je geometrie tratě totožná s původním návrhem (vyjma kilometráže).

Předpokládaným správcem tohoto SO je Dopravní podnik města Brna.

SO 102 Nová tramvajová trať v km 0,000 – 0,05564

Tramvajová trať tímto krátkým SO přechází z upravené stávající tratě (SO 101) k začátku podzemního úseku (SO 103). Úsek začíná přímou větví nově vložené výhybky, za níž následuje pravý oblouk (R=50 m) k portálu nového tunelu, kde úsek končí. Celý úsek je dlouhý cca 56 m a je tvořen žlábkovými kolejnicemi na příčných pražcích ve štěrkovém loži a s asfaltovým povrchem. Pláň je odvodněna pomocí drenáže, která je svedena do kalové jímky. Před koncem úseku bude umístěno odlehčovací mřížové odvodnění zaústěné do přilehlé kalové jímky. V kolejových obvodech budou dodrženy podmínky popsané v části dokumentace D.10.4. V přechodové oblasti před pevnou jízdní dráhou (před SO 103) budou provedena opatření pro vyrovnání tuhostí konstrukce tramvajové trati a podloží. Předpokládaným správcem tohoto SO je Dopravní podnik města Brna.

SO 103 Nová tramvajová trať v tunelu v km 0,05564 – 0,67474

Do tunelu vjíždí tramvajová trať pravým obloukem (R=50 m) a pokračuje přímou s navazujícím táhlým obloukem (R=300 m), kterým vjíždí se zvětšující se osovou vzdáleností do zastávky Nová Jihlavská. Tato zastávka je podpovrchová (viz SO 603) s ostrovním nástupištěm a nástupní hranou na vnitřní straně směrového oblouku (R=300 m, vnitřní vybočení dle ČSN je nulové). Za zastávkou se trať vrací do osové vzdálenosti 3,10 m, podjíždí Jihlavskou a přímým úsekem opouští tunelový úsek. Od vjezdu do tunelu až po zastávku Nová Jihlavská trať prudce stoupá (65 ‰), za zastávkou se stoupání mírní (12 ‰) a po podjetí Jihlavské ulice v konci tunelového úseku, tj. na rozhraní SO 103 a SO 104, trať mírně klesá (-10 ‰). Cca v km 0,061 se nachází údolí s mřížovým odvodněním, jehož krajní skříňky budou napojeny do tunelové drenáže a skříňky v rozchodech a mezirozchodu se propojí s odlehčovacím odvodněním před tunelem (součást SO 102). Délka tohoto úseku je cca 620 m, je navržen jako pevná jízdní dráha se žlábkovou kolejnicí a jeho povrch je navržen zakrytý, cementobetonový. V kolejových obvodech budou dodrženy podmínky popsané v části dokumentace D.10.4. Předpokládaným správcem tohoto SO je Dopravní podnik města Brna.

SO 104 Nová tramvajová trať v km 0,67474 – 0,90260

Z tunelového úseku vyjíždí tramvajová trať přímou v osové vzdálenosti 3,10 m. Cca v km 0,75 dochází k odklonu koleje do centra od přímého směru (R=1010 m) a vytváří se tak prostor pro možné vybočování tramvají v navazujících kolejových křížení a odbočeních a současně pro nájezd do dvou samostatných kolejí v konečné zastávce Univerzita a Nemocnice Bohunice, kde je vzdálenost os jednotlivých kolejí 8,00 m. Do tohoto prostoru jsou vloženy kolejové konstrukce, umožňující

vzájemné přejezdy mezi oběma sousedními traťovými kolejemi a z obou traťových kolejí vjezd do odstavných kolejí. Ty jsou dvě a jsou vedeny souběžně s traťovými v cca km 0,669 – 0,735, jsou kusé s délkou odstavů cca 65 m v každé z nich. Vložené kolejové konstrukce jsou složeny z poloměrů 50 m, 100 m a 400 m. Konec tramvajové tratě je ukončen dvěma kusými kolejemi v prostoru zastávky. Všechny čtyři kusé koleje jsou vybaveny zarážedlem a odvodněním. Odvodnění v místě kolejových křížení a kolejových obvodů se předpokládá plastové.

Podélný spád tratě je v celém úseku jednotný, včetně kolejových křížení a odbočení (-10 ‰), odstavné koleje jsou ve spádu opačném (pro eliminaci případného ujetí vozidla, -5 ‰ ve směru od výhybek).

V celém tomto úseku jsou použity žlábkové kolejnice na příčných pražcích ve štěrkovém loži, které jsou do km 0,765 zakryty (včetně kolejí odstavů a přilehlých pochozích ploch, navržen je zákryt asfaltem), v dalším úseku do cca km 0,825 jsou s otevřeným kolejovým svrškem a odtud do konce úseku zakryty zadlážděním (kromě přechodu pro chodce v čele zastávek, kde je proveden zákryt asfaltový). Pláň je odvodněna pomocí drenáže, která je svedena do kalových jímek. Všechny výhybky jsou vybaveny výměnami s pružným jazykem, odvodněním skříně a vytápěním (přestavníky řeší PS 910). Délka úseku tohoto SO je cca 228 m v trati a cca 100 m v odstavové části (dvoukolejně), délka přejezdových kolejí pak cca 100 m jednokolejně. V kolejových obvodech budou dodrženy podmínky popsané v části dokumentace D.10.4. V přechodové oblasti za pevnou jízdní dráhou (za SO 103) budou provedena opatření pro vyrovnání tuhostí konstrukce tramvajové trati a podloží. Předpokládaným správcem tohoto SO je Dopravní podnik města Brna.

SO 105 Tramvajová zastávka Osová

Zastávky Osová jsou umístěny v posunuté poloze oproti stávajícím, jsou umístěny o cca 118 m blíže k centru a přimykají se k upravené stopě tramvajové trati. Obě zastávky jsou v přibližně vstřícné poloze, jsou dlouhé 65 m a nášlap nástupní hrany nad TK je 20 cm. Na svém východním okraji navazují na nový přechod pro chodce přes tramvajovou trať, s nímž jsou propojeny rampičkou bezbariérového přístupu. Zastávka z centra má na obou svých koncích odkloněnu nástupní hranu k eliminaci vybočení skříně vlivem přilehlých oblouků. Konec zastávky z centra se nachází na vnější hraně přechodnice ke směrovému oblouku (poloměr od nekonečna po cca 200 m, v místě posledního podvozku cca 300 m). Zastávka do centra se svými krajními odklony nástupní hrany nachází na vnitřní straně vlivu směrových oblouků, resp. přechodnice. Vzdálenost nástupní hrany mimo vliv náběhů oblouků je navržena 1,35 m.

Základní šířka zastávky z centra je 3,5 m, na níž navazuje zpevněný pojízditelný chodník v šíři dnešní vozovky sloužící pro případný pojezd vozidly IZS a nezbytné údržby. Zastávka do centra má v zadní části (v podjezdu) základní šířku 3,0 m, v přední části pak 4,5 m. Povrch nástupišť je navržen z velkoformátové dlažby. Obě zastávky jsou vybaveny staničním sloupkem i prvky pro bezbariérové užívání (signální, varovné a kontrastní pásy, rampičky, vodící linie) včetně přístupu k nim. Zastávky jsou částečně umístěny v podjezdu pod Osovou ulicí. Předpokládaným správcem tohoto SO je Dopravní podnik města Brna.

SO 106 Tramvajová zastávka Univerzita a Nemocnice Bohunice

Konečná zastávka je vybavena dvěma bočními nástupišti i ostrovním nástupištěm v rozkročené osmimetrové osové vzdálenosti. Obě boční nástupiště slouží pro výstup z tramvaje a zároveň na protilehlé hraně pak trolejbusové (příp.autobusové) dopravě. Ostrovní nástupiště je vyhrazeno pro

nástup do tramvají. Všechna tři nástupiště jsou umístěna vstřícně, jsou dlouhé 65 m a nášlap nástupní hrany nad TK mají 20 cm se základní vzdáleností 1,35 m od osy přilehlé koleje. Přístup k zastávkám je bezbariérový na obou koncích, vlastní zastávky jsou vybaveny staničním sloupkem i prvky pro bezbariérové užívání (signální, varovné a kontrastní pásy, rampičky, vodící linie).

Šířka ostrovního nástupiště je 5,3 m. Boční nástupiště u ulice Netroufalky má téměř v celé délce šířku 4,3 m, která je v konci na délku cca 8,8 m zúžena dělícím ostrůvkem na 2,1 m (k vykrytí rampičky bezbariérového přístup od přechodu pro chodce přes vozovku). Boční nástupiště u konečné trolejbusu je široké 5,0 m. Na nástupištích je osazeno celkem 5 staničních sloupků (2 tramvajové výstupní, 1 tramvajový nástupní s oboustranně umístěným logem a 2 pro trolejbusy/autobusy - řeší SO 404). Povrch nástupišť je navržen z velkoformátové dlažby. Předpokládaným správcem tohoto SO je Dopravní podnik města Brna.

SO 110 Vyvolaná úprava parkoviště Mikuláškovo náměstí

Součástí tohoto objektu je zřízení nového parkoviště. Nové parkoviště bude navazovat stávající parkovací plochu. Vzhledem k rozdílným výškovým úrovním stávajícího a nového parkoviště bude propojení realizováno rampou. Nové parkoviště bude částečně umístěno na střeše tunelu a okolní terén bude dosvahován. Počet nově vzniklých parkovacích míst je 30. Konstrukce parkoviště bude z asfaltu. Odvodnění bude řešeno do okolního terénu.

SO 111 Úprava místní komunikace ul. Okrouhlá

Z důvodu výstavby nové tramvajové trati dojde k úpravě ulice Okrouhlá. V místě křížení s tramvajovou tratí dojde k výškové úpravě a plynulému napojení na stávající komunikaci na jedné straně a na straně k novým nástupištím bude zhotoven pojížděný chodník a bude plynule napojen na výšku nových nástupišť. Zákaz přecházení přes tramvajovou trať bude zajištěn varovnými pásy a dopravním značením. Konstrukce vozovky bude asfaltová a konstrukce pojížděného chodníku bude ze zesílené betonové dlažby. Odvodnění bude do stávajících vpustí.

SO 112 Chodníky u zastávky Osová

Součástí tohoto objektu je zhotovení nových chodníků z důvodu propojení nové zastávky s okolní pěší infrastrukturou. U nástupiště v zastávce osová bude zřízen chodník, který bude navazovat na jedné straně na nové nástupiště a na druhé straně na stávající chodník. Na druhé straně za lávkou pro pěší podél tramvaje směrem k tunelu bude zřízen nový chodník, který bude napojen na stávající pěší infrastrukturu. Dále bude zřízen přístup na parkoviště ze stávajícího chodníku. Všechny chodníky jsou uzpůsobeny pro osoby se sníženou schopností pohybu. Konstrukce chodníků budou z betonové dlažby. Odvodnění bude řešeno do okolního terénu.

SO 113 Obnova chodníku v km 0,117

Po stavbě tunelu dojde k obnově stávajícího chodníku v nezbytně nutné míře. Konstrukce bude stejná jako stávající stav. Bude ponechán stávající způsob odvodnění.

SO 114 Obnova místní komunikace v km 0,215

Vzhledem k výstavbě tunelu bude zvýšena niveleta komunikace, proto dojde k její úpravě v nezbytně nutné míře. Dále bude z důvodu možnosti úniku zřízena kolem únikového východu plocha z betonové dlažby a dále pak podél stávající komunikace bude zhotoven chodník ze zatravňovacích

dlaždic, který bude navazovat na novou plochu a na druhé straně na stávající zpevněné plochy. Bude ponechán stávající způsob odvodnění.

SO 115 Obnova chodníku v km 0,257

Po stavbě tunelu dojde k obnově stávajícího chodníku v nezbytně nutné míře. Konstrukce bude stejná jako stávající stav. Bude ponechán stávající způsob odvodnění.

SO 116 Obnova chodníku v km 0,311

Po stavbě tunelu dojde k obnově stávajícího chodníku v nezbytně nutné míře. Konstrukce bude stejná jako stávající stav. Bude ponechán stávající způsob odvodnění.

SO 117 Obnova chodníku v km 0,380

Po stavbě tunelu dojde k obnově stávajícího chodníku v nezbytně nutné míře. Konstrukce bude stejná jako stávající stav. Bude ponechán stávající způsob odvodnění.

SO 118 Obnova místní komunikace v ul. Labská

Po stavbě tunelu dojde k obnově stávající komunikace a chodníků v nezbytně nutné míře. Konstrukce bude stejná jako stávající stav. Bude ponechán stávající způsob odvodnění.

SO 119 Zpevněné plochy u zastávky Nová Jihlavská

Součástí tohoto objektu je zřízení nových ploch v okolí stanice. Pojížděný chodník začíná v ulici Labská a pokračuje směrem ke stanici, kde navazuje na plochu pro sanitní vozy. Dále jsou zhotoveny po obou stranách stanice pojížděné chodníky, které navazují na plochu IZS. Oba pojížděné chodníky jsou veprostřed stanice spojeny lávkou. Konstrukce pojížděných chodníků je ze zesílené betonové dlažby a konstrukce lávky je z betonové dlažby. Odvodnění bude řešeno do okolního terénu.

SO 120 Nástupní plocha pro IZS

Plocha pro IZS navazuje z jedné strany na nově budovanou stanici a z druhé stany na propojku silnic I/23 a II/602. Plocha je napojena na pojížděné chodníky po obvodu stanice z důvodu dostupnosti IZS. Konstrukce plochy je ze zatravňovacích dlaždic. Odvodnění bude řešeno vsakováním do terénu.

SO 121.1 Obnova průtahu silnice II/602 ul. Jihlavská ve správě SÚS

Po stavbě tunelu dojde k obnově stávající komunikace v nezbytně nutné míře. Konstrukce bude stejná jako stávající stav.

SO 121.2 Obnova průtahu silnice II/602 ul. Jihlavská ve správě BKOM

Po stavbě tunelu dojde k obnově stávajícího chodníku v nezbytně nutné míře. Konstrukce bude z betonové dlažby.

SO 122 Obnova propojení silnic I23 a II/602

Po stavbě tunelu dojde k obnově stávající komunikace v nezbytně nutné míře. Konstrukce bude stejná jako stávající stav. Bude ponechán stávající způsob odvodnění.

SO 123 Úprava místní komunikace ul. Netroufalky

V ulici Nertroufalky dojde k šířkové úpravě stávajících pruhů a úpravě středového ostrůvku. Základní šířka pruhu bude 3,25m. Dále zde budou zřízeny 3 přechody a nová trolejbusová zastávka. Od vjezdu z ulice Jihlavská bude v ulici Netroufalky zřízen připojovací pruh pro trolejbusy. Odvodnění bude do stávajících vpustí.

SO 124 Dočasná úprava parkoviště FN Bohunice

Vzhledem ke zřízení nové komunikace podél tramvajové trati bude zabrána část stávajícího parkoviště. Nová parkovací stání vzniknou na protější straně parkoviště. Nová místa vzniknou na zelené ploše a budou napojeny na stávající parkoviště. Odvodnění bude řešeno do okolního terénu.

SO 125 Úprava účelové komunikace FN Bohunice

V rámci úpravy komunikace dojde ke zrušení stávající křižovatky a komunikace bude z jedné strany napojena na novou zastávku trolejbusů a pokračuje směrem k FN Bohunice a směrem k nové komunikaci pro trolejbusy. Komunikace je rozdělena zvýšeným ostrůvkem z důvodu separování dopravy trolejbusů a ostatní dopravy z parkoviště a z nemocnice. Konstrukce úpravy bude z asfaltu. Odvodnění bude do stávajících vpustí.

SO 126 Účelová komunikace pro výjezd z terminálu

Součástí tohoto objektu je vybudování komunikace propojující terminál s ulicí Netroufalky. Komunikace bude sloužit pouze trolejbusové dopravě. Z komunikace bude zhotoven sjezd na tramvajovou trať. Konstrukce komunikace je z asfaltu. Základní šířka komunikace je 6,5m. Odvodnění bude řešeno do okolního terénu.

SO 127 Chodníky u zastávky Univerzita a Nemocnice Bohunice

V rámci tohoto objektu dojde jak k úpravě stávajících chodníků, tak ke zhotovení nových. Úpravy stávajících chodníku jsou vyvolány úpravou komunikace pro výjezd z terminálu. Na tento chodník navazuje nový chodník, který je veden podél komunikace pro trolejbusy a je napojen na chodník v ulici Jihlavská. Dále jsou nově zbudovány pochozí plochy okolo měnírny a v místě rušené křižovatky podél tramvaje. Odvodnění bude řešeno do okolního terénu a stávajících vpustí.

SO 128 Chodníky u zastávky Univerzita a Nemocnice Bohunice

Jedná se o dvě pojížděné asfaltové plochy sloužící pro objezd staveniště tunelu. Budou tak zachovány všechny původní směry dopravy. Omezení během stavby budou spočívat pouze v rychlosti jízdy vozidel a ve zhoršeném komfortu jízdy. Východně položená plocha bude sloužit pouze v první, tj. severní, etapě stavby tunelu. Po skončení etapy bude tato provizorní vozovka zlikvidována. Západní plocha je navržena tak, aby využita v obou etapách.

Skladba provizorních vozovek musí odpovídat stávající skladbě vozovky v Jihlavské ulici. Plocha východní vozovky využité pouze v jedné etapě je cca 80m$^2$. Plocha západní vozovky využité v obou etapách stavby tunelu je cca 110 m$^2$.

Další provizorní vozovka bude vybudována jako přeložka Labské ulice během stavby tunelu pod stávající trasou ulice. Skladba by opět odpovídat stávající skladbě Labské ulice. Plocha této vozovky je cca 300m2.

SO 129 Definitivní dopravní značení

Z větší části jde o obnovu dopravního značení na dopravních plochách obnovovaných po stavbě TT.

Do propojení Vltavské a Okrouhlé ulice bude zakázán vjezd všem vozidlům mimo vozidel Dopravního podniku města Brna, a podle potřeby i dalších.

Na Netroufalkách bude nově vyznačen vyhrazený jízdní pruh (dále VJP) pro autobusy a trolejbusy MHD, do kterého budou mít možnost vjíždět vozidla jak z Jihlavské ulice, tak z obratiště u Nemocnice Bohunice. VJP bude ukončen jako pravý odbočovací pruh před vjezdem na obratiště, který bude sloužit i jako vjezd/výjezd z parkoviště pro návštěvníky nemocnice. Z tohoto pravého pruhu bude dovoleno pokračovat přímo pouze vozidlům MHD. Ostatní vozidla budou nucena odbočit vpravo. Levý řadící pruh bude sloužit pro všechna vozidla, a to pro jízdu přímo a odbočení vlevo.

Ulice Netroufalky ve směru na Jihlavskou zůstane ve stejném dopravním režimu jako dosud, tzn. před Jihlavskou ulicí bude i nadále provoz zúžen do pravého pruhu a z něj budou vozidla odbočovat na Jihlavskou na obě strany.

SO 130 Provizorní dopravní značení

Během stavby dojde k lokálním omezením dopravy zejména na propojení Vltavské a Okrouhlé ulice, a dále mezi Vltavskou a Labskou ulicí bude přerušeno několik chodníků a cest pro pěší. Ty důležitější budou nahrazeny provizorní lávkou.

Labská ulice bude v místě tunelu přerušena a nahrazena provizorní přeložkou na jih od komunikace.

K zásadním úpravám dopravního režimu během stavby dojde na křižovatce Jihlavská x Netroufalky. Stavba tunelu pod Jihlavskou ulicí bude rozdělena na dvě etapy. V obou etapách budou zachovány všechny stávající směry včetně odbočování vozidel MHD. Bude k tomu nutné využít stávající rampu ze silnice I/23, na kterou je třeba vybudovat provizorní přejezd přes zatravněný terén pomocí provizorních vozovek, které je po skončení stavby možné zlikvidovat a terén tak uvést do původního stavu.

SO 131 Opravy vozovek používaných stavbou

Vozovky, jež budou prokazatelně narušeny stavební dopravou, budou po ukončení prací uvedeny do původního stavu. Příslušný rozsah bude určen v průběhu stavebních prací místním šetřením.