

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
2	ÚVOD	4
3	PODKLADY	4
4	PROVIZORNÍ KOMUNIKACE	5
4.1	KONSTRUKCE NÁSYPŮ	5
4.2	KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH KOMUNIKACÍ	5
4.3	KONSTRUKCE PANELOVÝCH PLOCH.....	5
4.4	ZAPANELOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATI	6
4.5	OSTATNÍ STAVEBNÍ ÚPRAVY.....	6
5	MÍSTA NAPOJENÍ – ORGANIZACE DOPRAVY	6
6	ČIŠTĚNÍ VOZIDEL A KOMUNIKACÍ	7
7	NAVRÁCENÍ NÁPOJNÝCH MÍST DO PŮVODNÍHO STAVU.....	7
8	OZNAČENÍ NÁPOJNÝCH MÍST	7

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název projektu:

Rekonstrukce žst. Brno – Královo Pole

Objednatel:

Správa železnic, s.o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Generální dodavatel:

Společník 1:

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26, 611 36 Brno

Společník 2:

SAGASTA, s.r.o.

Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4

Zpracovatel dílčí části:

DHV PRO, spol. s r.o.

Kounicova 688/26

602 00 Brno

Kancelář: Černopolní 39, 613 00 Brno

Zodpovědný projektant: Ing. Václav Starý, člen ČKAIT, autorizovaný stavební inženýr, autorizace pro obor dopravní stavby, číslo autorizace 1004756.

Projektanti: Ing. Viktor Nohál, tel. 724 509 236, viktor.nohal@dhvpro.cz

2 ÚVOD

Předkládaná část dokumentace řeší provizorní komunikace a přístupy na staveniště. Napojení stavebních úseků železniční trati na silniční síť. Organizaci dopravy v jednotlivých nápojných místech včetně návrhu dopravního značení.

3 PODKLADY

- [1] vyhláška 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- [2] ČSN 736010 Projektování místních komunikací (01/2006)
- [3] ČSN 736102 ed. 2 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (06/2012)
- [4] TP65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (08/2013)
- [5] TP133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (08/2013)
- [6] TP66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (04/2015)

Zdroje poskytnuté zadavatelem:

- zaměření území
- podkladové ortofoto snímky

Internetové zdroje – mapové portály:

- www.mapy.cz
- www.maps.google.com
- www.cuzk.cz

4 PROVIZORNÍ KOMUNIKACE

Železniční trať bezprostředně nenavazuje na silniční komunikační síť, proto je třeba vytvořit provizorní komunikace, které by rekonstruované úseky tratě spojily se silniční sítí.

Ve své podstatě všechny úseky tratě je třeba napojit na silniční síť a v závislosti na konfiguraci terénu je toto napojení buď pomocí násypového tělesa nebo přímým napojením zpevněnou komunikací.

4.1 Konstrukce násypů

Násypy pro přístup k železniční trati budou vytvořeny ze zeminy získané na stavbě (např. při odtěžení svahu severně od nádraží Kr. Pole, km 9,4-9,7). Násypy budou tvořeny postupným vrstvením a hutněním po vrstvách 30 cm. Pod násypy, které budou tvořeny přes příkopy bude položena roura a bude vytvořen provizorní propustek.

Horní pojížděná plocha násypu bude následně vhodným způsobem zpevněna, aby nedocházelo zvláště při deštivém počasí k rozvozu bláta a nečistot na přilehlou silniční síť.

4.2 Konstrukce zpevněných komunikací

Nejjednodušší zpevněnou komunikací je komunikace zpevněná drceným kamenivem. Pro zpevnění komunikace je uvažováno s tloušťkou vrstvy kameniva 20 cm. Na zpevnění bude použito kamenivo bez jemnozrnných částic, bude použita frakce 16 mm a výše (např. kamenivo vytěžené z kolejového lože).

Vrstvy kameniva jsou navrženy i pro příjezd na panelové plochy, kde není možno panelovou plochu na nájezdu zapustit na úroveň terénu.

V místech, kde je třeba ochránit stávající konstrukce, případně místa, kde je třeba po skončení prací odstranit kamenivo beze zbytku bude v podkladu použita krycí geotextilie.

4.3 Konstrukce panelových ploch

Panelové plochy budou konstruovány tam, kde je přímý příjezd na silniční síť a je nutno zajistit čistotu stavebních vozidel před vjezdem na komunikaci. Typicky ve vztahu k silnici I/43 (vozidla musí být před vjezdem na komunikaci důkladně očištěna).

Panelová plocha bude konstruována ze silničních panelů ukládaných na urovnanou vrstvu štěrkopísku tl. 15 cm.

Silniční panely nebudou ukládány do železničního svršku!

Případná výjimka musí být protokolárně odsouhlasena investorem stavby.

4.4 Zapanelování železniční trati

Konfigurace terénu všude neumožňuje přímý příjezd k trati a pro příjezd k některým úsekům je nutno využít i přesun po železničním svršku. Aby se předešlo degradaci a poškození železniční trati, budou pro pojezd po železničním svršku využity pouze dvoucestné mechanismy. Pro boční nájezd dvoucestných mechanismů do koleje, případně k překonání krátkých vzdáleností v úsecích bez snesení kolejového roštu bude použita v železničním svršku výhradně přejezdová úprava zajišťující ochranu kolejového roštu. Doporučeny jsou zádlažbové přejezdové panely určené do železničního svršku.

Silniční panely nebudou ukládány do železničního svršku!

Případná výjimka musí být protokolárně odsouhlasena investorem stavby.

4.5 Ostatní stavební úpravy

Demontáž svodidel – na některých místech je nutné provést demontáž svodidel. Demontáž bude provedena pouze v nezbytném rozsahu. Svodidla budou po dobu stavby deponována a po dokončení stavebních prací bude provedena zpětná montáž za použití nového spojovacího materiálu.

Stavební schodiště – některá přístupová místa jsou určena pouze pro přístup pěších. Taková místa se nacházejí zejména v hlubokých zářezech nebo na náspech, kde není možno provést násypové těleso pro příjezd vozidel. Provizorní stavební schodiště je uvažováno dřevěné, sestavované na místě dle místních podmínek. Výstup ze schodiště zejména ve vztahu k trati musí být řádně vyznačen v souladu s požadavky BOZP.

Přidání plotové branky – k trati pod Lesnou je navržen pěší přístup v místě mezi tunely. V současném stavu je pozemek dráhy oplocený. Pro přístup je navrženo přidání plotové branky do stávajícího oplocení s možností uzamykání. Přístup je navržen v prostoru garáží u bytových domů, kde si hrávají děti, je proto nutné mít tento přístup zabezpečen, aby jím k trati nevstupovaly neoprávněné osoby (např. děti).

Další drobné stavební úpravy jsou uvedeny ve výkresech u jednotlivých míst. Jde například o dočasné zrušení části oplocení zahrady, odstranění zábradlí z jechlů, odstranění uličního koše na odpadky atd. Všechny drobné stavební úpravy budou po skončení stavebních prací a zrušení jednotlivých provizorních přístupových komunikací uvedeny opět do původního stavu.

5 MÍSTA NAPOJENÍ – ORGANIZACE DOPRAVY

S ohledem na různorodost jednotlivých míst napojení není vytvářeno typické řešení napojení, ale každé nápojné místo je řešeno samostatně. Jednotlivá místa jsou řešena s ohledem na význam komunikace, na kterou se dané místo napojuje a pro každé místo je vytvořeno samostatné schéma řešení.

Společně pro všechna místa napojení pro motorovou dopravu je osazení sestavy dopravních značek B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ doplněné o dodatkovou tabulku E13 „MIMO VOZIDLA STAVBY“.

6 ČIŠTĚNÍ VOZIDEL A KOMUNIKACÍ

Při návrhu přístupových komunikací byla snaha vytvořit komunikace s nižší prašností, aby zvláště násypová tělesa nebyla pouze ze zeminy a nákladní vozidla nerozvážena hlínu na kolech do přilehlých ulic.

V místech, kde se nápojná místa napojují na silnice jsou vytvořeny panelové plochy, aby mohlo dojít k očištění vozidla před vjezdem do vozovky. V místech, kde se předpokládá zvýšená potřeba čištění vozidel je vyčleněna i osoba určená k čištění vozidel.

I přes návrh přístupových komunikací bez použití zemin pro horní pojížděnou vrstvu lze očekávat, že bude stavebním provozem docházet ke znečišťování přilehlé komunikační sítě, proto je uvažováno i s použitím strojního čištění komunikací. Rozsah strojního čištění je uvažován s frekvencí 1x za 14 dní a 200 m plného uličního profilu od jednotlivých nápojných míst.

7 NAVRÁCENÍ NÁPOJNÝCH MÍST DO PŮVODNÍHO STAVU

Po skončení stavebních prací na železnici budou provedeny práce k navrácení jednotlivých nápojných míst do původního stavu.

Po odstranění násypových těles budou zkontrolovány odvodňovací příkopy a následné propustky, jestli nedošlo k zanesení zeminou.

Budou navraceny do původního stavu všechny drobné stavební úpravy, které bylo nutno udělat pro přístup vozidel, tj. budou obnoveno oplocení pozemků, provedení nového zábradlí, bude provedena zpětná montáž svodidel.

8 OZNAČENÍ NÁPOJNÝCH MÍST

Navrhovaná nápojná místa jsou označována dle následujícího klíče.

01K/2,6 – číslice na první pozici

Číslice označuje pořadové číslo nápojného místa.

16KZ/8,7 – velká písmena na druhé pozici.

Písmena označují, zda se jedná o příjezd ke koleji (K) nebo k zařízení staveniště (Z) anebo dané nápojná místa slouží jak pro příjezd ke koleji, tak i k zařízení staveniště (KZ)

04K**s**/3,5 – malé písmeno na třetí pozici

Malé písmeno označuje omezené daného místa. Pokud na třetí pozici není uvedeno žádné písmeno, je místo přístupné pro veškerou stavební techniku bez omezení. Malé „s“ informuje o snížené tonáži vozidel, která mohou daný sjezd využít, případně rozměrově menší vozidla. Malé „o“ označuje přístupové místo pouze pro osoby, pro pěší.

10Ko/**5,4** – číslo za lomítkem

Číslo označuje kilometr staničení trati, kde se nápojné místo připojuje.

06KZ/4,3-**2TK** – označení za pomlčkou

Označení místa, které zpřístupňuje 2. traťovou kolej.

8.1 Neobsazené číslování a změny číslování

V průběhu zpracování dokumentace došlo od prvotního návrhu ke změnám požadavků na nápojná místa. Některá místa byla z dokumentace vyňata a číslování zůstalo neobsazeno. V případě zřízení nového nápojného místa je přidáno malé písmeno abecedy pro odlišení místa (**31b**K/15,4-2TK).

Neobsazené čísla lokalit:

8, 12, 18, 26, 30