

D1.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby (DSP+DPS)

Název akce: **Rekonstrukce ul. Družstevní, Beroun**

Zpracovatel PD: Ateliér Kprojekt, s.r.o.
Tyršova 158, 26901 Rakovník
IČ: 023 19 403

Zodp. projektant: Ing. Libor Křížák
ČKAIT: 0010377

Investor: Město Beroun
Husovo nám. 68, 266 01 Beroun

Datum: 05-2021

Zakázka č.: A21/29

Obsah

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
1.1.	Údaje o stavbě	3
1.2.	Údaje o stavebníkovi.....	3
1.3.	Údaje o zpracovateli PD	3
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	3
3.	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	4
4.	STÁVAJÍCÍ STAV	4
5.	STAVEBNĚ-TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
5.1.	Dopravní řešení	4
5.2.	Směrové řešení, šířkové uspořádání.....	5
5.3.	Výškové řešení	6
5.4.	Konstrukce	7
5.5.	Odvodnění zpevněných ploch.....	8
5.6.	Vytýčení.....	9
5.7.	Bourání, zemní práce	9
5.8.	Zeleň.....	10
5.9.	Mobiliář.....	10
6.	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ.....	10

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby: **Rekonstrukce ul. Družstevní, Beroun**

Místo stavby: Středočeský kraj
k.ú. Beroun (602868)

Stupeň PD: Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby (DSP+DPS)

Předmět PD: Rekonstrukce místní komunikace
Stavba trvalá

Účel užívání stavby: Navržená stavba slouží jako místní komunikace ve městě Beroun.

1.2. ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ

Město Beroun
Husovo nám. 68
266 01 Beroun

1.3. ÚDAJE O ZPRACOVATELI PD

Zpracovatel: **Ateliér Kprojekt, s.r.o.**
Tyršova 158, 26901 Rakovník
IČ: 023 19 403
tel: 313 513 542, 777 114 541
email: kprojekt@kprojekt.cz

Zodp. projektant: **Ing. Libor Křížák**
Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT: 0010377

Vypracoval: **Ing. Libor Křížák**
tel: 777 239 700
email: krizak.libor@kprojekt.cz

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Jedná se o rekonstrukci místní komunikace v celkové délce 271,4 m. Vozovka je v ZÚ – km 0,235 navržená jako jednosměrná šířky 3,5m. V úseku km0,235-KÚ je vozovka šířky 5,5m navržená jako obousměrná místní komunikace. Vozovka je na levé straně lemována parkovacím pásem se šikmým stáním (celkem 33 stání). Parkovací pás vznikne v km0,091 – 0,233 a vznikne částečně na úkor stávajících zelených ploch (nutné odstranit keře podél stávající vozovky). Na pravé straně je vozovka lemována stávajícím chodníkem ze živice, který je po nedávné rekonstrukci v dobrém technickém stavu.

Odvodnění vozovky je navrženo pomocí dostatečných podélných a příčných sklonů. Příčný sklon je v celé trase navržen jednostranný 3,0 % směrem vpravo. Dešťové vody z vozovky budou

odtékat do nových uličních vpustí, které jsou umístěné v místě stávajících uličních vpustí, které jsou ve špatném technickém stavu.

Vozovka je v ZÚ napojena na místní komunikaci ul. Pod Studánkou a v KÚ je napojena na místní komunikaci ul. Drašarova.

Plocha řešeného území

- vozovka – nová konstrukce	248 m ²
- vozovka - nový kryt	864 m ²
- parkovací pás – nová konstrukce	482 m ²
- parkovací pás – nový kryt	238 m ²
- chodník, vjezdy	269 m ²

3. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Vyjádření dotčených orgánů a správců sítí, vedení inženýrských sítí dle poskytnutých dat
- Mapové podklady – snímek katastrální mapy, digitální mapa města
- Geodetické zaměření
- Diagnostika stávající konstrukce vozovky
- Vlastní průzkum stavby, pořízená fotodokumentace
- Požadavky investora na rozsah řešeného území, řešení zpevněných ploch včetně způsobu likvidace dešťových vod a návrh úpravy zeleně. V průběhu zpracovávání dokumentace byl koncept navržených řešení konzultován se zástupci města, jejichž připomínky a návrhy byly zapracovány do dokumentace. Finální koncept byl investorem odsouhlasen.
- Stavební zákon a prováděcí vyhlášky v aktuálním znění, platné ČSN
- Vyhláška č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb ve znění vyhlášky 405/2017 Sb.

4. STÁVAJÍCÍ STAV

Jedná se o stávající místní komunikaci, která se nachází v sídlišti Hlinky. Stávající vozovka je částečně ze živice a částečně z žulových kostek. Vozovka je ve špatném technickém stavu, nachází se zde lokální propady a výtluky. Vozovka je lemována žulovými silničními obrubníky. Obrubníky po pravé straně budou zachovány, obrubníky po levé straně budou kompletně vybourány. Přilehlé chodníky jsou po rekonstrukci a jsou ze živice.

Vozovka je za prahem své životnosti a je v technicky nevyhovujícím stavu.

Odvodnění vozovky je řešeno pomocí uličních vpustí, které budou nahrazeny novými.

5. STAVEBNĚ-TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

5.1. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Stávající dopravní řešení v lokalitě bude zachováno. V převážné části trasy bude komunikace jednosměrná s navýšením počtem parkovacích stání. V úseku km0,235-KÚ je vozovka navržena jako obousměrná, aby zde bylo umožněno míjení vozidel a příjezd k parkovišti pro zásobování jednoty COOP.

Svislé opravní značení

Nově budou osazeny svislé dopravní značky – IP4b+B28 (v ZÚ), B2 (jednosměrná komunikace, před parkovacím pásem), 2x IP12 (stání pro osoby se sníženou schopností pohybu), IP11b (šikmé parkovací stání) a C2b a C2c (u vjezdu na parkoviště COOP). Zbývající značky jsou

stávající – beze změn. V KÚ bude stávající dopravní značka IP4b přesunuta do zeleného pásu.

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení zahrnuje vyznačení jednotlivých parkovacích stání, šikmé žluté čáry a znaky pro tělesně postižené.

VDZ bude z důvodů větší trvanlivosti provedeno z plastu.

5.2. SMĚROVÉ ŘEŠENÍ, ŠÍRKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Komunikace bude rekonstruována v celé své délce 271,4 m. Vozovka je v ZÚ – km 0,235 navržena jako jednosměrná šířky 3,5m. V úseku km0,235-KÚ je vozovka šířky 5,5m navržena jako obousměrná místní komunikace. Vozovka je na levé straně lemována parkovacím pásem se šikmým stáním (celkem 33 stání). Parkovací pás vznikne v km0,091 – 0,233 a vznikne částečně na úkor stávajících zelených ploch (nutné odstranit keře podél stávající vozovky). Na pravé straně je vozovka lemována stávajícím chodníkem ze živice, který je po nedávné rekonstrukci v dobrém technickém stavu.

Komunikace bude mít kryt ze živice a bude lemována žulovými obrubníky. Silniční žulový obrubník po pravé straně vozovky je stávající, po levé straně bude osazen nový žulový silniční obrubník. Obrubníky budou lemovány dvojlinkou ze žulové kostky.

Komunikace

Vozovka je v ZÚ napojena na místní komunikaci ul. Pod Studánkou a v KÚ je napojena na místní komunikaci ul. Drašarova.

Napojení v ZÚ bude provedeno širokým rozjezdem s připojovacími oblouky o poloměru $R=6,0$ a $8,0$ m.

V úseku ZÚ-km0,035 bude provedena rekonstrukce vozovky.

V km0,048 bude provedeno nové stání pro kontejnery, které bude lemováno živým plotem.

V km0,085 bude na úkor vozovky vybudováno stání pro tříděný odpad, které bude lemováno oplocení z tahokovu (standardní řešení oplocení v lokalitě).

V km0,235 bude provedeno napojení úzkého chodníku šířky 1,0m. Výškový rozdíl bude vyrovnán 3 schodišťovými stupni, které budou lemovány záhonovými obrubníky 250x80mm (v místě stávajícího schodiště).

V úseku km0,250 bude proveden posun chodníku na pravé straně, aby bylo možno rozšířit vozovku pro obousměrný provoz.

Napojení v KÚ bude provedeno plynule na stávající zapuštěný žulový obrubník.

V km0,260 stojí na stávajícím chodníku kontejner sloužící pro bytový dům č.p.1319. Pod dohodě s majiteli bude vybudováno stání pro kontejnery na jejich pozemku.

Parkovací pásy

Nové parkovací pásy budou provedeny s krytem ze živice. Parkovací pásy jsou navrženy po levé straně komunikace a vzniknou částečně na úkor stávající vozovky a částečně na úkor zelených ploch (nutné odstranění keřů). Parkovací pás je široký 5,0 m, šířka jednoho parkovacího stání je 2,65 m. Celkem vznikne 33 nových parkovacích stání, z toho 2 místa budou sloužit pro osoby se sníženou schopností pohybu (š. 3,5 m). Parkovací pás bude lemován silničním obrubníkem osazeným s nadvýšením +8 cm. Odvodnění parkovacího pásu je řešeno příčným sklonem 3,0 % vpravo směrem k uličním vpustím ve vozovce.

Jednotlivá stání budou vyznačena vodorovným dopravním značením. V místě napojení chodníků bude parkovací pás přerušen.

Chodníky, plochy pro pěší

V úseku ZÚ-km0,035 budou rekonstruovány chodníky ze živice, včetně místa pro přecházení. Mezi vjezdy k bytovým domům je navrženo další stání pro popelnice kryté živými keři. V km0,085 bude na úkor vozovky vybudováno stání pro tříděný odpad, které bude lemováno oplocení z tahokovu (standardní řešení oplocení v lokalitě). Plocha ze skladebné dlažby bude bezbariérově napojena na parkovací pás. V místě napojení na schodiště bude provedeno plynulé napojení (oprava 1.schodu betonem). Na levé straně bude provedeno bezbariérové napojení dvou chodníků směrem k ul.Nerudově. Na pravé straně bude v km 0,170 provedena bezbariérová úprava vjezdu ke garážím. V km0,235 bude provedeno napojení úzkého chodníku šířky 1,0m. Výškový rozdíl bude vyrovnán 3 schodišťovými stupni, které budou lemovány záhonovými obrubníky 250x80mm. V úseku km0,245-KÚ bude na levé straně rekonstruován stávající chodník. Součástí chodníku po levé straně je jeden vjezd š. 4,0 m. Na pravé straně bude chodník posunutý o cca 2,1 m, aby zde bylo možné vytvořit obousměrnou vozovku v místě vjezdu (š. 5,5 m). Před vjezdem na parkoviště COOPU (km0,235-0,240) je navrženo prodloužení chodníku vpravo, pro možnost přecházení chodců přes rozjezd na nový (posunutý) chodník.

Chodníky jsou lemovány záhonovým obrubníkem s nadvýšením +6 cm. Nově je v ZÚ po levé straně vytvořeno stání pro popelnice lemované živými keři.. Za zadním parkovištěm COOPU je provedeno prodloužení chodníku vlevo, pro možnost přecházení chodců.

5.3. VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Podkladem pro výškový návrh bylo aktualizované podrobné geodetické zaměření. Živičný kryt bude v místě napojení na ul.Pod Studánkou zaříznut a spára ošetřena asfaltovou emulzí. V KÚ bude nový kryt plynule napojen na zapuštěný obrubník podél dlážděné ulice Drašarovy.

Podélný sklon vozovky je navržen v rozmezí 2,0-13,5%. Přechody mezi jednotlivými sklony budou zaobleny pomocí výškových zakružovacích oblouků o poloměrech R=100-6000m. V celé trase je navržen jednostranný příčný sklon 2,5% vpravo. Vzhledem k výsledku PAU zkoušek (obrusná vrstva směs ZAS-T4) nebude stávající kryt vozovky vybouráván a bude provedeno jeho zesílení vrstvou asfaltobetonu tl.50mm. Výškově je nový kryt navržen do plynulého průběhu s nadvýšením cca 50mm a vyrovnáním lokálních propadů a výtluků. Vyrovnání bude provedeno vrstvou asfaltobetonu. Navazující chodníky budou min +8 cm nad úrovní vozovky (dvolinky ze žulových kostek). V místě napojení chodníků na vozovku bude provedena bezbariérová úprava – nadvýšení +2 cm a lemování varovným pásem.

Parkovací pásy, vjezdy

Parkovací pásy podél vozovky budou provedeny s příčným sklonem 2,5% směrem k vozovce (v celé trase jednotný sklon). Parkovací pás bude lemován žulovým obrubníkem s nášlapem +8 cm.

Chodníky, plochy pro pěší

Rekonstruované chodníky budou provedeny s jednostranným příčným sklonem 2,0% směrem k vozovce, podél travnatých pásů bude osazen chodníkový obrubník s nadvýšením +6 cm, který bude tvořit vodící linii.

5.4. DIAGNOSTIKA

Před zahájením projektových parcí byla provedena diagnostika stávající konstrukce ul. Družstevní (Ing. Petr Mondschein, Ph.D. – srpen 2021). Průzkum byl doplněn o zatřídění asfaltové směsi dle vyhlášky č.130/2019 Sb (PAU zkoušky).

Stávající stav

Povrch vozovky je částečně tvořen žulovou dlažbou, větší část pak asfaltem stmelenou vrstvou. Odvodnění komunikace je realizováno příčným sklonem do uzavřeného odvodňovacího systému.

Na posuzovaném úseku komunikace nebylo v roce 2016 prováděno celostátní sčítání dopravy [18]. Jedná se o obslužnou komunikaci, jejíž hlavní funkcí je umožnit přístup do okolních obytných budov, na komunikaci jsou vyhrazena parkovací stání pro osobní vozidla. Komunikaci je možné zařadit do TDZ VI. Vzhledem k dopravnímu významu komunikace je návrhová úroveň porušení vozovky zařazena do kategorie D2 [2].

Poruchy

Posuzovaná komunikace je porušena a to jednotlivými poruchami či souborem poruch.

Na vozovce se objevují příčné deformace, lokální poklesy, trhliny. Obrusná vrstva je na konci své trvanlivosti. Obrusná vrstva vykazuje poruchy typu koroze povrchu, ztráta asfaltového tmele. Na mnoha místech byly provedeny lokální vysprávkky.

Skladba stávající konstrukce vozovky

Na sledovaném úseku komunikace byly provedena pracovníky FSv ČVUT v Praze, OL 136 a firmy RODOS [20] jedna vrtaná sonda přes všechny konstrukční vrstvy vozovky a jedna vrtaná sonda přes asfaltem stmelené vrstvy.

Tloušťka asfaltem stmelené obrusné vrstvy je 60 mm až 70 mm. Obrusná vrstva je tvořena asfaltem stmelenou směsí s maximální velikostí zrna 8 mm, s největší pravděpodobností se jedná o původní vrstvu se značením ABJ, v případě zrnitosti 11 mm pak o ABS. V podkladních vrstvách vozovky se nacházejí penetrační makadamy a nestmelené konstrukční vrstvy.

V podloží vozovky resp. v aktivní zóně vozovky se nachází zemina typu G3 G-F šterk s příměsí jemnozrnné zeminy (mírně namrzavá zemina, podmíněčně vhodná do násypu a aktivní zóny, předpokládaný modul přetvárnosti $E_{def,2}$ by se měl pohybovat mezi 60 MPa až 120 MPa, CBR při optimální vlhkosti lze očekávat mezi 10 % až 60 %, po uložení ve vodě pouze mezi 5 % až 30 % [3]).

Asfaltové vrstvy byly zatříděny na základě vyhlášky č.130/2019 Sb. do kvalitativní třídy ZAS-T4 [21]. Penetrační makadamy do kvalitativní třídy ZAS-T1 [21].

5.5. KONSTRUKCE

V místě stávající komunikace s krytem z žulové dlažby a v místě rozšíření parkovacího pásu a vozovky bude provedena celá nová konstrukce s krytem z asfaltobetonu v tl.470mm

NOVÁ KONSTRUKCE VOZOVKY, PARKOVACÍHO PÁSU

- | | |
|------------------------------|--------------------------|
| 1. asfaltový beton ACO 11+ | 50 mm |
| 2. spojovací postřík PS, EMK | do 0,3 kg/m ² |

3. asfaltový beton ACP 16	70 mm
4. infiltrační asfaltový postřik do 1,0 kg/m ²	
5. kamenivo zpevněné cementem SC C8/10	150 mm
6. štěrkodrt' frakce 0-63mm	200 mm
7. <u>upravená zemní pláň (E def,2= min. 45 MPa)</u>	
Celkem	470 mm

V místě zesílení krytu vozovky a parkovacího pásu bude provedena nová obrusná vrstva s lokální vyrovnávkou asfaltobetonem v tl. do 40mm (dle výkazu výměr na 50% plochy).

OPRAVA KRYTU VOZOVKY, PARKOVACÍHO PÁSU

1. asfaltový beton ACO 11+	50 mm
2. spojovací postřik PS, EMK do 0,3 kg/m ²	
3. vyrovnávka z asfaltobetonu ACO - lokálně	
4. spojovací postřik PS, EMK do 0,3 kg/m ²	
5. stávající, očištěný kryt vozovky	

Konstrukce vozovky (parkovacího pásu) bude upnuta mezi žulové obrubníky. Podél obrubníku bude provedena dvojitá přídlažba ze žulových kostek do betonu.

CHODNÍKY, VJEZD

1. asfaltový beton ACO 11+	50 mm
2. štěrkodrt' frakce 0-32mm	50 mm
3. štěrkodrt' frakce 0-63mm	250 mm
4. <u>upravená zemní pláň (E def,2= min. 30 MPa)</u>	
Celkem	350 mm

NAPOJENÍ CHODNÍKŮ, STÁNÍ PRO KONTEJNERY

1. skladebná betonová dlažba	60 mm
2. lože z drti 4-8mm	40 mm
3. štěrkodrt' frakce 0-63mm	200 mm
4. <u>upravená zemní pláň (E def,2= min. 30 MPa)</u>	
Celkem	300 mm

Stavba bude provedena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

- Chodníky a zpevněné plochy pro pěší budou opatřeny jednostrannou vodící linií pro nevidomé. Vodící linie bude tvořena zvýšeným obrubníkem s nadvýšením +6 cm.
- V místě snížených obrubníků bude proveden varovný pás šířky 0,40 m z reliéfní betonové dlažby.

Podrobnosti o parametrech konstrukcí viz Vzorové příčné řezy.

5.6. ODVODNĚNÍ ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Odvodnění komunikací a zpevněných ploch bude zajištěno dostatečnými podélnými a příčnými sklony. Likvidace dešťových vod bude řešena odtokem dešťových vod do odvodňovacích prvků a do jednotné kanalizace. Odvodňovací prvky jsou řešeny pomocí nových uličních vpustí, které jsou umístěné v místě stávajících. Napojení uličních vpustí bude provedeno stávajícími přípojkami, vysazenými na stávající stoce.

Uliční vpusti budou z betonových prefabrikovaných dílců (celková výška 1,0m) s litinovými mřížemi a pozinkovanými koši výšky 0,6m.

Před zahájením stavby bude proveden průzkum stávající kanalizace, na základě kterého bude rozhodnuto o případných opravách (např. výměna poklopů a pod.). Oprava kanalizace není součástí projektu a bude řešena samostatně jejím správcem. Součástí stavby je pouze upravení (zvýšení) poklopů revizních šachet do úrovně nové nivelety.

Odvodnění zemní pláně bylo navrženo pomocí drenáží z flex.PVC100mm pouze v rozsahu nutném pro odvodnění pláně po dobu stavby s vyústěním do travnatých ploch.

5.7. VYTÝČENÍ

Směrový a výškový návrh byl zpracován pomocí softwaru pro navrhování komunikací Autocad Civil 3D. Hrany vozovek budou vytýčeny podle digitálních podkladů (situace), které jsou součástí projektu. Podkladem pro projekt byla digitální mapa města Beroun s geodetickým doměřením polohopisu a výškopisu (aktualizace správcem mapy).

5.8. BOURÁNÍ, ZEMNÍ PRÁCE

Bourací práce a demontáže budou zahrnovat vybourání části zpevněných ploch:

- vybourání krytu chodníků ze živice
- vybourání krytu vozovky a parkovacích pásů ze živice (lokálně)
- odstranění lokálních nerovností krytu frézováním (lokálně)
- vybourání obrubníků – žulové, betonové
- vybourání kanalizačních vpustí
- odstranění dopravních značek
- zaříznutí živičného krytu v místě napojení na stávající vozovku

Stávající živičný kryt vozovky bude lokálně vybourán – především v místě uličních vpustí a napojení ploch. Lokálně bude provedeno odfrézování lokálních nerovností před pokládkou obrusné vrstvy. Na stavbě budou získané asfaltové směsi pečlivě rozdělovány podle jejich třídy.

Asfaltová směs zatříděná do kvalitativní třídy ZAS-T1 se nestává vedlejším odpadem, ale je vedlejším produktem, bude-li využita pro:

- výrobu asfaltové směsi vyráběné za horka, za tepla nebo za studena,
- nestmelenou podkladní vrstvu pozemní komunikace, letištní, manipulační nebo obdobné dopravní plochy,
- ochrannou vrstvu pozemní komunikace či letištní nebo obdobné dopravní plochy, konstrukci zemního tělesa pozemní komunikace nebo stavby železniční trati, nestmelenou konstrukční vrstvu polních a lesních cest,
- hydraulicky stmelenou podkladní vrstvu pozemní komunikace, letištní nebo obdobné dopravní plochy či konstrukce železniční trati,
- technologii recyklace na místě.

Asfaltová směs zatříděná do kvalitativní třídy ZAS-T4 se nestává vedlejším odpadem, ale je vedlejším produktem, bude-li využita pro:

- technologii recyklace za studena na místě, a to při použití asfaltového pojiva v podobě asfaltové emulze nebo zpěněného asfaltu samostatně nebo v kombinaci s vhodným hydraulickým pojivem. Použití pouze hydraulického pojiva není v takových případech

přípustné.

Kamenné obrubníky a dlažba budou očištěny a zpětně využity na stavbě, případně odvezeny na deponii investora.

Odkopávky zahrnují dotěžení na úroveň zemní pláň, její upravení do projektovaných podélných a příčných sklonů a zhutnění (vozovka - Edef,2 = min. 45 MPa). Pokud nebude dosaženo minimální hodnoty 45 MPa, bude zemina v podloží vyměněna případně její vlastnosti zlepšeny vápněním, použitím geosyntetik a podobně.

Bilance kubatur zemních prací je navržena jako nevyrovnaná s přebytkem výkopku. Odtěžená zemina a vybourané materiály budou použity zhotovitelem na jiných stavbách. Nevyužitelné materiály budou odvezeny na skládku, kterou zajistí zhotovitel stavby. Ve výkazu výměr je uvažován odvoz do vzdálenosti 10km a skládkovné (veškerý výkopek + betonová suť). Budoucí zhotovitel musí v nabídce do těchto položek zahrnout veškeré náklady na likvidaci přebytku výkopku (včetně případného odvozu do vzdálenosti větší než 10km).

Z travnatých ploch bude sejmuta ornice, která bude využita na úpravu zelených ploch v rámci dokončovacích prací. Nedostatek ornice bude dovezen z deponie investora. Ohumusované plochy budou osety travní směsí.

5.9. ZELEŇ

V trase budou odstraněny keře v místě rozšíření parkovacích pásů. V km 0,195 bude na levé straně odstraněna stávající bříza.

Podél kontejnerového stání bude vysazen živý plot – výsadba po 0,4m ve 2 řadách (druh dle požadavku investora).

5.10. MOBILIÁŘ

V km0,085 bude stání pro tříděný odpad, které bude lemováno oplocení z tahokovu dl.8,5m. Jedná se o standardizované řešení, které je běžně v lokalitě využíváno (např. ul. Branislavo va nebo Bezručova).

Oplocení tvoří rámy z jechlů 50/30/2, které jsou vyplněny tahokovem typu N/27. Jedno pole je 1,5m x 1,5m. Stání bude tvořeno dvěma dvojpoli dl.3,0m a dvěma atypickými poli š.1,25m.

Veškeré prvky budou žárově zinkovány.

Podrobnosti viz. Příl.č. D1.7.

6. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

V lokalitě se nachází inženýrské sítě, které byly zakresleny do situace podle aktuální digitální mapy města a podkladů jejich správců.

Zákres inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a před zahájením stavby musí být veškeré inženýrské sítě vytýčeny a přesný průběh a hloubka uložení budou ověřeny ručně kopanými sondami. Během stavby je nutné vytýčení chránit před poškozením. Práce v ochranných pásmech budou probíhat podle podmínek správců jednotlivých inženýrských sítí.

V místě křížení pod vozovkou bude prověřen stav stávajících chrániček (kabely NN, sdělovací

kabely a pod.) a případně bude rozhodnuto o jejich prodloužení nebo výměně.

Veškerá zařízení na inženýrských sítích (poklopy šachet, mříže, šoupata a podobně) budou upraveny do úrovně nové nivelety.

Oprava veřejného osvětlení a nasvícení míst pro přecházení budou předmětem samostatné projektové dokumentace.

Vypracoval : Ing.Libor Křížák