

# A-B. PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

---

Akce:

**OPRAVA CHODNÍKŮ A NÁMĚSTÍ – II. ETAPA**

**Karlovarská třída, Kamenné Žehrovice**

Místo stavby:

Karlovarská třída, Kamenné Žehrovice

Investor:

Obec Kamenné Žehrovice

Stupeň:

DPS

Datum:

květen 2012

Vypracoval:

Marcela Liebezeitová

Číslo zakázky:

6/2012

---

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## Dokumentace provedení stavby

### 1) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

NÁZEV STAVBY:	OPRAVA CHODNÍKŮ A NÁMĚSTÍ – II. ETAPA
Místo stavby:	Karlovarská třída, Kamenné Žehrovice
Katastrální území:	662844 Kamenné Žehrovice
STAVEBNÍK:	Obec Kamenné Žehrovice Karlovarská třída č. p. 6 273 01 Kamenné Žehrovice
STUPEŇ PD:	Dokumentace provedení stavby

### 2) ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

#### **A) Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam, umístění**

Projekt řeší návrh oprav chodníků vlevo podél silnice II/606 – karlovarské, od návsi po ulici J. A. Komenského. Část stávajícího chodníku přechází pod úroveň přilehlé komunikace č. II/606. Tato rozdílná výšková úroveň je v současnosti řešena opěrnou zídou z lomového kamene. V rámci oprav bude tato zídka ubourána a znovu vybudována nová železobetonová monolitická s lícovou stranou z pohledového betonu. V projektu je dále návrh parkoviště při stávajícím vjezdu do areálu prodejny Jednoty, kde je v současnosti volná plocha již k parkování využívána. Stávající zábradlí mostku lemující silnici II/600 bude nahrazeno novým, korespondujícím se zábradlím na protější straně (řešeno v části projektu – I. ETAPA).

#### **B) Předpokládaný průběh stavby**

Projekt řeší II. etapu oprav stávajících chodníků - vlevo podél silnice II/606 (Karlovarská třída) ve směru na Prahu.

#### **C) Vazba na regulační plán a územní plán**

Jedná se o rekonstrukci stávajícího stavu a nedochází k zásahům do území, které by měly vliv na územní či regulační plán obce.

#### **D) Stručná charakteristika území**

Stavenišťem je prostor stávajících chodníků po levé straně karlovarské silnice ve směru na Prahu a zpevněné plochy při prodejně Jednoty.

V řešeném prostoru bude provedena rekonstrukce povrchů chodníků, zpevněných ploch včetně vjezdů, oprava opěrné zídky a vybudování nového zábradlí silničního mostku přes potok Jordán.

Stavbou budou dotčeny i jiné pozemky, než jen ty v majetku obce Kamenné Žehrovice. Jedná se o pozemky, na kterých jsou již stávající chodníky či související stavby umístěny.

#### **E) Vliv technického řešení a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí**

Technické řešení stavby je běžné, v místních podmínkách nedochází k vlivům na krajinu, zdraví a životní prostředí. Navrhovanými úpravami dojde ke zvýšení bezpečnosti pěších účastníků provozu.

#### **F) Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření**

Stavba nemá dopad na řešené území. Dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu.

### **3) PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**

- Místní šetření, průzkum lokality, pořízení fotodokumentace
- Vstupní jednání se zástupci investora
- Schválená územní studie
- Geodetické výškopisné a polohopisné zaměření
- Platné ČSN a další předpisy
- Jednání s dotčenými orgány
- Podklady od správců inženýrských sítí

### **4) ČLENĚNÍ STAVBY**

Tento projekt řeší II. etapu oprav chodníků podél karlovarské silnice II/606. Stavba není členěna na stavební objekty.

### **5) PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**

#### **A) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků**

Realizace stavby není závislá na souvisejících stavbách v okolí. Pozemek stavby poskytuje dostatek prostoru pro umístění zařízení staveniště i skladování stavebního materiálu.

### **B) Dopravní omezení, objížďky, výluky dopravy**

Při opravách chodníků dojde k dopravnímu omezení v provozu na komunikaci II/606 na Karlovarské třídě. Dopravní omezení budou vyznačena.

## **6) VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ**

V dané lokalitě nebyly provedeny žádné předběžné průzkumy a měření

## **7) DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO. CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKA**

Daná lokalita se nenachází v žádném z těchto území.

## **8) ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ**

Stavba si nevyžádá kácení mimolesní zeleně. Nezpevněné plochy dotčené stavbou budou ohumusovány a osety trávou.

## **9) NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY**

Navržená stavba neklade žádné speciální nároky.

## **6) PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY**

Předpokládaný termín zahájení výstavby: rok 2013

Předpokládaný termín dokončení stavby: rok 2013

Přesné termíny zahájení a dokončení stavby budou specifikovány ve smlouvě s dodavatelem stavby.

Stavební práce budou realizovány dodavatelsky. Dodavatelská firma bude vybrána ve výběrovém řízení.

Kontrola provádění se bude týkat zakrývaných částí stavby. Kontrola bude vždy potvrzena zápisem ve stavebním deníku.

## **7) PŘEDÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ**

Stavba bude předána dle požadavků jednotlivých správců.

# **SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Dokumentace provedení stavby

## **1. URBANISTICKÉ, ARCHITEKTONICKÉ A STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

### **A) ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ**

Stavenišťem je prostor stávajících chodníků a přilehlých zpevněných ploch (vjezd prodejna Jednoty, parkoviště), vedených vlevo ve směru na Prahu podél silnice II/606 od centrální části náměstí po ulici J. A. Komenského.

Návrh oprav spočívá v rekonstrukci povrchů chodníků a zpevněných ploch v řešené oblasti. Součástí rekonstrukce je též oprava zábradlí silničního mostku přes potok na návsi a oprava stávající opěrné zídky mezi chodníkem a silnicí II/606.

Stavbou budou dotčeny i jiné pozemky, než jsou v majetku obce Kamenné Žehrovice. Jedná se o pozemky, na kterých již vedou stávající chodníky.

### **B) URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ**

Projekt je zpracován na základě projednané a schválené studie, která řeší revitalizaci centrální části parteru Kamenných Žehrovic. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávajících povrchů chodníků a úpravu stávajících zpevněných ploch, nedochází k narušení urbanistického a architektonického řešení lokality a jejího okolí. Povrchy chodníků budou provedeny z betonové zámkové dlažby v barvě přírodní, čímž budou barevně navazovat na již rekonstruovanou část návsi s prostorem parkoviště pro osobní automobily.

### **C) TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY**

Účelem rekonstrukce je nahradit stávající povrchy chodníků a zpevněných ploch převážně tvořených živcí a z části betonovými dlaždicemi, betonovou zámkovou dlažbou včetně nových podkladních vrstev. Součástí oprav bude osazení nových betonových obrubníků lemuujících dané zpevněné plochy a chodníky. Chodníky přiléhající přímo k objektům nebo k zídkám budou od těchto konstrukcí dilatovány vložením nopové folie.

Vedení pěších komunikací respektuje stávající vjezdy, odbočení a ostatní vazby na stávající objekty a navazující komunikace. U všech vjezdů a vstupů do stávajících komunikací budou osazeny hmatové prvky.

Zemní pláň bude upravena tak, aby odpovídala předpokládanému povrchu s předepsaným spádem. Musí být zhuťněná a povrchově upravena tak, že bude zaručeno odvodnění. Zemní práce budou v minimálním rozsahu z důvodu zachování nivelety – podélný profil vychází ze současné konfigurace okolního terénu – přilehlá komunikace, se snahou o minimalizaci zemních prací.

Stávající zábradlí na silničním mostku přes potok na návsi bude nahrazeno novým, vyzděným z přírodního kamene – místního pískovce, který bude ve třech dílech vylehčen ocelovou výplní (ocel zn. ATMOFIX nebo CORTEN). Stejné řešení je navrženo na protější straně mostku (viz. I. ETAPA).

Část stávajícího chodníku přechází pod úroveň přilehlé komunikace č. II/606. Tato rozdílná výšková úroveň je nyní řešena opěrnou zídou z lomového kamene, kterou je nutno opravit. V rámci oprav bude tato zídka ubourána a znovu vybudována nová železobetonová monolitická s lícovou stranou z pohledového betonu. Na nové opěrné zídce a navazujícím úseku z palisád bude osazena bariéra - zábradlí (dtto stávající stav) z hliníkových profilů s výplní z tvrzeného bezpečnostního skla (SIACITY bariéra S-BA02). Toto opatření má z části zamezit možnému znečišťování přilehlého prostoru pro chodce, který se nachází pod úrovní komunikace.

V projektu je dále návrh parkoviště pro osobní automobily při stávajícím vjezdu do areálu prodejny Jednoty, kde je v současnosti volná plocha již k parkování využívána. Stávající konstrukce vjezdu budou vybourány (panely, živice) a nově bude vybudován nový vjezd ze zámkové dlažby s pojízdnou konstrukcí, společný pro parkoviště a areál Jednoty (zásobování prodejny). Samotná parkovací plocha bude ze zatravnovacích tvárnic BEST –VEGA 100mm – v barvě přírodní se štěrkovým zásypem.

Celkově je navržené uspořádání přehledně patrné ve výkresové části projektové dokumentace.

#### **Konstrukce chodníků**

• Zámková betonová dlažba BEST – KLASIKO	60 mm
• Kladecí vrstva – drcené kamenivo 4-8 mm	30 mm
• Štěrkodráž 0-32mm	150 mm
Celkem	240 mm

#### **Konstrukce vjezdů – chodník s občasným pojezdem vozidel do 3,5t**

• Zámková betonová dlažba BEST – KLASIKO (zatravnovací tvárnice BEST-VEGA 100mm)	80 mm
• Kladecí vrstva – drcené kamenivo 4-8 mm	40 mm
• Štěrkodráž 0-32mm	200 mm
Celkem	320 mm

#### **Konstrukce zpevněných ploch - pojezdová plocha pro vozidla nad 3,5t**

• Zámková betonová dlažba BEST – KARO	80 mm
• Kladecí vrstva – drcené kamenivo 8-16 mm	50 mm
• Kladecí vrstva – drcené kamenivo 16-32 mm	100 mm
• Kladecí vrstva – drcené kamenivo 32-63 mm	250 mm
• Štěrkodráž 0-8 mm	100 mm
• Geotextilie	5 mm
• Štěrkodráž 0-8 mm	100 mm
Celkem	685 mm

## **D) NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

Rekonstruované chodníky jsou ponechány ve svém stávajícím směrovém vedení a jsou napojeny na stávající komunikační síť.

Nové veřejné osvětlení – viz projekt I. ETAPA

Napojení na vodovodní veřejný řad se neřeší.

Odvodnění chodníků zůstane stávající, do uličních vpustí umístěných v přilehlé komunikaci. Při úpravě snížené části budou doplněny dvě nové uliční vpustí s napojením do stávající kanalizace.

## **E) ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, VČETNĚ ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU**

V rámci rekonstrukce centrální části - náměstí byla vytvořena parkovací stání pro osobní automobily (6 míst) v místě přiléhajícím k vjezdu do areálu prodejny Jednoty. Touto úpravou je vyřešeno dosavadní odstavování a parkování vozidel, která výjezdem z nebezpečné a často blátivé plochy znečišťovala komunikaci č. II/606.

## **F) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A ŘEŠENÍ JEHO OCHRANY**

Stavbou nedochází k negativnímu ovlivnění životního prostředí ani krajiny. Během vlastní realizace stavby je nutné dodržet podmínky pro ochranu dřevin a rostlin.

Dodavatel musí při nakládání s odpady plnit povinnosti vyplývající z ustanovení §16 zákona č. 185/2001 Sb. O odpadech.

## **G) ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ**

V projektu jsou navrženy úpravy zajišťující bezpečné podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností orientace a pohybu. Vedení a šířka signálních a varovných pásů byly stanoveny na základě vyhlášky č. 398/2009 Sb. V místech vstupu do vozovky – přechody pro chodce, jsou hrany sníženy na úroveň 0,02m nad vozovkou. Materiál použitý pro hmatové prvky nesmí být použitý k jiným účelům.

## **H) PRŮZKUMY A MĚŘENÍ A JEJICH VYHODNOCENÍ**

Dokumentace pro stavební povolení je zpracována na základě těchto podkladů:

- Místní šetření, průzkum lokality, pořízení fotodokumentace
- Vstupní jednání se zástupci investora
- Územní studie

Pro projektovou dokumentaci nebyly zpracovány žádné průzkumy v lokalitě. Podkladem byla schválená územní studie řešení parteru centrální části obce Kamenné Žehrovice.

Před započítáním bouracích prací doporučujeme provést stavebně technický průzkum přilehlých objektů vč. zápisu, příp. fotodokumentace, aby bylo vyloučeno případné podezření z poškození těchto objektů vlivem následných prací (bourání, hutnění), při kterých bude používáno vibračních mechanismů.

## **I) ÚDAJE O PODKLADECH PRO VYTÝČENÍ STAVBY**

Pro vyhotovení projektové dokumentace bylo použito geodetického zaměření z dubna 2011, které vypracoval Ing. Jan Podpěra – souřadnicový systém S-JTSK, výškový Bpv. Před prováděním výkopových prací je nutné vytýčit případné inženýrské sítě.

## **J) VLIV STAVBY NA OKOLNÍ POZEMKY A STAVBY, OCHRANA OKOLÍ STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY PROVÁDĚNÍ STAVBY A PO JEJÍM DOKONČENÍ**

Stavba je navržena v běžných stavebních technologiích. Při provádění se nepředpokládají zásadní negativní účinky na okolí stavby.

Provádění stavby a způsob zabezpečení ochrany zdraví a bezpečnosti osob (veřejnosti) musí být stanoven za účasti investora a realizační firmy. Jedná se zejména o režim dopravy na stavbu, oplocení staveniště a další bezpečnostní opatření stanovená při jednotlivých fázích postupu výstavby. Práce při stavbě budou prováděny pouze v časovém období od 7. <sup>00</sup> do 21. <sup>00</sup> hodin a hluk ze stavby nepřesáhne hladinu 65dB. Materiál bude uskladněn a zabezpečen tak, aby bylo zamezeno přístupu cizích osob. Staveniště bude opatřeno zábradlími proti vstupu osob, které neprovádí stavbu.

Pozemky dotčené stavbou budou poté vráceny do původního stavu.

## **K) ZPŮSOB ZAJIŠTĚNÍ OCHRANY ZDRAVÍ A BEZPEČNOSTI PRACOVNÍKŮ, POKUD NENÍ UVEDEN V ČÁSTI F**

Je nutné v plné míře dodržovat předpisy a zákonná ustanovení, platné vyhlášky pro zajištění BOZ při práci vč. odpovědnosti jednotlivých pracovníků BOZ.

## **2. MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA**

Mechanická odolnost a stabilita je ovlivněna kvalitou hutnění a mírou zodpovědnosti jednotlivých pracovníků dodavatelské firmy.

Záruční doba na kvalitu prací – je předpoklad dohody o min. 36 měsíční záruce.

## **3. POŽÁRNÍ BEZPEČNOST**

Navrhovanými opravami chodníku a zpevněných ploch nedojde ke změně parametrů, které by zhoršily oproti původnímu stavu průjezdnost pro požární vozidla. V rámci rekonstrukce nedojde k narušení, či přemístění objektů hydrantů. Během stavby je nutné dodržet bezpečnostní podmínky dané předpisy a vyvarovat se jednání vedoucího ke zvýšení rizika požáru. Použité stavební materiály musí mít uvedenou hodnotu hořlavosti přípustnou pro daný typ stavby.

## **4. HYGIENA, OCHRANA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

Stavbou nedochází k ovlivnění životního prostředí ani krajiny. Během vlastní realizace je nutné dodržet podmínky pro ochranu dřevin a rostlin.



## 5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ

Bezpečnost na komunikaci je řešena pravidly silničního provozu. Umístění dopravních značek musí odpovídat požadavkům TP-65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Rozměry, barvy a provedení dopravních značek upravuje ČSN EN 12 899-1. Dopravní značení zůstane stávající. Pouze z důvodu posunutí přechodů pro chodce budou stávající značky označující tato místa pro přecházení vhodně přemístěny.

## 6. OCHRANA PROTI HLUKU

Výstavbou nedojde ke zvýšení hladiny hluku. Detailnější hluková studie nebyla řešena.

## 7. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA

- neřeší se

## 8. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

V projektu jsou navrženy úpravy zajišťující bezpečné podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností orientace a pohybu. Vedení a šířka signálních a varovných pásů byly stanoveny na základě vyhlášky č. 398/2009 Sb. V místech vstupu do vozovky – přechody pro chodce, jsou hrany sníženy na úroveň 0,02m nad vozovkou. Materiál použitý pro hmatové prvky nesmí být použitý k jiným účelům.

Mezi osoby s omezenou schopností orientace patří osoby se zbytky zraku a osoby nevidomé, osoby neslyšící a hluchoslepé, dále také osoby pokročilého věku, děti do tří let a případně osoby s mentálním postižením. Problematika osob hluchých se řeší podrobněji například v oblasti hromadné dopravy.

Nevidomí a slabozrací nemohou k bezpečnému pohybu po exteriéru používat zrak, ten nahrazují jiné smysly – hmat a sluch. Nevidomí se pohybují po exteriéru pomocí (hmatové) techniky dlouhé bílé hole. Z hlediska přístupnosti pro potřeby této cílové skupiny je nutně zajistit dostatek hmatných orientačních bodů a znaků. Zrakově postižení se pohybují podél tzv. vodící linie. Přirozenou vodící linií mohou být např. stěny budov, zídky, podezdívky plotů, obrubníky u trávníků (výška min. 0,06m). Vodící linií nikdy nesmí být obrubník u vozovky! Při přerušení vodící linie v délce více než 8m musí být zřízena tzv. umělá vodící linie. Na vodící linie navazují tzv. signální pásy, které upozorňují na možné změny směru. Zrakově postiženému určují nový, přesný směr chůze např. při přecházení komunikace nebo přístupu k místu nástupu do vozidel hromadné dopravy. Signální pás má šířku 0,8-1,0m, délku minimálně 1,5m, je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky. Nebezpečné nebo nepřístupné prostory (styk chodníku a jízdního pásu s obrubníkem nižším než 0,08m – přechody, místa pro přecházení, výjezdy vedené přes chodník, např. u rodinných domků nebo ze dvorů u domovních bloků) musí být označen tzv. varovným pásem. Varovný pás má šířku 0,4m, je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně

definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky. Vedení a šířka signálních a varovných pásů se řídí ustanoveními vyhlášky č. 398/2009 Sb. Materiál použitý pro hmatové prvky (signální a varovné pásy) nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatově a vizuálně kontrastní vůči svému okolí. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č. 163/2002 Sb. A technické návody TZUS 12.03.04 až 06.

Vjezdy musí být řešeny následujícím způsobem:

Nepřístupný prostor (prostor komunikace) je ohraničený varovným pásem, je proveden ze schváleného materiálu a je dostatečně kontrastní. Nevidomý při případné ztrátě orientace je informován, že se nalézá u nepřístupného a nebezpečného prostoru. Sklony rampy odpovídají vyhlášce 398/2009 Sb., obrubník má výšku menší než 0,08m, proto je v místě sníženého obrubníku provedena hmatová úprava – varovný pás.

Místa pro přecházení musí být řešena následujícím způsobem:

Nepřístupný prostor (prostor komunikace) je ohraničený varovným pásem, ze schváleného materiálu a je dostatečně kontrastní. Nevidomí a slabozrací jsou od vodící linie navedeni k varovnému pásu a tím pádem okraji vozovky signálním pásem šířky 0,8m. Signální pás je od varovného pásu odsazen o 0,3-0,5m.

Sklony rampy odpovídají vyhlášce 398/2009, obrubník má správnou výšku 0,02m. Max. sklon ramp pro přechody a chodníku – 8,3%.

V případě vedení pěších po chodníku mezi zelenými pásy je jedna strana chodníků navýšena o 0,06m. Toto navýšení se provádí zvýšením obruby, která pak slouží k vedení nevidomých prostorem. Při přerušení vodící linie na délku přesahující 8,0m je třeba tuto vodící linii nahradit umělou vodící linií.

## **9. OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

Nebyly zjištěny žádné škodlivé vlivy vnějšího prostředí. Stavba se nenachází v ochranném pásmu, majícím na ní vliv.

## **10. OCHRANA OBYVATELSTVA**

Při stavbě budou výkopy řádně označeny, případně osvětleny. Označeny bezpečnostní páskou, příp. ocelovými zábranami.

## **11. INŽENÝRSKÉ STAVBY (OBJEKTY)**

### **ODVODNĚNÍ ÚZEMÍ**

Odvodnění chodníků zůstává stávající. V místech, kde ústí stávající dešťové svody na chodník, budou osazeny lapače střešních splavenin (gajgry) a tyto budou napojeny na kryté odvodňovací žlaby (acodrain) ústící do krajnice přilehlé komunikace.

V úseku, kde chodník přechází pod úroveň přilehlé komunikace je pro odvodnění chodníku navržen povrchový odvodňovací žlab (BEST – ŽLAB II), který je propojen novým kanalizačním řádem se stávajícím (poz. č. 1145/2).

## ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

- neřeší se

## ZÁSOBOVÁNÍ ENERGIEMI

- neřeší se

## ŘEŠENÍ DOPRAVY

V rámci rekonstrukce nedochází k porušení povrchů, směrového vedení nebo výškového vedení přilehlých komunikací.

## POVRCHOVÉ ÚPRAVY OKOLÍ STAVBY

Dotčené pozemky budou navraceny do původního stavu, nebo upraveny dle projektu nového povrchu. Stávající a nově navržené plochy zeleně budou osazeny travním semenem, event. nízce vzrostlou zelení s mělkým kořenovým systémem.

## **12. VÝROBNÍ A NEVÝROBNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ STAVEB (POKUD SE VE STAVBĚ VYSKYTÚJÍ)**

Navrhovaná stavba nemá výrobní charakter.

## **13. MĚSTSKÝ MOBILIÁŘ**

V lokalitě nově opravovaných chodníků a náměstí budou umístěny nové odpadkové koše (typ lena) – f. MMCité.

Chodník lemovaný opěrnou zítkou a v nižší úrovni, než je přilehlá komunikace bude opatřen ochranou bariérou od f. SIACITY, s výplní tvořenou tvrzeným bezpečnostním sklem (prosklení z důvodu nezhoršení prosvětlení přilehlého objektu).