


REVIZE:	POPIS ZMĚNY:	DATUM:	VYPRACOVAL:
XXX	XXX	XXX	XXX
XXX	XXX	XXX	XXX
XXX	XXX	XXX	XXX

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv  $\pm 0,000 = 385,29$  m n. m.

AKCE: <b>KARLOVY VARY - REVITALIZACE OBJEKTU CÍSAŘSKÝCH LÁZNÍ</b>		STUPEŇ PD: DPS-DOKUMENTACE PRO PROVEDENÍ STAVBY	
		OBJEKT: IO 101 - KOMUNIKACE, ZPEVNĚNÉ PLOCHY A CHODNÍKY	
		PROFESE: D.1.1 - STAVEBNĚ DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	
INVESTOR A OBJEDNATEL:	Karlovarský kraj 70891168 Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary - Dvory	ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO: 30080111-4	AUTORIZACE:
MÍSTO STAVBY:	Mariánskolázeňská 302, KARLOVY VARY pozemky parc. č. 902, 903/2, k.ú. Karlovy Vary	DATUM: 12/2018	
		FORMÁT: 19 x A4	
GENERÁLNÍ PROJEKTANT:	 <b>INTAR a.s.</b> Bezručova 81/17a, 602 00 Brno tel.: +420 543 422 211 www.intar.cz, info@intar.cz	KOPIE:	
VEDOUČÍ PROJEKTU:		MĚŘÍTKO:	
HLAVNÍ ING. PROJEKTU:		-	
ZHOTOVITEL ČÁSTI:	PROJEKTOVÝ DOPRAVNÍ ATELIER Jankovcova 18A, 170 00 Praha 7 atelier.via@volny.cz	VÝKRES:	<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA SOUŘADNICE JTSK</b>
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN ŠPILAR	EVIDENČNÍ ČÍSLO:	
VYPRACOVAL:	ING. RENATA HOETZELOVÁ	30080111-4/IO 101/D.1.1.	ČÍSLO VÝKRESU: <b>01</b> REVIZE: -

# OBSAH DOKUMENTACE

## A. 01 TECHNICKÁ ZPRÁVA

**PŘÍLOHY:** seznam souřadnic vytyčovacích bodů  
geologická dokumentace vrtů J-3 a J-4

## B. VÝKRESY

výkres č.	název	měřítko	formát
02	situace	1 : 250	8A4
03	situace I. etapy	1:250	8A4
04	detail řešení přechodu	1:100	3A4
05	podélný řez hranou vozovky	1:200/20	5A4
06	vzorové řezy B1, B2	1:50	3A4
07	vzorové řezy B3, B4	1:50	4A4
08	vzorové řezy A, C	1:50	5A4
09	vzorové řez D, E	1:50	4A4
10	vzorový řez F	1:50	3A4
11	vytyčovací výkres	1:250	8A4

## 1. Úvod

Předmětem dopravního řešení je návrh dopravní obsluhy a terénní úpravy pro stavbu rekonstrukce objektu Lázně I - Císařské lázně v Karlových Varech, ve stupni dokumentace pro realizaci stavby. Jedná se o tyto úpravy:

- nástupní plocha do budovy a okolní pěší komunikace
- vjezd a výjezd z manipulační plochy pro zásobování, vstup pro zaměstnance
- přestavba nábrežní komunikace s pásem šikmých stání pro osobní vozidla a úprava zastávky autobusu MHD
- pěší úrovněová křižení vozovky (místa pro přecházení)
- urovnání terénu v místech travnatých ploch

Podkladem byla projednaná dokumentace pro stavební povolení. Tato dokumentace odpovídá stupni poznání a stavu budovy lázní a jejího okolí ke dni posledních úprav projektu.

## 2. Způsob dopravního napojení

Stavba nebude vyžadovat nové dopravní připojení. Bude zachován stávající princip i dopravní režim na veřejných komunikacích. Přímoú dopravní obsluhu Císařských lázní umožní stávající smyčka místních komunikací, kterou vytváří Mariánskolázeňská, spojka na Festivalový most a jižní místní komunikace – nábrežní napojená v jižním konci zpět na Mariánskolázeňskou. Hlavní vstup do budovy je orientován severozápadně na spojku mezi mostem a Mariánskolázeňskou. Vedlejší vstup (pro zaměstnance) je na opačné (jihovýchodní) straně budovy. Prostor před tímto vchodem bude sloužit také jako plocha pro zásobování. Plocha pro zásobování je vymezena dlážděným (žulová drobná kostka) jednosměrným pruhem šířky 5,15m mezi obrubníky. Na této ploše je vymezen prostor pro zásobovací stání. Vjezd na dlážděnou manipulační plochu je možný podle potřeby a druhu vozidla z obou stran: - z Mariánskolázeňské přejezdem přes obrubník (výška hrany obruby bude 50mm). Výjezd z manipulační plochy bude pouze vlevo ve směru jízdy na jednosměrnou jednopruhovou vozovku nábrežní komunikace ve směru k Mariánskolázeňské (opět přes obrubník vysazený 50mm nad vozovku), nebo naopak z jižní komunikace s výjezdem na Mariánskolázeňskou. Z obou stran bude vjezd vyznačen SDZ B1 Zákaz vjezdu všech vozidel, s dodatkovou tabulkou E 13 Text „mimo zásobování“. Hlavní vstup do budovy je zachován ze severozápadní strany. Bude nově výškově a prostorově upravena celá nástupní plocha ze žulové mozaiky se zesílenou konstrukcí. Na jihozápadní straně bude podél šikmých parkovacích stání založen nový chodník.

### 2.1 Řešení pěšího přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Pěší vstup pro veřejnost do budovy bude zachován v nynějším tvaru. Bude pouze nutné zčásti upravit návaznosti nástupní plochy na místa pro přecházení. Místa pro přecházení jsou navržena v posunutých polohách, aby nesměřovaly do křižovatek. Všechna pěší křižení s komunikacemi budou v souladu s Vyhláškou č.398/2009, budou vybavena varovnými a signálními pásy z reliéfní dlažby. Varovné pásy v šířce 400mm budou osazeny podél obrubníků. V místě napojení zásobovací plochy na veřejné komunikace (jižní větev a Mariánskolázeňská) musí být plocha oddělena od

vozovky varovným pásem z reliéfní dlažby šířky 400mm. Jedná se o napojení plochy v místě, kde je obrubník nad vozovkou níže, než 80mm a plocha slouží smíšenému provozu nebo se jedná o příležitostně pojížděný dlážděný pruh. Varovný pás do dlážděného povrchu se provede z reliéfní dlažby certifikovanými výrobky z umělého kamene určeného pro přejezdy.

V místech pro přecházení budou vybudovány signální pásy šířky 800mm odsazené min. 300mm od varovného pásu (šířka 400mm). Signální pásy jsou vedeny jako pokračování osy přechodu k vodící linii

- zábradlí na nábřeží (Festivalový most)
- vysazený sadový obrubník 60mm nad terén (řez E)
- fasáda domu v Mariánskolázeňské ulici.

případně jsou vedeny v délce minimálně 1,5m do volného prostoru plochy (před hlavním vstupem do Císařských lázní)

Místo pro přecházení Mariánskolázeňské ulice bude na protilehlém chodníku stavebně upraveno vysazením stávající chodníkové plochy tak, aby byl přerušen parkovací pruh pro podélné stání vozidel. Pro řešení tohoto místa pro přecházení bude využito stávající úpravy na straně domu, kde je již chodník u vstupu do objektu výškově upraven. Hrana stávajícího obrubníku je v určitém místě snížena na cca 20mm nad vozovku. Řádné provedení místa pro přecházení si vyžádá minimální zásah do dlažby. Musí být zachován i průběh plochy pod obrubníkem, aby nedošlo ke změně odtokových poměrů srážkové vody. Rozeberou se pouze pruhy dlažby šířky 800mm, pro nahrazení reliéfní dlažbou signálního pásu na chodníku a na vysazené ploše. Bude nutné podle grafické přílohy provést varovné pásy šířky 400mm po obvodu vysazené plochy chodníku do parkovacího pásu. Z rozebraných prvků stávající dlažby bude vybrána ta část, kterou bude třeba pro drobné dodláždění nebo předláždění vysazené plochy chodníku místa pro přecházení. Úpravou místa pro přecházení dojde ke zkrácení délky přecházení. Bude zde použit stejný druh a odstín betonové dlažby a kontrastní reliéfní dlažby (200/100mm).

#### Pěší plochy s povrchem ze žulové mozaiky

Reliéfní dlažba výstražného a signálního pásu v mozaikovém povrchu bude provedena z certifikovaných výrobků z umělého kamene s lemováním žulovými broušenými deskami 250/250mm.

Provedení těchto úprav na městských chodnících bude smluvně definováno se správcem komunikací a chodníků tak, aby byly dokončeny nejpozději k termínu kolaudace stavby rekonstrukce Císařských lázní včetně vnějších úprav komunikací a zpevněných ploch. Rozsah úprav je zřetelný z grafické přílohy dopravní situace.

## **2.2 Nástupní hrana zastávky BUS**

Nástupní hrana bude ve výši 200mm nad vozovkou a bude podél obrubníku zvýrazněna barevně kontrastním vizuálním pásem v šířce bezpečnostního odstupu v použitém druhu dlažby, který je široký 550mm včetně širší obrubníku, (konkrétně 250mm obrubník + 300mm kontrastní dlažba bez reliéfu). Signální pás z reliéfní dlažby (800mm) kolmo ke vstupu do autobusu je osazen ve vzdálenosti hrany 500mm od označnicku zastávky SDZ IJ 4a.

Šířka plochy nástupiště zastávky je 2m. Vnější hranu chodníku vytváří žulový obrubník 250/200mm osazený na výšku s horní hranou v úrovni plochy chodníku (odtok srážkové vody přes obrubník za vnější stranu. V celkové šířce 2m bude osazena konstrukce zábradlí kotveného do svislých sloupků v betonových patkách v konstrukci chodníku. Jednoduchou konstrukci tvoří rám, madlo a dva sloupky, na

kterých jsou po dvou těsnící úchyty pro upevnění desek z kaleného skla. Tím bude zajištěn bezpečný odstup osob od stávajícího zábradlí navigace.

### **2.2.1 Přístřešek zastávky autobusu**

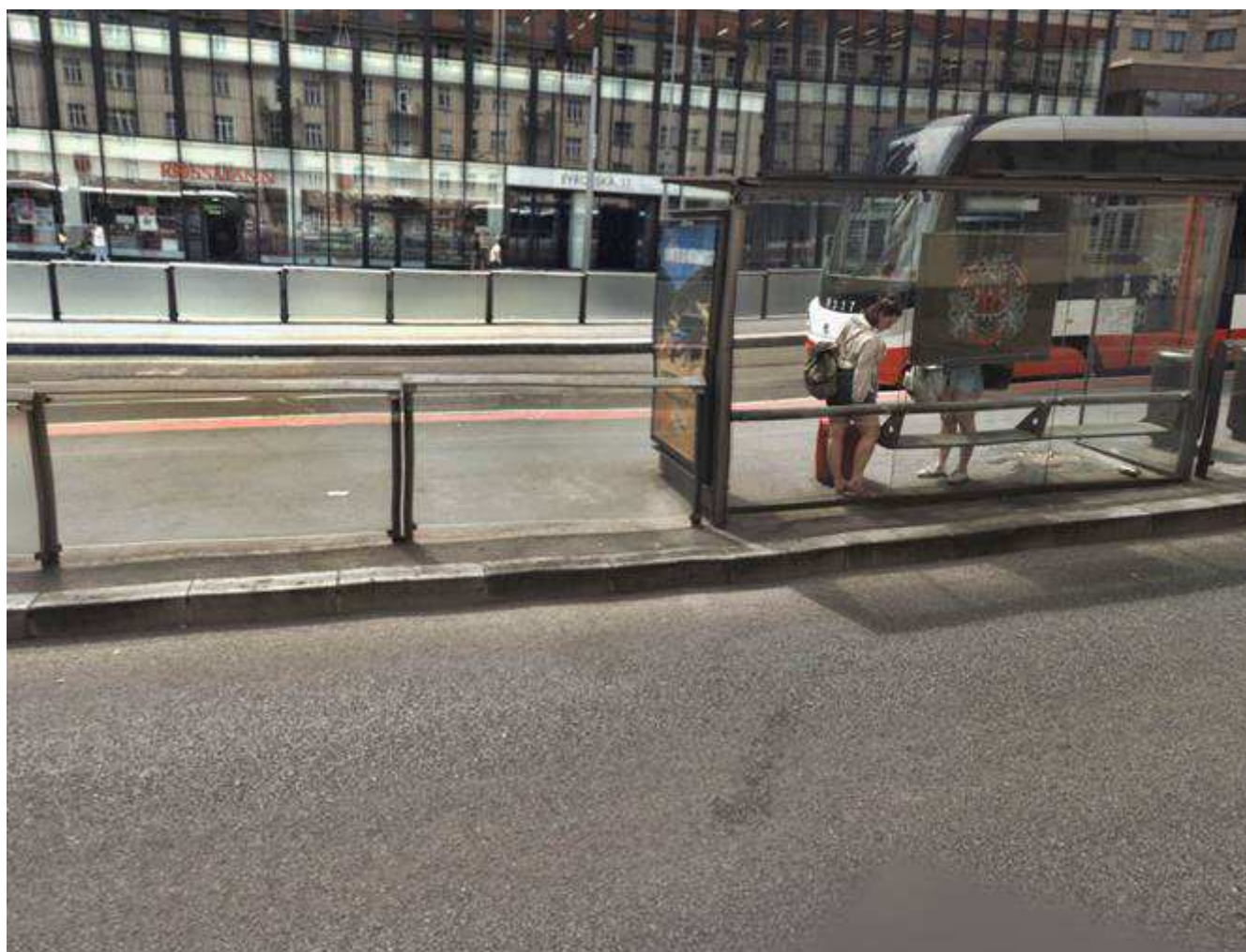
Na upravené ploše chodníku u mostu bude na stávajícím místě osazen nový zastávkový přístřešek. Navrhujeme variantu zastávkového přístřešku

- s oblou střechou v délce 5580mm bez bočních stěn. Nosná konstrukce ocelová, střecha z polykarbonátu, zadní stěna z kaleného skla nebo
- s plochou střechou v délce 5540mm bez bočních stěn. Nosná konstrukce ocelová, střecha z bezpečnostního skla, zadní stěna z kaleného skla. Šířka přístřešku (včetně střechy) je 1700mm.

### **2.2.2 Příklad provedení zábradlí v návaznosti na přístřešek v ploše nástupiště**

Přístřešek v projektu bude bez bočních stěn

Osazení zábradlí i konstrukce přístřešku bude realizováno v těsné vazbě na hranu nástupiště, která bude provedena ze žulového obrubníku. Zde nemusí být bezpečnostní odstup od hrany v šířce 500mm.



### **2.3 Parkoviště a chodník podél jižní obslužné komunikace**

Na jižní jednosměrné obslužné komunikaci bude situována zastávka autobusu a ponecháno šikmé stání 17 osobních vozidel podél levé hrany vozovky ve směru jízdy. První stání šířky 3,5m je vyhrazeno pro řidiče s tělesným postižením (vyznačeno SDZ IP 12 reserve). Boční obrubník je v délce 1,5m snížen na 20mm nad vozovkou a od hrany parkovacího stání je vedena v podélném sklonu 6,8% spojka šířky 1,5m na chodník. Mezi šikmými stáními a budovou bude zřízen pro přístup k autům chodník šířky 2,0m přiléhající k parkovacímu zálivu. Chodník slouží bezpečnému přístupu k zaparkovaným vozidlům. Jižní chodník může být v místě nároží budovy s vysazeným anglickým dvorkem zúžen tak, že minimální šířka mezi obrubníkem a fasádou budovy na nároží je 1,51m. Projekt předpokládá výškovou úpravu anglického dvorku s pochozí konstrukcí. V tomto místě je úprava průběhu hrany obrubníku a odvodňovacího proužku pod ním možná, v závislosti na výsledné úpravě anglických dvorků podél fasády. Vzorový řez B2 je veden tímto nejužším místem při předpokladu výškové úpravy s pochozí úpravou. (Výška 382,72 na obrubníku a 382,78m.n.m. u domu).

Hlavní chodník je veden po severní straně budovy v souběhu s Mariánskolázeňskou ulicí. V prostoru kolem budovy budou pěší cesty šířkově upraveny a v závislosti na tom tvarovány travnaté plochy.

## **3. Technický popis**

### **3.1 Situační řešení**

Prostorové úpravy vycházejí ze stávajícího stavu ploch. Vnější komunikace budou upraveny pouze v nezbytné míře:

3.1.1 Nové osazení silničních žulových obrubníků ve tvaru, který definuje na nábrežní komunikaci místa pro šikmá stání osobních vozidel, zastávku autobusu MHD a nároží u mostu, kde bude upraveno místo pro přecházení k budově Císařských lázní. Nárožní poloměry obrubníků u Mariánskolázeňské a u jižní komunikace budou mít  $R = 12\text{m}$ . Poloměr nároží u mostu bude  $R = 6\text{m}$ .

3.1.2 Výšková úprava vozovky nábrežní komunikace s opravou povrchu. Osazení žulových obrubníků na hraně ostatních přilehlých úseků místních komunikací a úprava manipulační zásobovací plochy u parkoviště

3.1.3 Nový chodník šířky 2m, čisté šířky 1,5m + 0,5m odstup podél jižní komunikace v odsazené (posunutě) poloze. To umožní provést hloubku zálivu šikmého stání 4,6m (s přesahem dle ČSN 736056, obr. 10). Po rekonstrukci vozovky bude provedena úprava povrchu prostoru zastávky. Okolo přístřešku MHD bude pouze vyměněna dlažba a zachovány stávající kóty a naváže na úpravu nároží (3.1.4). Nástupiště bude vydlážděno a ukončeno v čele v místě, kde je osazena SDZ Zastávka autobusu. V místě zastávky autobusu bude nástupní hrana 200mm nad vozovkou, což vyžaduje použití a osazení žulových obrubníků s vyšší hranou – rozměry 250mm/300mm osazených do betonového lože. Na styku s nábrežní zdí bude osazen žulový obrubník 200/250mm na výšku, k němuž bude dodlážděn povrch. Souběžně s ním je v dlážděné ploše osazeno kovové nerezové zábradlí se skleněnou výplní. Žulovým obrubníkem lze vyrovnat určitý výškový rozdíl vnější hrany plochy nástupiště a stávající koruny zdi se zábradlím na navigaci, která

zůstane nedotčena. V dalším úseku za koncem nástupiště s označníkem zastávky už není povolen vstup chodců na travnatý pruh, který bude zachován. Plocha nástupiště v čele zastávky je také ukončena kolmo k vozovce dílci nového zábradlí zastávky. Stav zábradlí na navigaci je místy ve velmi špatném stavu a mělo by být opraveno. Tyto práce ovšem nejsou součástí stavby Revitalizace objektu Císařských lázní ani okolních úprav komunikací a terénu.

3.1.4 Úprava nároží u Mariánskolázeňské a u Festivalového mostu a zkrácení úrovnových přechodů přes vozovky v místech pro přecházení

3.1.5 Místo pro přecházení přes Mariánskolázeňskou délkově zkrácené o vysazenou chodníkovou plochu na opačné straně vozovky s přerušením podélných stání. Místo pro přecházení bude se sníženým obrubníkem (20mm) a s varovným pásem šířky 400mm. V délce nášlapu 20mm bude osazen žulový obrubník 250/150 mm s oboustrannými náběhovými obrubníky 250/150-200mm.

Vnitřní plochy sestávají z dlážděných chodníků a travnatých, sadově upravených ploch. Stávající nástupní plocha v čele budovy lázní bude revitalizována z prvků řezané žulové dlažby. Zásobovací plocha bude vydlážděna z drobné žulové kostky 100-120mm uložené do lože z hrubého drceného kameniva frakce 4/8mm.

### 3.2 Rozhledové poměry

Rozhledové poměry jsou dokládány v místech křižovatek na Mariánskolázeňské, v místě výjezdu z manipulační plochy a na místě pro přecházení přes Mariánskolázeňskou (rozhled pro chodce). Návrhová rychlost na Mariánskolázeňské je 50km/h, v křižovatce před vjezdem do lázeňské zóny a v zóně 30 km/h. Křižovatka Mariánskolázeňská – spojka na most je hlavní komunikací s předností v jízdě z Mariánskolázeňské ve směru na most.

Rozhledové poměry jsou zde stanoveny pro vedlejší výjezd z lázeňské zóny podle ČSN 73 6102, tab. 25 a 26 pro uspořádání B a návrhovou rychlost  $v_n = 30$  km/h –  $X_B = 31$ m a 32m.

Křižovatka výjezdu za Císařskými lázněmi na Mariánskolázeňskou – podle téže normy a pro uspořádání A (přednost v jízdě se STOP, SDZ P2) – návrhová rychlost  $v_n = 50$ km/h na hlavní, uspořádání A – rozhled  $X_B$  na hlavní komunikaci podle tab. 20 bude 73m a 84m. Rozhled na místě pro přecházení pro chodce přes Mariánskolázeňskou je dle ČSN 73 6110 a návrhovou rychlost v křižovatce  $v_n = 30$ km/h - 35m. Rovněž tak na výjezdu z manipulační plochy je  $X_B = 35$ m při  $v_n = 50$  km/h. Tyto parametry byly projednány s DOSS.

### 3.3 Výškové řešení

Výškové poměry vycházejí ze stávajícího stavu. Nově bude řešena jižní nábrežní vozovka, která musí umožnit šikmé stání se souběžným chodníkem a výškové navázání na fasádu budovy. K výškovému vyrovnání bude využito jednostranného příčného sklonu vozovky (hodnota 3%, max. 4%), **hrana obrubníku s nášlapem 120mm** a příčný sklon chodníku a travnatých ploch.

Podélný sklon jižní vozovky je definován podélným řezem jižním obrubníkem (na hraně a pod obrubníkem na vozovce). Sklon vozovky je minimální – v úvodním úseku délky cca 16,60m bude sklon 1%, zbývající úseky jsou podélně skloněny ke stávajícím uličním vpustem, podélné sklony mají hodnotu 0,5% - 0,8%. Průběh je odvozen od pravé hrany vozovky ve směru staničení.

Manipulační (zásobovací) plocha je před zadním vstupem podélně spádována 1,1% , resp. 1,2% sklonem od osy vstupu na obě strany. Na úrovni hrany vnějšího schodiště do servisního podlaží je kóta na dlážděné ploše 383,11 mn.m. Směrem k jižní vozovce se pak sklon zvětší na 6,7% a v tomto úseku je konstrukce plochy zesílena na 580mm, viz níže popis „konstrukce mimo servisní trakt“. Na mříži žlabu lineárního odvodnění bude kóta 382,91 mn.m.

Odvodňovací žlab bude šířky 150mm, bude navržen na třídu zatížení D – 400 kN. Příčný sklon plochy je nulový, k odvodnění postačí sklon podélný k odvodňovacím žlabům. V ose vstupu do budovy jsou všechny kóty upraveného terénu mezi schodištěm před budovou a rašelinovým pavilonem na výšce 383,23 mn.m. Mezi dlážděným pásem a plochou u servisního traktu (rašelinového pavilonu) není žádný výškový rozdíl. Krajní řady kostek dlážděné plochy s kroužkovou vazbou budou osazeny do betonu.

Dlážděné pěší plochy budou obecně přizpůsobeny stávajícím výškovým poměrům u pozemních objektů se sklonem 2% směrem od objektu. Pouze u rašelinového pavilonu je chodník vzhledem k těsné návaznosti na stávající komunikaci navržen v příčném sklonu 1-3%.

### **Vypořádání připomínek**

**Výškové řešení je podrobně řešeno** v dokumentaci vytyčovací výkres, který obsahuje umístění podrobných vytyčovacích bodů a seznamem bodů se souřadnicemi x, y, z, kde jsou body určeny v souřadnicích JTSK s příslušnými výškami a s popisem. Tím je návrh výškového řešení přesně vymezen. V současné době se podélné řezy obecnými plochami nevynášejí pro jejich nízkou vypovídací hodnotu. Podélný řez je veden pouze jasně definovanou hranou vnějšího obrubníku na jižní komunikaci. Tím je vymezena i levá strana komunikace, od níž je odvozen průběh vozovky zpravidla v jednotném jednostranném sklonu v hodnotě převážně 3%, v řezu B2 pak 4%. Výškové řešení ploch je jednoznačně určeno stávajícím stavem založení budovy Císařských lázní na severní straně jižní komunikace a výškovými poměry travnatého pásu, který je ukončen hranou zdi s nynějším zábradlím na navigaci na straně jižní. Kromě této skutečnosti samozřejmě platí, že řešení musí zajistit odtok srážkové vody do uličních vpustí, s využitím stávajících, což bylo s ohledem na stav v prostoru jižní komunikace obzvlášť obtížné. Zdůrazňujeme proto, že na komunikacích s návrhovou rychlostí do 30 km/h je možné navrhnout i opačný příčný sklon, zejména jedná-li se v tomto případě na jihu jen o mírnou změnu směrového řešení oproti přímé.

**Podélný řez** je veden hranou pravostranného obrubníku. Proto i s ohledem na minimální změny podélného sklonu nemusí být definovány poloměry zakružovacích výškových oblouků. Tím může být dodržen jednotný nebo minimálně odlišný průběh příčného sklonu živičné vozovky.

**Výška nášlapu silničního obrubníku** zejména u šikmých stání je 120mm, požadovaných 150mm není s ohledem na technické parametry osobních vozidel v současné době standardní – způsobuje při přesahu karoserie poškození spoilerů!

Nástupní hrana obrubníku zastávky autobusu je definována 200mm nad vozovkou.

**Materiálové řešení** chodníků a ploch kolem objektu lázní je v souladu s požadavky zadavatele. Je navržena žulová mozaika pro chodníky a drobná žulová kostka 100/100mm na zásobovací komunikaci. Kamennými obrubníky se v dokumentaci materiálově rozumí žula.



Dále **svislé a vodorovné dopravní značení** je v dokumentaci obsaženo a projednáno. Byla nově aktualizována stání pro TP a TAXI včetně svislého dopravního značení.

Rozsah travnatých ploch je v souladu se zadáním a se stavebním povolením. Upozorňujeme, že **sadové úpravy** nejsou součástí tohoto inženýrského objektu.

Celé řešení veřejných prostranství je v souladu se zadáním, se stavebním povolením v reálných výškách a v reálných konstrukcích, dále ještě viz Konstrukce zpevněných ploch a úprava pláň vozovky. Vzhledem k osmiletému časovému odstupu je třeba, aby před zadáním stavby byly investorem aktualizovány případné změny a odlišné požadavky na obsah dokumentace nebo způsob řešení.

### 3.4 Konstrukce zpevněných ploch

#### 3.4.1 Živičná jižní vozovka

Konstrukce byla navržena dle Dodatek TP 170, MD ČR z r. 2010

Označení asfaltových směsí nově odpovídá ČSN EN 13108-1 až 8 (736140)

namísto původní normy ČSN 736121 a vrstvy stmelené hydraulickými pojivy ČSN EN 14227-1,10 (podle kterých jsou také ještě označeny níže uvedené konstrukce)

Označení konstrukce: D0-N-3 TDZ III, P III

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11+	AKMS I	40mm
- asfaltový beton hrubý	ACL 16+	ABH I	60mm
- obalované kamenivo	ACP 16+	OKS I	50mm
- kamenivo zpevněné cementem	SC C <sub>8/10</sub>	KSC I	150mm
- štěrkodrt'	ŠDA	ŠD	250mm
celkem			550mm

Povrch jednotlivých vrstev SC, ACP a ACL bude opatřen živičným spojovacím nátěrem. Totéž platí o očištěném stávajícím betonovém podkladu zjištěném v geologické sondě J3, který by neměl být vybourán. Rozhodnutí bude přijato až podle skutečného stavu a rozsahu betonového podkladu.

*Projektant trvá na navržené konstrukci vozovky s ohledem na „Konstrukční požadavky pro vozovky D0N“ uvedené v TP 170, neboť:*

**„Při pomalé (nižší než 50 km/h) a zastavující dopravě se dopravní zatížení zdvojnásobuje (viz A.4.2, poznámka 2) Účinek této dopravy má zvýšený vliv na porušování vozovek“**

*Nebudou navrhovány žádné „kočičí hlavy“, tedy historická křemencová dlažba.*

Podél žulového obrubníku 250/200mm na severní straně vozovky bude položen v živičné ploše odvodňovací proužek z betonových bílých desek 500/250/100mm. Jeho sklon bude 2% směrem k obrubě. Proužek bude odvádět do stávající vpusti srážkovou vodu z chodníku.

#### 3.4.2 Konstrukce zásobovací plochy

Nad objektem servisního traktu bude provedena konstrukce pouze s ložnou vrstvou, jejíž tloušťka v podélném profilu, vzhledem rozdílnému sklonu vozovky a vrchní strany konstrukce nad železobetonovou deskou bude proměnlivá

- drobná žulová dlažba štípaná kroužková vazba	DL I	100mm
- lože z hrubého drceného kameniva	HDK 4/8	60 -120 mm

Hrany zásobovací plochy jsou rovněž nad stropem servisního traktu, proto zde budou použity řezané kamenné obrubníky snížené výšky 250/100mm naležato osazené do betonového lože.

V prostoru montážního otvoru bude žulová dlažba osazena pravoúhle.

Konstrukce mimo servisní trakt viz vzorový řez B3 je navržena ve složení:

- drobná žulová dlažba štípaná kroužková vazba	DL I	100mm
- lože z hrubého drceného kameniva	HDK 4/8	60 -120 mm
- kamenivo zpevněné cementem SC C <sub>8/10</sub>	KSC I	170 mm
- štěrkodrt'	ŠD 0/64	250 mm
celkem		580 mm

Odvodňovací žlab zachycující srážkovou vodu před větracími šachtami bude osazen do lože z drenážního betonu, plocha kolem větracích otvorů ve vozovce, bude obsypána hrubým drceným kamenivem frakce 4/16, čímž bude umožněn odtok vsáklé srážkové vody. Na straně nábreží, kde je zakotvena řada pilot je nutné mezi pilotami a konstrukcí spojovací komunikace dosypat podkladní vrstvu ze štěrkodrti v tloušťce cca 500mm. V místě napojení plochy na veřejné komunikace (jižní větev a Mariánskolázeňská) musí být plocha oddělena od vnější vozovky varovným pásem z reliéfní dlažby z umělého kamene šířky 400mm, který bude lemován páskem broušené žuly. Jedná se o napojení plochy v místě, kde je obrubník nad vozovkou níže, než 80mm a plocha slouží smíšenému provozu, neboť se jedná o příležitostně, zásobovacím vozidlem poježděný dlážděný pruh.

### 3.4.3 Konstrukce pěších ploch

- žulová mozaika řezaná 60/60mm		60mm
- ložná vrstva štěrkopísek s příměsí vápna	ŠP	40mm
- štěrkodrt'	ŠD 0-64	150mm
celkem		250mm

Varovné pásy šířky 400mm a signální pásy šířky 800mm (z reliéfní dlažby umělého kamene) v mozaikových žulových plochách budou mít černý nebo bílý odstín. Lem této reliéfní dlažby v mozaice vytvoří hrubě broušené žulové dlaždice šířky 250mm.

### 3.4.4 Konstrukce nástupní plochy zastávky BUS - viz vzorový řez B1

- betonová dlažba 200/100/60mm		60mm
- ložná vrstva hrubé drcené kamenivo	HDK 4/8	40mm
- štěrkodrt'	ŠD 0-64	150mm
celkem		250mm

Dlažba pásu bezpečnostního odstupu na nástupní hraně bude ze stejných prvků, ale v barevném kontrastu, to znamená, že k přírodní barvě dlažby bude bezpečnostní pás v odstínu antracitu.

Stávající přístřešek zastávky MHD bude zachován, navazující chodníky budou vydlážděny v navržené dlažbě, viz situační výkres

### 3.4.5 Zesílená konstrukce nástupní plochy

- žulová mozaika řezaná 60/60mm		60mm
- ložná vrstva šterkopísek s příměsí vápna	ŠP	40mm
- šterkodrt	ŠD	250mm
celkem		350mm

Konstrukce vozovky a rampy hlavního vstupu budou lemovány žulovými obrubníky 250/200mm uloženými do betonového lože s opěrou (C 15/20). Hrana zastávky autobusu bude ze žulového obrubníku 250/250mm.

**Chodníkové obruby** budou z žulových řezaných prvků 100/150mm, z nichž jedna hrana – bližší k objektu Císařských lázní bude vysazena 60mm nad povrch chodníku a bude vytvářet vodící linii (Vyhl. č. 398/2009). Na opačné straně budou obrubníky zapuštěny do úrovně chodníku.

### 3.4.6 Doplnění stávající konstrukce vozovek po novém osazení obrubníků

Stávající propadlé obrubníky vozovky na hraně přiléhající k plochám po obvodu Císařských lázní bude nutné znovu osadit. Po vytrhání obrubníků bude odkopána i část stávající vozovky, obvykle se počítá v šířce 300mm. Po novém osazení obrubníků do betonového lože s opěrou (C 15/20) na vnější straně bude vozovka zpětně doplněna následujícími konstrukčními vrstvami živičných směsí. Graficky dokumentováno ve vzorových řezech A (v čele budovy) a D v ulici Mariánskolázeňské.

- asfaltový beton střednězrný	ACO 11+	ABS I	40mm
- asfaltový beton hrubý	ACL 16+	ABH I	60mm
- obalované kamenivo	ACP 22+	OKH I	100mm
- betonové lože obrubníku – zbývající část			

## 4. Likvidace srážkových vod

Dešťové vody z povrchů budou likvidovány stávajícím způsobem, tedy odvedením příčným a podélným sklonem ploch do stávajících uličních vpustí. V rámci tohoto projektu budou původní vpusti nahrazeny novými tělesy. Na jižní vozovce bude ve výškovém minimu osazena k nynější vpusti ještě jedna, která ji zdvojí, aby nedošlo k překročení kapacity vpusti. Také na uliční spojce k mostu budou osazeny v místě stávajících nové vpusti. U všech se předpokládá menší výšková a situační rektifikace. Odvodnění pláně vozovky je řešeno položením podélné drenáže podél jižní hrany vozovky perforovanou troubou PE Js 160mm, zaústěnou do těles uličních vpustí. Manipulační plocha bude odvodněna na obou stranách napříč žlaby liniového odvodnění, které jsou součástí objektu kanalizace. Odvodňovací žlab bude šířky 150mm, bude navržen na třídu zatížení D – 400 kN.

## 5. Zemní práce

**5.1 Zemní práce** představují v inženýrském objektu komunikací a zpevněných ploch především demolice stávajících konstrukcí dopravních ploch, zčásti drobné dorovnání na úroveň pláň pod konstrukcemi ploch. Odkopávky se předpokládají z poloviny ve tř.z. III a z poloviny ve tř.z. IV. Budou rozebrány stávající živičné a dlážděné plochy. Vybourané hmoty budou odvezeny podle druhů na skládky nebo do obalovny k recyklaci. Bude provedena úprava pláň podle navržených výškových úprav. Pláň pod vozovkou bude zhutněna na hodnotu modulu deformace  $E_{def,2} = 45$  MPa. Nebude-li dosaženo požadované hodnoty zhutnění, musí být na základě posudku geologa prováděno mechanické zlepšení podloží vhodným kamenivem, výměna stávající neúnosné zeminy. V návrhu projektu se předpokládá takováto úprava pláň na 30% plochy, zejména v místech autobusové zastávky, podél pravé hrany vozovky a ve směrovém oblouku za parkovištěm na terénu. Projektant akceptuje požadavek investora počítat s pokrytím celé pláň vozovky netkanou geotextilií o hmotnosti odpovídající požadované hodnotě zlepšení pláň. Dále viz odst. geologické poměry.

Při provádění zemních prací budou dodržovány příslušné normy a související předpisy včetně bezpečnostních. Zejména se jedná o ČSN 73 3050 Zemní práce a ostatní předpisy specifikující provádění zemních prací a bezpečnost práce na staveništi. Při provádění stavebních prací je nutné se řídit vyhláškou č. 324 Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu z 31.7.1990 o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ve znění následných předpisů a norem, viz dále čl.6.

### 5.2 Geologické poměry

Z geologického průzkumu vyplývá, že pláň vozovky lze zhutnit na hodnotu  $E_{def,2} = 45$  MPa. Z posudku nevyplývá, že by byla na pláni naměřena nevyhovující hodnota modulu deformace. V hloubce do 0,6m pod povrchem vozovky se jíly nevyskytují. Podle geologického posudku se písčité jíly vyskytují v sondě J4 v hloubce od 2,7m do 3,8m, což se konstrukce vozovky netýká. V povrchových vrstvách jsou popisovány různorodé navážky (charakter hlinitokamenitý s úlomky cihel a granitu) v J3 do hloubky 0,8m, v J4 do hloubky 0,6m kryté živičným povrchem. Takovýto materiál lze mechanicky zlepšit vhodným kamenivem, lomovými výsivkami a pod. V sondě J3 byl v hloubce 0,05 až 0,6m pod povrchem zjištěn beton, jehož plošný rozsah není z dokumentace patrný. Výškové řešení umožňuje položit na betonový podklad živičné vrstvy v tloušťce podle skutečnosti 10 – 15cm.

## 6. Bezpečnost práce

Při práci a provádění stavby je nutné dodržet zásady bezpečnosti práce dle vyhl. ČÚBP č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení ve znění vyhl. č. 207/1991 Sb. a vyhl. ČÚBP a ČBÚ č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Při provádění stavby budou dodržena ustanovení vyhlášky č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu a příslušné závazné technické normy a předpisy.

V průběhu stavby budou zajišťována opatření na úseku požární ochrany, vyplývající z povinnosti právnických a fyzických osob stanovených zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

Při provádění stavby je nutno aplikovat ustanovení ČSN DIN 18915 Sadovnictví a krajinářství - Práce s půdou, ČSN DIN 18916 Sadovnictví a krajinářství - Výsadby rostlin, ČSN DIN 18917 Sadovnictví a krajinářství - Zakládání trávníků, ČSN DIN 18918 Sadovnictví a krajinářství - Technicko-biologická zabezpečovací opatření, ČSN DIN 18919 Sadovnictví a krajinářství - Rozvojová a udržovací péče o rostliny a ČSN DIN 18920 Sadovnictví a krajinářství - Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Při provádění stavby je nutno dbát na ochranu proti hluku dle vyhl. č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (včetně příloh), ve znění pozdějších předpisů. Je nutno dodržet akustické úpravy navržené v dokumentu „Hluková studie (hluk ze stavební činnosti)“, kterou vypracovala fa MEK – snižování hluku.

## **7. Přístup hasičské techniky**

Předmětem inženýrského objektu jsou venkovní pozemní komunikace a dopravní plochy, nikoliv pozemní stavba, kterou by bylo možno hodnotit výpočtovou metodikou dle ČSN 73 0802. Hodnocené prostory jsou považovány za prostory prakticky bez požárního rizika. Odstupové vzdálenosti se nestanovují. Požární prostor se nevymezuje, a tedy nezasahuje na sousední pozemky. Nově upravovaná komunikace, včetně manipulační plochy u parkoviště jsou vyhovující pro průjezd požární techniky. Průjezd požárního na komunikaci bude umožněn i v případě krátkodobého zastavení vozidla. Použité předpisy ČSN 73 0802, 73 0818, 73 0821, 73 0873, 73 0875.

## **8. Nakládání s odpady**

Při demolicích stávajících konstrukcí komunikací dojde k vytěžení různých materiálů, které budou dále využity takto:

- živičné obrusné vrstvy a podkladní živičné vrstvy budou odvezeny na určenou speciální skládku nebo budou dále využity k recyklaci a k dalšímu použití do zlepšení podkladů
- dlažba bude vytěžena, očištěna a uložena na skládku kamenných kostek k případnému dalšímu použití
- podsypné vrstvy z těžného kameniva budou uloženy k dalšímu využití na úpravu pláň konstrukcí, např. k mechanickému zlepšení

Z hlediska odpadů vzniklých při stavbě musí být plněny povinnosti plynoucí z ustanovení §10 – 16 zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů. Zejména upozorňujeme na plnění povinností vyplývajících z ustanovení §12 odst. 3 a 4 zákona o odpadech.

Na stavbě vzniknou odpady, které dle Vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a další seznamy odpadů, které budou zařazeny takto:

### Stavební a demoliční odpad

17 01 01	Beton	kategorie – O
17 01 02	Cihly	kategorie – O
17 05 04	Zemina a kamení	kategorie – O
17 03 02	Asfaltová směs bez dehtu	kategorie – O
17 04 05	Železo a ocel	kategorie – O

## 9. Vytyčení

Vytyčení bude provedeno v systému JTSK, výškový systém Balt p.v. Grafická příloha – vytyčovací výkres obsahuje umístění důležitých vytyčovacích bodů. V seznamu bodů jsou pak uvedeny souřadnice bodů x a y v JTSK a výškové souřadnice z v Baltu p.v.

## 10. Ochrana podzemních vedení

Před prováděním zemních prací je nutné vyzvat správce inženýrských sítí k účasti při jejich vytyčení v terénu a potvrzení polohy. Zákresy inženýrských sítí uváděné v koordinační situaci nenahrazují vytyčovací výkres. V blízkosti podzemních vedení inženýrských sítí je povoleno provádět výkopové práce pouze ručně, vyškolenými osobami. Inženýrské sítě budou pod křížením vozovek a pod pojezďnými pruhy uloženy do chrániček. Chráničky jsou součástí stavebních objektů inženýrských sítí. Pokud stávající podzemní kabelová vedení nejsou chráněna, budou před položením nové konstrukce vozovky uložena do betonových korýtek se zákrytem.

## 11. Doprava v klidu

Regenerací lázeňského domu se změní původní funkce budovy a bude zaměřena na kulturní využití. Převažující náplní budovy bude po přestavbě víceúčelový kulturní sál a muzeální prostory přístupné veřejnosti. Nároky na dopravu v klidu jsou určeny podle ČSN 736110, čl. 14, tab. 30 – 34. V intencích této normy se objekt Lázně I nachází podle charakteru území (tab. 31) ve skupině C, města s počtem obyvatel nad 50.000, v historickém jádru nebo památkové rezervaci s velmi dobrou kvalitou dopravní obsluhy MHD (autobus linky č. 2, 20).

Stanovení ukazatele podle druhu stavby

- koncertní síň – 1 parkovací stání na 4 sedadla
- muzeum – 1 parkovací stání na 50m<sup>2</sup> plochy přístupné veřejnosti
- kavárna (restaurace II. c.sk.) – 1 parkovací stání na 4 – 6m<sup>2</sup> plochy pro hosty

Výměry ploch, počet účelových jednotek

- multifunkční sál - 442 sedadel
- muzejní expozice přístupné veřejnosti - 2100 m<sup>2</sup>
- kavárna - 60 m<sup>2</sup>

Celkový počet stání pro posuzovanou stavbu s nebytovou funkcí se určí ze vzorce:

$$N = P_o \cdot k_a \cdot k_p, \text{ kde}$$

$P_o$  = základní počet stání podle čl. 14.1.6 (tab. 34)

$k_a$  = 1,25 – součinitel vlivu stupně automobilizace 1:2

$k_p$  = 0,25 – součinitel redukce počtu stání dle tab. 30 – 32

$$P_o = 442 : 4 + 2100 : 50 + 60 : 6 = 110 + 42 + 10 = 162 \text{ stání}$$

Požadovaný celkový počet stání po redukci N:

$$N = 162 \cdot 1,25 \cdot 0,25 = 51 \text{ parkovacích míst}$$

Z tohoto požadovaného počtu lze umístit v omezeném prostoru v okolí budovy na povrchu pouze část parkovacích stání. Bude rekonstruován parkovací pruh na nábrežní komunikaci v zálivu se šikmým stáním pro 17 osobních vozidel.

Podle vyjádření městských orgánů nebude v lázeňské zóně povolována výstavba kapacitních garáží. Proto bylo pro tuto stavbu za účasti investora dohodnuto řešení požadavku na dopravu v klidu s umístěním potřebného počtu parkovacích stání v hromadné garáži, která bude realizována poblíž Domu umění, ve vzdálenosti do 200m od budovy Císařských lázní. Garáž bude dobře dostupná pro motoristy a pro návštěvníky koncertního domu chodníkem (stezkou) od Festivalového mostu po levém břehu řeky Teplé. Tato cesta je dopravně vhodnější, bezpečnější a i příjemnější, než úzký chodník kolem kostela, který končí u Vily Basileia.

## 12. Dopravní značení

Dopravní značení je zobrazeno podle stávajícího skutečného stavu. Svislé značky vyznačující přednost v jízdě a tvar křižovatky na křižovatce Mariánskolázeňské směrem k hotelu Pupp zůstávají v platnosti – SDZ P 2, SDZ P 4, SDZ E 2b. Nové dopravní značky budou osazeny v těchto místech:

### 12.1 Zastávka BUS MHD

- SDZ IJ 4a Zastávka
- VDZ V 11a Zastávka autobusu

### 12.2 Jižní komunikace

- SDZ IP4b Jednosměrný provoz
- SDZ B 2 Zákaz vjezdu všech vozidel
- SDZ P 6 Stůj, dej přednost v jízdě
- SDZ IP 11b Parkoviště šikmé, kolmé stání
- SDZ IP 12 Vyhrazené parkoviště
- SDZ B 28 Zákaz zastavení
- SDZ B 24b Zákaz odbočování vlevo
- VDZ V 10c Stání šikmé

### 12.3 Manipulační plocha

- SDZ B1 Zákaz vjezdu všech vozidel, s dodatkovou tabulkou E 13 Text „mimo zásobování“.

- SDZ C 2c Přikázaný směr jízdy vlevo

Svislé dopravní značky budou v normální velikosti a v reflexním provedení. Budou upevněny na pozinkovaných sloupcích osazených do betonových patek.

Vodorovným značením jsou definována šikmá parkovací stání (V 10c), vyznačení stání pro osoby se sníženou pohyblivostí (V 10f), zastávka MHD (V 11a) a plocha se zákazem stání (V 12a). Čáry budou provedeny v šířce 0,125m, na parkovišti v barvě bílé u zastávky MHD v barvě žluté.

### 13. Etapizace výstavby

Vzhledem k omezeným finančním prostředkům je nutno realizaci objektu komunikací a zpevněných ploch rozdělit na etapy.

**Etapa I** řeší pěší a zásobovací plochy v bezprostřední návaznosti na stavební úpravy objektu Císařských Lázní. Do této části je zahrnuta úprava plochy před hlavním vstupem, se zabudováním prvků pro bezbariérové přechody ve smyslu Vyhlášky 398/2009, dále chodník v jižní části řešeného území, propojující hlavní vstupní plochu s prostorem před zadním vstupem. Do této Etapy je zahrnuta i zásobovací plocha mezi budovou Císařských Lázní a budovou servisního traktu. Chodník v severní části vedený v zelené ploše bude v této fázi pouze upraven po možném zásahu stavebních prací a zůstane v původní stopě.

Do **II. Etapy** jsou pak zařazeny ostatní úpravy, navržené v tomto projektu. Zmiňovaný chodník v severní části bude upraven jak situačně, tak s novým povrchem z kamenné mozaiky. Bude nově upravena zastávka BUS a chodník vedoucí od mostu k této zastávce. Bude rozšířena komunikace podél nábřeží, kde jsou navržena šikmá parkovací stání. V dalším průběhu této komunikace až k napojení na ulici Mariánskolázeňskou je nutno upravit hrany vozovky osazením nových obrubníků a hlavně nutné obnovení vrchních živičných vrstev. Do této etapy je rovněž přesunuto pěší propojení k služebnímu vstupu do Rašelinového pavilonu s návazností na místo pro přecházení přes nábřežní komunikaci.



## SEZNAM SOUŘADNIC JTSK

č.bodu	y	x	z	poznámka
1	849568.34	1012429.71	382,69	vozovka, obr.+12cm
2	849562.26	1012428.87	382,69	dtto
3	849561.49	1012429.27	382,68	vozovka, obr.+2cm
4	849559.89	1012430.68	382,68	vozovka, obr.+2cm
4a	849561.01	1012430.85		hrana signálního pásu
4b	849566.14	1012433.93		dtto
5	849559.34	1012431.51	382,67	vozovka, obr.+12cm
6	849551.27	1012446.18	382,38	vozovka, obr.+15cm
7	849531.73	1012461.81	382,25	vozovka, obr.+12cm
8	849528.60	1012463.52	382,24	vozovka, obr.+12cm, konec značení
9	849468.91	1012496.10	382,54	vozovka, obr.+12cm
10	849461.85	1012495.16	382,54	vozovka, obr.+12cm
11	849451.16	1012484.84	382,45	vozovka, obr.+12cm
12	849450.46	1012484.13	382,44	vozovka, obr.+2cm
13	849449.01	1012482.75	382,43	vozovka, obr.+2cm
14	849448.24	1012482.13	382,43	vozovka, obr.+12cm
15	849442.41	1012481.94	382,49	výška obrubníku dle skutečnosti
16	849479.69	1012479.55	383,11	obruba bez nášlapu
17	849482.10	1012481.69	383,11	obrubník v úrovni terénu
18	849482.86	1012480.83	382,05	obrubník + 6cm
19	849482.04	1012480.09	382,11	obrubník v úrovni chodníku
20	849483.44	1012480.19	382,97	obr. š.10cm v úrovni chodníku
21	849483.69	1012480.15	382,90	obrubník š.25cm na kótě 382,97
22		neobsazeno		
23	849482.08	1012477.26	383,11	obrubník v úrovni vozovky
24	849481.17	1012485.38	382,58	obr.voz.+5cm, obr.zeleň +12cm
25	849473.58	1012489.55	382,62	vozovka, obr.+12cm
26	849467.69	1012490.72	382,65	dtto
27	849462.18	1012488.31	382,64	dtto
28		neobsazeno		
29		neobsazeno		
30	849454.61	1012481.69	382,57	vozovka, obr.+12cm,TK
31	849453.91	1012480.97	382,57	vozovka, obr.+2cm
32	849452.83	1012478.97	382,57	vozovka, obr.+ 2cm
33	849452.61	1012477.99	382,58	vozovka, obr.+12cm
34	849453.91	1012473.37	382,65	vozovka, obr.+12cm
35	849455.99	1012477.96	382,70	obrubník +6cm, hr,signálního pásu
35a	849454.26	1012479.91	382,65	hrana signálního pásu
36	849455.39	1012477.43	382,70	chodník, obrubník +6cm
37	849455.16	1012474.68	382,77	dtto
38	849463.13	1012464.77	383,05	dtto
39	849464.54	1012464.69	383,09	chodník, obrubník +6cm
40	849462.10	1012463.26	382,87	obr.voz.+5cm, obr.zeleň +12cm
41	849466.22	1012463.13	383,10	obr. v úrovni vozovky
42	849470.44	1012459.98	383,12	obrubník v úrovni vozovky
43	849468.88	1012453.24	stáv.výška	obr.voz.+5cm, obr.zeleň +12cm
44	849470.95	1012444.05	stáv.výška	vozovka, obr. nášlap 12cm
45	849471.32	1012432.08	dtto	dtto
46	849482.33	1012396.52	dtto	dtto
47	849484.84	1012392.59	dtto	dtto
48	849492.87	1012382.96	dtto	dtto

49	849493.60	1012382.30	dtto	obr.nášlap 2cm
50	849494.49	1012381.52	dtto	dtto
51	849496.03	1012380.40	dtto	dtto
51a	849495.39	1012381.94	382,19	hrana signálního pásu
51b	849496.83	1012383.34	382,32	dtto
52	849496.91	1012379.92	stáv.výška	vozovka, obr.nášlap 12cm
53	849507.07	1012379.64	dtto	dtto
54	849526.62	1012388.16	dtto	dtto
59	849545.95	1012404.22	dtto	dtto
60	849554.47	1012416.84	dtto	dtto
61	849556.48	1012424.65	382,68	dtto
62	849556.35	1012425.64	382,70	vozovka, obr.nášlap 2cm
62a	849555.32	1012426.17		hrana signálního pásu
62b	849553.79	1012425.24		dtto
62c	849553.12	1012426.35		dtto
63	849555.39	1012428.66	382,75	vozovka, obr.nášlap 2cm
64	849554.93	1012429.55	382,77	vozovka, obr.nášlap 12cm
65	849554.38	1012430.42	382,72	dtto
66	849551.18	1012435.01	382,55	dtto - výškový lom
66a	849549.83	1012436.94	382,53	dtto vrchol oblouku na vozovce
66b	849548.04	1012436.95	382,59	nášlap +2cm, vnější hrana obrubníku
66c	849546.34	1012436.95	382,63	dtto
66d	849546.34	1012436.95	382,86	vnější hrana na styku obrubníků
66e	849548.03	1012431.95	382,87	dtto
67	849543.58	1012436.97	382,73	vozovka, obr.nášlap 12cm
68	849542.16	1012438.58	382,71	dtto
69	849539.88	1012440.81	382,68	dtto
70	849533.25	1012446.42	382,63	dtto
71	849528.38	1012451.20	382,57	dtto
72	849514.13	1012462.16	382,55	dtto
73	849497.68	1012469.41	382,63	dtto
74	849496.19	1012475.80	382,52	dtto
75	849494.40	1012478.15	382,49	obr.voz.+5cm, obr.chodník +12cm
76	849490.29	1012477.67	382,68	obrubník v úrovni vozovky
77	849487.53	1012475.21	382,91	odv.žlab-přerušení obrubníku
77a	849483.70	1012479.52	382,91	hrana odvodňovacího žlabu
78	849469.98	1012459.58	383,11	dtto
79	849466.72	1012463.27	383,11	dtto
80	849469.85	1012466.06	383,16	dtto
81	849468.24	1012467.87	383,20	dtto
82	849483.70	1012479.52	382,91	dtto
83	849489.60	1012472.89	382,91	dtto
83a	849487.21	1012470.77	283,11	hrana odvodňovacího žlabu
84	849512.89	1012468.06	282,42	hrana parkovacího pásu
85	849523.91	1012461.12	282,36	dtto
86	849533.69	1012452.51	282,47	dtto
87	849536.58	1012449.61	282,50	dtto
88	849544.23	1012443.18	282,57	dtto
89	849468.16	1012461.34	383,11	výškový lom
90	849475.62	1012467.99	383,23	výškový lom
91	849483.64	1012475.13	383,11	výškový lom
92	849484.40	1012468.01	393,20	obr. +6cm
93	849492.09	1012474.84	482,75	chodník, obr.+6cm
94	849494.54	1012474.07	382,70	chodník, obr.+6cm
95	849496.37	1012466.26	382,82	
96	849517.03	1012457.94	282,66	chodník, obr.+6cm
97	849526.98	1012449.78	382,73	dtto
98	849531.90	1012444.94	382,79	dtto
99	849543.01	1012434.51	382,90	hrana angl.dvorku
100	849546.60	1012430.55	282,93	chodník, obr.+6cm

101	849547.04	1012429.93	382,93	dtto
102	849547.64	1012428.77	382,94	dtto
103	849547.41	1012427.55	382,96	dtto
104	849550.09	1012429.58	282,89	obrubiník v úrovni chodníku
105	849553.52	1012428.89	382,90	dtto
106	849555.39	1012424.25	382,82	dtto
107	849554.39	1012423.52	382,85	dtto
108	849544.94	1012413.06	383,02	dtto
109	849541.50	1012409.64	383,04	obrubiník v úrovni chodníku
110	849539.31	1012407.69	383,06	dtto
112	849526.33	1012396.11	383,03	dtto
113	849519.85	1012391.22	382,93	dtto
114	849512.66	1012387.43	382,83	dtto
114a	849510.79	1012386.63	382,80	dtto
115	849498.70	1012381.48	382,32	dtto
116	849497.46	1012380.64	382,26	dtto
117	849494.60	1012385.10	382,33	dtto
118	849494.55	1012391.59	382,60	dtto
119	849497.45	1012391.14	382,64	chodník, obr.+6cm
120	849501.81	1012388.96	382,64	dtto
121	849507.50	1012391.61	382,88	dtto
122	849496.71	1012392.00	382,64	dtto
123	849489.60	1012398.23	382,71	obrubiník v úrovni chodníku
124	849485.45	1012405.40	382,83	dtto
125	849487.14	1012406.25	382,87	chodník, obr.+6cm
126	849477.17	1012426.01	382,96	dtto
127	849475.47	1012425.16	382,92	obrubiník v úrovni chodníku
128	849475.22	1012431.30	383,00	chodník, obr.+6cm
129	849473.37	1012430.84	382,96	obrubiník v úrovni chodníku
130	849474.49	1012436.88	383,03	chodník, obr.+6cm
131	849472.59	1012436.85	382,99	obrubiník v úrovni chodníku
132	849474.43	1012441.08	383,06	chodník, obr.+6cm
133	849472.53	1012441.05	383,02	obrubiník v úrovni chodníku
134	849473.92	1012446.69	383,09	chodník, obr.+6cm
135	849471.97	1012446.62	383,05	obrubiník v úrovni chodníku
136	849470.57	1012452.03	383,08	obrubiník v úrovni chodníku
137	849472.59	1012452.17	383,12	chodník, obr.+6cm
138	849474.32	1012458.50	383,24	chodník, obr.+6cm
139	849475.20	1012459.28	383,26	chodník, obr.+6cm
140	849468.78	1012456.54	383,07	obrubiník v úrovni vozovky
141	849489.47	1012375.37	výška dle skut.	stávající obrubiník
142	849486.37	1012377.93	dtto	dtto