

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. Základní údaje

1. Identifikační údaje

1.1. Stavba

Název stavby: **ŘEŠENÍ DOPRAVNÍHO PROSTORU NA ULICI TYRŠOVA
V MODŘICÍCH – TECHNICKÁ STUDIE**

Stupeň dokumentace: Technická studie
Místo stavby: Modřice
Katastrální území: Modřice, Přízřenice
Kraj: Jihomoravský

1.2. Investor (objednatel dokumentace)

Název: Město Modřice, náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice
Zastoupeno: Ing. Josefem Šiškou, starostou města

1.3. Projektant

Název: Argema, spol. s r.o.
Adresa: Lužná 49, 617 00 Brno
IČO: 44961049
Vedoucí projektant: Ing. Leo Vychodil, (technická kontrola Ing. Rostislav Vik)

2. Výchozí podklady

Ke zpracování studie byly k dispozici tyto podklady :

- Digitální účelová mapa zájmové oblasti (Ing. Doucha, D.R.GEO s.r.o. , vyhotovená pro potřebu řešení vlastnických vztahů v dubnu 2016 a doplněná o doměření v září 2016)
- Digitální katastrální mapa (poskytl Ing. Doucha, D.R.GEO s.r.o.)
- Projektová dokumentace dopravního řešení SO 230 Úpravy příjezdové komunikace v rámci akce „Magnum Modřice – úpravy komunikace Tyršova“, vypracoval Ing. Matula)
- Aktuální územní plán města Modřice
- Informace dotčených správců inženýrských sítí

3. Zdůvodnění studie

Úkolem studie je :

- Navrhnout komunikační úpravy v ulici Tyršova , které zajistí dopravní obsluhu území a budou v souladu s územním plánem.
- Mimo motorovou dopravu, řešící především příjezd do stávajících areálů, vymezit prostor pro pohyb chodců.
- Navrhnout takové řešení, které s ohledem na majetkoprávní vztahy bude přijatelné pro současné majitele dotčených pozemků.
- Pokud možno v návrhu respektovat polohu stávajících inženýrských sítí.

4. Popis zájmové oblasti a charakteristika území

Zájmové území se nachází v intravilánu. Stávající obousměrná účelová komunikace zajišťuje převážně dopravní obsluhu provozoven a areálů, situovaných na okolních pozemcích v ulici Tyršova. Okolní pozemky jsou dle nového územního plánu určeny převážně pro výrobu, služby, administrativu a skladování, u ulice Luční pozemky smíšené obytné.

Dotčené území není zahrnuto mezi území s ochranou podle jiných právních předpisů (např. zákona o státní památkové péči). Nejedná se o území ohrožené záplavami. V souladu s územním plánem musí být navržena opatření na zachycování srážkových vod. Ty jsou v daném území buď přirozeně zasakovány na travnatých plochách nebo jsou odváděny pomocí uličních vpustí, lapačů splavenin, rigolů a propustků do stávající kanalizace.

Základní nedostatky stávajícího stavu z dopravního hlediska jsou :

- Nevyhovující směrové parametry a šířkové uspořádání (v každém místě je jiná šířka vozovky).
- Průběh nivelety vozovky není plynulý (místní výškové lomy a nerovnosti).
- Místa nevhodné příčné klopení vozovky.
- Celkově nevyhovující stav vozovky a chybějící obruby.
- Absence průběžného chodníku.
- Nefunkční systém stávajícího odvodnění. Učpané propustky nedostatečných profilů, v intravilánu nevhodný systém odvodnění pomocí hlubokých betonových rigolů, místa porušených a zabírajících v uličním profilu velkou šířku.

V obvodu stavby se nacházejí tyto inženýrské sítě:

Kanalizace dešťová, kanalizace splašková vodovod, plynovod STL a NTL, nadzemní vedení VN, podzemní kabely NN, kabely sdělovací CETIN a.s. a Faster CZ s.r.o. Zákres inženýrských sítí v projektové dokumentaci má pouze orientační charakter. V zakreslených kabelových trasách může probíhat větší počet kabelů.

5. Technické řešení

Směrové poměry, sklonové poměry, šířkové uspořádání

Směrové řešení

Je patrné z příložené situace v M1:500.

Délka řešeného úseku je cca 845m.

Stávající komunikace se nachází z velké části na soukromých pozemcích. Majetkoprávní vztahy jsou popsány v příloze „B.5“. Směrové řešení v kombinaci s příčným uspořádáním je navrženo tak, aby v případě zásahu do soukromých pozemků nebylo nutno provádět bourání stávajících soukromých stavebních objektů, podezdívek oplocení a byly respektovány stávající vjezdy. Návrh respektuje stávající nadzemní vedení VN.

Při zajištění požadované šířky obousměrné komunikace a alespoň minimálního jednostranného chodníku není bez přeložky vedení VN jiné řešení prakticky reálné.

Trasa je navržena jako kombinace směrových oblouků a přímých úseků. Směrové oblouky o vrcholech VB1, VB2, VB3 a VB4 jsou navrženy jako kruhové oblouky s krajními přechodnicemi ve tvaru klotoidy, s rozšířením jízdních pruhů s ohledem na hodnotu poloměru kruhového oblouku dle ČSN 736110. Směrové oblouky o vrcholech VB5, VB6 a VB7 jsou prosté kruhové a rozšíření jízdních pruhů si nevyžadují.

Výškové řešení

Průběh nivelety popisuje příloha B.2. Výškové řešení kopíruje stávající niveletu s vyrovnáním stávajících deformací. Je navrženo s ohledem na výškovou úroveň stávajících vjezdů a vstupů, ve vazbě na okolní komunikace a upravené terény tak, aby nebylo sníženo krytí stávajících sítí pod vozovkou. V lomech podélného sklonu jsou navrženy parabolické zakružovací oblouky.

Maximální podélný sklon v trase je 2,65%. Minimální podélný sklon je 0,53%. Tyto hodnoty v kombinaci s vhodným příčným klopením odpovídají zajištění minimálního sklonu, zajišťující odvedení srážkových vod a současně odpovídají požadavkům vyhlášky č.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích na bezbarierové užívání staveb.

Jedná se o informativní podélný profil. Průběh nivelety bude doladěn v dalších stupních PD.

Příčné uspořádání

Šířka vozovky mezi obrubami je navržena s ohledem na stávající prostorové poměry, směrové vedení (v obloucích potřebné rozšíření) a dopravní využití.

V úseku km 0,00 po cca km 0,300 je trasa tvořena mezipřímými a směrovými oblouky menších poloměrů, které si vyžadují rozšíření jízdních pruhů v oblouku. Zde je základní šířka jízdního pruhu včetně vodícího proužku v přímé 3,00m, v obloucích min.(2.75m+rozšíření)=3,25m(min.3,15m). Šířka vozovky v přímé je 6,00m mezi obrubami, v oblouku min.6,30m.

Ve staničení cca km 0,300 po konec úseku je trasa tvořena přímými úseky a oblouky značně velkých poloměrů (R5=2000m a R6=1000m) bez přechodnic. Od staničení cca km 0,500 (odpočka ke Kooperativě) je dopravním značkou B4 omezen provoz nákladních vozidel. Mimo výše uvedené ve staničení cca km 0,500 po km 0,610 nelze bez bourání stávajících zídek oplocení, situovaných na soukromých pozemcích, větší šířku vozovky navrhnout. Proto je v úseku od km 0,300 po konec úseku navržena vozovka v š.2 x 2,75m = 5,50m mezi obrubníky.

Příčný sklon vozovky je uvažován střechovitý nebo jednostranný, dle potřeby odvodnění. Klopení vozovky bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.

Zajištění bezbariérového provozu

Ulice probíhá v mírném podélném sklonu umožňujícím bezbariérový provoz osob s pohybovým postižením. Chodník bude v místech pro přecházení napojen bezbarierově a budou provedeny potřebné linie pro nevidomé z reliéfní dlažby.

Konstrukční uspořádání

Návrh vozovky vychází z jejího dopravního významu a bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace. Je uvažována následující skladba vrstev vozovky :

asfaltový beton ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
spojovací postřik	ČSN 73 6129	0,3 kg/m ²
asfaltový beton ACO 16+	ČSN EN 13108-1	50 mm
spojovací postřik	ČSN 73 6129	0,3 kg/m ²
asfaltový beton ACP 22+	ČSN EN 13108-1	80 mm
infiltrační postřik	ČSN 73 6129	1,0 kg/m ²
směs stmelená cementem SC C _{8/10}	ČSN 73 6124-1	200 mm
štěrkodrt' ŠDA	ČSN 73 6126-1	min. 200 mm
celkem :		min. 580 mm

Pod navrženou konstrukcí bude provedena výměna horní vrstvy podloží v tloušťce 400 mm v případě, že na pláni nebude dosažena potřebná hodnota modulu deformace 45 MPa. Na hranách vozovky budou osazeny obrubníky, jejichž horní hrana bude zvýšena min. +100 mm nad úroveň vozovky vyjma míst pro přecházení, sjezdů k sousedním nemovitostem a zpevněných ploch sousedících s vozovkou – tj. míst, v nichž jsou obruby sníženy i v současnosti. Snižování obrub bude prováděno plynule na délce 1 m.

Odvodnění

Komunikace bude navržena tak, aby se zamezilo stékání dešťové vody na soukromé okolní pozemky. Odvodnění vozovky bude zajištěno prostřednictvím sklonů k hranám vozovky, odkud bude srážková voda odtékat do nových uličních vpustí nebo rigolů. Původní vpustí, které jsou ve špatném technickém stavu, stávající propustky a rigoly budou zrušeny. Podrobně bude odvodnění řešeno v dalším stupni PD s ohledem na zvolený způsob odvodnění a kapacity stávající kanalizace, buď převážně povrchově (převážně rigoly a propustky jako stávající stav), nebo formou silniční kanalizace.

Chodníky jsou navrženy jako jednostranný chodník o š.1,50 (místně min.1,25m). Šířku chodníku bylo nutno přizpůsobit stísněným poměrům. Chodník, vedený okolo pozemku Moravostavu bude od přilehlé plochy za oplocením oddělen svahovými tvárnici (jako stávající svah).

Chodníky, vjezdy a parkoviště jsou předběžně navrženy v konstrukcích :

dlážděné chodníky

- Betonová dlažba 20/20/6cm Šedá přírodní 1.jakost	DL. I	TL. 60 mm	ČSN 73 61 31-1
- Lože pod dlažbu z kameniva fr. 4/8mm	KD	TL. 40 mm	ČSN 73 61 26-1
- Štěrkoдрť fr.0-32 mm	ŠDA	TL.100 mm	ČSN EN 13285 ČSN 73 61 26-1
- Štěrkoдрť fr.0-63 mm	ŠDA	TL.150 mm)	ČSN EN 13285 ČSN 73 61 26-1
C E L K E M :		TL.350mm	

dlážděné vjezdy a parkovací stání (živičné vjezdy se provedou jako vozovka)

- Betonová dlažba jako stávající Šedá přírodní 1.jakost	DL. I	TL. 80 mm	ČSN 73 61 31-1
- Lože pod dlažbu z kameniva fr. 4/8mm	KD	TL. 40 mm	ČSN 73 61 26-1
- Směs stmelena cementem	SC, C 8/10	TL.200 mm	ČSN EN 14227-1 (ČSN 73 61 24-1)
- Štěrkoдрť fr.0-63 mm	ŠDA	TL.200 mm)	ČSN EN 13285 ČSN 73 61 26-1
C E L K E M :		TL.520mm	

Dopravní značení bude zachováno stávající, systém dopravy bude zachován.

6. Projektované kapacity

Živičná vozovka	5239,-	m2
Vjezdy	720,-	m2
Chodníky	1006,-	m2
Parkovací plochy	62,-	m2

S ohledem na majetkoprávní vztahy bude v rámci dokumentace DÚR upřesněno, které plochy budou patřit stávajícím vlastníkům a které budou veřejné (týká se zejména vjezdů a parkovacích ploch).

V Brně, říjen 2016

vypracoval Ing. Leo Vychodil

Poznámka :

Přílohou technické zprávy jsou vyjádření správců sítí, které se v zájmovém prostoru nenacházejí a vyjádření společnosti CETIN.

Dle podkladů správců sítí byly doplněny tyto sítě :

- BVK a.s. (kanalizace splašková a dešťová, vodovod)
- Sdělovací vedení CETIN a.s.
- Kabelová trasa FASTER
- Nadzemní a podzemní vedení společnosti E-ON a.s. (VN a NN)
- RWE a.s. – plynovod NTL a STL

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. Základní údaje

1. Identifikační údaje

1.1. Stavba

Název stavby: **ŘEŠENÍ DOPRAVNÍHO PROSTORU NA ULICI TYRŠOVA V MODŘICÍCH – TECHNICKÁ STUDIE**

Stupeň dokumentace: Technická studie
Místo stavby: Modřice
Katastrální území: Modřice, Přízřenice
Kraj: Jihomoravský

1.2. Investor (objednatel dokumentace)

Název: Město Modřice, náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice
Zastoupeno: Ing. Josefem Šiškou, starostou města

1.3. Projektant

Název: Argema, spol. s r.o.
Adresa: Lužná 49, 617 00 Brno
IČO: 44961049
Vedoucí projektant: Ing. Leo Vychodil, (technická kontrola Ing. Rostislav Vik)

2. Výchozí podklady

Ke zpracování studie byly k dispozici tyto podklady :

- Digitální účelová mapa zájmové oblasti (Ing. Doucha, D.R.GEO s.r.o. , vyhotovená pro potřebu řešení vlastnických vztahů v dubnu 2016 a doplněná o doměření v září 2016)
- Digitální katastrální mapa (poskytl Ing. Doucha, D.R.GEO s.r.o.)
- Projektová dokumentace dopravního řešení SO 230 Úpravy příjezdové komunikace v rámci akce „Magnum Modřice – úpravy komunikace Tyršova“, vypracoval Ing. Matula)
- Aktuální územní plán města Modřice
- Informace dotčených správců inženýrských sítí

3. Zdůvodnění studie

Úkolem studie je :

- Navrhnout komunikační úpravy v ulici Tyršova , které zajistí dopravní obsluhu území a budou v souladu s územním plánem.
- Mimo motorovou dopravu, řešící především příjezd do stávajících areálů, vymezit prostor pro pohyb chodců.
- Navrhnout takové řešení, které s ohledem na majetkoprávní vztahy bude přijatelné pro současné majitele dotčených pozemků.
- Pokud možno v návrhu respektovat polohu stávajících inženýrských sítí.

4. Popis zájmové oblasti a charakteristika území

Zájmové území se nachází v intravilánu. Stávající obousměrná účelová komunikace zajišťuje převážně dopravní obsluhu provozoven a areálů, situovaných na okolních pozemcích v ulici Tyršova. Okolní pozemky jsou dle nového územního plánu určeny převážně pro výrobu, služby, administrativu a skladování, u ulice Luční pozemky smíšené obytné.

Dotčené území není zahrnuto mezi území s ochranou podle jiných právních předpisů (např. zákona o státní památkové péči). Nejedná se o území ohrožené záplavami. V souladu s územním plánem musí být navržena opatření na zachycování srážkových vod. Ty jsou v daném území buď přirozeně zasakovány na travnatých plochách nebo jsou odváděny pomocí uličních vpustí, lapačů splavenin, rigolů a propustků do stávající kanalizace.

Základní nedostatky stávajícího stavu z dopravního hlediska jsou :

- Nevyhovující směrové parametry a šířkové uspořádání (v každém místě je jiná šířka vozovky).
- Průběh nivelety vozovky není plynulý (místní výškové lomy a nerovnosti).
- Místa nevhodné příčné klopení vozovky.
- Celkově nevyhovující stav vozovky a chybějící obruby.
- Absence průběžného chodníku.
- Nefunkční systém stávajícího odvodnění. Ucpané propustky nedostatečných profilů, v intravilánu nevhodný systém odvodnění pomocí hlubokých betonových rigolů, místa porušených a zabírajících v uličním profilu velkou šířku.

V obvodu stavby se nacházejí tyto inženýrské sítě:

Kanalizace dešťová, kanalizace splašková vodovod, plynovod STL a NTL, nadzemní vedení VN, podzemní kabely NN, kabely sdělovací CETIN a.s. a Faster CZ s.r.o. Zákres inženýrských sítí v projektové dokumentaci má pouze orientační charakter. V zakreslených kabelových trasách může probíhat větší počet kabelů.

5. Technické řešení

Směrové poměry, sklonové poměry, šířkové uspořádání

Směrové řešení

Je patrné z příložené situace v M1:500.

Délka řešeného úseku je cca 845m.

Stávající komunikace se nachází z velké části na soukromých pozemcích. Majetkoprávní vztahy jsou popsány v příloze „B.5“. Směrové řešení v kombinaci s příčným uspořádáním je navrženo tak, aby v případě zásahu do soukromých pozemků nebylo nutno provádět bourání stávajících soukromých stavebních objektů, podezdívek oplocení a byly respektovány stávající vjezdy. Návrh respektuje stávající nadzemní vedení VN.

Při zajištění požadované šířky obousměrné komunikace a alespoň minimálního jednostranného chodníku není bez přeložky vedení VN jiné řešení prakticky reálné.

Trasa je navržena jako kombinace směrových oblouků a přímých úseků. Směrové oblouky o vrcholech VB1, VB2, VB3 a VB4 jsou navrženy jako kruhové oblouky s krajními přechodnicemi ve tvaru klotoidy, s rozšířením jízdních pruhů s ohledem na hodnotu poloměru kruhového oblouku dle ČSN 736110. Směrové oblouky o vrcholech VB5, VB6 a VB7 jsou prosté kruhové a rozšíření jízdních pruhů si nevyžadují.

Výškové řešení

Průběh nivelety popisuje příloha B.2. Výškové řešení kopíruje stávající niveletu s vyrovnáním stávajících deformací. Je navrženo s ohledem na výškovou úroveň stávajících vjezdů a vstupů, ve vazbě na okolní komunikace a upravené terény tak, aby nebylo sníženo krytí stávajících sítí pod vozovkou. V lomech podélného sklonu jsou navrženy parabolické zakružovací oblouky.

Maximální podélný sklon v trase je 2,65%. Minimální podélný sklon je 0,53%. Tyto hodnoty v kombinaci s vhodným příčným klopením odpovídají zajištění minimálního sklonu, zajišťující odvedení srážkových vod a současně odpovídají požadavkům vyhlášky č.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích na bezbarierové užívání staveb.

Jedná se o informativní podélný profil. Průběh nivelety bude doladěn v dalších stupních PD.

Příčné uspořádání

Šířka vozovky mezi obrubami je navržena s ohledem na stávající prostorové poměry, směrové vedení (v obloucích potřebné rozšíření) a dopravní využití.

V úseku km 0,00 po cca km 0,300 je trasa tvořena mezipřímými a směrovými oblouky menších poloměrů, které si vyžadují rozšíření jízdních pruhů v oblouku. Zde je základní šířka jízdního pruhu včetně vodícího proužku v přímé 3,00m, v obloucích min.(2.75m+rozšíření)=3,25m(min.3,15m). Šířka vozovky v přímé je 6,00m mezi obrubami, v oblouku min.6,30m.

Ve staničení cca km 0,300 po konec úseku je trasa tvořena přímými úseky a oblouky značně velkých poloměrů (R5=2000m a R6=1000m) bez přechodnic. Od staničení cca km 0,500 (odpočka ke Kooperativě) je dopravním značkou B4 omezen provoz nákladních vozidel. Mimo výše uvedené ve staničení cca km 0,500 po km 0,610 nelze bez bourání stávajících zídek oplocení, situovaných na soukromých pozemcích, větší šířku vozovky navrhnout. Proto je v úseku od km 0,300 po konec úseku navržena vozovka v š.2 x 2,75m = 5,50m mezi obrubníky.

Příčný sklon vozovky je uvažován střechovitý nebo jednostranný, dle potřeby odvodnění. Klopení vozovky bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.

Zajištění bezbariérového provozu

Ulice probíhá v mírném podélném sklonu umožňujícím bezbariérový provoz osob s pohybovým postižením. Chodník bude v místech pro přecházení napojen bezbarierově a budou provedeny potřebné linie pro nevidomé z reliéfní dlažby.

Konstrukční uspořádání

Návrh vozovky vychází z jejího dopravního významu a bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace. Je uvažována následující skladba vrstev vozovky :

asfaltový beton ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
spojovací postřik	ČSN 73 6129	0,3 kg/m ²
asfaltový beton ACO 16+	ČSN EN 13108-1	50 mm
spojovací postřik	ČSN 73 6129	0,3 kg/m ²
asfaltový beton ACP 22+	ČSN EN 13108-1	80 mm
infiltrační postřik	ČSN 73 6129	1,0 kg/m ²
směs stmelená cementem SC C _{8/10}	ČSN 73 6124-1	200 mm
štěrkodrt' ŠDA	ČSN 73 6126-1	min. 200 mm
celkem :		min. 580 mm

Pod navrženou konstrukcí bude provedena výměna horní vrstvy podloží v tloušťce 400 mm v případě, že na pláni nebude dosažena potřebná hodnota modulu deformace 45 MPa. Na hranách vozovky budou osazeny obrubníky, jejichž horní hrana bude zvýšena min. +100 mm nad úroveň vozovky vyjma míst pro přecházení, sjezdů k sousedním nemovitostem a zpevněných ploch sousedících s vozovkou – tj. míst, v nichž jsou obruby sníženy i v současnosti. Snižování obrub bude prováděno plynule na délce 1 m.

Odvodnění

Komunikace bude navržena tak, aby se zamezilo stékání dešťové vody na soukromé okolní pozemky. Odvodnění vozovky bude zajištěno prostřednictvím sklonů k hranám vozovky, odkud bude srážková voda odtékat do nových uličních vpustí nebo rigolů. Původní vpustí, které jsou ve špatném technickém stavu, stávající propustky a rigoly budou zrušeny. Podrobně bude odvodnění řešeno v dalším stupni PD s ohledem na zvolený způsob odvodnění a kapacity stávající kanalizace, buď převážně povrchově (převážně rigoly a propustky jako stávající stav), nebo formou silniční kanalizace.

Chodníky jsou navrženy jako jednostranný chodník o š.1,50 (místně min.1,25m). Šířku chodníku bylo nutno přizpůsobit stísněným poměrům. Chodník, vedený okolo pozemku Moravostavu bude od přilehlé plochy za oplocením oddělen svahovými tvárnici (jako stávající svah).

Chodníky, vjezdy a parkoviště jsou předběžně navrženy v konstrukcích :

dlážděné chodníky

- Betonová dlažba 20/20/6cm Šedá přírodní 1.jakost	DL. I	TL. 60 mm	ČSN 73 61 31-1
- Lože pod dlažbu z kameniva fr. 4/8mm	KD	TL. 40 mm	ČSN 73 61 26-1
- Štěrkoдрť fr.0-32 mm	ŠDA	TL.100 mm	ČSN EN 13285 ČSN 73 61 26-1
- Štěrkoдрť fr.0-63 mm	ŠDA	TL.150 mm)	ČSN EN 13285 ČSN 73 61 26-1
C E L K E M :		TL.350mm	

dlážděné vjezdy a parkovací stání (živičné vjezdy se provedou jako vozovka)

- Betonová dlažba jako stávající Šedá přírodní 1.jakost	DL. I	TL. 80 mm	ČSN 73 61 31-1
- Lože pod dlažbu z kameniva fr. 4/8mm	KD	TL. 40 mm	ČSN 73 61 26-1
- Směs stmelena cementem	SC, C 8/10	TL.200 mm	ČSN EN 14227-1 (ČSN 73 61 24-1)
- Štěrkoдрť fr.0-63 mm	ŠDA	TL.200 mm)	ČSN EN 13285 ČSN 73 61 26-1
C E L K E M :		TL.520mm	

Dopravní značení bude zachováno stávající, systém dopravy bude zachován.

6. Projektované kapacity

Živičná vozovka	5239,-	m2
Vjezdy	720,-	m2
Chodníky	1006,-	m2
Parkovací plochy	62,-	m2

S ohledem na majetkoprávní vztahy bude v rámci dokumentace DÚR upřesněno, které plochy budou patřit stávajícím vlastníkům a které budou veřejné (týká se zejména vjezdů a parkovacích ploch).

V Brně, říjen 2016

vypracoval Ing. Leo Vychodil

Poznámka :

Přílohou technické zprávy jsou vyjádření správců sítí, které se v zájmovém prostoru nenacházejí a vyjádření společnosti CETIN.

Dle podkladů správců sítí byly doplněny tyto sítě :

- BVK a.s. (kanalizace splašková a dešťová, vodovod)
- Sdělovací vedení CETIN a.s.
- Kabelová trasa FASTER
- Nadzemní a podzemní vedení společnosti E-ON a.s. (VN a NN)
- RWE a.s. – plynovod NTL a STL