
	Ing. Jiří Cihlář dopravní inženýr projektant dopravních staveb mobil: 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář		Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář		Číslo zakázky	201701-1
Místo stavby	město Ústí nad Orlicí, ul. Příkopy, Havlíčkova				Datum	07/2017
Investor stavby	město Ústí nad Orlicí				Stupeň	DSP
Objednatel dok.	město Ústí nad Orlicí				Revize	A
Název akce	ÚSTÍ NAD ORLICÍ ULICE PŘÍKOPY, HAVLÍČKOVA				Formát	A4
					Paré	
Název objektu	SO103 – ULICE PŘÍKOPY I				Měřítko	- - -
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA				Číslo přílohy	C.103.1

## **OBSAH**

<b>Obsah .....</b>	<b>1</b>
<b>1 Identifikační údaje.....</b>	<b>2</b>
1.1 Identifikační údaje stavby .....	2
1.2 Identifikační údaje projektu .....	2
<b>2 Označení stavby .....</b>	<b>3</b>
2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění.....	3
<b>3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....</b>	<b>3</b>
<b>4 Vztahy k ostatním objektům dokumentace.....</b>	<b>3</b>
<b>5 Vyhodnocení průzkumů a podkladů .....</b>	<b>3</b>
<b>6 Technický popis a návrh zpevněných ploch .....</b>	<b>3</b>
6.1 Příprava staveniště .....	3
6.2 Úprava zemní pláně.....	3
6.3 Uliční prostor – vozovka, zpevněná krajnice .....	4
6.4 Parkovací pruh .....	4
6.5 Sjezdy na pozemky .....	4
6.6 Zpomalovací rampa.....	5
6.7 Pobytový prostor .....	5
6.8 Okapový chodník .....	5
6.9 Napojení nové a stávající konstrukce.....	6
6.10 Doporučené materiály .....	6
6.11 Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby.....	6
<b>7 Odvodnění.....</b>	<b>6</b>
<b>8 Dopravní značení.....</b>	<b>6</b>
8.1 Rozhledové poměry .....	7
8.2 Výpočet parkovacích stání .....	7
<b>9 Podmínky a požadavky na postup výstavby .....</b>	<b>7</b>
<b>10 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....</b>	<b>7</b>
10.1 Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu .....	7
10.2 Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....	7
10.3 Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....	7
10.4 Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek .....	7
10.5 Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení.....	7
<b>11 Požární bezpečnost.....</b>	<b>7</b>
<b>12 Závěr .....</b>	<b>8</b>

# 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

## 1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	<b>Ústí nad Orlicí – Ulice Příkopy, Havlíčkova SO103 – Ulice Příkopy I</b>	
Místo stavby:	ulice Příkopy, Havlíčkova a Černá, Ústí nad Orlicí	Pardubický kraj
Příslušný stavební úřad	město Ústí nad Orlicí	
Pozemky stavby	st. 154/4, 329 – Soukromý subjekt 2347/1, 2353/6, 2353/9, 3007 – Město Ústí nad Orlicí	

## INVESTOR STAVBY

Město	<b>Ústí nad Orlicí</b>	
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí	
Kontaktní osoba	Tomáš Knapovský, Dis. (odborný referent), tel.: 465 514 237, e-mail: knapovsky@muuo.cz	
IČ/DIČ	IČ: 00279676	DIČ: CZ00279676
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)	

## 1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	<b>DSP – Dokumentace pro stavební povolení</b>
--------------------	--

## OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	<b>Ústí nad Orlicí</b>	
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí	
Kontaktní osoba	Tomáš Knapovský, Dis. (odborný referent), tel.: 465 514 237, e-mail: knapovsky@muuo.cz	
IČ/DIČ	IČ: 00279676	DIČ: CZ00279676
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)	

## ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	<b>Ing. Jiří Cihlář</b> , dopravní inženýr, projektant dopravních staveb	
Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	
Autorizace v oboru	Dopravní stavby, 0701407	
Vysokoškolské vzdělání	ČVUT Fakulta dopravní, program „dopravní inženýrství a spoje“	
Další vzdělání	Auditor bezpečnosti pozemních komunikací, číslo povolení 0126	
Kontaktní údaje	tel.: 604 982 826, e-mail: mail@jiricihar.eu, web: www.jiricihar.eu	
Sídlo kanceláře	Orlické nábřeží 1029, 565 01 Choceň	
IČ/DIČ	IČ: 74598716	DIČ: CZ8112123701
Bankovní spojení	BRE Bank S.A. (mBank), č. účtu: 670100-2208803004/6210	

## **2 OZNAČENÍ STAVBY**

### **2.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE A UMÍSTĚNÍ**

Tento stavební objekt řeší rekonstrukci ulice Příkopy v délce 80 m od křižovatky s ulicí Balcarova po ukončenou II. etapu.

GPS souřadnice středu předmětné lokality jsou 49°58'21.915"N, 16°23'36.363"E.

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

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- [1] Technická mapa města, dodaná objednatelem
- [2] Pokyny objednatele a investora
- [3] Místní šetření 02–04/2017
- [4] Fotodokumentace
- [5] Studie předmětné stavby, Zpracovatel Ing. Jiří Cihlář, 03/2017
- [6] ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- [7] ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- [8] ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010)
- [9] 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích
- [10] 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- [11] 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- [12] 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- [13] TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- [14] TP85 Zpomalovací prahy
- [15] .TP103 Navrhování obytných a pěších zón
- [16] TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- [17] TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací

## **4 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM DOKUMENTACE**

Tato dokumentace je členěna na tyto stavební objekty:

SO101 – ulice Havlíčkova

SO102 – ulice Černá a Příkopy II

**SO103 – ulice Příkopy I**

## **5 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ**

V zájmové oblasti byl proveden zevrubný stavebně-technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost provedení stavby.

Návrh konstrukcí vychází z předpokládaného stavu podkladních vrstev a očekávaného provozu vozidel. Konkrétní provedení konstrukcí zpevněných ploch musí být provedeno na základě aktuálního stavu aktivní zóny (a zemní pláň).

## **6 TECHNICKÝ POPIS A NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH**

### **6.1 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ**

Staveniště bude připraveno označením pracovního místa, objízdné trasy a zajištěním zařízení staveniště.

### **6.2 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁNĚ**

V rámci se stavby se předpokládá snesení kompletních stávajících konstrukčních vrstev vozovky. Pokud by však jejich mocnost a zhutnitelnost vyhovovala, je možné stávající šterkové podkladní vrstvy ponechat.

Po odkrytí zemní pláň bude provedeno vyhodnocení kvality aktivní zóny. V případě vyhovujícího stavu bude ponechána, v případě nevyhovujícího pak bude aktivní zóna upravena (příměsí vápna, či výměnou za vhodný materiál).

### 6.3 ULIČNÍ PROSTOR – VOZOVKA, ZPEVNĚNÁ KRAJNICE

#### 6.3.1 Prostorové uspořádání

Základní šířka vozovky je 3,0 m vč. lemující dvouřádky kamenných kostek. V obloucích, či dle potřeby dle vlečných křivek, je šířka patřičně rozšířena. Podél vozovky je pak navržen pruh zpevněné krajnice proměnných šířek. Ta vyplňuje prostor mezi vozovkou a obrubou. Volná šířka mezi obrubami (budovy, resp. obecně pevnými překážkami) je vždy větší jak 3,5 m.

Návrhovým vozidlem pro posouzení průjezdu je nákladní vozidla délky 10 m (rozměrnější vozidlo svozu komunálního odpadu).

Základní příčný sklon bude 2,0 %, lokálně upravený pak dle návazných ploch (či stávajících technicko-územních podmínek).

Podélné sklony budou zachovány stávající (max. 8,3 %).

#### 6.3.2 Technické provedení

Povrch vozovky a zpevněné krajnice bude z kamenných kostek upnutých do dvouřádky kamenných kostech, případně do kamenných obrub nebo krajníků.

Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s boční opěrrou.

#### 6.3.3 Konstrukce vozovky a zpevněné krajnice

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–VI–PIII, třída dopravního zatížení O, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

##### KONSTRUKCE A

kamenná dlažba	100 mm
ložná vrstva	40 mm
štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub>	min. 250 mm
celkem	min. 390 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně  $E_{def,2} = 70$  MPa a na povrchu zemní pláňe pak hodnota  $E_{def,2} = 30$  MPa.

### 6.4 PARKOVACÍ PRUH

#### 6.4.1 Prostorové uspořádání

Parkovací pruh bude min. šířky 2,40 m s délkami dle situace (v prostorových důvodech se jedná o normově nejmenší velikosti). Příčný sklon bude 2%.

#### 6.4.2 Technické provedení

Povrch parkovacího pruhu bude z kamenné kostky vhodné pro motorovou dopravu upnuté do navržených kamenných krajníků.

Veškeré opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s boční opěrrou.

#### 6.4.3 Konstrukce parkovacího pruhu

Konstrukce je totožná s již navrženou skladbou D2–D–1–VI–PIII (viz konstrukce A v kapitole 6.3.3).

### 6.5 SJEZDY NA POZEMKY

#### 6.5.1 Prostorové uspořádání

V místech stávajících bran a vrat na sousední pozemky budou zřízeny sjezdy, které budou brány a vozovky propojovat.

Prostorově budou sjezdy dle vlečných křivek návrhových vozidel, šířky vrat/bran a trasování vozovky.

Výškové řešení bude dle výšky sousedních pozemků a vozovky.

#### 6.5.2 Technické provedení

Povrch sjezdů bude z kamenné kostky vhodné pro motorovou dopravu upnuté do obrub. Prvky pro nevidomé budou v provedení pro pojezd vozidel.

Veškeré opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s boční opěrrou.

#### 6.5.3 Konstrukce sjezdů

Konstrukce je totožná s již navrženou skladbou D2–D–1–VI–PIII (viz konstrukce A v kapitole 6.3.3).

## 6.6 ZPOMALOVACÍ RAMPA

### 6.6.1 Prostorové uspořádání

Za hranicí křižovatky ulice Příkopy x Balcarova bude na úrovni začátku/konce obytné zóny zřízena zpomalovací rampa. Ta bude délky 0,50 m a ve sklonu 10 %. Lemující obruby budou v úrovni nivelety vozovky.

### 6.6.2 Technické provedení

Povrchy ramp i zvýšená plocha bude z kamenných kostek vhodných pro motorovou dopravu upnutých do obrub v daném prostoru navržených.

Veškeré opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s boční opěrou.

### 6.6.3 Konstrukce ramp a zvýšené plochy

Konstrukce je totožná s již navrženou skladbou D2–D–1–VI–PII (viz konstrukce B v kapitole 6.3.3).

## 6.7 POBYTOVÝ PROSTOR

### 6.7.1 Prostorové uspořádání

Terminologie pobytového prostoru je použita z důvodu odlišení takové plochy z hlediska materiálového. Tyto plochy jsou v trasách stávajících nevyhovujících chodníků. Jejich šířka po většinu případů respektuje stávající uložení opěrných prvků a je 1,30 m.

Uliční prostor však bude v režimu obytné zóny, proto bude pohyb chodců možný v celém uličním prostoru (v mezích pravidel silničního provozu).

Podélný sklon bude podél nivelety vozovky a bude maximálně do 4,0 %. Příčný sklon bude v každém místě do 2,0 %.

### 6.7.2 Technické provedení

Povrch těchto ploch bude z mozaikové kamenné dlažby upnuté do obrub. Prvky pro nevidomé budou v provedení pro pojezd vozidel.

Veškeré opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s boční opěrou.

### 6.7.3 Konstrukce pobytového prostoru

Konstrukce je zvolena taková, aby vydržela pojezd vozidel. Je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–D–2–VI–PII, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení vozovky D1.

#### KONSTRUKCE B

kamenná dlažba	50 mm
ložná vrstva	40 mm
kamenivo zpevněné cementem SC 8/16; C <sub>8/10</sub>	150 mm
štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub>	min. 150 mm
celkem	min. 390 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně  $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$  a na povrchu zemní pláň pak hodnota  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ .

## 6.8 OKAPOVÝ CHODNÍK

### 6.8.1 Prostorové uspořádání

Podél budov č.p. 149 a 150 bude proveden okapový chodník ve zvýšené (nepojížděné) úpravě. Důvodem je ochrana fasády.

### 6.8.2 Technické provedení

Povrch těchto ploch bude z mozaikové kamenné dlažby upnuté do obrub. Prvky pro nevidomé budou v provedení pro pojezd vozidel.

Veškeré opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s boční opěrou.

### 6.8.3 Konstrukce pobytového prostoru

Konstrukce je zvolena taková, aby vydržela pojezd vozidel. Je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–D–2–VI–PII, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení vozovky D1.

#### KONSTRUKCE C

kamenná dlažba	50 mm
ložná vrstva	40 mm
štěrkodrt ŠD <sub>A</sub>	min. 200 mm
celkem	min. 290 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně  $E_{\text{def},2} = 50 \text{ MPa}$  a na povrchu zemní plně pak hodnota  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ .

### 6.9 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

Napojení konstrukcí z kamenné dlažby bude provedeno k „rozebrané“ spáře stávající okolní vozovky z kamenné dlažby. Podkladní vrstvy musí být se stávající řádně spojeny (dosypány a společně ztuhněny).

Případně bude provedeno lemování pomocí opěrných prvků.

Případně bude postupováno odlišně vhodně s ohledem na aktuální situaci.

### 6.10 DOPORUČENÉ MATERIÁLY

Navržené a doporučené materiály mohou být dodavatelem, příp. investorem během stavby nahrazeny jinými (od jiného výrobce, barevné provedení). Nutnou podmínkou je zachování shodných rozměrů a barevných kontrastů a shodné kvality doložené certifikáty.

Použity budou jednak stávající opěrné prvky (podmínka památkového úřadu) a jednak prvky, které má investor skladem (kamenné žulové kostky 100/100/100).

Chybějící materiál bude dle potřeb dokupován.

### 6.11 PODMÍNKY PRO UPEVNĚNÍ OBRUB A ULOŽENÍ DLAŽBY

Opěrné prvky budou uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou dle požadavků ČSN 73 6131, tedy do betonové opěrky C16/20 n XF1 (C20/25 n XF3). Styk jednotlivých obrubníků, ale i dlažeb a vodicích proužků se provádí na sraz. V případě potřeby (např. u řezaných obrubníků) bude spára zatažena betonem (C16/20 n XF1).

Z technologického hlediska je nutné dodržet 28 denní lhůtu pro vytvrzení (vyzrátí) betonového lože, během které nesmí být obruby ani kostky vystaveny jakémukoliv namáhání, vzniklému průjezdem vozidel. V opačném případě se riskuje brzké porušení tohoto lože a ztráta stability obrubníků.

## 7 ODVODNĚNÍ

### 7.1.1 Povrch zpevněných ploch

V daném úseku bude odvodnění řešeno zachycením srážkové vody odvodňovacími prvky tvořených dvěma uličními vpustmi (UV01 – UV02).

Vpust bude s rozměry mříže 500x500 mm vyhovující pro třídu dopravního zatížení E400. Přípojka bude plastová DN150 a bude napojena ve stávajícím napojovacím bodu uličních vpustí (zřízení nového tělesa v poloze stávající vpusti).

Odvodňovací žlaby OŽ01 a OŽ02 budou umístěny napříč vozovku a bude se jednat o štěrbinového odvodňovací žlaby s přerušovanou štěrbinou (vhodné pro příčný pojezd vozidel). Napojení bude provedeno navrtávkou do kanalizačního řadu (případně pomocí sedlové odbočky).

### 7.1.2 Odvodnění zemní plně

Odvodnění zemní plně bude zachováno stávající – vsakem do podloží.

## 8 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Dopravní značení bude spočívat ve vyznačení širší oblasti definované jako Obytné zóny s omezenou rychlostí jízdy 20 km/h pomocí značek IP 26a,b.

Parkovací pruhy budou vyznačeny značkami IP11a s nápisy „4x“, resp. „3x“.

Směry jízd vozidel zůstávají zachovány stávající.

Umístění jednotlivých značek je patrné ze situace B.4 – Situace dopravního značení.

### **8.1 ROZHLEDOVÉ POMĚRY**

Rozhledové poměry jsou zachována stávající.

### **8.2 VÝPOČET PARKOVACÍCH STÁNÍ**

Není předmětem.

## **9 PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Před započítím zemních prací je třeba nechat vytýčit všechna podzemní vedení a jejich polohu zřetelně stabilizovat v terénu. V případě jejich kolize se stavbou zajistit ochranu.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN DIN 18920.

Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti. Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do šterkového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je nutno dodržet příčné sklony a rovinnost vrchní vrstvy, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

## **10 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Řešené plochy budou v režimu obytné zóny.

### **10.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU**

Podélný sklon zpevněných ploch bude do 4,0 %, příčný sklon „pobytového prostoru“ pak vždy do 2,0 %. Takto řešené plochy jsou vždy umístěny podél stávající zástavby v trase stávajících chodníků. Šířka bude 1,5 m, avšak chodci mají právo využít celou šířku uličního prostoru.

### **10.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM**

Na začátku obytné zóny je navrženo umístění varovného (š. 400 mm) a signálního (š. 1000 mm) pásu.

Materiálové provedení bude vždy s ohledem na okolní materiál zpevněných ploch. Podrobně je toto popsáno v příloze C.101.2

Vodící linie bude podél stávajících podezdívek plotů.

### **10.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM**

Neřeší se.

### **10.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK**

Neřeší se.

### **10.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ**

Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a příslušným technickým návodům TZÚS.

Varovné a signální pásy budou zhotoveny z reliéfní dlažby pro nevidomé v kontrastní barvě oproti barvě povrchu okolní zpevněné plochy.

## **11 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST**

Vzhledem k charakteru stavby jako dopravní stavby nevzniká během výstavby požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany během výstavby.



Výška průjezdu na stávajících komunikacích není v žádném místě komunikace omezena a je minimálně 4,1 m. Šířka zpevněné pojížděné části vozovky je v každém místě min. 3,5 m. Únosnost vozovky je navržena na pojezd alespoň 15 těžkých nákladních vozidel za den (minimální únosnost vozovky 80 kN/nápravu je tak zajištěna).

Rastr komunikací zůstává zachován stávající, vč. části slepé vozovky dlouhé 70 m (stávající stav).

Nástupní plochy pro požární techniku nejsou dotčeny.

Podmínkou pro provádění stavby je povinnost dodavatele po celou dobu výstavby zachovat možnost průjezdu vozidel při požárním zásahu a vozidel zdravotní služby.

## **12 ZÁVĚR**

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru na telefonních číslech uvedených v zápatí.

Autor projektu si vyhrazuje právo kontroly skutečného stavu na stavbě. O nejasnostech v projektové dokumentaci, či nesouladu PD se skutečným stavem bude projektant bezprostředně informován.

V Chocni 26. července 2017

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář