

	Ing. Jiří Cihlář dopravní inženýr projektant dopravních staveb mobil: 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	201824-1
Místo stavby	prostor mezi ZŠ Ústí n. Orlicí a MŠ Klubíčko, město Ústí nad Orlicí			Datum	05/2018
Investor stavby	město Ústí nad Orlicí			Stupeň	DUR+DSP
Objednatel dok.	město Ústí nad Orlicí			Revize	A
Název akce	ÚSTÍ NAD ORLICÍ KOMUNIKACE MEZI ULICEMI TVARDKOVA A DĚLNICKÁ			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	SO101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY			Měřítko	- - -
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	D.101.1

OBSAH

Obsah	1
1 Identifikační údaje.....	2
1.1 Identifikační údaje stavby	2
1.2 Údaje o stavebníkovi (investor stavby)	2
1.3 Identifikační údaje projektu	2
2 Označení stavby	3
2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění	3
3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů	3
4 Vztahy k ostatním objektům dokumentace.....	3
5 Vyhodnocení průzkumů a podkladů	3
6 Technický popis a návrh zpevněných ploch	3
6.1 Příprava staveniště	3
6.2 Úprava zemní pláň.....	3
6.3 Vozovka manipulační plochy	4
6.4 Parkovací plochy	4
6.5 Chodníkové plochy	4
6.6 Oprava dotčené části vozovky, překopy vozovky, rozšíření vozovky	5
6.7 Zábradlí.....	5
6.8 Napojení nové a stávající konstrukce	6
6.9 Doporučené materiály	6
6.10 Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby.....	6
7 Odvodnění.....	6
8 Dopravní značení.....	6
9 Přehled provedených výpočtů.....	6
9.1 Rozhledové poměry	6
9.2 Výpočet parkovacích stání	6
10 Podmínky a požadavky na postup výstavby.....	7
11 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	7
11.1 Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	7
11.2 Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....	7
11.3 Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....	7
11.4 Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek	7
11.5 Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení.....	7
11.6 Opatření v průběhu stavby	7
12 Požární bezpečnost.....	8
13 Závěr	8

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	Ústí nad Orlicí Komunikace mezi ulicemi Tvardkova a Dělnická
Místo stavby	mezi ulicemi Tvardkova a Dělnická, město Ústí nad Orlicí Pardubický kraj
Příslušný stavební úřad	města Ústí nad Orlicí
Příslušný speciální stavební úřad	města Ústí nad Orlicí
Pozemky stavby	dle samostatné přílohy
Druh stavby	změna dokončené stavby – stavební úprava

1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ (INVESTOR STAVBY)

Město	Ústí nad Orlicí
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí
Kontaktní osoba	Tomáš Knapovský, Dis. (odborný referent) Telefon: +420 465 514 237 Email: knapovsky@muuo.cz
IČ/DIČ	IČ: 00279676 DIČ: CZ00279676
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)

1.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	DUR+DSP – Dokumentace pro vydání společného povolení stavby
--------------------	--

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	Ústí nad Orlicí
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí
Kontaktní osoba	Tomáš Knapovský, Dis. (odborný referent) Telefon: Telefon: Email: Email:
IČ/DIČ	IČ: 00279676 DIČ CZ00279676
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	Ing. Jiří Cihlář , dopravní inženýr, projektant dopravních staveb
Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář
Autorizace v oboru	ČKAIT, 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 firmy	Orlické nábřeží 1029, 565 01 Choceň
Sídlo provozovny	Vlastina 889/23, 161 00 Praha 6
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 stávajících zpevněných ploch a výstavbu nové trasy chodníku v prostoru mezi ulicemi Dělnická a Tvardkova ve městě Ústí nad Orlicí.

Hlavním cílem nového trasování chodníku je zvýšení bezpečnosti silniční dopravy spočívající ve vedení pěší dopravy mimo vozovku (parkoviště u domu č.p. 1191).

GPS souřadnice středu předmětné lokality jsou 49°58'23.639"N, 16°24'0.180"E.

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- | | |
|------|--|
| [1] | Technická mapa města, poskytnutá objednavatelem dokumentace |
| [2] | Pokyny objednatele a investora |
| [3] | Fotodokumentace |
| [4] | Místní šetření |
| [5] | ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel |
| [6] | ČSN 73 6102/Z1 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích |
| [7] | ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010) |
| [8] | 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích |
| [9] | 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích |
| [10] | 398/2009 Sb. Zákon o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezb. užívání staveb |
| [11] | 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích |
| [12] | TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací |
| [13] | TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních kom. |

4 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM DOKUMENTACE

Dokumentace je členěna na tyto stavební objekty:

SO101 – Zpevněné plochy

5 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

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

Jiné průzkumy stavba nevyžaduje.

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

Po odtěžení zeminy na úroveň zemní pláň, bude provedeno její posouzení, spočívající ve vyhodnocení typu zeminy a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, bude zemina ponechána a bude započato s výstavbou vlastního chodníkového tělesa.

Pokud zeminy budou nevyhovující, pak dojde k úpravě zemin v aktivní zóně – buď výměněním, nebo zlepšením. To bude vyhodnoceno v průběhu stavby na základě aktuálně zjištěných skutečností.

V případě nové trasy chodníku se jedná o specifický návrh, neb budou minimalizovány zemní práce z důvodu činnosti v prostoru kolem vzrostlých stromů. Stávající zeminy bude po stržení drnů ponechána a dojde k vytvoření nevýrazného násypového tělesa. Násyp bude zároveň tvořit aktivní zónu zemní pláň.

6.3 VOZOVKA MANIPULAČNÍ PLOCHY

6.3.1 Prostorové uspořádání

Parkovištní vozovka, staničení km 0,000 až 0,035, bude nově součástí obytné zóny. Prostorové a výškové řešení bude respektovat stávající stav – jedná se o rekonstrukci dané plochy.

6.3.2 Technické provedení

Povrch vozovky manipulační plochy bude z kamenné kostky vhodné pro motorovou dopravu upnuté do obrub s podsádkami dle situace.

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

6.3.3 Konstrukce vozovky

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

KONSTRUKCE A

kamenná dlažba	120 mm
ložná vrstva	40 mm
šterkodrt' ŠD _A	150 mm
<u>šterkodrt' ŠD_B</u>	<u>min. 200 mm</u>
celkem	min. 510 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 90$ MPa, na povrchu spodní vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 60$ MPa a na povrchu zemní plně je hodnota $E_{def,2} = 30$ MPa.

6.4 PARKOVACÍ PLOCHY

6.4.1 Prostorové uspořádání

Parkovací plochy jsou navrženy ve stávajícím upořádání (kolmá řazení) a ve stejné poloze.

Stání budou délky 4,50 m a uvažují s přesahem vozidel přes obrubu. Šířka stání bude 2,50 m, s krajním stáním bez oboustranné zpevněné plochy s rozšířením o 0,25 m.

Výškové řešení bude respektovat stávající úroveň stávajících zpevněných ploch.

6.4.2 Technické provedení

Povrch parkovacích ploch bude z kamenné kostky vhodné pro motorovou dopravu upnuté do obrub s podsádkami dle situace.

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

6.4.3 Konstrukce parkovacích ploch

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

KONSTRUKCE B

kamenná dlažba	120 mm
ložná vrstva	40 mm
<u>šterkodrt' ŠD_B</u>	<u>min. 200 mm</u>
celkem	min. 360 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 60$ MPa a na povrchu zemní plně je hodnota $E_{def,2} = 30$ MPa.

6.5 CHODNÍKOVÉ PLOCHY

6.5.1 Prostorové uspořádání

Vlastní chodníkové plochy začínají ve staničení km 0,035, což je zároveň místo konce obytné zóny. Chodník je dále do staničení km 0,087 veden ve stávající trase a jedná se tak o rekonstrukci stávajících zpevněných ploch.

V úseku km 0,087 – 0,130 se pak jedná o novou stavbu chodníkového tělesa.

Základní šířka obou úseků je 2,0 m s jednostranným sklonem 2,0 % a s podélným sklonem do 3 %.

6.5.2 Technické provedení

Povrch chodníku bude ze zámkové dlažby vhodné pro pochozí plochy, upnuté do opěrných prvků tvořených obrubami, podezdívkami oplocení nebo základy budov.

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

6.5.3 Konstrukce chodníkových ploch

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

KONSTRUKCE C

zámková dlažba	60 mm
ložná vrstva	30 mm
štěrkodrt' ŠD _A	min. 150 mm
celkem	min. 240 mm

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

6.6 OPRAVA DOTČENÉ ČÁSTI VOZOVKY, PŘEKOPY VOZOVKY, ROZŠÍŘENÍ VOZOVKY

6.6.1 Prostorové uspořádání

Podél obruby na konci řešeného úseku bude v šířce cca. 1,00 m provedena oprava asfaltového krytu.

Podélný a příčný spád bude respektovat stávající stav a nebude na něm nic měněno.

6.6.2 Technické provedení

Povrch vozovky bude z asfaltového betonu upnutého do obrub obruby na straně chodníku a provedeného k přesně zaříznuté spáře ve vozovce. Spára bude proříznuta, pročištěna a zalita trvale pružnou zálivkou.

6.6.3 Konstrukce opravy vozovky

Konstrukce je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–2–IV–PIII, třída dopravního zatížení IV, návrhová úroveň porušení vozovky D1.

KONSTRUKCE D

asfaltový beton ACO 11	40 mm
spojovací postřik PS-A 0,4 kg/m ²	
asfaltový beton ACL 16+	60 mm
spojovací postřik PS-A 0,4 kg/m ²	
asfaltový beton ACP 16+	50 mm
infiltrační postřik PI-A 1,0 kg/m ²	
kamenivo zpevněné cementem SC 8/16; C _{8/10}	130 mm
štěrkodrt' ŠD _A	min. 200 mm
celkem	min. 480 mm

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

6.7 ZÁBRADLÍ

Na konci úseku bude pro usměrnění pohybu chodců přes přechod v ulici Tvardkova instalováno zábradlí.

Ochranné zábradlí bude výšky 0,90 m nad úrovní chodníkové plochy. Celková délka zábradlí bude 9 m.

Zábradlí bude svařované z ocelových trubek Ø50 mm. Bude kotveno svislými sloupky do betonového základu do hloubky alespoň 0,50 m.

Protikorozní ochrana zábradlí se provede žárovým zinkováním a nátěrem s minimální životností 15 let. Celková tloušťka nátěru bude min. 320 my a musí splňovat podmínky pro protikorozní ochranu ocelových konstrukcí ve venkovním prostředí s kategorií koroze agresivity C4 dle ČSN EN ISO 12944-2. Odstín vrchního nátěru je navržen RAL 6001. Před provedením protikorozní ochrany bude povrch ocelových konstrukcí

otryskán na stupeň čistoty Sa 2 1/2 dle ČSN ISO 8501-1, drsnost povrchu dle ČSN ISO 8503-1, stupeň „střední“ (G) nebo „střední“ (S), Ra 6 – 8 mm.

6.8 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

Napojení konstrukcí bude provedeno k říznuté spáře (pro vybourání vozovky). Odfrézování musí být provedeno v jednotlivých vrstvách v odstupech tak, aby vznikly ložné spáry délky alespoň 0,25, ideálně 0,5 m.

Ložné spáry budou ošetřeny spojovacím postříkem. Po pokládce asfaltové vrstvy dojde k utěsnění styčné spáry asfaltovou zálivkou.

Případně bude postupováno odlišně vhodně s ohledem na aktuální situaci.

6.9 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. Konkrétní prvky budou specifikovány ve výkazu výměr.

6.10 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 (vyzrání) 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 Odvodnění zpevněných ploch

Odvodnění stávajících rekonstruovaných zpevněných ploch bude zachováno stávající. Veškeré řešené plochy budou s povrchem se spárami, část srážkových vod tedy bude likvidována vsakem přímo v místě jejich spadu.

Úsek km 0,000 – 0,035 bude příčnými a podélnými sklony odvodněn ke stávající uliční vpusti, která bude společně s přípojkou v rámci stavebních prací pročištěna.

Ostatní plochy budou svedeny sklony do okolní zeleně/terénu, kde dojde ke vsaku.

7.1.2 Odvodnění zemní pláně

Odvodnění zemní pláně bude řešeno vsakem do podloží a okolní zeleně.

8 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Dopravní značení bude spočívat ve:

- zrušení značky B1
- posunu začátku a konce Obytné zóny IZ5a,b
- nově umístěné značky IP12 s dodatkovou tabulkou E13 (pro zaměstnance a zásobování mateřské školy)

Parkovací stání budou vyznačena v souladu s architektonickým řešením řádkou kamenné kostky odlišné (bílé) barvy.

9 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

9.1 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Rozhledové poměry jsou zachovány stávající, bez ovlivnění.

9.2 VÝPOČET PARKOVACÍCH STÁNÍ

Počet parkovacích stání není stanoven výpočtem – nejsou řešena v rámci nové výstavby, ale v rámci rekonstrukce stávajícího stavu.

10 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 pláň 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 štěrkového 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.

11 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

11.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Chodníkové plochy, budou s příčným sklonem do 2 % a podélným sklonem do 3 %. Výjimkou jsou rampové úseky u snížených obrub, které budou do 12% podélného sklonu.

11.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Snížené obruby (vstupy do vozovky) budou lemovány varovnými pásy šířky 0,40 m z dlažby pro nevidomé. Varovné pásy budou podél obruby s podsádkou nižší jak 8 cm.

V místě začátku Obytné zóny bude varovný pás široký 1,0 m.

Vodicí linie jsou zajištěny zvýšenou obrubou (6 cm a více).

11.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Neřeší se.

11.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK

Neřeší se.

11.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ

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

Varovné pásy budou zhotoveny z reliéfní dlažby pro nevidomé v kontrastní barvě oproti barvě okolních ploch.

11.6 OPATŘENÍ V PRŮBĚHU STAVBY

Staveniště bude řádně ohraničeno a zabezpečeno pro vstupu neoprávněných osob. Po dobu oprav bude zabezpečen přístup osob do přilehlých nemovitostí. Chodci budou značkami a příslušným i cedulemi upozorněny na stavby a příslušnými cedulemi budou vyzváni k použití alternativní trasy.

Výkopy budou zajištěny proti pádu. Případné lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pochozí rošt musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm. Zábradlí či jiné označení výkopu musí mít pevnou ochranu ve výšce 1100 mm.

12 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.

Nástupní plochy pro požární techniku nejsou dotčeny. Stavbou nejsou dotčeny zdroje požární vody.

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

13 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 24. května 2019

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář