

	Ing. Jiří Cihlář dopravní inženýr projektant dopravních staveb mobil: 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	202121-2
Místo stavby	Lokality dle přehledné mapy – "Dukla", Ústí nad Orlicí			Datum	02/2022
Stavebník	Město Ústí nad Orlicí; IČ: 00279676			Stupeň	DPS
Objednatel dok.	Město Ústí nad Orlicí; IČ: 00279676			Revize	A
Název akce	ÚSTÍ NAD ORLICÍ PARKOVÁNÍ DUKLA			Formát	1xA4
				Paré	
Název objektu	SO101 – PARKOVACÍ PÁSY			Měřítko	- - -
Název přílohy	TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	D.1.101.1

1 **OBSAH**

1	Obsah	2
2	Identifikační údaje.....	3
2.1	Identifikační údaje stavby	3
2.2	Údaje o stavebníkovi (investor stavby)	3
2.3	Identifikační údaje projektu	3
3	Označení stavby	4
3.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce a umístění	4
4	Přehled výchozích podkladů a průzkumů	4
5	Vztahy k ostatním objektům dokumentace.....	4
5.1	Hlavní stavba.....	4
5.2	Související, stavbou vyvolané dílčí stavby	4
6	Vyhodnocení průzkumů a podkladů	4
7	Technický popis a návrh zpevněných ploch	4
7.1	Příprava staveniště	4
7.2	Úprava zemní pláně.....	4
7.3	Parkovací pásy.....	5
7.4	Vsakovací žebro	6
7.5	Napojení nové a stávající konstrukce	6
7.6	Doporučené materiály	6
7.7	Podmínky pro upevnění obrub a uložení dlažby.....	6
7.8	Sadové úpravy	6
8	Odvodnění.....	7
9	Dopravní značení.....	7
10	Podmínky a požadavky na postup výstavby.....	7
11	Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	8
11.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	8
11.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením.....	8
11.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením.....	8
11.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek	8
11.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení	8
11.6	Opatření v průběhu stavby	8
12	Požární bezpečnost.....	8
13	Závěr	9

2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	Ústí nad Orlicí – Parkování Dukla	
Místo stavby	u ulice Dukelská, město Ústí nad Orlicí dle přehledné mapy	Pardubický kraj
Příslušný stavební úřad	města Ústí nad Orlicí	
Příslušný speciální stavební úřad	města Ústí nad Orlicí	
Pozemky stavby	dle samostatných příloh (B, C.2 a E.3)	
Druh stavby	Nová stavba	

2.2 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: +420 777 736 552 Email: knapovsky@muuo.cz		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279676	DIČ: CZ00279676	ISDS: bxcbwmg
Bankovní spojení	19-420611/0100 (Komerční banka)		

2.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	DUR+DSP – Dokumentace pro společné povolení stavby
--------------------	---

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	Ústí nad Orlicí		
Sídlo	Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí		
Kontaktní osoba	Tomáš Knapovský, DiS. (odborný referent) Telefon: +420 777 736 552 Email: knapovsky@muuo.cz		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00279676	DIČ: CZ00279676	ISDS: bxcbwmg
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@jirichlar.eu, web: www.jirichlar.eu		
Sídlo firmy	Orlické nábřeží 1029, 565 01 Choceň		
Sídlo provozovny	Vlastina 889/23, 161 00 Praha 6		
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 74598716	DIČ: CZ8112123701	ISDS: t4kauhs
Bankovní spojení	mBank S.A., organizační složka, č. účtu: 670100-2208803004/6210		

3 OZNAČENÍ STAVBY

3.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE A UMÍSTĚNÍ

Hlavním účelem stavby je zřízení nového parkovacího pásu s kolmým řazením osobních vozidel podél stávající komunikace u domů č.p. 310 a 312 a doplnění stávajících pásů v dalších 3 lokalitách v ulici Dukelská v Ústí nad Orlicí.

4 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura:

- [1] Geodetické zaměření lokality
- [2] Pokyny objednatele a investora
- [3] Fotodokumentace
- [4] Místní šetření
- [5] PD pro povolení stavby Ústí nad Orlicí – Parkoviště Dukelská u č.p. 310 a 312; 02/2022; Ing. Jiří Cihlář
- [6] ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- [7] ČSN 73 6101/Z1 Projektování silnic a dálnic
- [8] ČSN 73 6102/Z1 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- [9] ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací (změna Z1, únor 2010)
- [10] 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích
- [11] 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- [12] 398/2009 Sb. Zákon o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezb. užívání staveb
- [13] 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- [14] TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- [15] TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních kom.

5 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM DOKUMENTACE

5.1 HLAVNÍ STAVBA

SO101 – Parkovací pásy

Lokalita A

Výstavba nového parkovacího pásu s šikmým řazením vozidel – asfaltový beton.

Lokalita B

Výstavba nového parkovacího pásu s kolmým řazením vozidel – betonová dlažba.

Lokalita C

Výstavba nového parkovacího pásu s kolmým řazením vozidel – asfaltový frézink.

Lokalita D

Výstavba nového parkovacího pásu s kolmým řazením vozidel – asfaltový frézink.

5.2 SOUVISEJÍCÍ, STAVBOU VYVOLANÉ DÍLČÍ STAVBY

Nejsou v danou chvíli evidovány.

6 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

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

Jiné průzkumy stavba nevyžaduje.

7 TECHNICKÝ POPIS A NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

7.1 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

Staveniště bude připraveno označením pracovního místa a zajištěním zařízení staveniště.

7.2 ÚPRAVA ZEMNÍ PLÁŇ

Po odtěžení zemin na úroveň zemní pláň, bude provedeno její posouzení, spočívající ve vyhodnocení typu zeminy (zkouška metodou CBR) a následně ve zkoušce zhutnitelnosti. Pokud budou zjištěny vyhovující podmínky, bude zemina ponechána a bude započato s výstavbou vlastních zpevněných ploch.

Pokud zeminy aktivní zóny nebudou vyhovující, pak dojde k jejich úpravě – buď vyměněním, nebo zlepšením.

Toto bude vyhodnoceno v průběhu stavby na základě aktuálně zjištěných skutečností.

7.3 PARKOVACÍ PÁSY

7.3.1 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání parkovacích stání je patrné ze situačních příloh.

Parkovací stání v lokalitě A budou provedeny z asfaltového betonu – doplnění mezi stávajícími plochami.

Parkovací stání v lokalitě B budou vyznačeny kombinací skladebné a vsakovací dlažby – cílem je provedení obdobné, jako by bylo vyznačení parkovacího stání pomocí vodorovného dopravního značení (vzorová skladba je uvedena na situační příloze).

V lokalitách C a D budou stání provedena z asfaltového frézinku – obdobně jako stávající parkovací stání, jedná se o doplnění ploch mezi již stávajícími.

V lokalitách A, C a D budou prostorově plochy a svahy terénu řešeny dle již stávajících využívaných ploch.

Podrobněji prostorové řešení zpevněných ploch vizte situační přílohy.

7.3.2 Technické provedení

Povrch parkovacích stání bude v závislosti na lokalitách z kombinace skladebné a vsakovací dlažby upnuté do navržených opěrných prvků (dle vzorového spárořezu), asfaltového betonu či asfaltového frézinku.

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

7.3.3 Konstrukce ploch

Konstrukce s asfaltovým krytem pásu je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–N–3–VI–PIII, třída dopravního zatížení VI návrhová úroveň porušení vozovky D2.

KONSTRUKCE A

asfaltový beton ACO 11	50 mm
asfaltový beton ACP 16+	50 mm
šterkodrt' ŠD _A	200 mm
<u>šterkodrt' ŠD_A</u>	<u>150 mm</u>
celkem	450 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 60$ MPa, spodní 40 MPa a na povrchu zemní pláně se předpokládá hodnota $E_{def,2} = 30$ MPa.

Konstrukce s krytem z dlažby 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

skladebná kostka	80 mm
ložná vrstva	40 mm
šterkodrt' ŠD _A	200 mm
<u>šterkodrt' ŠD_B</u>	<u>100 mm</u>
celkem	420 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze šterkodrti je předepsán minimálně $E_{def,2} = 60$ MPa, spodní 40 MPa a na povrchu zemní pláně se předpokládá hodnota $E_{def,2} = 30$ MPa.

Konstrukce s krytem z asfaltového frézinku je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–N–8–O–PIII, třída dopravního zatížení O, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

KONSTRUKCE C

asfaltový frézink	50 mm
asfaltový frézink	50 mm
šterkodrt' ŠD _A	200 mm
<u>šterkodrt' ŠD_B</u>	<u>100 mm</u>

celkem

450 mm

Modul přetvárnosti na povrchu vrchní vrstvy ze štěrkodrti je předepsán minimálně $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$, spodní 40 MPa a na povrchu zemní pláně se předpokládá hodnota $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Vrstvy z frézinku budou hutněny na maximální možnou úroveň.

7.4 VSAKOVACÍ ŽEBRO

V navržených plochách lokalit B, C a D bude v aktivní zóně provedeno drenážní žebro (tam, kde příčný spád nových ploch je směrem k asfaltové vozovce), jehož cílem bude pojmout a akumulovat zemní vlhkost.

Žebro bude provedeno v šířce 0,50 m a do hloubky cca. 1 m pod úroveň nivelety. Vysypáno bude vhodným recyklovaným štěrkovým materiálem (s plynulou křivkou zrnitosti) bez podílu namrzavých částic se dnem ve spádu dle podélného spádu vozovky.

7.5 NAPOJENÍ NOVÉ A STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE

Předpokládá se napojení nových ploch ke stávající obrubě vozovky – tedy bez nutnosti ošetření styčných ploch.

Případně odlišného technického řešení bude postupováno vhodně s ohledem na aktuální situaci.

7.6 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.

7.7 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 min. 7 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.

7.8 SADOVÉ ÚPRAVY

7.8.1 Příprava

Plochy zeleně, které jsou projektem řešeny (a to jak stávající tak i nové), bude provedeny tak, aby bylo vytvořeno úžlabí, které bude mít dno vždy níže (min. cca. 3-5 cm) jak okolní zpevněné plochy. Tím bude zajištěno, aby nedošlo k vytékání vody z ploch zeleně do ploch zpevněných.

Stávající zeleň, pokud bude v kolizi se stavbou, bude vykácena. Nahrazena bude novou výsadbou. Z celého území bude sejmuta ornice a uložena na deponii ke zpětnému ohumusování.

Před zahájením ohumusování je třeba zbavit veškeré plochy určené k ozelenění postavebních zbytků a ztuhlenné podloží rozrušit z důvodu navázání půdní kapilarity. Všechny upravované plochy budou důkladně obdělány a vyrovnány. Ohumusování bude provedeno kvalitní zeminou v mocnosti min. 15 cm do výšky 2 cm pod horní hranu obruby.

Před založením trávníku budou plochy odpleveleny. Založení trávníku bude provedeno vysetím semene a jeho zalitím.

7.8.2 Materiál pro setí

V plochách pro parkování a ostatních poježděných bude použita dlažba se širokými spárami (cca. 3 cm), která umožní dlouhodobý vsak vody do podloží. Spáry budou vyplněny hlínou, do které bude vyseto travní semeno vhodné do daných ploch.

7.8.3 Pokyny pro výsev

Základním předpokladem úspěchu je důkladné odplevelení pozemku. Je doporučeno dvojí pletí – cca. začátkem dubna a pak před výsadbou od druhé poloviny dubna, když se na pozemku objeví případně nový plevel.

Pro setí je třeba vyčkat, až bude půda dobře prohřátá – teplota by měla přesáhnout 8° C v noci a 18° C přes den. V našich klimatických podmínkách je možno set už od poloviny dubna do začátku léta. Není doporučeno set na pozemek již porostlý, jako např. na louku nebo trávník. Semínko potřebuje maximální kontakt s vlhkou zemínou a pro správné vzklíčení musí být do ní lehce vnořeno.

Pro setí jsou potřeba rycí vidle/kultivátor, hrábě, válec a konev/hadici s přívodem vody pro kropení. Zryjte pozemek do hloubky cca. 15 – 20 cm pomocí rycích vidlí nebo kultivátoru v závislosti na velikosti osevní plochy. Nakypřete zeminu, zjemněte její strukturu a srovnejte ji pomocí hrábí.

Dvojit pletí:

- zryjte parcelu a zalijte ji
- nechte vyrůst nový plevel – cca 10 dní
- vyhrabte jej, odstraňte jej

Nejvhodnější je ruční setí:

- před výsevem dobře promíchejte směs semen
- sejte ručně rozhozem a dbejte na rovnoměrnost
- vhodné je setí diagonálním postupem s křížením
- plná dlaň promíchané směsi odpovídá rozhozu na 1 – 2 m²
- sejete-li na velkou plochu, rozdělte parcelu na stejné, menší části a dbejte na rovnoměrné rozdělení secí směsi
- osetou plochu srovnejte hráběmi a uválčujte
- práci ukončete zalitím pozemku jemným dešťovým kropením

Naplánujte časté zalití během prvních 15-ti dní po výsevu (podle počasí), abyste podpořili dobré klíčení semen. Osetou plochu můžete pokrýt netkanou textilií jako ochranu i před mlsnými ptáky i pro lepší zadržení vody.

Hustota setí bude vyšší, pokud:

- plochu nemůžete zalít
- pokud je půda více propustná
- nebo pokud sejete před doporučeným termínem.

8 ODVODNĚNÍ

8.1.1 Odvodnění parkovacího pásu

Parkovací pás v lokalitě A (s asfaltovým povrchem) bude odvodněn do stávajících uličních vpustí.

Parkovací pás v lokalitě B bude proveden ze vsakovací dlažby, která umožní vsak srážkových vod do podloží.

Parkovací pásy v lokalitách C a D budou s propustným povrchem z asfaltového frézinku, odvodnění tak bude vsakem.

8.1.2 Odvodnění zemní pláně

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

9 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Použití a umístění jednotlivých dopravních značek je patrné ze situačních příloh. V lokalitě B se jedná o vyznačení:

- IP11b Parkoviště kolmé nebo šikmé
- vyznačené parkovacích stání pomocí kladecího schéma dlažby

Jednotlivá parkovací stání budou vyznačena materiálově – řádkou kostky kontrastní barvy od povrchu stání. Kontrastní barvou dlažby budou provedeny jak jednotlivé dělicí čáry stání, tak i přerušovaná čára vyznačující parkovací pruh/pás.

Dopravní značky budou umístěny dle pravidel TP65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích s ohledem na trasy podzemních inženýrských sítí.

U ostatních lokalit se vyznačení parkování nepředpokládá.

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 započítáním 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 pásnu podzemního vedení, v pásnu dálkových kabelů a v pásnu 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 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

Bezbariérové užívání stavby se v daném případě neuvažuje – v daných lokalitách se nenacházejí vlastní plochy pro pěší, chodci se v souladu s pravidly silničního provozu pohybují po vozovce. Vyhrazená parkovací stání tak nejsou navržena, protože nelze splnit podmínku přímé návaznosti vyhrazeného stání na chodníkovou plochu.

11.1 ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Není předmětem.

11.2 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Není předmětem.

11.3 ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Není předmětem.

11.4 ŘEŠENÍ ÚPRAVY CHODNÍKU U AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK

Není předmětem.

11.5 POUŽITÉ STAVEBNÍ VÝROBKY PRO BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ

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

11.6 OPATŘENÍ V PRŮBĚHU STAVBY

Staveniště bude řádně ohraničeno a zabezpečeno pro vstupu neoprávněných osob. Chodci budou značkami a příslušným i cedulemi upozorněny na stavbu 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 výši 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 pojezdné části vozovky je v každém místě min. 3,5 m. Únosnost vozovky je navržena na pojezd min. 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.

Praha 15. února 2022

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář