

Obsah

1.	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	2
2.	VŠEOBECNÁ ČASŤ	3
2.1.	Zmeny riešenia objektu oproti DSP	3
2.2.	Zapracované pripomienky z vyjadrení ku stavebnému objektu	3
2.3.	Zdôvodnené riešenia objektu	3
3.	POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA	4
3.1.	Šírkové usporiadanie	4
3.2.	Konštrukcia vozovky	4
3.3.	Riešenie odvodnenia	6
3.4.	Vybavenie komunikácií	6
3.5.	Búracie práce	7
3.6.	Zemné práce	7
3.7.	Sanačné opatrenia	7
3.8.	Vytýčenie objektu	8
3.9.	Napojenie na existujúce komunikácie	8
3.10.	Prístup na pozemky rozdelené stavbou	8
3.11.	Väzby na existujúce inžinierske siete	8
3.12.	Úprava režimu povrchových a podzemných vôd	8
4.	POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁČ A ÚDRŽBU	8
4.1.	Hlavné zásady postupu výstavby	8
4.2.	Požiadavky na údržbu	9
5.	CHARAKTERISTIKA A RIEŠENIE OBJEKTU Z RÔZNYCH HĽADÍSK	9
5.1.	Riešenie z hľadiska starostlivosti o životné prostredie	9
5.2.	Riešenie z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky	9
5.3.	Riešenie ochrany proti agresívnemu prostrediu	9

TECHNICKÁ SPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Stavba :

Názov stavby	:	Príprava strategického parku Nitra
Názov objektu	:	SO 142 Chodníky a nástupištia pri VIP vjazde ("C")
Stupeň PD	:	Dokumentácia skutočného realizovania stavby (DSRS)
Kraj , VÚC	:	Nitriansky
Okres	:	Nitra
Katastrálne územie	:	k.ú. Drážovce
Charakter stavby	:	novostavba
Kategória cesty	:	šírka 2.0 m, 1.5 m

Budúci správca objektu:

Stavebník :

Slovenská správa ciest
Miletičova 19
826 19 Bratislava

Zhotoviteľ stavby:

(Objednávatel' dokumentácie)

Združenie „Infraštruktúra Nitra“
Doprastav, a.s., Drieňová 27, 826 56 Bratislava
STRABAG, s r.o., Mlynské Nivy 61/A, 825 18 Bratislava
Ing. Jozef Rovňan

Riaditeľ stavby:

Hlavný zhotoviteľ projektovej dokumentácie:

Riaditeľ divízie:

Hlavný inžinier projektu:

DOPRAVOPROJEKT a.s., Kominárska 2-4, 832 03 Bratislava
Ing. Stanislav Bukovinský
Ing. Marta Kodajová

Projektant :

Názov a adresa projektanta : DOPRAVOPROJEKT a. s., Divízia Bratislava I
Kominárska 2-4
832 03 Bratislava

Zodpovedný projektant : Ing. Marta Kodajová

2. VŠEOBECNÁ ČASŤ

Dokumentácia skutočného realizovania stavby (DSRS) je vypracovaná podľa dokumentácie na realizáciu stavby (DRS) a na základe skutkového vyhotovenia.

2.1. Zmeny riešenia objektu oproti DSP

V rámci projektových prác DRS oproti DSP bolo mierne upravené výškové vedenie chodníka „1“ ako aj zmenené šírky nástupištia na 4 m.

So súhlasom projektanta zmena z CB I na CB III a zmena vystuženia betónovej plochy, z dôvodu problému pokládky CB I finišerom,

2.2. Zapracované pripomienky z vyjadrení ku stavebnému objektu

Ku SO 142 Chodníky a nástupištia pri VIP vjazde ("C") neboli vznesené žiadne pripomienky.

2.3. Zdôvodnené riešenia objektu

Stavba sa nachádza v priemyselnej lokalite Nitra – Sever, v blízkosti obcí Lužianky, Dražovce a katastrálnych územiach: Dražovce a Zbehy. V dotknutej lokalite sa zrealizovala nová výstavba nového strategického parku Nitra. Z dôvodu zvýšenia dopravných nárokov, súvisiacich s výstavbou a prevádzkou tohto strategického parku, bolo potrebné vybudovať novú cestnú infraštruktúru aj mimo samotný priemyselný park s napojením na nadradenú cestnú sieť (cesta I/64 a rýchlostná cesta R1A), ale aj na ostatné jestvujúce komunikácie v dotknutom území. Predmetom tohto projektu bolo zriadenie trvalej cestnej infraštruktúry pre tento priemyselný park, vrátane ciest, mostov, parkovísk, múrov, protihlukových stien prekládok potokov, zriadenie verejného osvetlenia, NN prípojok, odvodnenia a preložiek inžinierskych sietí zasahujúcich do budúcich ciest.

Stavebný objekt SO 142 pozostáva z chodníka č.1 a autobusovej zastávky vľavo v km 1.070 SO 101 Účelová komunikácia (obchvat) a chodníka č.2 a autobusovej zastávky vpravo v km 1.000 SO 101 Účelová komunikácia (obchvat).

Zastávkový pruh autobusovej zastávky vľavo sa odpája z objektu 109 vetva BUS 1 a skladá sa z účelového zastávkového pruhu dĺžky 37 m a zaraďovacieho pruhu dĺžky 70 m. Nástupište zastávky je navrhnuté v dĺžke 37 m v km 1.087 – 1.050 SO 101. Nástupište je šírky 4 m s dvoma zastávkovými prístreškami bez bočnej steny na ochranu cestujúcich. Hrana nástupištia je tvorená kasselským obrubníkom. Na oddelenie autobusovej zastávky od priebežnej komunikácie je vybudovaný deliaci ostrovček šírky 1.5 m, na ktorom je osadené betónové zvodidlo. Chodník č.1 začína na nástupišti autobusovej zastávky v km 1.050 SO 101. Chodník je vedený v smere staničenia SO 109 (vetva BUS 1) vľavo po jeho telese až k SO 109 vetva BUS 2, cez ktorú je chodník prevedený priechodom pre chodcov. Chodník je za priechodom napojený na upravený terén strategického parku. Dĺžka chodníka je 0.075950 km.

Zastávkový pruh autobusovej zastávky vpravo sa skladá z vyradovacieho pruhu dĺžky 70 m, z účelového zastávkového pruhu dĺžky 37 m a zaraďovacieho pruhu dĺžky 70 m. Nástupište zastávky je vybudované v dĺžke 37 m v km 0.980 – 1.017 SO 101. Nástupište je šírky 4 m s dvoma zastávkovými prístreškami bez bočnej steny na ochranu cestujúcich. Hrana nástupištia je tvorená kasselským obrubníkom. Na oddelenie autobusovej zastávky od priebežnej komunikácie je vybudovaný deliaci ostrovček šírky 1.5 m, na ktorom je osadené betónové zvodidlo. Chodník č.2 začína na hranici upraveného terénu strategického parku, od km 0.000 – km 0.070 je vedený v súbehu s objektom 140 cyklochodník „1“ a spolu prechádzajú podchodom SO 211. V km 0.070 sa stáča od cyklistického chodníka a pokračuje po pravej strane telesa SO 101 až k nástupišťu autobusovej zastávky v km 1.000 tohto objektu. V km 0.006 je vytvorený prejazd (obojsmerný zjazd) pre správu a údržbu vodovodných šácht. Dĺžka chodníka je 0.158438 km.

Základné údaje:

Kategória:	autobusová zastávka vľavo v km 1.070 SO 101	- šírka 3.75 m
	nástupište autobusovej zastávky vľavo	- šírka 4.0 m
	chodník č.1	- šírka 2.0 m
	autobusová zastávka vpravo v km 1.000 SO 101	- šírka 3.75 m
	nástupište autobusovej zastávky vpravo	- šírka 4.0 m
	chodník č.2	- šírka 1.5 m
Celková dĺžka:	autobusová zastávka vľavo v km 1.070 SO 101	- 107 m (37+70m)
	nástupište autobusovej zastávky vľavo	- 37 m
	chodník č.1	- 75.95 m
	autobusová zastávka vpravo v km 1.000 SO 101	- 177 m (70+37+70m)
	nástupište autobusovej zastávky vpravo	- 37 m
	chodník č.2	- 158.44 m

3. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA

3.1. Šírkové usporiadanie

Základné šírkové usporiadanie autobusová zastávka vľavo v km 1.070 SO 101 :

Šírkové usporiadanie je nasledovné:

pruh	1 x 3.5 m
vodiaci prúžok	1 x 0.25 m
spolu	3.75 m

Základné šírkové usporiadanie chodník č.1 :

Šírkové usporiadanie je nasledovné:

pruh	2 x 1.0 m
spolu	2.0 m

Základné šírkové usporiadanie autobusová zastávka vpravo v km 1.000 SO 101 :

Šírkové usporiadanie je nasledovné:

pruh	1 x 3.5 m
vodiaci prúžok	1 x 0.25 m
spolu	3.75 m

Základné šírkové usporiadanie chodník č.2 :

Šírkové usporiadanie je nasledovné:

pruh	2 x 0.75 m
spolu	1.5 m

Nástupišťa oboch zastávok majú šírku 4.0 m. Základný priečny sklon chodníkov je 2%. Základný priečny sklon autobusových zastávok a nástupíšť je 2 %.

3.2. Konštrukcia vozovky

Návrh konštrukcie vozovky bol vykonaný v zmysle TP 03/2009 „Navrhovanie netuhých a polotuhých vozoviek“, pričom boli zohľadnené kritériá výhľadového dopravného zaťaženia, klimatické podmienky a deformačné charakteristiky zemín v podloží.

Konštrukcia chodníka SO 142 chodník č.1 a chodník č.2 v km 0,015 – KÚ:

- asfaltový betón obrusný	AC _o 11; PMB 45/80-75; I	40 mm
---------------------------	-------------------------------------	-------

- spojovací postrek	PS; CBP	0,3 kg/m ²
- asfaltový betón podkladný	AC _P 22; 35/50; I	50 mm
- infiltračný postrek	PI; CB	0,8 kg/m ²
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/31,5 Gc;	150 mm

Celková hrúbka vozovky je

240 mm

Požadovaná únosnosť zemnej pláne vozovky Edef2 je min. 45 MPa.

Konštrukcia chodníka SO 142 chodník č.2 v km 0,000 – km 0,015:

- asfaltový betón	AC _O 11; PMB 45/80-75; ISTN EN 13108-1	40 mm
- spojovací postrek katiónakt. emul. modifik.	PS CBP; STN 73 6129:2009	0,30 kg/m ²
- asfaltový betón podkladný	AC _P 22; 35/50; I; STN EN 13108-1	120 mm
- infiltračný postrek katiónaktívny emulzný	PI CB; STN 73 6129:2009	0,80 kg/m ²
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/31,5; STN 73 6126	150 mm

celková hrúbka je

310 mm

Požadovaná únosnosť zemnej pláne vozovky Edef2 je min. 60 MPa.

Konštrukcia deliaceho ostrovčeka:

asfaltový betón	AC 16 O; 50/70; II; STN EN 13108-1	60 mm
(s prídavkom farebného pigmentu červenej farby)		
infiltračný postrek	PI; PMB 0,8 kg/m ² ; STN 73 6129	0,8 kg/m ²
cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6} 0/31,5 TKP časť 5; STN 73 6124-1	200 mm
nest. vrstva zo šd	UM ŠD; 0/31,5 Gc; TKP časť 5; STN 73 6126	130 mm
nest. vrstva zo šd	UM ŠD; 0/31,5 Gc; TKP časť 5; STN 73 6126	min.210 mm

celková hrúbka konštrukcie

min. 600 mm

Požadovaná únosnosť na pláni vozovky Edef,2 = 90 MPa, Edef,2 / Edef,1 <2.5

Konštrukcia nástupišt'a:

- asfaltový betón obrušný	AC _O 11; PMB 45/80-75; I	40 mm
- spojovací postrek	PS; CBP	0,3 kg/m ²
- asfaltový betón podkladný	AC _P 22; 35/50; I	50 mm
- infiltračný postrek	PI; CB	0,8 kg/m ²
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/31,5 Gc;	min.250 mm

celková hrúbka konštrukcie

min. 340 mm

Požadovaná únosnosť na pláni vozovky Edef,2 = 90 MPa, Edef,2 / Edef,1 <2.5

Konštrukcia odbočovacích a pripájacích pruhov zastávky:

asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O; PMB 45/80-75; I	STN EN 13108-5	40 mm
spojovací postrek	PS	STN 73 6129	PMB 0,5 kg/m ²
asfaltový betón	AC 22 L; PMB 45/80-75; I	STN EN 13108-1	70 mm
spojovací postrek	PS;	STN 73 6129	PMB 0,5 kg/m ²
asfaltový betón	AC 16 P; PMB 25/55-65; I	STN EN 13108-1	70 mm
infiltračný postrek	PI	STN 73 6129	PMB 0,8 kg/m ²
cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6} 0/31, TKP časť 5; STN 73 6124-1		200 mm
štrkodrvina	UM ŠD; 0/31,5 Gc TKP časť 5; STN 73 6126		200 mm

celková hrúbka konštrukcie

min. 580 mm

Požadovaná únosnosť na pláni vozovky Edef,2 = 90 MPa, Edef,2 / Edef,1 <2.5

Konštrukcia CB zastávky:

- cementobetónový kryt CB III s pevnosťou v ťahu pri ohybe 5 MPa;	STN 73 6123	220 mm
- cementom stmelená zrnitá zmes CBGM C _{5/6} ;	STN 73 6124-1	160 mm
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny UM ŠD: 31,5 Gc	STN 73 6126	200 mm

celková hrúbka vozovky je

min. 580 mm

Požadovaná únosnosť na pláni vozovky Edef,2 = 90 MPa, Edef,2 / Edef,1 <2.5

Použité obrubníky

- chodník: záhonové obrubníky (500x250x80) mm

- zastávka:

dopravný ostrovček:

zapustený cestný obrubník so skosením hornej hrany (1000x260x150) mm

nástupná hrana:

bezbariérový obrubník (330x400x1006) mm s protišmykovou úpravou

ohraničenie zástavky:

záhonové obrubníky (500x250x80) mm

3.3. Riešenie odvodnenia

Odvodnenie chodníkov je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom do okolitého terénu. Odvodnenie nástupíšť a zastávok je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom, voda je zvedená do uličných vpustov.

Použité odvodňovacie zariadenia:

Nástupište autobusovej zastávky vpravo

- uličný vpust UV 01

Nástupište autobusovej zastávky vľavo

- uličný vpust UV 02
- uličný vpust UV 05

3.4. Vybavenie komunikácií

Záchytné bezpečnostné zariadenia

Oceľové zvodidla, úroveň zachytenia N2:

120 m – autobusová zastávka vľavo v km 1,07 SO 101, pozdĺž vyraďovacieho a zaraďovacieho pruhu, z toho 2x8m nábehových zvodidiel

139 m – autobusová zastávka vpravo v km 1,00 SO 101, pozdĺž vyraďovacieho a zaraďovacieho pruhu, z toho 3x8m nábehových zvodidiel

Betónové zvodidla, úroveň zachytenia H1:

96 m z toho 8 m nábehové – deliaci ostrovček vľavo v km 1,100 SO 101

48 m z toho 8 nábehové – deliaci ostrovček vpravo v km 1,000 SO 101

Oceľové zábradlie výšky 1,1 m s úpravou pre chodcov a osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie:

34 m – nástupište vľavo v km 1,100 SO 101

58 m – chodník „1“ vpravo km 0,000 – 0,058

96 m – chodník „2“ obojstranne km 0,094 – 0,142

Vodiace bezpečnostné zariadenia

Pri SO 142 sú vytvorené debarierizačné vodiace zariadenia pri zastávkach BUS.

Návrh týchto opatrení bol zrealizovaný v zmysle TP 048.

Ochranné zariadenia

Zastávkový prístrešok pozostáva z nosnej oceľovej konštrukcie so sklenenými výplňami v zadných stenách s bočnými stenami a so sklenenou strechou. Súčasťou prístrešku je aj lavička so sedákom z lamíel z dreva s povrchovou úpravou v oceľových držiakoch pevne pripevnených k prístrešku. Zastávka je vybavená označníkom.

Dopravné značenie

Komunikácia je vybavená zvislým a vodorovným dopravným značením. Definitívne (trvalé) dopravné značenie celej stavby je spracované a podrobne popísané v časti *C.2.1 dokumentácie (Trvalé dopravné značenie)*. Trvalé dopravné značky sú základného rozmeru zrealizované v stupni reflexnosti 2. Vodorovné dopravné značenie je prevedené ako plastové, pred jeho realizáciou bol realizovaný nástrek jednozložkovou farbou.

Trvalé dopravné značenie patriace do SO 142:

C 6c	Prikázaný smer obchádzania	2 ks
C 9	Cestička pre chodcov	1 ks
C 13	Cestička pre vyznačených užívateľov	2 ks
C 24a	Vyhradený jazdný pruh	1 ks
IP 6	Priechod pre chodcov – na fluores. podklade	1 ks
IP 9	Podchod alebo nadchod	4 ks
E 7	Smerová šípka	2 ks
II 7a	Zastávka autobusu	2 ks

3.5. Búracie práce

V rámci objektu 142 neboli potrebné žiadne búracie práce. Výrub drevín v priestore objektu 142 boli zrealizované v rámci prípravných prác.

3.6. Zemné práce

Zatrávnenie:

V rámci zemných prác obj. 142 bolo zrealizované odhumusovanie (hrúbky podľa pedologického prieskumu, t.j. 0,35 m) v zábere objektu 142.

Zemné teleso:

Boli zrealizované výkopy a výmena podložia v rámci sanačných úprav, násypy a zahumusovanie svahov chodníkov. Sklon svahov je jednotne v sklone 1:2.

Zatrávnenie:

Po zahumusovaní sa zrealizovalo zatrávnenie trvalých svahov zemného telesa metódou hydrosevu.

3.7. Sanačné opatrenia

Pri návrhu sanačných opatrení sa vzhľadom na výšky nadložia a druhu hlavnej zložky zaťaženia, ktorým je zaťaženie od chodcov, vychádzalo z veľkostí napätí, ktoré budú dosiahnuté v mieste založenia zemného telesa, ako aj z požiadaviek na dosiahnutie požadovaných únosností v mieste zemnej pláne v aktívnej zóne navrhovanej vozovky stanovených podľa STN 73 6133 a STN 73 6124-1.

Sanácia podložia TYP V

Sanačné opatrenie typu V predstavovalo úpravu podložia zemného telesa s hrúbkou cca 0,500m, pozostávajúcu z 1x tkanej separačnej geotextílie s čiastočnou nosnou funkciou a vrstvy štrkodrvy s hrúbkou 0,500m.

Pôvodný terén sa najprv odhumusoval v hrúbke podľa pedologického prieskumu. Na takto pripravené podlozie sa umiestnila tkaná separačná geotextília KORTX GT PP 40/40. Následne sa rozprestrela a zhutnila vrstva štrkodrvy s hrúbkou 0,5m.

Štrkodrava sanačnej vrstvy podložia je fr.0-63 mm, $I_D = \min. 0,75$. Na takto pripravené podlozie sa umiestnili vrstvy konštrukcie objektu, pre ktorý bola sanácia určená.

Sanačné opatrenie typu I je uvažované pod objektom SO 142 v súbehu so SO 101 a SO 109

Sanačné opatrenie v miestach súbehu je zahrnuté v objektoch SO 101 a SO 109.

Sanačné opatrenie typu I predstavovalo úpravu podlažia zemného telesa s hr. 0,4m, tkanú separačnú geotextíliu na hrane výmeny podlažia, 1x všesmernú geomrežu v hĺbke 0,3m pod hranou odhumusovania.

Pôvodný terén sa najprv odhumusoval v hrúbke podľa pedologického prieskumu. Následne došlo k odobratiu ešte 0,4 m hrubej vrstvy podlažia. Na takto upravené podlažie sa následne umiestnila tkaná separačná geotextília – IS.

Na podlažie so separačnou geotextíliou sa umiestnil presyp so štrkodrvy s hr. 0,1m, ktorý sa následne zhutnil. Položila sa všesmerná geomreža – H1. Následne sa umiestnila 0,3m hrubá vrstva štrkodrvy a došlo k jej dôkladnému zhutneniu.

Na takto pripravené vymenené podlažie sa umiestnila prvá vrstva násypu s hrúbkou 0,3m, zhutnená.

Na záver prác sa zahumusovali všetky svahy cestného telesa humusom hrúbky min. 0,20 m a následne sa zatravnili hydroosevom.

3.8. Vytýčenie objektu

Zoznam súradníc a výšok objektu 142 je v geodetickom porealizačnom zameraní stavby.

3.9. Napojenie na existujúce komunikácie

Stavebný objekt SO 142 nie je napojený na žiadne existujúce komunikácie.

3.10. Prístup na pozemky rozdelené stavbou

Stavebný objekt SO 142 nerozdeľuje a nezamedzuje prístupu k príľahlým pozemkom.

3.11. Väzby na existujúce inžinierske siete

Z dôvodu výstavby objektu 142 neboli dotknuté žiadne existujúce inžinierske siete a objekty.

Pred zahájením stavebných prác boli vytýčené všetky podzemné vedenia, aby nedošlo počas výstavby k ich porušeniu.

3.12. Úprava režimu povrchových a podzemných vôd

Režim povrchových a spodných vôd nebol realizovaným objektom 142 dotknutý. Spôsob odvodnenia je popísaný v kap. 3.4.

4. POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁČ A ÚDRŽBU

4.1. Hlavné zásady postupu výstavby

Údržba bude pozostávať z kontroly a udržiavania prevádzkyschopnosti vozovky, všetkých prvkov odvodnenia a vybavenia komunikácie, úprav vegetačného krytu zemného telesa a nespevnených plôch. Pre tento objekt je spracovaný manuál užívania verejnej práce.

So stavebným objektom 142 súvisia nasledovné stavebné objekt stavby:

SO 051	Vegetačné úpravy na ceste Nitra – Strategický park
SO 056	Vegetačné úpravy v kú. Dražovce, Mlynárce, Zobor
SO 101	Účelová komunikácia (obchvat) úsek I., úsek II.
SO 109	Vjazd BUS a VIP parking ("C")
SO 140	Preložka cyklotrasy
SO 211	Podjazd pre cyklistov a chodcov pri VIP vjazde
SO 301	PHS pri ÚK medzi križovatkou "D" a "B"
SO 508.1	Zásobovacie potrubie s preplachom
SO 551	Preložka vodovodu Ponitran DN600 - primar

SO 552	Preložka vodovodu DN400 (úprava na PE-DN300)
SO 619	Prípojka NN pre napojenie parkoviska OV
SO 643	Verejné osvetlenie zastávky a podchodu pre cyklistov

4.2. Požiadavky na údržbu

Údržba bude pozostávať z kontroly a udržiavania prevádzkyschopnosti vozovky, všetkých prvkov odvodnenia a vybavenia chodníkov a zastávok.

5. CHARAKTERISTIKA A RIEŠENIE OBJEKTU Z RÔZNYCH HĽADÍSK

5.1. Riešenie z hľadiska starostlivosti o životné prostredie

Zájmové územie stavby sa nanachádza v chránených územiach, ani v ochranných pásmach vodných zdrojov.

5.2. Riešenie z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky

Bezpečnosť pešej a cestnej premávky na komunikácii je zaručená parametrami jej technického riešenia. Dôležité pre dodržanie bezpečnosti premávky je pravidelná starostlivosť o bezpečnostné zariadenia, údržba a obnova dopravného značenia.

Doprava počas výstavby

Výstavba objektu 142 nebola v dotyku so žiadnou existujúcou komunikáciou, t.j. počas výstavby objektu 142 nebolo potrebné riešiť žiadne obmedzenia dopravy počas výstavby.

5.3. Riešenie ochrany proti agresívnemu prostrediu

Vzhľadom na charakter objektu a územné podmienky, nebolo nutné riešiť žiadne otázky súvisiace s danou problematikou.

Bratislava, september 2018

Vypracoval: **Ing. Eva Ricotti**