

**INVESTOR****KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC  
KARLOVARSKÉHO KRAJE**

Chebská 282, 356 04 Sokolov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 214 18-1  
DOLNÍ ŽANDOV**

S.A.W. CONSULTING s.r.o.

Prašná 2324, 407 47 Varnsdorf

středisko UL: Masarykova 633/318, 400 01 Ústí n. L.

web: www.sawconsulting.cz

e-mail: info@sawconsulting.cz

**VYPRACOVAL****ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT****TECHNICKÁ KONTROLA**

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

**INVESTOR****KSÚS KK****ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO****2017-056****DATUM****01/2018****STUPEŇ****DSP/PDPS****MĚŘÍTKO****PŘÍLOHA****ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY****Č. PŘÍLOHY****E****PARÉ**

# **Zásady organizace výstavby**

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

### **Stavba**

<b>Název stavby:</b>	<b>Modernizace most ev. č. 214 18-1 Dolní Žandov</b>
<b>Místo stavby:</b>	komunikace III/214 18 u obce Dolní Žandov
<b>Kraj:</b>	CZ041 Karlovarský
<b>Obec:</b>	554502 Dolní Žandov (okres Cheb)
<b>Katastrální území:</b>	630390 Dolní Žandov (okres Cheb)
<b>Druh stavby:</b>	Modernizace mostního objektu
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby – DSP/PDPS

### **Objednatel dokumentace DSP/PDPS**

<b>Zadavatel:</b>	<b>Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace</b>
	Chebská 282
	356 04 Sokolov

### **Zhotovitel DSP/PDPS**

<b>Projektant:</b>	<b>S.A.W. Consulting s. r. o.</b>
	Středisko Ústí nad Labem
	Masarykova 633/318
	400 01 Ústí nad Labem
	tel. 607 930 191
	IČO: 287 188 36, DIČ: CZ28718836

### **Stavební objekty:**

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 214 18-1	Ing. Eva Dragounová

### **Související dokumentace:**

Prověření inž. sítí – I. Sochorová  
Zásady organizace výstavby – Ing. Eva Dragounová  
Plán kontrolních prohlídek – Ing. Eva Dragounová

## 2. STRUČNÝ POPIS STAVBY A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stávající stavba je situována v intravilánu obce Dolní Žandov. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 2114 18 v km 0,554 přes Šitbořský potok. Jedná se o jednopólový šikmý kolmý most šikmé světlosti 6,85 m, spodní stavba je kamenná a tvořená dvěma opěrami, na které navazují z každé strany kamenné(betonové) zdi podél vodoteče (nábřežní zdi). Založení spodní stavby je pravděpodobně plošné. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska ztužená osmi trámy s nefunkční hydroizolací a asfaltovými vozovkovými vrstvami. V železobetonových trámech jsou patrné trhliny, místy odpadlý beton vlivem koroze výztuže. Na nosné konstrukci z boční strany je patná silná degradace betonu. Římsy jsou železobetonové s osazeným ocelovým trubkovým zábradlím. Betonové plochy říms i spodní stavby jsou hloubkově degradované a lokálně je odpadlý beton. Stavební stav mostu IV – uspokojivý.

Souběžně s římsou mostu na návodní straně se v ocelové chráničce nachází nadzemní vedení vodovodu ve správě Chevak a.s. Dále souběžně s římsou na návodní straně mostu je vedeno nefunkční podzemní vedení Cetin a.s. ve vzdálenosti přibližně 550 mm od líce stávající římsy. Nad mostem je vedeno nadzemní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce a.s. Před mostem vlevo je v komunikaci vedena vodovodní přípojka ve správě Chevak a.s., která přechází ještě před mostem do chodníku. Za mostem vpravo před vstupem na pozemek je kanalizační šachta kanalizace ve správě Chevak a.s. do šachty je vedena splašková kanalizace DN 300 a dále je označena jako jednotná DN 500. Z této šachty je pravděpodobně vyústěno potrubí s vyústěním skrz betonovou nábřežní zeď u mostu.

Dno vodoteče pod mostem je přírodní s mírnými nánosy sedimentu.

Vzhledem k výše uvedeným závadám bylo rozhodnuto o kompletním odstranění stávající mostní konstrukce a navržení nové mostní konstrukce s normovou zatížitelností včetně nového založení mostní konstrukce.

V rámci modernizace mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku. Niveleta na mostě je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu.

Nová mostní konstrukce je navržena jako trvalá jednopólová šikmá polorámová železobetonová mostní konstrukce se zabetonovanými ocelovými nosníky kolmého rozpětí 5,8 m založená plošně na základových pasech. Kolmá světlost mostu je navržena 4,9 m.

Do nově navržených opěr jsou vetknuta rovnoběžná zavěšená železobetonová křídla. Na líc opěry navazují nábřežní zídky, které jsou v rozsahu výkopových prací navrženy nové tížné plošně založené betonové.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová se zabetonovanými nosníky min. tloušťky příčně 600 mm příčně ve střežovitém sklonu 2 % (líc konstrukce je vodorovný) a v podélném směru ve spádu 1 % k opěře O1.

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy římsy o šířce 600 mm s dodatečně kotveným zábradlím městského typu.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem 1 % k opěře O1 a příčným střežovitým spádem 2 % k římsám. Na železobetonové římsy navazuje odláždění za římsami. Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu s ukončujícími betonovými prahy.

V rámci modernizace není třeba provádět žádné kácení ani mýcení křovin. V blízkosti mostu se nachází poměrně velké množství inženýrských sítí.

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytýčeny veškeré podzemní sítě v rozsahu staveniště. Vzhledem k blízkosti sítí u modernizovaného mostu je nutné při rekonstrukci mostu postupovat se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k poškození.

Pro projektovou dokumentaci bylo provedeno zaměření úseku místní komunikace v nezbytném nutném rozsahu potřebném pro návrh jak dopravního řešení rozšíření komunikace, tak mostu a jeho přilehlého okolí.

Provoz na komunikaci III. třídy č. 214 18 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151.

## **SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 214 18-1**

Stávající stavba je situována v intravilánu obce Dolní Žandov. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 2114 18 v km 0,554 přes Šitbořský potok. Jedná se o jednopólový šikmý kolmý most šikmé světlosti 6,85 m, spodní stavba je kamenná a tvořená dvěma opěrami, na které navazují z každé strany kamenné(betonové) zdi podél vodoteče (nábřežní zdi). Založení spodní stavby je pravděpodobně plošné. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska ztužená osmi trámy s nefunkční hydroizolací a asfaltovými vozovkovými vrstvami. V železobetonových trámech jsou patrné trhliny, místy odpadlý beton vlivem koroze výztuže. Na nosné konstrukci z boční strany je patná silná degradace betonu. Římsy jsou železobetonové s osazeným ocelovým trubkovým zábradlím. Betonové plochy říms i spodní stavby jsou hloubkově degradované a lokálně je odpadlý beton. Stavební stav mostu IV – uspokojivý.

Souběžně s římsou mostu na návodní straně se v ocelové chrániče nachází nadzemní vedení vodovodu ve správě Chevak a.s. Dále souběžně s římsou na návodní straně mostu je vedeno nefunkční podzemní vedení Cetin a.s. ve vzdálenosti přibližně 550 mm od líce stávající římsy. Nad mostem je vedeno nadzemní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce a.s. Před mostem vlevo je v komunikaci vedena vodovodní přípojka ve správě Chevak a.s., která přechází ještě před mostem do chodníku. Za mostem vpravo před vstupem na pozemek je kanalizační šachta kanalizace ve správě Chevak a.s. do šachty je vedena splašková kanalizace DN 300 a dále je označena jako jednotná DN 500. Z této šachty je pravděpodobně vyústěno potrubí s vyústěním skrz betonovou nábřežní zeď u mostu.

Dno vodoteče pod mostem je přírodní s mírnými nánosy sedimentu.

Vzhledem k výše uvedeným závadám bylo rozhodnuto o kompletním odstranění stávající mostní konstrukce a navržení nové mostní konstrukce s normovou zatížitelností včetně nového založení mostní konstrukce.

V rámci modernizace mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku. Niveleta na mostě je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu.

Nová mostní konstrukce je navržena jako trvalá jednopólová šikmá polorámová železobetonová mostní konstrukce se zabetonovanými ocelovými nosníky kolmého rozpětí 5,8 m založená plošně na základových pasech. Kolmá světlost mostu je navržena 4,9 m.

Do nově navržených opěr jsou vetknuta rovnoběžná zavěšená železobetonová křídla. Na líc opěry navazují nábřežní zídky, které jsou v rozsahu výkopových prací navrženy nové tížné plošně založené betonové.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová se zabetonovanými nosníky min. tloušťky příčle 600 mm příčně ve střešovitém sklonu 2 % (líc konstrukce je vodorovný) a v podélném směru ve spádu 1 % k opěře O1.

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy římsy o šířce 600 mm s dodatečně kotveným zábradlím městského typu.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem 1 % k opěře O1 a příčným střešovitým spádem 2 % k římsám. Na železobetonové římsy navazuje odláždění za římsami. Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu s ukončujícími betonovými prahy.

V rámci modernizace není potřeba provést kácení a mýcení náletových a křovin.

## **3. Zařízení staveniště**

Jako vhodná místa pro zařízení staveniště budou vybrána území v blízkosti samotného objektu a zabezpečeného příjezdu z obou stran mostu. Vzhledem k lokalitě bude nutné vybavit zařízení staveniště dieselovými agregáty stejně tak jako staveniště. Konkrétní umístění a detailní technické řešení je záležitostí zhotovitele stavby. Doporučujeme využít prostor komunikace III/214 18 před a za mostem.

## **4. Návrh postupu a provádění stavby:**

Postup výstavby a provádění stavebních prací je odvislý od úplné uzavírky provozu na komunikaci III. třídy č. 214 18-1 v intravilánu obce Dolní Žandov. Most bude modernizován v jedné etapě při úplné uzavírci na komunikaci III. třídy č. 214 18-1 v obci Dolní Žandov.

Stavba bude realizována v pěti základních fázích výstavby, rozdělených dle charakteru prováděných prací.

Stavební práce budou prováděny za úplné uzavírky dopravy.

Stavba modernizace mostu včetně komunikace bude probíhat najednou v jedné etapě, která bude rozdělena na jednotlivé fáze, odpovídající věcné a časové návaznosti stavebních objektů.

#### **1. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ A ZŘÍZENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ
- VYTÝČENÍ VŠECH PODZEMNÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ V OKOLÍ MOSTU
- PŘÍJEZDOVÉ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE
- DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ V RÁMCI SO 151

#### **Přehled objektů, začleněných do 1. fáze:**

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 214 18-1 – Ing. E. Dragounová

#### **2. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY V PŘEDPOLÍ MOSTU A ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VOZOVKOVÝCH VRSTEV
- PROVIZORNÍ OCHRANA STÁVAJÍCÍHO VODOVODU NA NÁVODNÍ STRANĚ MOSTU
- ODSTRANĚNÍ VYBAVENÍ MOSTU, BOURÁNÍ ŘÍMS
- ZŘÍZENÍ PROVIZORNÍ LÁVKY
- BOURÁNÍ NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTU A SPODNÍ STAVBY MOSTU
- PŘÍPRAVA OCELOVÝCH NOSNÍKŮ PRO STAVBU
- VÝKOPOVÉ PRÁCE, ZHUTNĚNÝ POLŠTÁŘ POD OPĚRAMI A TĚSNÍCÍ PODKLADNÍ BETON

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

#### **Přehled objektů, začleněných do 2. fáze:**

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 214 18-1 – Ing. E. Dragounová

#### **3. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- VYTÝČENÍ ZÁKLADOVÝCH PASŮ SPODNÍ STAVBY
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ZÁKLADOVÝCH PASŮ OPĚR, KŘÍDEL A ZDI
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ, BETONÁŽ DŘÍKŮ OPĚR, KŘÍDEL A ZDI
- IZOLACE SPODNÍ STAVBY PROTI ZEMNÍ VLHKOSTI
- ZÁSYPY PŘECHODOVÉ OBLASTI NAD ÚROVEŇ NORMÁLNÍ HLADINY VODY
- ULOŽENÍ OCELOVÝCH NOSNÍKŮ NA OPĚRY
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ NOSNÉ KONSTRUKCE
- ZHOTOVENÍ NOVÝCH BETONOVÝCH NÁBŘEŽNÍCH ZÍDEK
- IZOLACE, ODVODNĚNÍ ZA RUBEM KONSTRUKCÍ A ZÁSYPY PŘECHODOVÝCH OBLASTÍ
- KOTVENÍ, BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ŘÍMS

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

**Přehled objektů, začleněných do 3. fáze:**

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 214 18-1 – Ing. E. Dragounová

**4. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ÚPRAVY ZEMNÍHO TĚLESA KOMUNIKACE V PŘEDPOLÍ MOSTU A NA MOSTĚ
- ODSTRANĚNÍ PROVIZORNÍ LÁVKY

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

**Přehled objektů, začleněných do 4. fáze:**

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 214 18-1 – Ing. E. Dragounová

**5. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ÚPRAVY ZEMNÍHO TĚLESA KOMUNIKACE V PŘEDPOLÍ MOSTU A NA MOSTĚ
- ODSTRANĚNÍ PROVIZORNÍ LÁVKY
- OSAZENÍ ZÁCHYTNEHO ZAŘÍZENÍ NA ŘÍMSÁCH
- ÚPRAVY KOLEM MOSTU (ODLÁŽDĚNÍ ZA ŘÍMSAMI, PŘÍKOPY, OHUMUSOVÁNÍ A OSETÍ)
- ZÁVĚREČNÉ STAVEBNÍ PRÁCE PRO ZPROVOZNĚNÍ OBJEKTU
- HLAVNÍ MOSTNÍ PROHLÍDKA
- PŘEDÁNÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU A UVEDENÍ DO PROVOZU

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

**Přehled objektů, začleněných do 5. fáze:**

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 214 18-1 – Ing. E. Dragounová

Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 210 47. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdná trasa pro všechny druhy dopravy. Vyznačení uzavírek a objízdné trasy bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Uvolnění prostoru staveniště a vyznačení provizorního dopravního značení pro částečné omezení bude vyznačeno po celou dobu stavebních prací na demolici stávajícího mostu a vybudování nového mostu.

## **5. Napojení na zdroje energie**

V rámci výběru zařízení staveniště budou vytipovány optimální lokality z hlediska dostupnosti napojení na inženýrské sítě a zabezpečeného příjezdu.

## **6. Nakládání s odpady z výstavby**

Nakládání s odpady, vzniklými v průběhu výstavby, bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb.

## 7. Přístupy na staveniště

Jako přepravní a přístupové trasy slouží komunikace stávajícího dopravního systému, který není v předmětné oblasti příliš hustý.

*Přehled využívaných komunikací:*

Jedná se o silnici III. třídy č. 214 18 přes Šitbořský potok. Most se nachází v intravilánu obce Dolní Žandov.

Přechod pro pěší bude zajištěn po provizorní lávce přes potok na povodní straně mostu.

*Doba využití komunikací:*

Pouze po dobu nezbytně nutnou v průběhu budování stavby (předpoklad 5 měsíců).

*Nutné úpravy na stávajících komunikacích:*

Před zahájením stavby je třeba provést pasportizaci nejen stávajících komunikací, ale i případných dalších okolních objektů za přítomnosti zadavatele, správce a zhotovitele. Po skončení stavby budou poškozené povrchy komunikací obnoveny.

*Provizorní staveništní komunikace:*

V rámci této stavby není nutné zřizovat provizorní staveništní komunikace.

*Doporučené zemníky:*

Do doby realizace stavby může dojít k úpravám v množství nabízených zemin, příp. jiných materiálů vhodných do násypů a zásypů, v cenách i v přístupu dodavatelů k prodeji. Dodavatel si musí prověřit aktuální stav v době podání nabídky a přizpůsobit dovozové vzdálenosti a ceny za nákup od případných zdrojů.

Zhotovitel je rovněž povinen ve své nabídce zohlednit další případné opravy komunikací zničených provozem stavby nebo zřízením případných objízdných tras se zvýšenou dopravní zátěží.

## 8. Zabezpečení ochrany staveniště

Zabezpečení ochrany staveniště je povinností zhotovitele stavby. Zabezpečení staveniště bude nutné provést dle NV č. 136/2016 Sb. a dle pokynu Koordinátora BOZP.

## 9. Zvláštní podmínky pro provádění stavby

Stavba bude realizována na stávající komunikaci a trvalé užívání stavby nebude mít negativní dopad na okolí.

## 10. Podmínky pro umístění značek

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) a na platnost vyhlášky č. 30/2001 Ministerstva dopravy, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

Veškeré užití dopravní značení pro označení pracovního místa musí odpovídat zásadám TP 65 s odchylkami stanovenými těmito zásadami, vyhlášky č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2.

Všechny svislé značky k označení pracovních míst budou provedeny na silnici v základní velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. R1 dle ČSN EN 12899-1.

Provizorní vodorovné dopravní značení bude provedeno fólií. Technologii provádění vodorovného značení z fólií musí být věnována zvýšená pozornost. Po skončení dopravního opatření bude provizorní VDZ odstraněno.

Příčné uzávěry pro uzavření či zúžení jízdního pruhu budou provedeny příčnou uzávěrou s vybavenými sadami výstražných světel. Podélné uzávěry budou provedeny pomocí směrovacích desek Z4 s odstupem max. 10 metrů.

Sloupky u přenosných dopravních značek budou červenobílé, délka jednotlivých barevných polí budou 10 cm. Spodní okraj nejspodnější značky bude nejméně 60 cm nad vozovkou, u zábran (Z2a) min. 90 cm nad vozovkou.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umisťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím, tak aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. Přechodné dopravní značení musí být nejméně jednou denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Pokud je pro napájení výstražných světel použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací. Zhotovitel musí sdělit správci komunikace (Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace) kontakt na pracovníka odpovědného za kontrolu a údržbu značení. Napájení výstražných světel bude přednostně řešeno ze stabilních zdrojů.

## **11. Závěr**

Úplná uzavírka dopravy vyplývá z postupu výstavby a je řešena v jedné etapě. Celá stavba je realizována v intravilánu obce Dolní Žandov na komunikaci III. třídy č. 214 18 přes Šitbořský potok. Stavba bude realizována v jedné etapě rozdělena do 5 fází bourání stávajícího mostu a výstavby nového mostu za úplné uzavírky komunikace III/214 18.

Prostorově se dá umístění staveniště hodnotit jako jednoduché. Doporučujeme využít prostor stávající komunikace pro umístění zařízení staveniště a skladování materiálu. Je nutné stanovit, z pracovníků dodavatele, odpovědnou osobu na dozor pro případy ztráty dopravních značek a jejich rychlého doplnění nebo řešení dalších možných situací v souvislosti s bezpečností silničního provozu. Každé změně v režimu dopravy musí přecházet místní šetření za účasti DI Policie ČR ke kontrole správnosti osazení dopravních značek. Je nutné stanovit, z pracovníků dodavatele, odpovědnou osobu na dozor pro případy ztráty dopravních značek a jejich rychlého doplnění nebo řešení dalších možných situací v souvislosti s bezpečností silničního provozu.

Přístup na staveniště je možný po stávající komunikaci III/214 18.

Zhotovitel dopravního opatření je povinen nahlásit jeho zahájení a ukončení na PČR a správci komunikace.

V Ústí nad Labem, 01/2018

Vypracoval: Ing. Eva Dragounová