






REVIZE	POPIS	DATUM	PODPIS
01			
02			
03			

ČÁST A

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

OBJEDNATEL PD	<div><div><div>Středočeský kraj</div></div></div> <div>STŘEDOČESKÝ KRAJ ZBOROVSKÁ 81/11, 150 21 Praha 5 IČO: 708 91 095 ODBOR VEŘEJNÉ MOBILITY</div>
---------------	--

<div><div><div><div></div><div>SAGASTA</div></div></div><div><div>SAGASTA s.r.o.</div><div>SÍDLLO: NOVODVORSKÁ 1010/14, 142 00 PRAHA 4 IČ: 045 98 555 DIČ: CZ045 98 555</div></div></div>				<div>JTSK Bpv</div> <div>ČÍSLO SOUPRAVY</div>	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP		
ING. JAN HRACHOVEC	ING. JAN HRACHOVEC	ING. JAN HRACHOVEC	ING. JAN HRACHOVEC		
PODPIS 	PODPIS 	PODPIS 	PODPIS 		
AKCE					
VÝSTAVBA P+R POŘÍČANY				ČÍSLO ZAKÁZKY 124 072	
				DOKUMENTACE TST	
				MĚŘÍTKO -	
				DATUM 8/2024	
				POČET FORMÁTŮ 10xA4	
NÁZEV PŘÍLOHY PRŮVODNÍ ZPRÁVA				ČÁST	ČÍSLO PŘÍLOHY
				A	-
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA s.r.o.					

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Obsah:

A.1.	Identifikační údaje	2
A.2.	Zdůvodnění studie	2
A.3.	Stanovení zájmové oblasti	3
A.4.	Výchozí údaje pro návrh variant.....	3
A.5.	Charakteristiky území	3
A.6.	Základní údaje navržených variant	4
A.7.	Celkové posouzení	8
A.8.	Expertiza	8
A.9.	Závěr a doporučení.....	9

A.1. Identifikační údaje

A.1.1 Údaje o stavbě

Název stavby: Výstavba P+R Poříčany
Kraj: Středočeský
Katastrální území: k.ú. Poříčany

A.1.2 Údaje o žadateli

Objednatel dokumentace: Středočeský kraj
Odbor veřejné mobility
Zborovská 81/11
150 21 Praha 5
IČ: 70891095

A.1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel: Sagasta s.r.o
Novodvorská 1010/4
142 00 Praha 4
IČ: 04598555
Zápis v obchodním rejstříku:
spisová zn. C 25016 vedená u Městského soudu v Praze
právní forma: společnost s ručením omezeným

Zpracovatelský útvar: ateliér silničních a mostních staveb

Hlavní inženýr projektu: Ing. Jan Hrachovec

Datum: 08/2024

A.2. Zdůvodnění studie

Stavba se nachází při severním okraji vlakového nádraží Poříčany v prostoru mezi železniční stanicí a silnicí II/330 (Český Brod – dálnice D11 – Nymburk). Jedná se o výstavbu nového parkoviště v režimu P+R za účelem vytvoření dostatečného množství parkovacích míst, umožňující lidem dojíždějícím z blízkého okolí k nádraží, zaparkovat zde své vozidlo a dále cestovat pomocí veřejné hromadné dopravy.

Studie je ve variantě č.1 řešena s ohledem na možné fáze etapy výstavby s ohledem na finanční prostředky, územní možnosti a poptávku po parkovacích místech. Ve studii je zpracováno

celkem 5 variant řešení, přičemž další 4 varianty jsou uvažovány pouze jako výstavba pouze v 1 variantě výstavby.

Výše uvedená stavba je variantně dopravně napojena na veřejnou dopravní infrastrukturu pomocí stávající silnice II/330, přičemž východním směrem je připojena pomocí Exitu 25 na nadřazenou komunikační síť tvořenou dálnicí D11 (Praha – Poděbrady – Hradec Králové) a západním směrem pak přes Český Brod a následně na silnici I/12.

A.3. Stanovení zájmové oblasti

Území, ve kterém se stavba nachází, je převážně rovinaté. Jedná se o pozemky č.p. 899/1 a 921 v k.ú. Poříčany, které jsou ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření Správy železnic. Dále je pak v místě napojení dotčen pozemek 897/1 ve vlastnictví Středočeského kraje s právem hospodaření Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje.

Vlastní zájmová plocha je tedy vymezena (mimo výše uvedených pozemků) provozovanými kolejemi a stavbami dráhy, a stávajícími protihlukovými stěnami podél silnice II/330.

Z východní strany je plocha pro umístění parkoviště omezena manipulačními kolejemi a skládkou materiálu železničního svršku.

V daném území není žádné chráněné území, biokoridor nebo biocentrum. Geologická a hydrologická charakteristika území bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace. Stavba nezasahuje do záplavového území.

Hlavní přístupy na stavební pozemky po celou dobu výstavby bude umožněn ze stávající silnice II/330.

A.4. Výchozí údaje pro návrh variant

Stavba obsahuje variantní návrh uspořádání parkovacích ploch pro osobní vozidla. Na těchto plochách je uvažováno s návrhovou rychlostí 30km/h dle ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Dále byla ze strany objednatele předpokládána kapacita 200 – 250 parkovacích stání.

Prostorovým omezením je možnost provedení návrhu na pozemku ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření Správy železnic, který je volný z hlediska nepotřebnosti

A.5. Charakteristiky území

Území, ve kterém je parkoviště navrženo, je převážně rovinaté a nachází se v intravilánu obce Poříčany u stejnojmenné železniční stanice. Dotčený pozemek je veden v katastrálním operátu jako ostatní plocha se způsobem využití dráha. V současném stavu je pozemek srovnán do roviny po původním zařízení staveniště pro rekonstrukci železniční trati a stanice. Na pozemku jsou situovány povrchové prvky inženýrských sítí a osvětlovací stožáry železniční stanice.

A.6. Základní údaje navržených variant

Variant 1

Variant 1 – v maximální míře využívá východní část pozemku od místa připojení na silnici II/330 a to včetně zkrácení délky manipulačních kolejí. Připojení je navrženo vstřícně do současné stykové křižovatky ulice Ke Kersku a silnice II/330. Pro levé odbočení ze silnice II/330 je zde vložen krátký levý odbočovací pruh který využívá pro svoji délku maximální prostor mezi současným vjezdovým ostrůvkem do obce a novou průsečnou křižovatkou. Vlastní připojení parkovací plochy je navrženo v základní šířce jízdního pruhu 3,5 m s poloměry nároží 7,0 m. Z hlediska rozhledových poměrů v prostoru křižovatky bude nutné vymístit protihlukové zdi z rozhledových trojúhelníků. Před vjezdem na parkovací plochu je navržen automatický závorový systém. Vlastní plocha parkoviště je uspořádána do dvou výškových úrovní s oboustrannými kolmými parkovacími stáními. Vozidlo nejprve projíždí spodní úroveň a v případě, že nenajde volné místo, je na konci parkoviště navrženo okružní obratiště. Z obratiště je umožněn výjezd do horní úrovně parkovacích stání nebo zpět do dolní úrovně. Obratiště má vnější průměr 16 m a šířku jízdního pruhu 4 m. Pro pohyb pěších jsou v parkovišti navržena schodišťová jádra pro možnost sestupu do spodní úrovně a odtud je od parkoviště k budově podchodu k železniční stanici, navržen chodník o základní šířce 2,0 m, který je od dráhy oddělen oplocením.

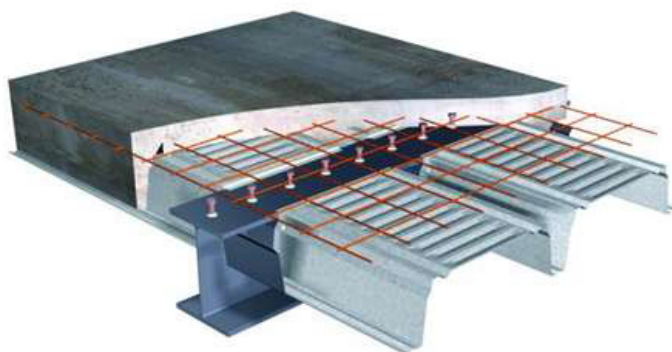
V rámci prostorového návrhu parkovací plochy byly uplatněny prostorové parametry v souladu s ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. V místě kolmých parkovacích pásů je komunikace navržena v základní šířce 6 m. Základní šířky stání jsou navrženy pro osobní vozidla 2,5 m a 3,5 m pro vozidla osob, která přepravují osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, anebo pro vozidla v místě elektrických nabíjecích stání. Základní délka stání pro účely studie je navržena v délce 5 m, v navazujícím projekčním stupni bude 0,5 m dlouhý přesah vozidel (na terénu) za obrubníkem upraven ve prospěch zeleně nebo chodníkových ploch. Celkový počet stání je 222 parkovacích stání pro osobní vozidla a z toho 8 stání pro vozidla osob se sníženou schopností pohybu a orientace, a 7 parkovacích míst pro dobíjení elektromobilů.

Pro úschovu jízdních kol jsou navrženy před vstupem do podchodu železniční stanice cykloboxy o celkové kapacitě 40 jízdních kol.

Odvodnění parkovacích ploch vzhledem k patrovému uspořádání parkovací plochy je ve studii předpokládáno pomocí dešťové kanalizace a následně do retenční nádrže. Regulovaný odtok z nádrže bude řešen zasakováním do přilehlého pásu zeleně podél silnice II/330 nebo do příkopu mezi pásem zeleně a silnicí II/330, který se morfologicky svažuje k vodnímu toku Šembera. Vhodné řešení bude zvoleno v následujícím stupni projektové dokumentace na základě hydrogeologického posouzení.

Vlastní založení parkovacího domu je předpokládáno na cementobetonových patkách s horní hranou v úrovni upravené plochy terénu. V rámci umožnění pohybu chodců po jednotlivých patrech budou patra vzájemně propojeny dvěma schodišti, která jsou situována přibližně ve třetinách objektu. Při návrhu parkovacího domu je kladen důraz na nízkou potřebu údržby a funkční provozní řešení s použitím moderních technologií. Vymezená parkovací stání jsou vždy situována v úrovni terénu, proto není zajištěna bezbariérová trasa do horního podlaží parkovacího domu. Případné řešení bezbariérové trasy vzhledem k prostorovým možnostem pozemku, by muselo být řešeno výtahem a to na úkor dalších parkovacích stání. Splnění tohoto požadavku by vyvolalo výrazné zvýšení investice do parkovacího domu včetně následných provozních nákladů (servis, revize, energie).

Vizualizace interiéru - schéma:
Konstrukční schéma



Z hlediska vybavenosti parkovacích ploch bude na vjezdu a výjezdu osazen závorový systém, vlastní parkovací plocha bude doplněna o kamerový systém a chodníkové plochy budou osvětleny. Na příjezdu ke křižovatce s napojením parkovací plochy bude proměnná informační tabule, která bude řidiče osobních vozidel informovat o volné kapacitě parkovacích stání.

Z výše uvedeného výčtu vyplývá nutnost napojení parkoviště na zdroj elektrické energie. V lokalitě jsou dnes vedeny kabelové rozvody elektrické energie v ulici Ke Kersku a Českobrodská. O přípojném místě bude rozhodnuto na základě volných kapacit a projednání se správcem vedení. Pro napojení dobíjecích stanic elektromobilů si bude muset provozovatel dobíjecích stanic zajistit volnou kapacitu v trafostanicích v přilehlém okolí a realizovat výstavbu silového kabelu do místa dobíjecích stanic. Tato problematika může být řešena v navazujících stupních projektové dokumentace na základě rozhodnutí investora.

Varianta 2

Varianta 2 – prověřuje další možný bod připojení parkovací plochy na komunikační síť a v maximální míře využívá celou volnou část pozemku od místa připojení na silnici II/330 a to včetně zkrácení délky manipulačních kolejí. Připojení je navrženo vstřícně do současné stykové křižovatky ulice Nad Váhou a silnice II/330. Pro vložení samostatného levého odbočení ze silnice II/330 zde již není prostor a toto zjištění je nejslabším bodem z pohledu dopravního řešení. Zároveň je zde opět potřeba vymístit protihlukové zdi z rozhledových poměrů v prostoru. Vlastní připojení parkovací

plochy je navrženo v základní šířce jízdního pruhu je 3,5 m s poloměry nároží 7,0 m. Před vjezdem na parkovací plochu je navržen automatický závorový systém. Vlastní plocha parkoviště je uspořádána v jedné výškové úrovni s převážně oboustrannými kolmými parkovacími stáními. V rámci prostorového návrhu parkovací plochy byly uplatněny prostorové parametry v souladu s ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. V místě kolmých parkovacích pásů je komunikace navržena v základní šířce 6 m. Základní šířky stání jsou navrženy pro osobní vozidla 2,5 m a 3,5 m pro vozidla osob, která přepravují osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, anebo pro vozidla v místě elektrických nabíjecích stání. Základní délka stání pro účely studie je navržena v délce 5 m, v navazujícím projekčním stupni bude 0,5 m dlouhý přesah vozidel (na terénu) za obrubníkem upraven ve prospěch zeleně nebo chodníkových ploch. Podélná parkovací stání mají základní délku 5,75 m, přičemž krajní stání jsou v délce 6,75 m. Celkový počet stání je 226 parkovacích stání pro osobní vozidla a z toho 8 stání pro vozidla osob se sníženou schopností pohybu a orientace, a 8 parkovacích míst pro dobíjení elektromobilů.

Pro úschovu jízdních kol jsou navrženy u vstupu do podchodu železniční stanice cykloboxy o celkové kapacitě 30 jízdních kol.

Povrch vozovky je odvodněn základním příčným a minimálním podélným sklonem. Ve studii je předpokládáno zasakování srážkových vod v podélném pásu zeleně při severním okraji. Pokud by výsledkem hydrogeologické posouzení byla nemožnost zásaku v místě srážky, pak by musel být navržen systém dešťové kanalizace s retenčním prostorem. Regulovaný odtok z retenčního prostoru bude řešen zasakováním do přilehlého pásu zeleně podél silnice II/330 nebo do příkopu mezi pásem zeleně a silnicí II/330, který se morfologicky svažuje k vodnímu toku Šembera. Vhodné řešení bude zvoleno v následujícím stupni projektové dokumentace na základě hydrogeologického posouzení.

Z hlediska vybavenosti parkovacích ploch bude na vjezdu a výjezdu osazen závorový systém, vlastní parkovací plocha bude doplněna o kamerový systém a chodníkové plochy budou osvětleny. Na příjezdu ke křižovatce s napojením parkovací plochy bude proměnná informační tabule, která bude řidiče osobních vozidel informovat o volné kapacitě parkovacích stání.

Z výše uvedeného výčtu vyplývá nutnost napojení parkoviště na zdroj elektrické energie. V lokalitě jsou dnes vedeny kabelové rozvody elektrické energie v ulici Českobrodská v úseku ulic Ke Kersku a Nad Váhou. O přípojném místě bude rozhodnuto na základě volných kapacit a projednání se správcem vedení. Pro napojení dobíjecích stanic elektromobilů si bude muset vybraný provozovatel dobíjecích stanic zajistit volnou kapacitu v trafostanicích v přilehlém okolí a realizovat výstavbu silového kabelu do místa dobíjecích stanic. Tato problematika může být řešena v navazujících stupních projektové dokumentace na základě rozhodnutí investora.

Varianta 3

Varianta 3 – vychází z nedostatečného kapacitního a prostorového dopravního řešení ve variantě 2 v místě připojení vstřícně do ulice Nad Váhou. Zde je opět při maximálním využití volné plochy pro parkovací stání prověřeno dopravní napojení v místě dnešního sjezdu na pozemek a zároveň se zachová připojení vstřícně proti ulici Nad Váhou, ale pouze vždy jen pro pravý vjezd a výjezd z parkovací plochy. Popis technického řešení této varianty je obdobný jako u varianty č.2. Celkový počet stání je 215 parkovacích stání pro osobní vozidla a z toho 8 stání pro vozidla osob se sníženou schopností pohybu a orientace, a 8 parkovacích míst pro dobíjení elektromobilů.

Variant 4

Variant 4 – vychází prostorově z parametrů varianty č.1, avšak s tím rozdílem, že parkování vozidel je řešeno pouze na terénu. Celkový počet stání je 159 parkovacích stání pro osobní vozidla a z toho 7 stání pro vozidla osob se sníženou schopností pohybu a orientace, a 6 parkovacích míst pro dobíjení elektromobilů.

Variant 5

Variant 5 – vychází z podmínek vyjádření Správy železnic. Zásadní limitující podmínky oproti předchozím variantám jsou:

- zachování délek manipulačních kolejí
- zajištění příjezdu na manipulační plochu od silnice II/330
- zachování manipulační plochy v šířce 5 m od osy krajní koleje
- zachování polohy protihlukových stěn (udržitelnost v rámci dotačního programu).

V rámci této varianty je navržena nová styková křižovatka na úrovni ukončení kusých kolejí z OTV Poříčany, která bude sloužit pro připojení parkovací plochy a sjezdu na manipulační plochu u manipulačních kolejí. Styková křižovatka je doplněna o pruh pro levé odbočení v délce 30 m včetně vyřazovacího úseku délky 50 m. Tato nová poloha křižovatky vyvolává potřebu přesunout dopravní značení IZ4a (začátek obce) do nové polohy před začátek vyřazovacího úseku. Zároveň vyvolává potřebu výstavby nového veřejného osvětlení od ulice U Lesa k začátku obce tak, aby osvětlení kontinuálně navazovalo na již osvětlenou část obce dle „jasové analýzy“.

Vlastní připojení parkovací plochy je navrženo v základní šířce jízdního pruhu 3,5 m s poloměry nároží 7,0 m. Z hlediska rozhledových poměrů v prostoru nové křižovatky bude nutné provést smýcení náletových dřevin a upravit svahování zemního tělesa. Pro převedení silničního příkopu podél silnice II/330 bude realizován propustek se šikmými čely. Sjezd na manipulační plochu bude navržený jako sjezd tzn. oddělen vodorovným dopravním značením V4 a doplněn bránou v oplocení, aby nedocházelo k nedovolenému parkování v místě sjezdu. Šířkově bude sjezd navržen dle obalové křivky pro průjezd návěsové soupravy.

Před vjezdem na parkovací plochu je navržen automatický závorový systém. Vlastní plocha parkoviště je uspořádána v jedné výškové úrovni s oboustrannými kolmými parkovacími stáními. Na konci parkoviště je navrženo okružní obratiště. Obratiště má vnější průměr 16 m a šířku jízdního pruhu 4 m.

Pro pohyb pěších je od parkoviště k budově podchodu k železniční stanici, navržen chodníku o základní šířce 2,0 m, který je od dráhy oddělen oplocením.

V rámci prostorového návrhu parkovací plochy byly uplatněny prostorové parametry v souladu s ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. V místě kolmých parkovacích pásů je komunikace navržena v základní šířce 6 m. Základní šířky stání jsou navrženy pro osobní vozidla 2,5 m a 3,5 m pro vozidla osob, která přepravují osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, anebo pro vozidla v místě elektrických nabíjecích stání. Základní délka stání pro účely studie je navržena v délce 5 m, v navazujícím projekčním stupni bude 0,5 m dlouhý přesah vozidel za obrubníkem upraven ve prospěch zeleně nebo chodníkových ploch. Celkový počet stání je 121 parkovacích stání pro osobní vozidla a z toho 6 stání pro vozidla osob se sníženou schopností pohybu a orientace, a 6 parkovacích míst pro dobíjení elektromobilů.

Pro úschovu jízdních kol jsou navrženy před vstupem do podchodu železniční stanice cykloboxy o celkové kapacitě 40 jízdních kol.

Povrch vozovky je odvozen základním příčným a minimálním podélným sklonem. Ve studii

je předpokládáno zasakování srážkových vod v podélném pásu zeleně při severním okraji. Pokud by výsledkem hydrogeologické posouzení byla nemožnost zásaku v místě srážky, pak by musel být navržen systém dešťové kanalizace s retenčním prostorem. Regulovaný odtok z retenčního prostoru bude řešen zasakováním do přilehlého pásu zeleně podél silnice II/330 nebo do příkopu mezi pásem zeleně a silnicí II/330, který se morfologicky svažuje k vodnímu toku Šembera. Vhodné řešení bude zvoleno v následujícím stupni projektové dokumentace na základě hydrogeologického posouzení.

Z hlediska vybavenosti parkovacích ploch bude na vjezdu a výjezdu osazen závorový systém, vlastní parkovací plocha bude doplněna o kamerový systém a chodníkové plochy budou osvětleny. Na příjezdu ke křižovatce s napojením parkovací plochy bude proměnná informační tabule, která bude řidiče osobních vozidel informovat o volné kapacitě parkovacích stání.

Z výše uvedeného výčtu vyplývá nutnost napojení parkoviště na zdroj elektrické energie. V lokalitě jsou dnes vedeny kabelové rozvody elektrické energie v ulici Ke Kersku a Českobrodská. O přípojném místě bude rozhodnuto na základě volných kapacit a projednání se správcem vedení. Pro napojení dobíjecích stanic elektromobilů si bude muset vybraný provozovatel dobíjecích stanic zajistit volnou kapacitu v trafostanicích v přilehlém okolí a realizovat výstavbu silového kabelu do místa dobíjecích stanic. Tato problematika může být řešena v navazujících stupních projektové dokumentace na základě rozhodnutí investora.

S ohledem na podmínky stanovené v předjednání se Správou železnic je navíc pro další projekční stupeň předpokládáno:

- v případě stavebních prací v místě přilehlé železniční koleje bude provedeno vymístění parkovacích stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace do jiné polohy, dále bude demontováno rozebíratelné oplocení podél chodníku a bude umožněn přejezd techniky z parkovací plochy přes chodník směrem ke kolejím
- v místě vjezdu u vyrovnávací zídky u manipulační koleje je pravděpodobný střet se sdělovacím kabelem – zde je předpokládáno jeho obnažení v potřebné délce a přesun do nové polohy za vyrovnávací zídku bez přerušení kabelu.

A.7. Celkové posouzení

Předmětem studie je návrh možného využití pozemku pro parkování osobních vozidel v rámci parkoviště P+R. V rámci studie bylo zpracováno celkem 5 základních variant možného využití pozemku, přičemž první 4 varianty sloužily pro prověření všech možností a jako podklad pro jednání. V rámci projednání se Správou železnic a jejich požadavků na možné řešení vznikla nová varianta 5, která je v rámci studie považována za jedinou projednatelnou. Tato varianta byla předjednána s kladným závěrem i se zástupcem Policie České republiky.

Z hlediska objednatele nebyla stanovena jiná metodika vyhodnocení jednotlivých variant.

A.8. Expertiza

V rámci technické studie nebyla zpracována expertiza.

A.9. Závěr a doporučení

Z hlediska technické studie byly prověřeny všechny varianty připojení a uspořádání dle zadání objednatele. Využití území je značně limitované jednak prostorovými možnostmi z hlediska uspořádání parkovací plochy, dále pak z možnosti připojení na silnici II/330, ale také zásadními limity chráněných zájmů dráhy.

Z pěti zpracovaných variant je doporučeno rozpracovat dále pouze variantu číslo 5. Ostatní varianty se dotýkají chráněných zájmů dráhy a dále vyvolávají potřebu dalších stavebních úprav například v prostoru křižovatek. Tyto úpravy vyvolávají stavební zásah do pozemkových práv třetích osob, což není žádoucí. Je zde ale nutné zdůraznit, že varianta č.5 umožňuje realizaci pouze 121 parkovacích stání pro osobní automobily (a 40 stání pro kola v cykloboxech) oproti objednateli požadovaným 200 – 250 parkovacích míst pro osobní automobily. V rámci předjednání bylo prověřeno, že v dané lokalitě toto množství parkovacích míst nelze umístit, a je tedy věcí objednatele, zda bude hledat jinou lokalitu pro parkoviště P+R v předpokládané kapacitě, nebo zda bude dále pokračovat s projekční přípravou parkoviště v této menší kapacitě.

Před další navazující projekční přípravou je doporučeno provést tyto průzkumy a zajistit tyto podklady:

- Doplnit geodetické zaměření území
- Zajistit dendrologický průzkum
- Zajistit podklady od plánované vysokorychlostní trati včetně přeložek v daném území
- Hydrogeologický průzkum s posouzením na vhodnost zasakování
- Zajistit podklady od plánované cyklostezky ve směru Poříčany - Sadská

V Praze 1.11.2024

Ing. Jan Hrachovec