

## Technická zpráva

### D.1.1 Architektonicko-stavební řešení

Název stavby	:	<b>Parkovací objekt Sosna</b>
Místo	:	k.ú. Dolní Líštná, parc. č. 561/5, 561/6, 561/8
Stavebník	:	Statutární město Třinec Jablunkovská 160, 739 61 Třinec
Projektant	:	DELTA Třinec, s.r.o., 1. máje 500, 739 61 Třinec IČ: 60778288 Ing. Jiří Sklenář, v seznamu autorizovaných osob ČKAIT č.1102386 autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby, statika a dynamika staveb
Stupeň PD	:	Dokumentace pro provádění stavby

#### ***1.1.1 Architektonické, výtvarné a materiálové řešení, dispoziční a provozní řešení***

Navržený parkovací objekt je třípodlažní stavbou samoobslužné hromadné garáže s pohybem vozidel vlastní silou, která je situována v místě stávajícího parkoviště na ul. Sosnová. Stávající parkoviště má rozměry 42 x 16 m a má kapacitou 35 parkovacích stání. Navržený parkovací objekt nabídne celkem 82 krytých parkovacích stání.

Konstrukčně je objekt řešený jako ocelový skelet s železobetonovými spřaženými stropními deskami. Střešní plášť bude provedený z plechové profilované krytiny. Stavba bude založená na pilotách a základové desce. Obvod stavby bude v přízemí vymezen železobetonovými parapety.

Stavba je umístěna do stávajícího terénu tak, aby byl umožněn vjezd do jednotlivých podlaží garáže z přilehlého terénu – zejména z místní komunikace spojující ul. Sosnovou a ul. Kaštanovou, která stoupá podél řešeného objektu. Z toho důvodu bylo zapotřebí 1. podlaží založit částečně pod terénem.

V 1. PP je navrženo 28 parkovacích stání z toho 5 jsou pro zdravotně postižené. Ve 1. a 2. NP je navrženo 27 parkovacích stání. Velikost běžného stání je 2,5 x 5,25 m. V 1. podlaží je 5 parkovacích stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené z toho 4 z nich jsou řešená jako dvojité stání šířky 6,2 m a jedno stání je samostatné šířky 3,5 m. Šířka jízdního pásu je ve všech podlažích 6 m. U únikových dveří je vynechán pás pro únik osob, který je široký min. 1,5 m resp. 2,5 m (park. stání). Pro pěší přístup do jednotlivých podlaží slouží zejména železobetonové schodiště na jihozápadní fasádě. Dále je možný vstup do objektu dveřmi umístěnými v 1. a 2. NP vedle vjezdových vrat. Investor se rozhodl, že parkovací objekt bude provozovat výhradně pro rezidentní parkování tudíž vnitřní prostory garáže nebudou veřejně přístupné, ale budou využívány pouze pro rezidenty z místního sídliště, kteří budou mít parkovací místo předplacené. Vjezd do 1.PP bude z jihovýchodní strany, stejně jak tomu bylo u

původního parkoviště. Do 1. a 2. NP je vjezd z místní komunikace vedoucí podél severovýchodní fasády. V 1.PP v jižním rohu podlaží bude vytvořena zděná místnost, kde budou umístěny hlavní rozvaděče a řídicí systémy parkovacího domu.

Architektura stavby je podřízena funkci – pravoúhlý tvar je určen optimálním rozmístěním parkovacích stání. Fasáda je navržena jako otevřená s opláštěním tahokovem. Toto řešení zajistí přirozené provětrání všech podlaží. Opláštění tahokovem bude na většině plochy fasády v provedení z hliníkového plechu bez povrchové úpravy. Pouze opláštění ŽB schodiště bude provedeno z lakovaného tahokovu zinkovo žluté barvy (RAL 1018). Vjezdy do objektu budou opatřeny mřížovými rolovacími vraty. Jak již bylo zmíněno výše, v přízemí bude stavba po obvodu vymezená železobetonovými parapety, které tvoří sokl budovy. Jihozápadní fasáda bude ozeleněna popínavými rostlinami. Horní hrana fasády bude ve výšce 9,91 m.

### ***1.1.2 Konstrukční a stavebně technické řešení a techn. vlastnosti stavby***

**Zahájení stavebních prací na objektu SO 01 – Parkovací objekt je podmíněno zajištěním stability přilehlé opěrné stěny! K opěrné stěně byl zpracován samostatný projekt její opravy a zajištění – Opětná zed' u MK č. 195, Třinec, sídliště Sosna – oprava, zpracovaný společností GePS-Geotechnik, s.r.o., 10/2020.**

**Dále je stavba objektu SO 01 – Parkovací objekt podmíněna přeložkou jednotné kanalizace SO 02 – Přeložka jednotné kanalizace, která je součástí předmětné stavby.**

#### **Bourací práce**

Před započítáním stavebních prací prací nutno provést kácení cca 27 ks vzrostlých stromů včetně dalších nezakreslených náletových dřevin a keřového patra.

V místě navrženého parkovacího objektu se v současnosti nachází stávající asfaltové parkoviště o celkové ploše 666 m<sup>2</sup>, které je nutné před započítáním výkopových prací vybourat. Za předpokladu, že tloušťka asfaltové vrstvy je 12 cm jedná se o 79,92 m<sup>3</sup> asfaltové vozovky, která bude odvezena na skládku. Dále je nutno vybourat přístupový chodník z litého asfaltu, který vede k parkovišti ze severozápadní strany. Plocha chodníku je 16,5 m<sup>2</sup>. Dále je potřeba vybourat betonové obrubníky, které lemuji plochu parkoviště. Celková délka bouraných obrubníků je 123 m.

Místem navrhovaného parkovacího objektu prochází v zemi stávající jednotná a dešťová kanalizace. Jednotná kanalizace bude před zahájením stavebních prací na objektu SO01 – Parkovací objekt přeložena. Během výkopových prací pak následně bude odstraněno 25 m betonového kanalizačního potrubí DN 300 BE. Dále bude odstraněno 20 m dešťové kanalizace včetně kanalizačních vpustí a šachet umístěných v půdoryse stávajících asfaltového parkoviště.

#### **Odvodnění staveniště**

Zhotovitel je povinen při výstavbě vhodným technickým řešením zajistit průběžné odvodnění staveniště. Nesmí dojít ke zhoršení fyzikálně-mechanických vlastností zemin na staveništi, ke znehodnocování rozestavěných objektů a zařízení umístěných na staveništi. Zároveň musí být respektovány příslušné vodohospodářské a ekologické předpisy i pro území v okolí staveniště.

Po obvodu stavební jsou navrženy drenážní žebra šířky 0,4 m vyležené geotextilií (po celém obvodu) a hydroizolační folií. Na bázi bude uloženo flexibilní potrubí o průměru min. 125 mm s perforací v horní polovině a omotáno geotextilií. Výplně bude ze štěrkodrtě nebo

strusky 32-63 mm. Jímací objekt je navržen v blízkosti šachty ŠN1. Doporučujeme jeho minimální hloubku realizovat aspoň 1 m pod dnem odvodňovacího žebra. Jímací objekt bude vystrojen šachtovými skružemi DN800. Ze zřízené jámy bude přečerpávána voda dle potřeb do přílehlé jednotné kanalizace.

#### **Výkopy, příprava únosného podloží**

Zemní práce budou zahájeny srovnáním zemní pláně. Malé plochy ornice v místech stavení budou shrnuty v tloušťce 30 cm a deponovány v místě stavby. Tyto budou použity pro zpětné ohumusování finálních terénních úprav.

Následně se odtěží zemina ze stavební jámy v celé ploše stavby na úroveň -1,340 m (339,07 m.n.m.). Po dosažení dna stavební jámy bude na stavbu přivolán geotechnický dozor, který prohlédne stavební jámu a zhodnotí zda odpovídá stavu předpokládanému projektovou dokumentací / provedenými sondami. V případě nálezu nevhodných základových poměrů nutno stávající návrh zakládání přehodnotit / upravit.

Vzniklou pláň zhutnit bez vibrace minimálně 4 pojezdy (VV 110). Následně rozprostřít geotextilií (minimálně 300 g/m<sup>2</sup>). Nasypat a rozhrnout podkladní vrstvu šterkovité zeminy 16-32 o tloušťce 0,15 m a následně ji zhutnit bez vibrace 6-8 pojezdy (VV 110). V celé ploše stavební jámy rozprostřít vrstvu geowebu o tloušťce 0,2 m. Geoweb vyplnit vysypáním frakcí 16-32 s přesypem cca 0,1 m, který bude zatlačen do konstrukce. Nakonec přesypat stejnou frakcí v mocnosti 0,15 m zhutnit bez vibrace 4-6 pojezdy (VV 110) a dále 4 pojezdy s vibrací.

**S ohledem na jílovité podloží je nutno dodržet předepsaný způsob hutnění bez vibrace, resp. s vibrací pouze poslední 4 pojezdy.**

Následně realizovat v souladu s metodikou uvedenou v ČSN 72 1006 - Kontrola zhutnění zemin a sypanin – přílohy D statické zatěžovací zkoušky pro ostatní druhy staveb – doporučujeme 8 statických zatěžovacích zkoušek na zemní zhutněné zemní pláni a 8 statických zatěžovacích zkoušek na zhutněném přesypu Geowebu. Na zhutněné zemní pláni bude nutné dosáhnout hodnot modulů  $E_{def,2} > 25$  (MPa) při dodržení doporučeného poměru  $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$ . Na poslední vrstvě navrhované konstrukce bude nutné dosáhnout hodnot modulů  $E_{def,2} > 55$  (MPa) při dodržení doporučeného poměru  $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$ .

**Výše uvedený postup vrstvení a hutnění zemní pláně je nutné nejdříve ověřit na menším zkušebním úseku cca 20 m<sup>2</sup>.** Následně bude provedena kontrola kvality a míry zhutnění statickou zatěžovací zkouškou (v souladu s ČSN 72 1006 - Kontrola zhutnění zemin a sypanin – příloha D...). Pokud budou splněny požadavky kvality zemní pláně, lze dále pokračovat až do finálního stavu zde navrženým postupem. V opačném případě bude celý postup návrhu navýšení kvality zemní pláně upraven.

Na takto upravené zemní pláni lze povolit pojezd vrtné techniky z dodržením jedné zásady – čistoty kolových nebo housenicových podvozků. Je nepřijatelné, aby docházelo ke kontaminaci šterkové frakce zemní pláně jemnozrnnou frakcí.

V místech projektovaného uložení plošných základových prvků (nezámrzný práh) budou pokládány oddělené segmenty geowebové konstrukce v šířce a délce odpovídající plošnému základovému prvku. Od okolních vrstev geowebu budou tyto dočasné vrstvy svisle odseparovány polystyrenovými deskami. Před zahájením hloubení výkopů pro plošné prvky základové konstrukce dojde k trvalému odstranění těchto lokálních segmentů vrstev geowebu.

V předchozím textu je pro materiál hutněných podkladních vrstev doporučená šterková frakce 16-32 a pro výplň geowebu šterkové frakce 16-32. Neoptimálnější by bylo pro tyto účely použít šterk tvořený drceným ostrohranným kamenivem nebo drceným betonovým recyklatem. Jako náhradní alternativu lze použít vysokopecní strusku. V případě použití vysokopecní strusky bude nutné deklarovat dodavatelem splnění všech požadavků a limitních

hodnot průkazných zkoušek stanovených v TP 138 – „Užití struskového kameniva do pozemních komunikací“.

### **Zakládání**

Stavba bude založena na vrtaných velkopřůměrových pilotách a základové desce. Tuto část zpracovala firma Statika Janík s.r.o. včetně statického posouzení – viz. samostatná část PD - D.1.2.1 ZALOŽENÍ A ŽB KONSTRUKCE. Vrtané piloty průměru 600 mm a délky 5 - 7 m budou umístěné pod nosnými sloupy ocelové konstrukce. Piloty budou ukončené ŽB patkou o rozměrech 1000x1000x500 mm. Pod základovou desku bude provedena podkladní betonová vrstva tl. 100 mm. Nosná základová deska bude tl. 350 mm. Na zákl. desku budou navazovat ŽB parapetní zídky a opěrné stěny. Tyto spolu se základovou deskou budou tvořit bílou vanu s max. trhlínkou 0,2 mm.

Dokumentaci založení koordinovat s ostatními profesemi – sítě technické infrastruktury, elektro (hromosvod) ad.

### **Nosná konstrukce, stropy, střecha**

Nosná konstrukce třípodlažního Parkovacího objektu je ocelová. Tuto část včetně statického posouzení zpracovala firma Astron Buildings, s.r.o. – viz. samostatná část PD D.1.2.2 NOSNÁ OCELOVÁ KONSTRUKCE.

Hlavní nosnou konstrukci tvoří příčné rámy sestávající ze svislých válcovaných HEB profilů a svařovaných vodorovných nosníků. Ztužení celé konstrukce bude zajištěno zavětrováním jak příčným jak podélným. S ocelovou konstrukcí spolupůsobí spřažené monolitické ŽB desky z betonu C30/37 provedené do Hoesch-Additiv trapézových plechů viz. samostatná část PD D.1.2.2 OCELOBETONOVÝ STROP.

V 1.NP a 2.NP se po obvodu parkoviště na vnitřní straně sloupů osadí certifikované záchytné bezpečnostní bariéry zajišťující jak ochranu lidí, tak aut proti vyjetí z parkoviště.

Střešní plášť bude provedený z plechových střešních panelů na flexibilních spojkách – systém LMR600, kotvený k nosné konstrukci systémem vazniček (Z-profilů).

Hlavní schodiště u budovy bude monolitické železobetonové ukončené ŽB stropem a atikou. Na střeše schodiště se následně provede plochá střecha s vnitřními vpustmi.

**Před zadáním ocelové konstrukce do výroby nutno koordinovat navrženou konstrukci s dodavateli navazujících konstrukcí, zejména pak s dodavatelem fasádního opláštění budovy a dodavatelem zelené fasády.**

### **Most do 2.NP, ŽB opěrný blok**

Pro vjezd automobilů do objektu v úrovni 2.NP se v místě vjezdu zřídí jednopólový most s rozpětím 3,3 m, který bude stejného systému jako hlavní stropní konstrukce parkovacího objektu tedy monolitický spřažená ŽB deska z válcovaných nosníků a Hoesch-Additiv trapézových plechů. Po okrajích mostu se provede nadbetonávka vyvýšené obruby 120 mm v šířce 270 mm.

Vedle ŽB mostu pro osobní automobily se zřídí ocelová lávka pro pěší. Lávka sestává z válcovaných ocelových nosníků UPE 240, příčného zavětrování a pochozí vrstvy z ocelových lisovaných roštů – nosný pás 40x3, oka 30x10.

Most pro osobní automobily i lávka pro pěší bude lemována certifikovaným bezpečnostním zábradlím / bariérou, zajišťující bezpečnost chodců jak i osobních automobilů (50 kN).

Monolitický ŽB most i lávka pro pěší budou uloženy na novém monolitickém ŽB opěrném bloku, který bude vybetonován na stávající opěrné stěně, která se nachází podél navrhované stavby parkovacího objektu. Jedná se tedy o nadbetonávku stávající opěrné stěny. Šířka opěry bude shodná s šířkou stávající opěrné stěny (1,0 m). Nahoře bude opěra ukončená závěrnou zídou šířky 480 mm. Výšky závěrné zídky nebude konstantní, ale bude v místě

komunikace pro automobily snižená o 120 mm na kótu 346,52 m.n.m. Tvar opěry včetně návrhu vyztužení je vykreslen na výkresech 01.10 – NOVÝ ŽB OPĚRNÝ BLOK a 01.11 – NÁVRH VYZTUŽENÍ OPĚRNÉHO BLOKU. Úložný prah bude vyspádován směrem od líce dovnitř 5% spádem do odvodňovacího kanálku, který bude na konci vyveden mimo opěru. Nosná konstrukce mostu i lávky bude uložena na elastomerových ložiscích. Ložiska jsou umístěna na podložiskových blocích. Přesný rozměr podložiskových bloků upravit dle zvoleného elastomerového ložiska. Horní hranu závěrné zídky lemovat ocelovým profilem a mezi spáru mezi závěrnou zídou a mostem utěsnit – viz. výkres č. 01.12 – DETAIL ZÁVĚRNÉ ZÍDKY OP. BLOKU. Vrány opěry kromě závěrné zídky opatřit zkosením 20/20 mm.

ŽB konstrukce opěr v kontaktu s okolní zeminou ošetřit izolačním nátěrem 1 x Np + 2x ALP + geotextilie 600g/m<sup>2</sup>.

### **Fasádní opláštění**

Fasáda objektu je navržena jako otevřená s opláštěním tahokovem. Toto řešení zajistí přirozené provětrání všech podlaží. Opláštění tahokovem bude na většině plochy fasády v provedení z hliníkového plechu bez povrchové úpravy. Jedná o kombinaci dvou typů tahokovů – jeden s menšími šestihrannými oky (délka 47 mm, šířka 18 mm, můstek 8 mm), a druhý s většími kosočtvercovými oky (délka 90 mm, šířka 32 mm, můstek 13 mm). Jednotlivé dílce tahokovu široké cca 1,3 m budou připevněny k svislým hliníkovým T profilům, které budou dále kotveny k nosným vodorovným paždíkům (paždíky - součást nosné ocelové konstrukce). **V případě rozdílných dodavatelů opláštění fasády a nosné ocelové konstrukce je nutná koordinace těchto částí již ve fázi přípravy výrobní dokumentace ocelové konstrukce!**

Nad terénem bude fasáda lemována již zmíněnými ŽB parapetními nosníky, které budou ukončeny plechovými parapety ve spádu směrem od budovy.

Opláštění fasády není řešeno jako vodotěsné – při prudkém dešti může voda proniknout dovnitř objektu – toto není na závadu.

Referenční stavbou pro fasádní opláštění jsou Garáže Račianská v Bratislavě. Použitý tahokov musí zajistit dostatečné zakrytí nosné konstrukce stavby a zároveň musí splnit požadavky na dostatečné větrání vnitřních prostorů garáže dle ČSN 73 6058.

### **Svislé zděné konstrukce**

Technická místnost v přízemí budovy bude vyzděná z keramických broušených bloků tl. 175 mm. Další zděné konstrukce se u stavby nevyskytují.

### **Podlahy**

Podlahy v 1.PP budou železobetonové spádované 2% ke dvěma odvodňovacím vypařovacím žlabům š. 150 mm umístěným podél vnitřní komunikace. Podlaha bude provedena z betonu C35/45 XF4 vyztuženého kari sítí 8/100x8/100 se závěrečným strojním hlazením. Podlahu nutno dilatovat jednak od jednotlivých konstrukcí tak i prostorově v ploše desky dle doporučení ČSN. Dilatační spáry nutno utěsnit proti pronikání vody do konstrukce. Tloušťka podlahy v nejvyšším místě je 240 mm, v nejnižším 120 mm.

V 1. a 2. NP budou podlahy součástí ŽB stropní desky, která je spádována 2% k odvodňovacímu žlabu podél jihozápadní fasády.

Ve všech podlažích se podlahy včetně soklové části přiléhajících konstrukcí (do výšky min. 150 mm), opatří speciálním ochranným systémovým nástřikem určeným speciálně pro parkovací domy (např. systém Sika CarDeck Standad N), který zajistí ochranu betonové konstrukce proti vodě, rozmrazovacím solím a ropným látkám, zvýší ochranu proti obrusu a překlene případně vzniklé trhlinky v konstrukci. Finální ochranný nástřik provést v barevném odstínu:

- komunikace uprostřed – světle šedá (RAL 7035)





- parkovací stání – kamenná šedá (RAL 7030)
  - přístupové chodníky ke dveřím – dopravní červená (RAL 3020)
- Podlahy musí splňovat požadavky ČSN 74 4505.

### **Hydroizolace**

Na svislé betonové konstrukce v úrovni terénu se ze strany exteriéru nalepí do výšky upraveného terénu modifikované asfaltové pásy v jedné vrstvě. Dále se použije sekundární ochranná vrstva v podobě styrenové soklové desky perimetr tl. 50 mm a nopové fólie s nopy výšky min. 20 mm.

V přízemí se pod poježděnou podlahovou deskou a přilehlé svislé betonové konstrukce do výšky 0,15 m nad podlahu, provede hydroizolační stěrka.

### **Povrchové úpravy**

Povrchová úprava zdiva místnosti 1S03 v 1.PP bude na vnitřní straně omítka vápená jemnozrná štuková v tl. 15 mm na vnější pak omítka vápenocementová štuková.

### **Nátěry**

Nosnou ocelovou konstrukci opatřit nátěrem dle agresivity prostředí, která je stanovena jako C3 dle ČSN EN ISO 12944 a životnosti nátěru H – vysoká 15 let. Nátěr provést již v místě výroby konstrukce. Konkrétní složení nátěrového systému zvolit dle dodavatele systému na základě výše uvedené normy – agresivity prostředí a životnosti nátěru.

Dle výše uvedeného postupu provést i případné další nelakované kovové části budovy.

Vnitřní omítku v místnosti 1S03 v 1.PP opatřit disperzní malbou bílé barvy. Venkovní omítku natřít fasádním silikátovým nátěrem světle šedé barvy.

### **Zpevněné plochy a sjezd**

Zpevněné plochy kolem parkovacího objektu jsou řešeny v samostatné části PD – viz. SO 101 – Komunikace.

Nové vjezdy do objektu parkovacího domu budou řešeny s horní vrstvou z asfaltového betonu na podsypu ze struskového štěrku. Nové chodníky budou provedeny ze zámkové dlažby tl. 60 mm na podsypu ze struskového štěrku. Jednotlivé konstrukční vrstvy nutno hutnit hutnicí deskou. Nové plochy komunikací budou lemovány silničními obrubníky 15/25. Ukončení chodníku směrem do terénu bude vyvýšenou chodníkovou obrubou 10/25. Místa nájezdu ze stávající komunikace na nové vjezdy a rozhraní poježděných ploch a chodníků se opatří nájezdovými obrubníky doplněnými žulovou kostkou.

### **Terénní úpravy**

Po dokončení hlavních stavebních prací se provede hrubá úprava terénu kolem parkovacího objektu. Po obvodě parkovacího objektu je navržen okapový z kačírku (tl. 100 mm). Okapový chodník bude šířky 500 mm ukončený vně vyvýšeným obrubníkem 6 cm. Výškový rozdíl ze severozápadní strany v místě vjezdu do 1.NP bude potřeba vyrovnat násypem z výkopku.

Po provedení hrubých terénních úprav se provede ohumusování zatravňovaných ploch vrstvou ornice v tl. 150 mm a následně se provede osetí travní směsí. Na zelených plochách kolem parkovacího objektu je navržena výsadba nové zeleně – viz. samostatná část PD – SO04 – Výsadba zeleně.

### **1.1.3 Stavební fyzika**

#### **a) Tepelná technika**

Stavba je řešená jako nevytápěná. U vjezdu do 1.PP se z důvodu velkého sklonu vjezdu instalují do podloží topné kabely, které zajistí ochranu před namrzáním. Topné kabely se rovněž umístí do venkovních odvodňovacích žlabů.

#### **b) Osvětlení**

Ve všech prostorách parkoviště je navrženo umělé osvětlení dle požadovaných normových hodnot. Jako zdroje světla budou použity svítidla s úspornými led světly.

Parkoviště bude prosluněno denním světlem skrz fasádu provedenou z tahokovu.

#### **c) Oslunění**

Stavba se nachází v dostatečné vzdálenosti od jiných staveb (21 m). Rovněž předmětná stavba nezastiňuje jiné stavby.

#### **d) Větrání**

Fasáda je navržena jako otevřená s opláštěním tahokovem. Toto řešení zajistí přirozené provětrání všech podlaží.

#### **e) Akustika / hluk**

Nejedná se o stavbu s pobytovými místnostmi nebo chráněnými prostory vyžadujícími ochranu proti hluku.

Provozem parkovacího domu se nebude do okolí šířit hluk nad stanovené limity. Rychlost pohybu automobilů v parkovacím domě bude omezená na 10 km/h. Stavba neobsahuje technologická zařízení, která by svým provozem vyvozovala do okolí akustický tlak nad stanovené limity.

#### **f) Vibrace**

Samotnou stavbou ani jejím provozem nevznikají vibrace, které by měly nežádoucí vliv na okolí.

### **1.1.4 Specifické požadavky na rozsah a obsah další dokumentace pro provádění staveb**

- železobetonové konstrukce (zajišťuje zhotovitel stavby)
  - vypracování podrobných výkresů výztuží a detailů
- ocelové konstrukce (zajišťuje dodavatel – výrobce OK)
  - zpracování podrobné dílenské a montážní dokumentace, obsahující kromě nosné ocelové konstrukce především:
    - podrobné výkresy výztuží a detailů ocelobetonových stropů
    - výkresy ocelobetonového mostu ve 2.NP
    - výkresy ocelové pávky pro pěší v 2.NP
    - napojení ocelobetonového stropu na opěrnou stěnu ve vjezdu do 1.NP
    - sekundární ocelové konstrukce pro kotvení rolovacích vrat a dveří
    - napojení OK na ŽB schodiště
    - záchytný systém na střeše
- dodavatelská a montážní dokumentace fasádního opláštění tahokovem



**Zhotovitel stavby zpracuje dílenskou a montážní dokumentaci včetně technologických postupů všech nestandardních prvků a detailů konstrukce.**

Všechny konstrukce musí být provedeny dle platných ČSN a technologických požadavků výrobců a musí být kontrolovány dle platné metodiky ( měření, zkoušky pevnosti, posouzení kvality ) dle platných ČSN.

Vypracoval: Bc. Tomasz Czudek