

ZNALECKÝ POSUDEK

Na posouzení možností vjezdu z nově projektované slepé komunikace na parcele p.č. 495/3 do garáže u objektu popisné číslo 259 na stavební parcele p.č. 305 v obci Krumvíř.

Znalecký posudek je vypracován na základě telefonické objednávky starosty Obecního úřadu Krumvíř, Krumvíř 184, PSČ: 691 73, tel.: 731 457 580, ze dne 8.1. 2006.

Znalecký posudek vypracoval, může jej stvrdit a podat případné vysvětlení podle zákona č. 36/1967 sb. Doc. Ing. Petr Jůza, CSc., soudní znalec v oboru stavebnictví, odvětví dopravních staveb.

Adresa: Doc. Ing. Petr Jůza, CSc.
Renneská tř. 21
639 00 Brno

Tel.: priv.: 543 240 195
prac.: 541 147 349

Znalecký posudek obsahuje 10 listů a jeden list přílohy (fotografii) a je vyhotoven ve 4 paré, nichž tři obdrží objednatel a jedno je uloženo u znalce.

V Brně, únor 2007

I. ÚKOL ZNALCE

Znalec má na základě vizuální prohlídky a objednatelem poskytnutých materiálů a informací posoudit možnost vjezdu z nově projektované slepé příjezdové boční komunikace na parcele p.č. 495/3 do garáže u objektu číslo popisné 259 na stavební parcele č. 305 v obci Krumvíř.

(Parcelní čísla a čísla popisné byly převzaty z podkladu objednatele z výřezu situace 1: 350. Znalec neověřoval.)

II. NÁLEZ

(Poznámka znalce:

Znalec má jmenování v oboru stavebnictví, odvětví dopravních staveb a pouze v tomto oboru a odvětví smí podávat znalecké posudky. Znalecký posudek v první řadě slouží pro objasnění odborných otázek a znalec není oprávněn řešit otázky právní. Má-li však znalec pochybnosti ve věcech mimo obor svého jmenování je povinen na tuto skutečnost objednatele upozornit.

Na znalci poskytnutém výřezu situace v měřítku 1:350 je zakreslena čárkovaně polní cesta šířky odměřením cca 3m vedoucí po parcele p.č. 495/3, která je dle sdělení objednatele v majetku obce. V délce 38.70m je zhruba v ploše této polní cesty navržena od silnice II/380 (Brno – Hodonín) nová, 2.5m široká šterková příjezdová cesta, lemovaná zřejmě obrubníky nebo krajníky 2×0.15m.

V katastrální mapě však žádná polní cesta není zakreslena a pokud se tedy po parcele p.č. 495/3 jezdí či jezdilo, mohlo se snad jednat pouze o tzv. „zvykové právo“. Povolení k pojezdu po p.č. 495/3 by však musel dát vlastník, tj. obec. Nejde o nijak nepodstatnou otázku. Je nutno si uvědomit případné právní dopady. Realizací projektem navržené příjezdové komunikace bere dle názoru znalce na sebe obec povinnost vlastníka a správce této cesty. Ať již by byla komunikace vedena jako komunikace „účelová“ nebo „místní obslužná“ nebo „nemotoristická“, tj. jen s občasným pojezdem motorovým vozidlem, je otázkou, kdo bude odpovídat za škody vzniklé stavem komunikace, kdo se bude starat o její údržbu, a to např. i zimní, tj. odklizení sněhu, a kdo o opravy.

Bylo by žádoucí prověřit podmínky za kterých byla povolena stavba garáže a na situaci zakresleného vjezdu či brány v oplocení na rozhraní stavebního pozemku č. 305 a pozemku p.č. 495/2 s přístupem po cizím pozemku bez náležitého projednání. Za současného stavu nelze přesně definovat šířku cesty vyježděné po p.č. 495/3. Pokud obec, resp. příslušný stavební úřad či odbor vydal povolení k stavbě, musely být ve stavebním povolení řešeny i otázky

přístupu, tj. z jak širokým přístupem se počítá, s jakým zpevněním, na základě jaké dohody je povoleno používání cizího pozemku a další.

Další možnou spornou otázkou může být vytyčení přesných hranic pozemků. Při vizuální prohlídce, viz. rovněž fotografie v příloze, a porovnáním s poskytnutou situací 1: 350 došel znalec k závěru, že nelze vyloučit, že zábor dlažby před garáží a vysazená zeleň tvořící předzahrádku mezi zástavbou na stavební parcele p.č. 305 a parcelou p.č. 495/3, zasahuje do parcely p.č. 495/3, tj. že výše uvedené úpravy jsou provedena z části na cizím pozemku. Odměření ze situace je volný prostor mezi zástavbou a parcelou p.č. 495/3 v úrovni garáže cca 1.40-1.60m a před objektem za garáží cca je 0.70m. Z fotografie je zcela jasně patrné, že jak dlažba, tak i zeleň je podstatně širší. Buď je nepřesně zakreslená pozemková hranice ve znalci poskytnuté situaci, což se znalci zdá být nepravděpodobné, nebo byly provedeny sadové a komunikační úpravy na cizím pozemku. Závěr by bylo možno určit až po přesném vytyčení hranic pozemků, což objednatel po znalci nepožadoval a nepožadoval ani posouzení tohoto stavu.

Toto jsou však otázky mimo odbornou způsobilost znalce a jeho jmenování a v případě potřeby je nutno si vyžádat další posouzení od právníků, případně zeměměřičů. V dalším znalec vychází z předpokladu, že jeho úkolem je posouzení pouze možnosti vjezdu do předmětné garáže z navrhované příjezdové komunikace v jemu předloženém situačním výřezu situace 1:350.)

1. Situace 1:350

Ze situace lze vyčíst (odměřit) pro posudek následující relevantní údaje:

- a) Šířka navrhované cesty (příjezdové komunikace) je 2.50m (plus $2 \times 0.15\text{m}$, zřejmě obrubníky nebo krajníky).
- b) V místě vjezdu do garáže je odlehlá hrana zpevněné cesty ve vzdálenosti cca 6.50m od stěny (brány) garáže a plánovaná hranice protilehlého pozemku (objekt označený v situaci číslem 3) o dalších cca 0.50m dále, tj. od stěny garáže ve vzdálenosti cca 7.00m.
- c) Nájezd na hlavní komunikaci (průjezdní úsek silnice II/380 Brno – Hodonín) je řešen pomocí oblouků v obrubě o poloměru $r = 5.00\text{m}$.
- d) Rozparcelováním pozemku p.č. 495/3 na pozemky k jednotlivým budoucím stavebním objektům dojde k přerušení vyježděného koridoru označeného v situaci jako „polní cesta“. Navržená přístupová komunikace tak je neprůjezdná (zaslepená).
- e) Osově cca 36m před navrhovanou příjezdovou komunikací je směrem k Brnu navržená nová uliční komunikace v šířce 5.00m, která je zokruhována na již stávající uliční síť a zrušený koridor vyježděný a v situaci označený jako „polní cesta“ plně funkčně nahrazuje.

2. Vizuální prohlídka

Dne 19.1.2007 byla za přítomnosti objednatele provedena vizuální prohlídka předmětného místa. Současně byla objednatelem znalci předána disketa s fotografií, která je uvedena v příloze k posudku.

Vizuální prohlídka i fotografie potvrzují, že zhruba v poloze zakreslené na situaci 1:350, podél zástavby na stavební parcele číslo 305 a parcel p.č. 495/2 a 498/8, je na parcele č. 495/3 vyježděna cesta, která je zhruba v úseku od II/380 po konec garáže částečně zpevněna šterkodrtí nebo hrubým drceným kamenivem drobnější frakce. Nelze přesně definovat (z pohledu od II/380) levou hranu zpevnění ani okraj cesty. Pravá strana je podél zástavby na stavení parcele č. 305 ohraničena dlažbou vjezdů a zelení předzahrádek. Vjezdy (vchody) do garáže jsou vydlážděny zámkovou dlažbou, která má podélný sklon směrem od zástavby. Čistá šířka vrat byla změřena v hodnotě cca 2.40m.

3. ČSN 73 6057/1987 a změna Z1/2001 „Jednotlivé a řadové garáže- základní ustanovení“

Od.1: Jednotlivá garáž- objekt který slouží pro odstavení silničních vozidel, má nejvýše tři stání a může mít jen jeden společný vjezd.

Od .14: Šířka jízdního pásu příjezdních (výjezdních) komunikací má být nejméně (u jednopruhových komunikací pro garáže vozidel skupiny 1, tj. osobní automobily, motocykly, mopedy a jejich přípojná vozidla) 2.50m.

Od. 15: Komunikace nebo komunikační plochy před jednotlivou nebo řadovou garáží mají vyhovovat těmto podmínkám:

- a) Umožnit vozidlům zajíždět do garáže jízdou vpřed nebo couváním, jízdou vpřed jedním obloukem, couváním jedním obloukem, popř. při jízdě vpřed obloukem s jedním nadjížděním; při zajíždění obloukem mohou vozidla dokončit oblouk až na stání.
- b) Vzdálenost mezi vozidlem v pohybu a pevnými překážkami musí být nejméně 0.25m u vozidel délky do 5.00m a nejméně 0.40m u vozidel délky 5.00-10.00m,

Od. 31: Šířka vrat garáže pro vozidla do 5.00m délky má být nejméně o 0.50m větší, u vozidel dlouhých 5.00-10.00m o 0.80m větší, než je největší šířka projektem předpokládaného vozidla.

Příloha 1 k článku 5- dle změny Z1: orientační rozměry vozidel:

Skupina 1: O1-malé osobní automobily	šířka: 1.65m	délka: 4.25m
O2-střední a velké OA	1.80m	5.00m

Příloha 2 k článku 15: poloměry oblouků a šířky pruhů při jízdě vozidel po kruhové dráze (při největším rejdrovém úhlu).

Vozidlo	O1	O2
Vnitřní poloměr(m)	3.00	3.10
Vnější poloměr(m)	5.70	6.20
Šířka pruhu(m)	2.70	3.10

Příloha 3 k článku 15: orientační rozměry oblouku při jízdě vozidla (poznámka: uvažovány pouze nejmenší rozměry, tj. situace, kdy vozilo na příjezdu zastaví, natočí plný rejdrový úhel a pokračuje v jízdě až do stání kolmému k příjezdu; dle článku 15-a může být dokončen oblouk až na stání, tj. nikoliv před vraty garáže; podchycen jen pouze rozměr oblouku mezi odlehlým bokem vozidla najíždějícího po příjezdu k garáži a čelem (či při couvání zadí) vozidla po najetí do polohy kolmé k příjezdové komunikaci, druhý rozměr, tj. rozměr měřený rovnoběžně s osou příjezdové komunikace kolmo k ose stání, není pro posudek podstatný- délky které jsou k dispozici dle projekčního návrhu by postačovali i pro malé a střední nákladní automobily).

Vozidlo skupiny	O1	O2
Rozměr oblouku(m): při zajíždění jízdou vpřed	7.90	8.70
při zajíždění couváním	6.70	7.40

4. ČSN 73 6110/2006 „Projektování místních komunikací“

Tab.3-prvek „a“- jízdní pruh: Na obslužných komunikacích v odůvodněných případech na jednopruhových komunikacích s nezpevněnými krajnicemi 0.50m (nebo vodícími proužky 0.25m) lze použít šířku jízdního pruhu 2.50 až 2.25m.

Od.8.2.2: Na jednopruhových obousměrných komunikacích se šířka jízdního pruhu 2.50m může požit pouze v těchto případech:

- Šířka prostoru místní komunikace je $\geq 3.50\text{m}$.
- Šířka mezi obrubami je $\geq 3.00\text{m}$.
- (ve vzdálenosti 100-200m je zajištěno vyhnutí se vozidel.)

Na provizorních komunikacích s omezenou rychlostí je možno použít šířku nejméně 2.25m pro osobní vozidla (ve zdůvodněných případech při snížení rychlosti až 2.00m).

Tab.35: Pro středový úhel 90° na obslužných komunikacích pro osobní vozidla nebo nákladní vozidla délky $\leq 9.00\text{m}$ je nejmenší doporučený poloměr obruby $r = 4.00\text{m}$. V odůvodněných případech lze při rekonstrukci současného stavu

použít pro středový úhel 90° (75° - 105°) pro osobní automobily poloměr obruby až $r = 2.00\text{m}$.

III. POSUDEK

1. Příjezdová komunikace

Odborným posouzením lze konstatovat, že předmětná „příjezdová komunikace“ je komunikací účelovou. Je zaslepená a dle projektu nemá jiný zamýšlený účel, než možnost bočního vjezdu do garážového objektu ve dvorním traktu domu popisné číslo 259 na stav parcele 305 a přes bránu v oplocení na pozemky p.č. stav 305 a 395/2.

(Poznámka: znalec pravdivost a kompletnost údajů o číslech a hranicích pozemků na jemu objednatelem předaném výřezu situace 1:350 neověřoval. V případě následného projednávání na jakékoliv úrovni je nutno mít originál projektové dokumentace nebo alespoň kopie výřezu situace předmětného místa z této dokumentace k dispozici.)

Teoreticky vzato by tato komunikace mohla sloužit i pro zadní vjezd do projektem zamýšlených objektů č.2 a 3 na parcele p.č. 495/3. V projektu však vjezdy na rozparcelované pozemky nově zamýšlené výstavby nejsou a tyto zadní vjezdy pro obsluhu těchto pozemků nejsou nutné. I kdyby však v budoucnu tyto vjezdy byly povoleny a zřízeny, pořád lze předpokládat, že navrhovaná příjezdová komunikace je komunikací účelovou.

Účelová komunikace je dle §7 zákona č.13/1997 Sb. pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi. Posuzovaná příjezdová komunikace beze zbytku tuto definici splňuje a je proto nutno jí jako účelovou komunikaci posuzovat. Je však nutno zdůraznit, že pravidla silničního provozu platí na všech (i neveřejných) účelových komunikacích, pokud jsou přístupné provozu motorových vozidel.

Je teda zcela oprávněné, je-li posouzení této účelové komunikace provedeno dle platné normy pro komunikace místní (ČSN 73 6110), tj. z vyšším standardem na požadavky, než by mohlo být použito ve zdůvodněných případech pro komunikace účelové.

Dle ČSN 73 6110 je šířka navrženého jízdního pruhu 2.50m vyhovující. Podmínkou však je, že zdvojená čára, zakreslená v projektu jako lem jízdního pruhu příjezdové komunikace, je buď zapuštěný obrubník nebo krajník (nesmí být zvýšený). Pak se jedná dle čl.8.2.2 a tab.3 o obousměrnou jednopruhovou komunikaci s nezpevněnou krajnicí $2 \times 0.50\text{m}$ (zpevnění takovéto krajnice v úrovni navazující nezpevněné krajnice není na závadu), s šířkou prostoru komunikace $\geq 3.50\text{m}$ a o délce 38.70m , tj. délce nevyžadující výhybny.

Není nutné zřizovat ani obratiště. Vozidla obsluhující přilehlé nemovitosti mají možnost provést obrácení nájezdem do garáže nebo na přilehlý pozemek.

Tuto možnost mají v prostoru před vraty či branou i ostatní osobní automobily skupiny O1 a s jedním nadjetím i vozidla skupiny O2. Případné nákladní vozidlo by bylo nuceno vyjet zpět vycouváním, což při celkové délce komunikace 38.70m nelze považovat za problém. Pokud by však couvání nákladních vozidel mohlo způsobit problémy, lze omezit dopravní značkou povolení vjezdu bud' nákladních vozidel, nebo vozidel jejichž délka přesahuje zvolenou mez.

Zaoblení nájezdu z hlavní komunikace (II/380 Brno – Hodonín) poloměrem $r = 5.00\text{m}$ v obou obrubách rovněž s bezpečnou rezervou vyhovuje tab.35 ČSN 73 6110.

Lze konstatovat že navržená příjezdová komunikace, i když je komunikací účelovou, splňuje podmínky normy pro novostavby komunikací místních.

2. Vjezd (nájezd) do garáže

Pro posouzení možnosti najezení vozidla z příjezdové komunikace do garáže je směrodatná norma ČSN 73 6057/1987 (se změnou Z1/2001) „Jednotlivé a řadové garáže“.

Dle čl. 31 normy má být šířka vrat garáže pro vozidla délky do 5.00m nejméně o 0.50m ($2 \times 0.25\text{m}$) větší než je největší šířka projektem předpokládaného vozidla. Vrata byla změřena v šířce cca 2.40m. V případě uvažování vozidla skupiny O2-střední a velké osobní automobily s normovou délkou větší nebo rovnou 5.00m a šířkou 1.80m (viz Příloha 1 k čl.5 – dle Z1), by šířka vrat musela být již o 0.80m ($2 \times 0.40\text{m}$) větší než největší šířka předpokládaného vozidla, tj. 2.60m. Lze tedy tvrdit, že posuzovaná garáž svými vraty odpovídá vjezdu pouze pro osobní vozidla skupiny O1 (normová šířka automobilů 1.65m a délka 4.25m).

(Viz však dále poznámka k závěru od. III/2).

Odměření ze situace je vzdálenost čelní stěny garáže od odlehlého okraje vozovky cca 6.50m (se započítáním lemující obruby, krajníků či přídlažby cca 6.65m). Za předpokladu, že bude přesně na hranici nově oddělených parcel pro zástavbu uvažovanou v projektu vybudováno oplocení, je vzdálenost tohoto oplocení od čelní stěny garáže cca 7.00m. Vzdálenost mezi pevnou překážkou a vozidlem v pohybu u vozidel skupiny O1 je 0.25m. Pokud tedy najede osobní automobil skupiny O1 tak, že přejede vjezd do garáže, zastaví koly na hraně zpevněné vozovky (v rezervě zpevnění zůstává zapuštěný obrubník nebo krajník cca 0.15m), pak vzdálenost od budoucího plotu je větší než normou požadovaných 0.25m. Do garáže pak při vjíždění couváním lze vozidlo O1 dostat do kolmé polohy oproti poloze výchozí na délce 6.70m. K dispozici sice je jen 6.50m ale norma dle čl. 15 písm. a umožňuje dokončení oblouku až na stání, tj. v prostoru garáže. Při normě uvažované šířce vozidla O1 1.65m a šířce vrat cca 2.40m je rezerva šířky na každé straně v úrovni vrat cca

0.375m oproti požadovaným 0.25m. Dokončení oblouku až za vjezdovými vraty na délce jen 0.20m tak nemůže být žádný problém.

Pokud bude výjezd uskutečněn opět vyjetím kopírujícím najetím, pak pomocí jednoho oblouku je garáž z navrhované příjezdové komunikace, a to v souladu s garážovou normou ČSN 73 6057, bez problému přístupná. Nelze se tedy odvolávat na porušení článků normy. Uvedená norma připouští najíždění do garáže výše popsáním způsobem.

Projektem uvažovaný nájezd do garáže tak není s touto ani s jinými normami v rozporu.

Poznámka znalce (není pro vlastní posudek směrodatná ani závazná):

Oponent posudku by mohl vznést dvě očekávané námitky či připomínky:

- a) Vjezd do garáže zacouváním i když není v rozporu s normou, nemusí být vždy nejvhodnější. Jednak dostane vozidlo v garážovém stání do polohy, kdy výfukové zplodiny při spuštěném motoru se hůře odvětrávají oproti situaci, kdy je zád' vozidla v těsné blízkosti garážových vrat. Dále pak při výjezdu z garáže po stopách vjezdu by bylo nutno na hlavní komunikaci vyjíždět couváním, což z hlediska bezpečnosti může být méně příznivé než vjíždění na hlavní jízdu vpřed. (Nic však ale nebrání tomu, aby vozidlo vyjíždělo z garáže do směru přídi k hlavní komunikaci - silnici II/380).
- b) Šířka vrat 2.40m umožňuje vjezd osobních vozidel O1 s šířkou až teoreticky 1.79m (při šířce 1.80m by již šlo o vozidla skupiny O2). Tím ale může být i délka vozidla opět teoreticky až 4.99m. Dokonce lze očekávat i námitku, že věc stavebního povolení (kdy při dané šířce vrat 2.40m musela být uvažována ke garážování pouze vozidla skupiny O1) je jedna věc a skutečné využívání garáže věc druhá. Závisí pochopitelně na vnitřních rozměrech garáže, ale pokud je hloubka garáže alespoň 6.00m pak zde lze garážovat i vozidlo skupiny O2 s délkou 5.00m. Při šířce vozidla 1.80m je rezerva šířky ve vratech sice jen $2 \times 0.20\text{m}$, ale je věcí majitele (uživatele) garáže zda je pro něho tato šířka přijatelná. Garáž je neveřejná a zkušený řidič je schopný provést vjezd i s touto omezenou rezervou. (Jen pro představu: autobus má normovou bezpečnostní mezeru $2 \times 0.50\text{m}$ a to při délce 11.50m a při šířce 2.50m.) Nebylo by to sice v souladu s normou ale tato situace by mohla nastat.

Těžko se ale v bodě ad. b) dovolávat požadavku na normu v otázce příjezdové komunikace pro vozidla O2, pokud vlastní garáž podmínky normy pro

tato vozidla nesplňuje. Pripusťme ale, že tyto otázky mohou být položeny. Pak protiargumentem oponentovi posudku je :

-Norma ČSN 73 6057 připouští v čl.15 zajíždění do garáže jízdou vpřed i s jedním nadjetím, tj. vozidlo započne oblouk najetím jízdou vpřed, zastaví, s opačným plným rejdivým úhlem couvne a opět jízdou vpřed s plným rejdivým úhlem oblouk dokončí. Takto bez problémů najede jízdou vpřed do garáže jakékoliv vozidlo skupiny O1 a pokud řidiči postačí rezerva šířky ve vjezdových vratech jen $2 \times 0.20\text{m}$ pak i vozidlo skupiny O2. U vozidel skupiny O2 může snad být limitující šířka vydlážděného vjezdu do garáže před vraty. Zde by bylo nutno vykreslit stopové a obrysové křivky daného konkrétního vozidla a posoudit tak dostatečnou šířku nájezdu. Je potřeba si však uvědomit, že přední převis osobních vozidel je více jak 0.50m (např. TATRA 613 má při délce 5.00m přední převis, tj. vzdálenost čela vozidla od dotykového bodu předních kol s pojížděnou plochou, 1.05m). Přední převis tak může přesahovat přes okraj dlážděné zpevněné plochy nájezdu při nadjetí. Navíc, nájezd do garáže je součástí garáže (opět by bylo nutno mít k dispozici stavební povolení) a jeho šířku si může, např. zaoblením rohů styku nájezdu s přístupovou komunikací majitel garáže upravit.

-Šířka vrat garáže 2.40m sice neodpovídá vjezdu vozidel O2 ale je vyhovující pro vozidla šířky až 1.79m. Pokud vozidlo skupiny O1 bude mít rozměry větší než udává příloha č.1 k článku 5 změny Z1, která je pouze orientační, pak lze vjet do garáže i vozidlem větším než jsou přílohou č.1 uvedené orientační rozměry. Nutno vycházet z předpokladu, že k vozidlům skupiny O1 patří i vozidla jejichž rozměr je sice vyšší než orientačně uvedené rozměry v této příloze, ale které nedosahují rozměrů uvedených pro vozidla skupiny O2. (V předcházejícím znění normy, byly ve skupině O1 vedeny malé a střední osobní automobily a ve skupině O2 pak velké osobní automobily. Až v novelizaci jsou střední automobily ve skupině O2.)

-Posledním protiargumentem pro oponenta pak je skutečnost, že u odstavných a parkovacích ploch (např. dle ČSN 73 6056) je šířka komunikace mezi dvěma souběžnými řadami kolmých stání pro vozidla skupiny O1 i O2 jen 6.00m a to pro zajíždění do stání o šířce max. 2.40m (shodné s šířkou vrat). Při zajíždění couváním nebo při zajížděním vpřed s jedním najetím pak dle normy postačuje šířka této komunikace (vedené kolmo k ose odstaveného vozidla, resp. k ose kolmého stání) dokonce jen 4.50m. A i když vjezd do garáže ohraničený pevnou překážkou zárubní vrat nelze beze zbytku srovnávat s nájezdem na plochu pouze opticky vyznačenou v ploše pojezdu, je zřejmé, že poloha vnější hrany vozovky od čela zdi garáže (od vrat) 6.50m a od předpokládané pevné překážky (oplocení protilehlé parcely) 7.00m je pro vjezd do posuzované garáže zcela dostatečná.

IV. ZÁVĚR

Projektem navržená slepá příjezdová komunikace v délce 38.70m na parcele p.č. 495/3 v k.ú. Krumvír vyhovuje podmínkám stanoveným normami ČSN 637110 a ČSM 736157 pro obsluhu garáže ve dvorním traktu objektu popisné číslo 259 (stav. Parcela 305) pro veškeré osobní automobily skupiny O1. (u vozidel skupiny O2 pak viz závěrečná poznámka kapitoly III posudku.)

ZNALECKÁ DOLOŽKA

Znalecký posudek jsem podal jako znalec jmenovaný rozhodnutím ministra spravedlnosti ČR ze dne 19.2.1992 č.j. ZT 138/91 pro základní obor stavebnictví, odvětví dopravních staveb.

Znalecký posudek je zapsán pod poř. číslem 118-07 znaleckého deníku.

Znalečné účtuji dle likvidace uvedené na faktuře.



V Brně, únor 2007.

Doc. Ing. Petr Juza, CSc.



Pohled na koridor vyježděné cesty směrem od silnice II/380 od úrovně vjezdu do garáže

Úroveň: 100,00 m
 100,00 m
 100,00 m
 100,00 m
 100,00 m

Zpracoval: Ing. Jan Hájek a Ing. Jan Hájek
 Vypracoval: Ing. Jan Hájek a Ing. Jan Hájek





HRANIČKA PRO VODOVODNÍ
PŘÍPOJKU PE Ø90x8.2mm, DL. 7.5m
HRANIČKA PRO PLYNOVODNÍ
PŘÍPOJKU PE Ø90x8.2mm, DL. 9.0m

voda
plyn

18.78
SPLAVENIN

S12 STÁVAJÍCÍ LAPAČ SPLAVENIN BUDE ZRUŠEN

NENÍ PŘÍPOJKA