

**Stavba: OPRAVA SILNICE III/3587 KŘÍŽ. I/17 – TŘI BUBNY**

**TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**Objekt: SO 101 – Silnice III/3587**

---

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

### **1.1. Název akce a objektu**

Oprava silnice III/3587 křiž. I/17 – Tři Bubny  
SO 101 – Silnice III/3587

### **1.2. Katastrální území**

Chrudim - číslo 654299 - v km 0,000 – 0,650  
Vlčnov u Chrudimi - číslo 712094 - v km 0,650 – 1,344

### **1.3 Obec**

Chrudim - v km 0,000 – 1,344

### **1.4 Okres**

Chrudim

### **1.5 Investor**

Pardubický kraj  
Komenského náměstí 125  
532 11 Pardubice  
IČO: 708 92 822  
DIČ: CZ 708 92 822

### **1.6. Správce objektu a nadřízený orgán**

Správce komunikace  
SÚS Pardubického kraje  
Doubravice 98  
533 53 Pardubice VII  
IČO: 000 85 031  
DIČ: CZ 00085031

Nadřízený orgán  
Pardubický kraj  
Komenského náměstí 125  
532 11 Pardubice  
IČO: 708 92 822  
DIČ: CZ 708 92 822

### **1.7. Generální projektant**

MDS projekt s.r.o.  
Försterova 175  
566 01 Vysoké Mýto  
IČO: 274 87 938  
DIČ: CZ 274 87 938  
tel.: 465 322 451, fax.: 465 322 451  
e-mail: [mds@mdsprojekt.cz](mailto:mds@mdsprojekt.cz)

#### **Projektant**

DOPRAPLAN s.r.o.  
Přemyslovců 462/6  
709 00 Ostrava – Mariánské -Hory  
IČO: 054 11 572

Ing. Dagmar Klajmonová tel.: 605 248 614  
email.: [d.klajmonova@doprplan.cz](mailto:d.klajmonova@doprplan.cz)  
číslo autorizace: 1102569 – obor ID00-Dopravní stavby

## **2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

Projektovaná stavba se nachází v jihozápadní části města Chrudim, silnice III/3587 leží mezi křižovatkami silnice I/17 x III/3587 a III/3582 x III/3587.. Stavba řeší problematiku stavební úpravy zesílení vozovky a obnovení odvodnění stávající silnice III/3587 (mezi městem Chrudim a místní částí Tři Bubny).

Součástí projektované akce je i převedení dopravy z komunikace v daném místě prostřednictvím samostatného stavebního objektu dočasného dopravního opatření (SO 181).

Stavba je umístěna v nezastavěném území v extravilánovém úseku stávající silnice III.třídy (III/3587). Stavební úpravy silnice III/3587 probíhají na stávajících silničních pozemcích. K dotčení sousedních pozemků nedojde. Stávající silniční pozemky jsou ve vlastnictví Pardubického kraje.

Stávající vedení silnice III/3587 začíná napojením na silnici I/17 (č.uzlu 1342A31202), pokračuje přes obec Tři Bubny a konec silnice III/3587 je v křižovatce se sil. III/35821 v obci Řestoky (č.uzlu 1342A224).

Začátek řešené úpravy je od pasportního kilometru 0,425 (cca 50 m od nově provedeného povrchu opravy vozovky silnice III/3587 v rámci stavby obchvatu Chrudimi). Konec úpravy je situován v křižovatce se sil. III/3582. Zájmová oblast se nachází v extravilánu. Celková navržená délka stavební úpravy je 1,343 90 km.

Silnice III/3587 je v zájmovém úseku vedena se zachováním stávajících směrových i výškových parametrů. Rovněž šířkové uspořádání zůstane zachováno, šířka asfaltového krytu je ve stávajícím stavu 4,5m.

Dle provedených odvrťů vozovky je stávající kryt vozovky tvořen asfaltovým betonem a penetračním makadamem (tl. 100 až 200 mm) a vrstvou štěrku v tl. 120 až 400 mm. Příčinou současného stavu komunikace jsou překročení životnosti komunikace a v některých místech špatné odvodnění komunikace.

Dle diagnostiky je navrženo zesílení stávající konstrukce vozovky. Provede se recyklace za studena tl. 170 mm, pokládka ložné vrstvy ACL 16+ CRmB tl. 60 mm, pokládka ohrubné vrstvy ACO 11 tl. 40 mm.

Stavba je členěna na dva základní objekty:

- SO 101 Silnice III/3587
- SO 181 Dopravně inženýrské opatření

Tento stavební silniční objekt SO101 řeší úsek v délce 1 344 m. Začátek úseku je v km 0,000 a konec úseku se nachází v křižovatce se sil. III/3582 v km 1,344.

## **3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI**

### **Provedené průzkumy a měření včetně podkladů**

- Geodetické zaměření zájmového území (Geodetické práce GEO2010, 08/2017)
- Prohlídka komunikace projektantem (MDS projekt s.r.o., DOPRAPLAN s.r.o. 09/2017)
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci (09/2017)
- Informace o pozemcích, katastrální mapa
- Závěry z vyjádření dotčených orgánů a organizací k projektové dokumentaci
- Diagnostika, odvrty a průkazní zkoušky (předáno objednatelem)

### **Podklady pro projektování**

- Zákon č.183/2006 Sb.,o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho prováděcí vyhlášky (v platném znění)
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č.30/2001 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích
- Nařízení vlády č.163/2002 Sb. technické požadavky na stavební výrobky
- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – MD

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (2008/1)
- ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa na PK
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 01 3466 Výkresy pozemních komunikací
- ČSN 73 6129 Stavba vozovek. Postřiky a nátěry
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na PK
- TP 66 Zásady pro přechodné dopravní značení na PK
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 148 Hutněné asfaltové vrstvy s asfaltem modifikovaným pryžovým granulátem z pneumatik
- ČSN ENV 206-1 Beton. Vlastnosti, výroba, ukládání a kritéria hodnocení
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

#### **4. GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM**

Geotechnický průzkum nebyl proveden pro potřeby opravy silnice II/3587. Rekonstrukce komunikace spočívá v zesílení vozovky, bez velkého zásahu do podloží vozovky. Stávající kryt vozovky je tvořen dle provedených odvrtní asfaltovým betonem a penetračním makadamem (tl. 100 až 200 mm) a vrstvou štěrku v tl. 120 až 400 mm.

#### **5. VZTAH PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

- SO 181 Dopravně inženýrské opatření pro SO 101

#### **6. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ**

##### **6.1 Návrh trasy**

Základní návrh trasy vychází ze stávajícího polohového a výškového uspořádání stávající komunikace. Nově navržená trasa je tedy co nejvíce přizpůsobena stávajícím směrovým a výškovým poměrům komunikace.

Stavba se nachází v Pardubickém kraji, v extravilánu města Chrudim na stávajících silničních pozemcích, v katastrálním území Chrudim (654299) a Vlčnov u Chrudimi (712094).

Stavba řeší stavební úpravy komunikace III.třídy (III/3587) zesílení konstrukce vozovky a obnova odvodnění včetně nových propustků pod hospodářskými sjezdy. Potřeba rekonstrukce této silnice je způsobená špatným technickým stavem samotné vozovky. Stávající vozovka s krytem z hutněných asfaltových vrstev vykazuje známky poruch a nerovností, které zhoršují sjízdnost komunikace, bezpečné užívání a jízdní komfort na komunikaci.

##### **6.2 Kategorie komunikace**

Začátek úpravy je od pasportního kilometru 0,425 (cca 50 m od nově provedeného povrchu opravy vozovky silnice III/3587 v rámci stavby obchvatu Chrudimi). Konec úpravy je situován v křižovatce se sil. III/3582. Zájmová oblast se nachází v extravilánu. Celková navržená délka stavební úpravy je 1,343 90.

Stavba bude realizována v katastrálním území Chrudim a Vlčnov u Chrudimi v záboru stavby:

Rekonstrukce komunikace III/3587 tohoto stavebního objektu je navržena v délce 1,344 km. Silnice je nekategorijní šířky. Šířka stávajícího asfaltového krytu je  $\pm 4,5$  m.

Navržené šířkového uspořádání komunikace je patrné ze situace a vzorových příčných řezů. Výsledná šířka obrusné vrstvy bude stejné hodnoty jak stávající.

Výsledná šířka obrusné vrstvy bude stejné hodnoty jak stávající.

### **6.3 Směrové řešení**

Osa komunikace je odvozena od stávajícího směrového vedení. Směrové řešení stávající silnice III/3587 zůstává zachováno. Základní návrh trasy vychází ze stávajícího polohového a výškového uspořádání stávající komunikace. Nově navržená trasa je tedy co nejvíce přizpůsobena stávajícím směrovým a výškovým poměrům komunikace.

### **6.4 Výškové řešení**

Výškové vedení je odvozeno od stávajícího průběhu nivelety. Niveleta je nadvýšena prům. o 100 mm v extravilánu, na začátku a konci úpravy plynule v přechodových úsecích napojena na stávající stav. Což odpovídá navrženému zesílení stávající vozovky.

Všechny výškové kóty, uvedené v PD, jsou uvedeny v systému Balt po vyrovnaní. Pevný bod pro potřeby stavby bude předán odpovědným geodetem stavby.

Výškové řešení je patrné z podélného řezu a příčných řezů.

Všechny výškové kóty, uvedené v PD, jsou uvedeny v systému Balt po vyrovnaní. Pevný bod pro potřeby stavby bude předán odpovědným geodetem stavby.

### **6.5 Příčné uspořádání**

Základní příčný sklon komunikace je navržen jako střechovitý s hodnotami 2,5 %. Změna příčného sklonu na jednostranný, který je navržen max.2,5%, bude provedena dle stávajícího příčného sklonu vozovky. Klopení je provedeno kolem osy komunikace. V místě napojení komunikací na stávající komunikace příčný sklon navazuje na stávající příčný sklon vozovky.

Zároveň jsou také v maximální možné míře respektovány stávající vjezdy k nemovitostem a ostatní hospodářské sjezdy. Tam kde to bylo možné, byla šířka hospodářských sjezdů navržena min. 6m, tzn. na bezproblémové najetí zemědělské techniky. Délka úpravy sjezdů a komunikací bude provedena dle rozsahu silničního pozemku.

### **6.6 Konstrukce**

Délka opravy tohoto stavebního objektu je 1,344 km. Návrh konstrukce nové komunikace je navržen dle diagnostiky.

V celém úseku se provede rozfrézování, přidání doplňkového kameniva dle výsledků průkazní zkoušky, reprofilace do požadovaných sklonových poměrů a předhutnění vrstvy, poté se provede recyklace za studena stávajícího krytu do hloubky 170 mm s přidáním pojiva ve formě cementu. V závislosti na technologickém postupu prací se v případě časové prodlevy a pojiždění recyklované vrstvy zajistí její ochrana nátěrem, před pokládkou se povrch opatří spojovacím postřikem z asfaltové emulze a první novou asfaltovou vrstvou, tu tvoří asfaltový beton ACL 16+ CRmB v tl. 60 mm. Tato vrstva bude navržena v souladu s TP148 Hutněné asfalt.vrstvy s asfaltem modifikovaným pryžovým granulátem z pneumatik. Tento povrch se opět doplní spojovacím postřikem z asfaltové emulze a obrusnou vrstvou tvořenou asfaltovým betonem ACO 11 tl. 40 mm. Průměrné nadvýšení je tedy 100 mm. V místech napojení (v přechodovém úseku) na stávající vozovku se plynule odstraní stáv. stmelené vrstvy prům. tl. 40mm (případně odfrézuje tl. 40 mm) v potřebné délce (v přechodovém úseku 10,0 m), aby se docílilo plynulého napojení, dále se provede řezaná spára se zalitím zálivkou.

#### **Konstrukce vozovky, recyklace na místě za studena, upravené D1-N-6, V, PIII**

- |  |                       |                        |
|--|-----------------------|------------------------|
| • Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11            | 40 mm                 | ČSN EN 13108-1         |
| • Spojovací postřik emulzí PS-E                        | 0.3 kg/m <sup>2</sup> | ČSN 73 6129            |
| • Asfaltový beton pro ložné vrstvy ACL 16 + CRmB 60 mm |                       | ČSN EN 13108-1, TP 148 |

- |   |            |                       |             |
|---|------------|-----------------------|-------------|
| • Infiltrační postřik modif. emulzí                       | PI-E       | 0.8 kg/m <sup>2</sup> | ČSN 73 6129 |
| S posypem drceným kamenivem fr. 2/4, 2,0kg/m <sup>2</sup> |            |                       |             |
| • Recyklace za studena na místě                           | RS 0/32 CA | 170 mm                | TP 208      |

<b>Celkem obnova</b>	<b>270 mm</b>
<b>Celkem skladba</b>	<b>500 mm</b>
<b>Celkem nadvýšení</b>	<b>100 mm</b>

#### Konstrukce vozovky v místě zpevněných sjezdů upravené D2-N-3, VI, PIII

- |                                      |                     |                       |                        |
|--------------------------------------|---------------------|-----------------------|------------------------|
| • Asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11              | 40 mm                 | ČSN EN 13108-1:2008    |
| • Spojovací postřik emulzí           | PS-E                | 0.3 kg/m <sup>2</sup> | ČSN 73 6129            |
| • Asfaltový beton pro ložné vrstvy   | ACL 16 + CRmB 60 mm |                       | ČSN EN 13108-1, TP 148 |
| • Štěrkodrt'                         | ŠDA 0/32            | 200 mm                | ČSN 73 6126            |

<b>Celkem nová konstrukce sjezdů</b>	<b>300 mm</b>
--------------------------------------	---------------

I přes navýšení konstrukce vozovky bude výsledná šířka obrusné vrstvy stejné hodnoty jako stávající. Budou doplněny krajnice ze ŠD šířky 0,50 m a tl. 100 mm.

Celý úsek silnice III/3587 prochází rovinatým až mírně zvlněným územím. Na upravovaný úsek komunikace se napojuje několik účelových komunikací (hospodářských sjezdů), které budou zachovány a výškově napojeny na upravenou vozovku silnice III/3587. Napojení hospodářských sjezdů je navrženo s oddělením pomocí dvouřádku ze žulových kostek v hraně konce zpevnění silnice III/3587. Nadmořská výška dané oblasti se pohybuje v rozmezí 278,00 m n. m. až 297,50 m n.m.

## 6.7 Zemní těleso

Před zahájením zemních prací je nutno požádat správce inženýrských sítí o jejich vytyčení a respektovat podmínky jednotlivých správců při stavbě v jejich ochranném pásmu, které jsou uvedeny ve vyjádřeních jednotlivých správců k dokumentaci, viz dokladová část.

Zemní práce se skládají z výkopu celé konstrukce vozovky v místě budovaných nebo odstraňovaných propustků pod sjezdy, z odstranění nyní nadvýšené nezpevněné krajnice, reprofilace stávajících silničních příkopů. Suť s přebytečnou zeminou budou odvezeny na určené skládky.

V úrovni zemní pláň musí podloží dosahovat únosnosti min. Edef,2 =45MPa. Únosnost pláň je nutno ověřit statickou zatěžovací zkouškou dle ČSN 73 1006.

Ve vytypovaných úsecích je navržena sanace podloží. Po provedení zatěžovacích zkoušek se upřesní rozsah těchto sanací a způsob případných sanací podloží pro dosažení potřebné únosnosti. Předpokládá se výměna podloží v min.tl.500mm za nenamrzavý propustný materiál (např.kamenivo fr.0-125) dle ČSN 736133.

Na závěr stavebních prací budou nezpevněné plochy dosypány, upraveny plynule k okolnímu terénu, ohumusování není navrženo.

Tvar stávajícího zemního tělesa zůstane zachován.

Rovněž je navrženo pročištění a reprofilace stávajících otevřených silničních příkopů. Po úpravě bude nevhodný materiál odvezen na vhodnou skládku. Stromy podél komunikace budou zachovány (při reprofilaci příkopu, kde by mohlo dojít k poškození kořenového systému, bude nutná jejich ochrana), pouze stromy, které zasahují do průjezdného profilu nebo do silničních objektů budou odstraněny a to správcem komunikace před stavbou v rámci údržby komunikace.

Jako materiál násypů (příp. dosypání zemních krajnic) bude použit vhodný nenamrzavý materiál dle ČSN 736133 (např. lomový skryvka).

## 6.8 Odvodnění

Stávající odvodnění komunikace je ve špatném stavu, příkopy jsou zarostlé a propustky v nevyhovujícím stavu.

Odvodnění povrchových srážkových vod ze zpevněných ploch komunikace bude zajištěno podélným a příčným sklonem povrchu komunikace do otevřených patních příkopů a na volný terén.

Pro zajištění plynulého odvodnění dojde k pročištění a reprofilaci příkopů v celé délce trasy.

V rozsahu tohoto stavebního objektu SO101 se vyskytuje 6 stávajících propustků pod hospodářskými sjezdy, které budou navrženy nově. Jeden propustek se nachází pod stávající křižovatkou III/3587 x III/3582, u kterého bude nově provedeno odláždění vtoku i výtoku z kamenné dlažby do betonu.

Propustky pod sjezdy jsou navrženy z trub PP korugovaných DN400, tuhost SN10. Tyto trouby se vyznačují vysokou tuhostí a statickým zatížením kolmého tlaku. Trouby jsou uloženy do lože ze štěrkopísku frakce 0/22 tl. min. 0,2m, pouze na vtoku a výtoku jsou uloženy do bet. úložných prahů z betonu C25/30 XF2. Obsyp trub bude proveden ze štěrkodrti frakce 0/32. Propustky mají na vtoku a výtoku šikmá čela, která jsou seřezána ve sklonu svahu zemního tělesa silnice (1:1,5). Vtok a výtok je opevněn kamennou dlažbou tl. 200mm do betonového lože C20/25n XF3 tl. 150mm (spárovací hmota s odolností XF4), která je ukončena bet. prahy (C30/37 XF4) šířky 250mm a výšky 600mm. Vzorový výkres propustku pod sjezdem je vykreslen v příloze č.06.

Zpevnění vtoku i výtoku stávajícího propustku v křižovatce silnic III/3587 x III/3582 – je navrženo zpevnění vtoku i výtoku z kamenné dlažby, která bude ukončena bet. prahy (C30/37 XF4) šířky 250mm a výšky 400mm. Dlažba bude provedena cca 1,5m od vtoku i výtoku propustku.

## **6.9 Vytyčení**

Podrobné vytyčení povrchu komunikace po 5m je součástí přílohy vytyčení. Vytyčení propustků je uvedeno na výkrese propustků.

Souřadnicový systém JTSK , výškový systém Bpv.

## **6.10 Opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace**

Stavba nevyžaduje zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., protože je v celé délce vedena v extravilánu.

## **6.11 Bezpečnostní zařízení**

Bezpečnostní zařízení jsou navržena dle ČSN 736101.

Směrové sloupky jsou navrženy po 50m.

V nebezpečné krajinci jsou navrženy po obou stranách směrové vodící sloupky (plastové na trnu) bílé barvy, v místech napojení účelových komunikací sloupky červené barvy a to v km 0,655.

## **7. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK**

Odvodnění komunikace je řešeno v části 6.8.

## **8. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO GLOBÁLNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU**

Stávající svislé dopravní značení zůstane zachováno, pouze se provede demontáž a zpětná montáž po výstavbě.

Jsou navrženy vodící proužky šířky 125 mm provedené barvou.

## **9. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY**

**Před započítáním zemních prací je třeba požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení.** Po odstanění stávající konstrukce vozovky se nejprve provedou přeložky inženýrských sítí.

Všechny práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů.

Stavební činnost musí být organizována tak, aby nedošlo k úrazu provádějících pracovníků, ani ostatních osob. Staveniště musí být příslušným způsobem ohrazeno, zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob a přiměřeným způsobem osvětleno.

Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálů předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi.

Vjíždění a vyjíždění ze staveniště musí být zajištěno provizorním dopravním značením. Dopravní značení musí být odsouhlaseno DI Policie ČR. Při vyjíždění budou vozidla očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování vozovky a k možným nehodám.

Zemní i ostatní práce prováděné v blízkosti podzemních i nadzemních inž. vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech tak, aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

Veškeré práce musí být prováděny s prokazatelnou znalostí pracovníků o průběhu stávajících i nově navrhovaných inženýrských sítí, aby nedošlo k jejich poškození.

Poklopy šachet, hydrantů, vpustí, záklopy, které se vyskytují v navržené trase, je nutno osadit do nově navržené nivelety nebo na stávající terén komunikace. Poklopy nesmí být umísťovány v místě zvýšené obruby na hranici jednotlivých navržených ploch, všechny dotčené poklopy musí být celou plochou umístěny v jedné ploše.

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů (vyhl. ČÚBP č. 324/1990) o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, vyhl. ČÚBP č. 48/1982, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, dále předpisů o ochraně životního prostředí, podmínkách pro práci vyplývajících z ochranných pásem podzemních vedení. Zdůraznit je nutno čištění veřejných komunikací.

Po dobu výstavby je rovněž nutno dodržovat zákon č. 361/2000Sb o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášku č. 30/2001Sb.

Dále bude nutno provést na staveništi provizorní dopravní opatření, která budou záviset na způsobu provádění akce (po dohodě s budoucím dodavatelem akce). Tato opatření budou nezbytně dodavatelem projednána s DI Policie ČR. Provedené výkopy (pro drenáž, atd.) je nutno zajistit pevným zábradlím.

Nezbytnou podmínkou pro zahájení jakýchkoliv stavebních prací je vytyčení všech podzemních vedení, vyznačení jejich trasy a ověření přesné polohy kopanými sondami.

V době výstavby je nutno zachovat přístup a příjezd na jednotlivé přilehlé parcely (po předchozím podání informace obyvatelům o způsobu a termínech prováděných stavebních prací). Při práci na staveništi je třeba dodržovat nařízení vlády č. 591/2006., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem, s investorem stavby a s Policií ČR, DI.

Podkladem pro zhotovení objektu je tato projektová dokumentace ve stupni DOS + PDPS.

## **10. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Neobsazeno.

## **11. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ**

Neobsazeno.

V Ostravě 10/2017

Ing. Dagmar Klajmonová

*Klajm*