

OBSAH:

<b>1.</b>	<b>Identifikační údaje objektu .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Základní popis stavby .....</b>	<b>2</b>
2.1.	Základní údaje o stavbě.....	2
2.2.	Navržené umístění.....	2
<b>3.</b>	<b>Technické řešení.....</b>	<b>2</b>
3.1.	Směrové vedení.....	3
3.2.	Výškové vedení .....	3
3.3.	Příčné klopení a šířkové poměry .....	3
3.4.	Konstrukce zpevnění a tvarovky.....	3
3.4.1.	Vozovka – Konstrukce „A“ .....	3
3.4.2.	Vozovka – Konstrukce „B“ .....	4
3.4.3.	Sjezd – Konstrukce „C“ .....	4
3.4.4.	Sjezd – Konstrukce „D“ .....	4
3.4.5.	Všeobecně .....	4
3.4.6.	Vysprávky, sanace trhlin,.....	5
3.4.7.	Propustky .....	5
3.4.8.	Obrubníky, dlažby, tvarovky .....	5
3.5.	Nezpevněná krajnice .....	5
3.6.	Zemní práce.....	6
3.7.	Odvodnění .....	6
3.8.	Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí, apod.) .....	6
3.9.	Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.).....	6
3.10.	Dopravní značení.....	6
3.10.1.	Svislé dopravní značení.....	7
3.10.2.	Vodorovné dopravní značení.....	7
3.11.	Vegetační úpravy .....	7
<b>4.</b>	<b>Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....</b>	<b>7</b>
<b>5.</b>	<b>Navazující objekty.....</b>	<b>7</b>
<b>6.</b>	<b>Provádění a dopravní opatření .....</b>	<b>8</b>
<b>7.</b>	<b>Vytyčení .....</b>	<b>8</b>
<b>8.</b>	<b>Bezpečnost práce a technických zařízení.....</b>	<b>8</b>

## 1. Identifikační údaje objektu

Název SO: **SO 101 – Oprava silnice II/180**

Vlastník / Správce: **Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.**

Zpracovatel SO: **WORING s.r.o.**

IČO: **291 59 342**

Adresa: **Na Roudné 1604/93; Plzeň 301 00**

Projektant: **Ing. J. Vavříčka, M. Bělohubá**

## 2. Základní popis stavby

### 2.1. Základní údaje o stavbě

Stavba se nachází v nezastavěném území města. Hlavní náplní stavby je oprava směrově nerozdělené silnice II/180 v provozním staničení km 31,400 – 33,062.

Rozsah stavby je patrný viz Koordinační situační výkres.

Stavba je umístěna v katastrálním území Starý Plzenec (755150), v území nezastavěném. Zájmovým územím je dáno polohou stávající silnice.

Staveniště je v nadmořské výšce v rozmezí přibližně 372 BpV až 397 BpV.

Součástí stavby je nezbytná úprava silničních příkopů, propustků a výšková úprava drenážních šachet.

Celková délka úpravy je přibližně 1600 m.

### 2.2. Navržené umístění

Umístění stavby je dáno polohou stávající komunikace.

## 3. Technické řešení

V rámci stavebního objektu je navržena oprava a rekonstrukce silnice se stavebními úpravami zajišťujícími splnění požadavků příslušných technických a obecně platných předpisů (vyhláška č. 398/2009Sb., ČSN 73 6102, ČSN 73 6110, ČSN 73 6056, apod.).

Vzhledem k tomu, že se stavba nachází v extravilánu není součástí stavby řešení chodníků a pěších ploch. Za hranicí silnice budou upraveny pouze stávající sjezdy.

Pro potřeby zpracování PD je použita vytyčovací osa '101' s pracovním staničením. Staničení je od Plzně ve směru na Starý Plzenec. Začátek úpravy přibližně odpovídá pracovní spáře na okraji okružní křižovatky, konec úpravy přibližně odpovídá propustku, od kterého je řešena navazující stavba II/180 Starý Plzenec, Bezručova, na kterou byla zpracována projektová dokumentace.

Technické a fyzikální vlastnosti stavebních materiálů, konstrukcí a prací pro všechny veřejně přístupné pozemní komunikace jsou požadovány v rozsahu odpovídajícímu SJ-PK (systém jakosti v oboru pozemních komunikací), zveřejněného ve věstníku dopravy v platném znění. Základní požadavky na vlastnosti jsou uvedeny ve výkresových přílohách. Nejsou-li tyto v některých přílohách blíže popsány, vyplývají minimální požadavky z platných oborových ČSN, TP (technické podmínky) a TKP (technicko kvalitativní podmínky) zahrnutých do SJ-PK.

Náklady na průkazní a kontrolní zkoušky včetně vedlejších nákladů (např. opravy a uvedení do původního stavu), které jsou jmenovitě požadovány v jednotlivých kapitolách TKP nebo ZTKP, zahrnuje dodavatel do položkových cen soupisu prací. (TKP kap. 1, čl. 1.6.1.3, písm. e)

Náklady na zkoušky nestanovené smlouvou o dílo (např. průkazní, kontrolní nebo rozhodčí zkoušky neuvedené v TKP a ZTKP) včetně všech vedlejších výdajů (např. opravy a uvedení do původního stavu) hradí ten smluvní partner v jehož neprospěch vyzněl její výsledek. Přejímací zkoušky se rozpočtují jako samostatné položky soupisu prací, pokud v jednotlivých kapitolách TKP nebo ZTKP není stanoveno jinak.

Pracovní staničení silnice II/180 začíná uprostřed OK a odpovídá zhruba km 33,080 provozního staničení.

### 3.1. Směrové vedení

Směrové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Koordinační situační výkres, resp. Koordinační situace). Směrové vedení silnice je zachováno stávající.

### 3.2. Výškové vedení

Výškové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Podélný profil). Niveleta je zachována s přihlédnutím k potřebě vyrovnaní lokálních nerovností a odstranění lokálních stavebních vad. K mírným změnám dochází v obloucích, kde je navržena celková nová skladba silnice.

### 3.3. Příčné klopení a šířkové poměry

Základní šířkové uspořádání vychází ze stávajícího stavu. Základní šířka jízdního pruhu je 2,75 m. Podrobněji řešeno ve vzorovém příčném řezu.

Příčné sklony kopírují stávající stav.

Podrobněji viz výkresové přílohy.

### 3.4. Konstrukce zpevnění a tvarovky

Navrhované konstrukce a povrchy jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy, Situace, resp. Koordinační situace).

Je navrženo použití několika konstrukcí. Vozovky jsou navrženy s povrchem z asfaltového betonu. Konstrukce vozovky vycházejí z TP170, navrhování vozovek pozemních komunikací a z diagnostického průzkumu.

#### 3.4.1. Vozovka – Konstrukce „A“

Návrh konstrukce vychází ze zpracované diagnostiky a závěrů z jednání.

Konstrukce bude provedena v následující skladbě:

ACO 11+ PmB 45/80-55	50 mm	Asfalt. beton pro ohrubné vrstvy modif.	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PS-CP	0,35 kg/m <sup>2</sup>	Spojovací postřik mod. asf. emulzí	ČSN 73 6129
ACL 22+ PmB 25/55-60	80 mm	Asfalt. beton pro ložné vrstvy modif.	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PS-CP	0,40 kg/m <sup>2</sup>	Spojovací postřik mod. asf. emulzí	ČSN 73 6129
<b>Celkem</b>	<b>130 mm</b>		
	-120 mm	Frézování	

Po odfrézování asfaltového souvrství je nutné provést očištění vyfrézovaného povrchu. Před pokládkou nových asfaltových vrstev je požadováno provedené vizuální prohlídky za účasti TDS celého opravovaného úseku a stanovení rozsahu výprávek a ošetření/opravení trhlin (TP 115). Výprávky podkladních vrstev budou provedeny z ACP 11+ 50/70 v tl. 40 mm. Po odfrézování a očištění povrchu bude proveden spojovací postřik z modifikované asfaltové emulze (PI-C) v množství 1,00 kg/m<sup>2</sup>.

### 3.4.2. Vozovka – Konstrukce „B“

Konstrukce bude provedena v následující skladbě:

ACO 11+ PmB 45/80-55	50 mm	Asfalt. beton pro ohrubné vrstvy modif.	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PS-CP	0,35 kg/m <sup>2</sup>	Spojovací postřik mod. asf. emulzí	ČSN 73 6129
ACL 22+ PmB 25/55-60	80 mm	Asfalt. beton pro ložné vrstvy modif.	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PS-CP	0,35 kg/m <sup>2</sup>	Spojovací postřik mod. asf. emulzí	ČSN 73 6129
ACP 16+ 50/70	50 mm	Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PI-C	1,00 kg/m <sup>2</sup>	Infiltrační postřik mod. asf. emulzí	ČSN 73 6129
MZK 0/32	150 mm	Mechanicky zpevněné kamenivo	ČSN EN 14227-1, ČSN 73 6124
ŠD-A	230 mm	Štěrkodrt	ČSN 73 6126-1
Celkem	570 mm		
	-570 mm	Odstranění stávající konstrukce vozovky	

Pod konstrukcí vozovky bude provedena sanace aktivní zóny v souladu s doporučeními zpracovaného diagnostického průzkumu. Sanace aktivní zóny je popsána viz Zemní práce.

### 3.4.3. Sjezd – Konstrukce „C“

Konstrukce bude provedena v následující skladbě:

ACO 11+ PmB 45/80-55	50 mm	Asfalt. beton pro ohrubné vrstvy modif.	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PS-CP	0,35 kg/m <sup>2</sup>	Spojovací postřik mod. asf. emulzí	ČSN 73 6129
Celkem	50 mm		
	-50 mm	Odstranění stávající konstrukce vozovky	

Požadavky na zemní pláš jsou uvedeny v samostatné kapitole viz Zemní práce.

### 3.4.4. Sjezd – Konstrukce „D“

Návrh konstrukce vychází z TP 170. Konstrukce bude použita v následujícím rozsahu:

- Úprava a obnova sjezdů k nemovitostem

Konstrukce bude provedena v následující skladbě:

R-MAT	200 mm	R-Materiál	TP 210, ČSN EN 13108-8
Celkem	200 mm		

Požadavky na zemní pláš jsou uvedeny v samostatné kapitole viz Zemní práce.

### 3.4.5. Všeobecně

U ohrubné vrstvy musí být podélné a příčné pracovní spáry zaříznuity, opatřeny postřikem a po položení sousední vrstvy proříznuity a utěsněny asfaltovou zálivkou za horka. Veškeré spáry je požadováno proříznout na tloušťku ohrubné vrstvy a šířku 12 mm a opatřit zálivkou za horka dle ČSN EN 14188-1.

Potřebné ošetření technologických pracovních spár (podélné, příčné) vzniklé pracovním postupem dodavatele je v soupisu / rozpočtu uvažováno jako součást položek řady 574xxx (dle OTSKP). Samostatně jsou vykazovány pouze pracovní spáry na začátku a konci stavby, v křižovatkách se silnicemi nižších tříd, podél obrub, šachet, krycích hrnců apod. (položky řady 919xxx a 589xxx).

Případné příčné pracovní spáry v ohrubné vrstvě musí být provedeny na celou šířku vozovky. Není přípustné posunutí příčné pracovní spáry v jednotlivých jízdních pruzích.

Podélnou pracovní spáru (střed vozovky) je požadováno umístit cca 60 mm od osy vozovky, aby nebyla v kolizi se středovou čarou vodorovného dopravního značení.

### 3.4.6. Vysprávký, sanace trhlin,

Po odfrézování asfaltového souvrství je nutné provést očištění vyfrézovaného povrchu. Před pokládkou nových asfaltových vrstev je požadováno provedené vizuální prohlídky za účasti TDS celého opravovaného úseku a stanovení rozsahu vysprávek, sanace trhlin a zesílení asfaltových vrstev ACP 16+ 50/70 tl. 40 mm.

Vyskytující se trhliny je požadováno ošetřit / sanovat dle zásad TP115, opravy trhlin na vozovkách s asfaltovým krytem. O typu sanace dle zásad TP115 bude závazně rozhodnuto během vizuální prohlídky na základě předchozího návrhu dodavatele stavby.

### 3.4.7. Propustky

Všechny nové propustky jsou náhradou za stávající propustky, které musely být zrušeny z důvodů sjednocení šířky komunikace a úpravy příkopů.

#### Propustek v km 0,20

Stávající propustek byl posunut blíže k silnici z důvodů posunutí žlabů k silnici. Stávající betonový propustek bude pročištěn, budou ubourána čela a bude vyplněn cementopopílkovou emulzí.

Nový propustek bude z důvodů malé tl. nad propustkem proveden z ocelové trouby průměru 560 mm tl. stěny 10 mm. Čela propustku budou seříznuta dle svahu ve spádu 1:1,5. Čelo bude odlážděno kamennou dlažbou tl. 150 mm do betonového lože z betonu C20/25n XF3 a vyspárovány maltou M25 XF4.

Stávající sjezd je asfaltový, a to zůstane zachováno. Bude položena konstrukce vozovky „C“. Pod spojovací postřík bude položena vrstva R-mat a trouba zasypána ŠD-A.

#### Propustky v km 0,660 a 0,845

Jedná se o úpravu stávajících propustků. Stávající propustky je nutné upravit z důvodů rozšíření komunikace a úpravě příkopu. Oba stávající propustky jsou betonové DN 300 s kolmým čelem. Nové propustky budou betonové, DN 400 a bude provedeno šikmé čelo, které bude odlážděné kamennou dlažbou do betonového lože viz předchozí propustek.

### 3.4.8. Obrubníky, dlažby, tvarovky

Navrhované prvky jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy).

Obruba je navržena pouze u stávajícího sjezdu na pozemek, který je proveden ze zámkové dlažby. Obrubník ve stávajícím stavu chybí, a proto bude doplněn. Bude osazen silniční obrubník 100/250/1000 mm do betonového lože z betonu C20/25n XF3. Obrubník bude osazen + 20 mm nad komunikaci. Zámková dlažba bude metr od komunikace přeskládána.

Stejně tak bude kompletně přeskládána zámková dlažba prstence na OK. Předpokládaná náhrada 15 %. Bude znovu provedena obruba mezi silnicí a prstencem. Bude osazen silniční obrubník 100/250/1000 mm do betonového lože z betonu C20/25n XF3. Obrubník bude osazen do úrovně komunikace.

V místě sjezdů, kde byl ve stávajícím stavu odvodňovací žlábek bude tento obnoven a proveden ze žulových kostek. Žulové kostky budou položeny ve třech řadách. Budou položeny do betonového lože z betonu C20/25n XF3 a vyspárovány maltou M25 XF4.

Dále budou v některých úsecích osazeny betonové žlabovky šířky 600 mm. Budou osazeny do do betonového lože z betonu C20/25n XF3. Spáry budou vyplněny maltou M25 XF4. Oprava žlabovek se předpokládá i u stávajících příkopů, předpokládaný rozsah 15 %. Oprava žlabovek bude provedena se souhlasem TDS.

### 3.5. Nezpevněná krajnice

Stávající nezpevněnou krajnici je požadováno seříznout a následně zpevnit vrstvou R- mat frakce 0/22 se zhutněním. Mezi hranou vozovky a povrchem krajnice je požadován výškový rozdíl 30 mm. V rozšiřovaných úsecích bude krajnice provedena v šířce 750 mm nebo 1500 mm. V ostatních úsecích bude provedena ve stávajících šířkách.

### 3.6. Zemní práce

Požadované hodnoty únosnosti jednotlivých vrstev konstrukce vozovky a rozsah jejich použití je přehledně doložen ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy).

V případě nedostatečné únosnosti zemní pláň je požadováno zřízení aktivní zóny v tl. 500 mm. Zřízení aktivní zóny je podmíněno předchozím souhlasem TDS. Sanace bude provedena hydraulickým pojivem, přesná receptura pro provedení sanace bude stanovena na základě skutečně zastižených zemín v podloží vozovky.

### 3.7. Odvodnění

V zájmovém území se realizací stavby nemění princip odvodnění. Dešťové vody jsou odváděny do stávajících silničních příkopů. Příkopy budou pročištěny v celé délce.

V místech, kde se rozšiřuje silnice (v obloucích) a je prováděna celá konstrukce vozovky tl. 570 mm je nutné příkopy upravit. Hloubka příkopu musí být minimálně 200 mm pod upravenou pláň. Příkopy v těchto místech budou v jiné poloze než stávající. Je tedy nutné je v místech napojení na stávající příkopy upravit tak, aby byl minimální sklon příkopu 0,5%.

V místě, kde toto nebylo možné dodržet, z důvodů svahů nad příkopy, byla pláň odvodněna pomocí drenáže a v příkopu bude v tomto místě proveden žlab z betonových žlabovek šířky 600 mm osazených do betonového lože z betonu C20/25n XF3.

Zemní pláň konstrukce vozovky je odvodněna podélnou drenáží z tuhé drenážní trubky (HDPE DN 150 SN8), perforace 220°. Lože je požadováno z kameniva frakce 0/22, výplň je požadována z kameniva frakce 8/16. Rýhu drenáže je požadováno chránit filtrační geotextilií (minimální hmotnost 200 g/m<sup>2</sup>). V místě převedení drenáže pod komunikací bude drenážní trubka HDPE DN 150 SN16.

Na drenážním potrubí budou osazeny dvě drenážní šachty DN 400. Výtok drenáže do příkopu bude odlážděn kamennou dlažbou tl. 150 mm do betonového lože 100 mm z betonu C20/25n XF3.

Úprava příkopu bude provedena také kolem okružní křižovatky. Stávající příkop je daleko od komunikace a neplní dostatečně svoji funkci. Příkop z betonových žlabovek viz výše.

Z důvodů úpravy příkopů je nutné upravit také některé propustky. Úprava propustků popsána v samostatné kapitole.

### 3.8. Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí, apod.)

Je navržena pouze úprava svodidel u propustku v km 1,460.

Budou odstraněna stávající ocelová svodidla. Ta budou nahrazena novými ocelovými svodidly se stupněm zadržení H1. Je uvažována dovolená rychlost 70 km/h. Minimální délka svodidla nemohla být vzhledem ke stávajícímu stavu vozovky a stávajícím vjezdům dodržena. Po konzultaci s PČR bylo zvoleno optimální řešení. Svodidla budou provedena v délce 70 m včetně náběhů z obou stran. Byl navržen krátký náběh 6 m.

### 3.9. Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.)

V rámci stavby je není navrhován.

### 3.10. Dopravní značení

Součástí stavebního objektu je nezbytná úprava dopravního značení vyplývající z navržených stavebních úprav. Druh a umístění dopravního značení je uvedeno ve výkresových přílohách.

Provedení dopravního značení je požadováno dle:

- TKP 14 dopravní značky a dopravní zařízení
- ČSN EN 12899-1, stálé svislé dopravní značení - část 1: stálé dopravní značky
- ČSN EN 12899-3, stálé svislé dopravní značení - Část 3: směrové sloupky a odrazky

- ČSN EN 1436-1, vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení
- ČSN EN 12767, pasivní bezpečnost podpěrných konstrukcí zařízení na pozemní komunikaci - požadavky a zkušební metody
- TP 70, zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na PK
- TP 65, zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133, zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
- vzorové listy VL 6.1 a VL 6.2, vybavení pozemních komunikací

### **3.10.1. Svislé dopravní značení**

Na opravovaném úseku II/180 nebudou osazovány žádné nově svislé značky. Dojde pouze k demontáži a zpětné montáži stávajících značek, které jsou osazeny tak, že zasahují do prostoru stavby.

### **3.10.2. Vodorovné dopravní značení**

Provedení se dále řídí ČSN EN 1436 (včetně změn) a ČSN EN 1871. Je požadováno v reflexním provedení a musí splňovat požadavky specifikované ČSN EN 1436.

Vodorovné dopravní značení je požadováno plastem.

Dopravní značení V4 a V2b je požadováno z profilovaného/strukturálního značení, které se při jeho přejezdu vyznačuje vibračním účinkem.

Dopravní stíny V13 jsou požadovány v hladkém provedení.

## **3.11. Vegetační úpravy**

Vegetační úpravy spočívají pouze v zatravnění zasažených ploch. To znamená příkopy, které byly upraveny kvůli propustkům.

Tloušťka ohumusování je požadována minimálně 150 mm. Půda je požadována bez kamenů a jakýchkoliv částic větších než 50 mm. Kvalita půdy je požadována v kvalitě nezaplevelené ornice. Není přípustné použití odtěžené zeminy.

Po seříznutí drnu a stávající místa bez zatravnění je požadováno nakypřit přibližně do hloubky 150 mm, následně provést výsev travního semene se zapravením do půdy a následně zaválet (přibližně 80 kg těžký válec bez vibrací). Výsev je požadováno přednostně provést ve vhodných agrotechnických termínech (březen – květen; září – říjen), v ostatních termínech je možné výsev provést při použití zvláštních opatření a s použitím pomocných látek. Výsev není povolen v zimním období (listopad – únor).

Součástí stavby je první pokosení, které je zakázáno provádět cepákovým mechanismem nebo strunou.

Další obecné požadavky vyplývají z TP 53, protierozní opatření na svazích PK, a TP 99, vysazování a ošetřování silniční vegetace.

## **4. Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009Sb., o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů není stavba posuzována. Jedná se o extravilán s několika sjezdy k nemovitostem.

## **5. Navazující objekty**

SO 180 - DIO

## 6. Provádění a dopravní opatření

Dopravně inženýrská opatření související se stavbou jsou zpracována v samostatném objektu SO 180. Stavba se dotýká silnice II/180 a jsou navrženy objízdné trasy. Objízdné trasy budou i pro autobusovou dopravu. Přesměrování linek bylo projednáno s provozovateli linek.

Provedení přechodného dopravního značení je požadováno dle TP 66, zásady pro označování pracovních míst na PK, TP 143, systém hodnocení přenosných svislých dopravních značek, vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, a souvisejících.

## 7. Vytyčení

Zaměření zájmového území je provedeno v globálním systému S-JTSK a výškovém systému BpV. Umístění stavby je dáno polohou stávajících komunikací a územním rozhodnutím.

**Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby jejich správci. Poloha sítí technického vybavení zakreslených ve výkresových přílohách je pouze orientační a neslouží jako vytyčovací výkres!**

## 8. Bezpečnost práce a technických zařízení

Při provádění stavby je nutné dodržovat základní podmínky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou dány NV č. 591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů a z tohoto vyplývajících předpisů.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci se dále řídí zákonem č. 309/2006Sb., o dalších požadavcích bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 262/2006Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Bude-li stavba prováděna více dodavateli / zhotoviteli, musí zadavatel stavby (stavebník, investor) určit koordinátora BOZP (dle §14 odst.1 výše uvedeného zákona).

Přesáhne-li stavba:

- svojí celkovou předpokládanou dobu trvání prací a činností více než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den

nebo

- celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne dobu 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu

je zadavatel stavby (stavebník, investor) povinen doručit oznámení o zahájení prací na příslušný Oblastní inspektorát práce nejpozději 8 dní před předáním staveniště dodavateli stavby (§15 odst.1 výše uvedeného zákona). (Vzor formuláře pro oznámení je uveden v NV č. 591/2006Sb., příloha č.4)

Stavebník je povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby, tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství. Tyto povinnosti má i u staveb a jejich změn nevyžadujících stavební povolení ani ohlášení nebo u jiného obdobného záměru.

Je nutné dodržovat bezpečnostní předpisy při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními, eventuálně při práci v ochranném pásmu (např. dráhy, pozemní komunikace, vodovodů, kanalizací, plynovodů, elektrických rozvodů, apod.).



Jednotlivé práce mohou vykonávat pouze pracovníci, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích a práci se zařízeními musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je dodavatel stavby povinen ověřit stav inženýrských sítí, podzemní sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k jejich poškození. Jakékoliv práce v ochranném pásmu sítí technického vybavení je nutné předem dohodnout se správcem sítě, a práce v tomto pásmu provádět za jeho dozoru a dle jeho pokynů. Maximálně 14 dní před zahájením prací si dodavatel stavby ověří platnost vyjádření jednotlivých správců.

Vypracoval: M. Bělohubá

a kolektiv