

Výškový systém:

Bpv

Souřadnicový systém:

S-JTSK

Číslo zakázky:	15 125 01	HIP:	 <p>Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 241096735 fax: +420 244461038</p>
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant: Ing. Martin HAVLÍK	
		241096747, mha@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Petr DRBOHLAV	Vypracoval:	
	241096753, pdr@pontex.cz		

Objednatel:	SÚS Plzeňského kraje	Obec:	Stod	Kraj:	Plzeňský
Akce:	MOST EV.Č. 230-007 STOD			Datum	Stupeň
Část:	PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA, PLÁN BOZP			08/2016	PDPS
				Souprava	Č. přílohy
					A

Obsah

1.	Všeobecné údaje.....	2
1.1.	Identifikační údaje stavby	2
1.2.	Zdůvodnění stavby	2
1.3.	Základní údaje o křížení.....	2
1.4.	Základní údaje o mostu	3
2.	Geotechnické podmínky.....	3
3.	Technické řešení	4
3.1.	Inženýrské sítě.....	4
3.2.	Demolice stávající konstrukce	4
3.3.	Technické řešení nových částí.....	4
3.4.	Materiál	7
3.5.	Statický výpočet	9
4.	Provádění	9
4.1.	Výstavba mostu.....	9
4.2.	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	9
4.3.	Zařízení staveniště.....	10
4.4.	Výrobní tolerance	10
4.5.	Zatěžovací zkouška	10
4.6.	Vztah k území	10
4.7.	Opatření pro omezení vlivu hluku a prašnosti.....	10
4.8.	Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě	11

PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Všeobecné údaje

1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Mostu ev.č. 230-007, Stod
Kraj:	Plzeňský
Katastrální území:	Stod
Druh stavby:	oprava
Stupeň PD:	PDPS (Projektová dokumentace pro provádění stavby)
Investor:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o., Škroupova 18, 306 13 Plzeň
Majetkový správce objektu:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o., Škroupova 18, 306 13 Plzeň
Projektant:	Pontex s.r.o. Bezová 1658, 147 54 Praha 4 <i>Zodpovědný projektant:</i> Ing. Martin Havlík <i>Tel.:</i> 244 062 234, <i>e-mail:</i> havlik@pontex.cz

1.2. Zdůvodnění stavby

Stávající mostní konstrukce lávky podél mostu je již řadu let ve velmi špatném technickém stavu, který se průběžně zhoršuje. Lávka bezprostředně připojená k mostu zhoršuje stav NK mostu. Na mostě je omezen provoz na střídavý průjezd vozidel na straně odlehlé od chodníku.

Vzhledem k tomu, že se předpokládá v horizontu 5 – 8 let přestavba mostu v rámci výstavby železničního koridoru, je oprava navržena jen jako dočasné řešení hlavních problémů, které mají omezit chátrání mostu a tím maximálně oddálit nutnost uzavření mostu (za horizont přestavby). Cílem je zejména co nejvíce omezit zatékání do mostní konstrukce.

Jedná se o most v intravilánu obce a proto je uspořádání na mostě provedeno v možných mezích dle ČSN 73 6201 pro maximální rychlost 60 km/hod. (v intravilánu povolena rychlost max. 50 km/hod.). Na mostě bude zachováno stávající omezení zatížitelnosti i jednosměrný střídavý provoz.

1.3. Základní údaje o křížení

Most je situován v intravilánu města Stod. Mostní objekt převádí komunikaci II/230 přes železniční trať Nýřany - Staňkov. Komunikace je vedena po terénu, železniční trať v poměrně hlubokém a příkrém zářezu.

Převáděná komunikace II/230 (Stod – Stříbro) v místě křížení klesá směrem do Stodu. Směrově je komunikace na mostě v přímé, před i za mostem jsou křižovatky.

1.3.1. Převáděná komunikace

Silnice:	II/230
Staničení mostu:	km 41,465 (dle údajů v BMS)
Výška nivelety v místě křížení:	364,17 m n. m.
Směrové poměry v místě mostu:	přímá
Výškové poměry v místě mostu:	klesání 1,7%

1.3.2. Překážka

Přemostovaná překážka:	železniční trať SŽDC
Staniční křížení cestě:	nezjištěno
Úhel křížení:	cca 100°

1.4. Základní údaje o mostu

Charakteristika mostu:	Trvalý silniční most o třech polích, železobetonový trémový roštový rám. Otevřeně uspořádaný s hodní mostovkou. Opěry betonové úložné prahy, zřejmě plošně založené.		
Délka mostu:	25,64 m		
Délka přemostění (světlost):	22,88 m		
Délka nosné konstrukce:	24,13 m		
Šířka mostu:	stávající:	7,15 m	
	nový:	6,15 m	
Volná šířka mostu:	stávající:	6,68 m	
	nový:	5,43 m	
Chodníky:	stávající:	1,3 m	
	nový:	1,0 m	
Šikmost mostu:	kolmý		
Světlá výška pod mostem:	5,13 m		
Zatížitelnost mostu:	stávající:	Vn = 5 t	
	(dle ML)	Vr = 0 t	
		Ve = 0 t	

2. Geotechnické podmínky

Nebyly ověřovány, most nevykazuje poruchy odpovídající závadám založení.

3. Technické řešení

3.1. Inženýrské sítě

Výskyt sítí v okolí mostu je předmětem samostatné přílohy.

Přes most je veden kabel NN ČEZ, který bude na mostě ponechán, ale bude přeložen do chráničky zavěšené na NK mostu. Jeho stávající polohu je potřeba upřesnit, dle dokumentace není poloha zřejmá.

Kabel je veden pravděpodobně v ocelové chráničce zavěšené na zábradlí lávky. V rámci stavby se předpokládá, že se kabel na předmostí odhalí, případně se vyjme z chráničky a vyvěsí se na konstrukci mostu. Bude použita dělená ocelová chránička, která bude kotvena na hmoždinky do boku nosné konstrukce mostu (vzhledem k tomu, že se jedná, stejně jako celá úprava mostu, o dočasné řešení, je jej možno za vyhovující).

Podle údajů správce je kabel O2 již přerušen a z mostu odstraněn. Na mostě byly zjištěny jeho zbytky, které se v případě kolize se stavebními pracemi odstraní.

Před zahájením stavebních prací budou sítě vytyčeny a ochráněny před poškozením.

3.2. Demolice stávající konstrukce

Ze stávajícího mostu bude odstraněna stávající lávka, která je v havarijním stavu a je současně zdrojem poškozování mostu. Dále bude odbourána na straně lávky konstrukce zábradlí a vozovka až na nosnou konstrukci v požadovaném rozsahu, podobně se až na NK provede odbourání na straně, kde lávka není, podél římsy. Na celou délku úpravy se pak odfrézuje obrusná vrstva vozovky.

Rozsah bourání je naznačen ve výkrese stávajícího stavu.

3.3. Technické řešení nových částí

Projektová dokumentace stávajícího mostu není k dispozici. Veškerá níže popsaná opatření a práce, které se týkají nepřístupných stávajících konstrukcí, budou upřesněna až po zjištění jejich stavu při výstavbě.

Veškeré práce, které vyžadují vyloučení provozu pod mostem (sanace pilířů a NK ve středním poli ...) budou prováděny ve výlukách, předpokládá se, že se objednatel dohodne se SŽDC na sdílení výluk pro tyto práce. Práce na vrchu mostu budou prováděny s ochrannou konstrukcí, která zamezí pádu předmětů do kolejiště. Se SŽDC bude potřeba dohodnout případné pomalé jízdy v souběhu s prováděním prací v návaznosti na technologické možnosti zhotovitele.

Zhotovitel je povinen se již v rámci zpracování nabídky se seznámit s místními podmínkami a v souladu se svými technologickými možnostmi zvolit technologii provádění prací. V soupisu prací je uveden odhad rozsahu nutných výluk na trati, nicméně je zhotovitel povinen zvážit své technologické požadavky na výluky a do této položky zahrnout veškeré náklady na výluky v rozsahu nutném pro řádné provedení díla. Obdobně je v soupisu prací zavedena položka ochranné konstrukce pro zajištění bezpečnosti na trati, způsob jejího provedení je plně na něm a na jeho technologických možnostech.

Zhotovitel zahrne do ceny všech položkových prací veškeré náklady plynoucí ze ztížených pracovních podmínek plynoucích z polohy mostu, provozu na mostě i pod mostem apod.

Úprava nivelety nebude provedena, bude zachována stávající.

3.3.1. Založení

Nebude upravováno, předpokládá se úprava svahů u opěr, které jsou lokálně sesuté a poškozené, bude provedena oprava. Předpokládá se doplnění poškozených ploch záhozem z hrubého kameniva (cca frakce 63 – 128mm) s urovnáním povrchu.

3.3.2. Spodní stavba

Bude provedena sanace poškození, která jsou zásadní, jedná se o místa, kde je odražený beton, nebo je poškozen bobtnáním korodující výztuže případně je povrch betonu narušen ve větší ploše. Bude provedeno očištění těchto poškozených míst mechanicky a následně tryskáním tlakovou vodou nebo pískem, odhalená výztuž bude očištěna od koroze a bude opatřena inhibitorem koroze a následně bude provedena sanace – vyplnění poškození sanační maltou.

Předpokládá se, že bude tato oprava provedena v tl. do 70mm a to cca na ploše 25% celkové plochy spodní stavby. Jedná se jen odhad, který bude upřesněn podle stavu zastiženeho na stavbě.

Nepředpokládá se celoplošná sanace nebo stěrkování povrchu. Budou opravena jen zásadní poškození.

3.3.3. Nosná konstrukce

Bude provedena sanace poškození, která jsou zásadní, jedná se o místa, kde je odražený beton, nebo je poškozen bobtnáním korodující výztuže případně je povrch betonu narušen ve větší ploše. Bude provedeno očištění těchto poškozených míst mechanicky a následně tryskáním tlakovou vodou nebo pískem, odhalená výztuž bude očištěna od koroze a bude opatřena inhibitorem koroze a následně bude provedena sanace – vyplnění poškození sanační maltou.

Předpokládá se, že bude tato oprava provedena v tl. do 70mm a to cca na ploše 20% celkové plochy nosné konstrukce. Jedná se jen odhad, který bude upřesněn podle stavu zastiženeho na stavbě.

Nad tratí v pruhu šířky cca 5m bude provedeno tryskání povrchu tlakovou vodou, celoplošně, aby bylo očištění spolehlivé a nemohlo dojít k odpadávání materiálu na trať. Následně se provede sanace poškozených míst (sanace se předpokládá v podobném rozsahu jako na zbytku NK). Dále bude proveden ochranný nátěr uzavírající povrch betonové konstrukce a současně sloužící pro zvýšení odolnosti proti výfukovým plynům atd.

Tam, kde bude nosná konstrukce odhalena na horní povrch a nebude na ni následně provedena římsa, bude sanována tak, aby bylo možno na ni nalepit izolaci. Předpokládá se sanace na celé ploše nové izolace v tl. do 30mm.

3.3.4. Příslušenství

Izolace mostovky

Izolace bude provedena na obou stranách v ploše, kde bude odhalen povrch nosné konstrukce. Tato bude přetažena jednak na svislou plochu římsy, kde bude upevněna pomocí nerezového pásu a dále do vozovky, kde bude volně uložena pod nové vrstvy vozovky. Cílem je minimalizovat množství vody protékající pod římsami do nosné konstrukce. Podélný spád NK zajistí odvedení vody z povrchu izolace do přechodové oblasti mostu.

Pro nalepení izolace na stávající bok římsy bude tento na výšku cca 100mm sanován stejně jako horní plocha NK. V úžlabí se provede ze sanační malty fabion.

Bude použita izolace NAIP na kotevně – impregnační nátěr.

Odvodnění

Odvodnění vozovky bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky. Bude zachováno stávající řešení, kdy srážková voda stéká volně na přilehlý úsek komunikace za mostem.

Skladba vozovky

Skladba vozovky na mostě je následující není známa.

Skladba vozovky na mostě i předmostích se mění jen ve vrstvách nad částí NK, kde bude tato upravována tedy v místě, kde bude odhalena NK. Kromě toho bude v celém úseku stavby provedena výměna krytu vozovky za ACO 11+ v tl. 45mm. Pro jeho provedení bude před provedením provedeno odfrézování stávající vozovky v tl. 45mm. Nová obrušná vrstva vozovky bude provedena na lepící nátěr. Všechny další vrstvy budou nahrazeny vrstvami MA (litý asfalt) a to jednak s ohledem na to, že je není nutno hutnit a současně sníží průsaky vody do konstrukce. Podél obrubníků se provedou zálivky.

Mostní závěry

Nebudou se upravovat, nad oběma opěrami se provede proříznutí krytu vozovky s vyplnění trvale pružnou zálivkou.

Římsy

Římsa bude provedena na straně mostu směrem k demontované lávce. Aby byla možná betonáž římsy bez budování bednění v podhledu nosné konstrukce, jsou na mostě navrženy železobetonové monolitické římsy s prefabrikovanými lícnicemi prefabrikáty. Nová římsa bude chodníková; šířky 1,25 m s příčným sklonem 4,0 %. Výška nášlapu bude 0,18 m. Pravá římsa bude na pochozí části upravena příčnou striáží.

Kotvení k nosné konstrukci bude provedeno pomocí ocelových kotev říms do vývrtu v nosné konstrukci.

V římsách budou po vzdálenosti max. 6 m provedeny smršťovací spáry, nad dilatačními závěry spáry dilatační.

V římsě bude osazena dělená chránička pro převedení kabelu ČEZ.

Zábradlí

Zábradlí tvoří společně se zvýšenou obrubou výšky min. 120mm (reálně 180mm) zádržný systém na mostě v souladu s ČSN 73 6201. Na nové římse bude osazeno ocelové zábradlí z otevřených profilů výšky 1,10 m se svislou výplní. Do římse bude kotveno šrouby přes patní plechy. Šrouby budou do římse osazeny do dodatečně vrtaných otvorů. Sloupky zábradlí budou osazovány svisle na plastmaltu tl. 15 mm. Kotevní šrouby budou opatřeny plastovou krytkou vyplněnou mazivem.

Na předmostí bude prostor po stávající lávce uzavřen dvoumadlovým silničním zábradlím kotveným do betonových základů cca 0,3 x 0,3 x 0,7m.

Svodidla

Na mostě jsou do stávající římse osazena zábradelní svodidla. Svodidla sice typově neodpovídají stávajícím standardům, ale nebudou upravována, budou opravena jen jejich zjevná poškození a budou opatřena novou PKO.

Bude provedeno očištění mechanicky, ručně a následně bude aplikován třívrstvý nátěrový systém, základní nátěr na bázi mastici plněného Al, mezivrstva na bázi epoxidu a vrchní nátěr na bázi polyuretanu vše v tl. celkem 180 µm. Jedná se o individuální nátěrový systém pro tento případ a uvažovanou životnost cca 10 let.

Terénní úpravy

Za chodníkovou římsou mostu se provede přídlažba v rozsahu nutném pro převedení pěších na vozovku. Bude provedena zámková dlažba do lože z drti 2-4mm v tl. 40mm na podklad ze šřerkodrti v tl. 150mm. Na straně do vozovky budou isazen silniční betonové obrubníky do kamenného lože, na ostatních stranách záhonové obrubníky do beton. lože.

Svahy násypu budou opraveny a doplněny do původního tvaru.

V rámci opravy mostu nebude zasahováno do tělesa dráhy.

Evidenční značky

Z obou stran budou před mostem osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu.

3.4. Materiál

3.4.1. Beton

Pro výstavbu bude použito betonu kvality podle následující tabulky:

Konstrukční část	Třída betonu	Svp
Římse	C 30/37	XF4
Betonové lože pro dlažbu	C 16/20n	XF1
Spárovací malta dlažby	MC 25	XF4

Úprava povrchů betonových konstrukcí

Povrchová úprava betonových konstrukcí bude provedena podle článku 5.6 přílohy P10 kapitoly 18 TKP v kategorii:

- neviditelné plochy Ca nebo Aa – prkna na sraz nebo systémová bednění z tvrzených překližek se šroubovanými spoji a výztuhami
- viditelné plochy C1d – vodovzdorná překližka nebo ocelové bednění bez přiznaných spár v pohledové kvalitě bez dalších úprav
- římsy Bd – lícni prefabrikáty do ocelové formy, horní povrch pochozích částí říms opatřen jemnou příčnou striáží

Ochranné nátěry

Ochranné nátěry betonových konstrukcí jsou navrženy dle tabulky 5 TKP kap. 31 následovně:

- nášlap římsy – nátěr typ S4 (OS-C) nominální tloušťky 80 µm polymerní dispersí, směsným nebo vícesložkovým polymerem PUR;
- hrana nosné konstrukce pod římsou – nátěr typ S2 (OS-B) nominální tloušťky 80 µm polymerní dispersí, směsným nebo vícesložkovým polymerem EP, PUR.

3.4.2. Betonářská výztuž

Jako betonářské výztuže bude použito výztuže B500B.

Konstrukce bude vyztužena vázanou výztuží.

Výztuž procházející jakoukoli pracovní nebo zdánlivou spárou nebo uložena blíže než na vzdálenost krytí bude na vzdálenost min. 40 mm od této spáry opatřena epoxidovým protikorozním nátěrem dle TP 136 MD. Výztuž, která nebude zabetonována do 8 týdnů, se upraví protikorozním nátěrem na celé své vyčnívající délce (např. kotevní výztuž římsy na křídle).

Výztuž vystupující z pracovních spar musí být před prováděním další části řádně očištěna tak, aby byla zajištěna předepsaná soudržnost vložek s betonem.

3.4.3. Ocelové konstrukce

Ocelové prvky kotvení římsy budou z oceli S355 J2+N a ocelové prvky zábradlí z oceli S235 JR. Ocelové prvky svodidel, ložisek a mostních závěrů budou v kvalitě materiálu dle příslušné certifikace.

Ocelové konstrukce musí splňovat požadavky TKP 19/2008 s Dodatkem 1/2011.

Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí

Protikorozní systém zábradlí navrhne výrobce v souladu s TKP 19, přílohy 19.B.P5.

Kotvy říms budou žárově zinkovány ponorem s tloušťkou 120 µm.

Na veškeré povrchové úpravy bude zhotovitelem vypracován technologický postup s definicí jednotlivých konkrétních hmot, jejich materiálovými listy a certifikáty. Tento postup bude předložen investorovi a stavebnímu dozoru k odsouhlasení.

Nové ocelové konstrukce budou namontovány s povrchovou úpravou, poškozená místa (při dopravě a montáži) budou po dokončení stavebních prací opravena. Každá vrstva PKO bude provedena v jiném barevném odstínu, tak aby byla možná jejich kontrola. Barvu vrchního nátěru svodidlových sloupků stanoví investor.

3.5. Statický výpočet

Statický výpočet nebyl prováděn, bude zachována stávající zatížitelnost mostu.

4. Provádění

4.1. Výstavba mostu

Předpokládá se doba opravy cca 2 měsíce.

Během výstavby bude potřeba provádět některé práce ve výlukách. Ve výlukách bude provedeno rozebrání lávky (celkem 6 hod. prací) tryskání nosné konstrukce nad tratí (celkem cca 8 hodin prací), sanace nosné konstrukce (celkem cca 8 hod. prací), provedení ochranného nátěru nad tratí (celkem cca 8 hod. prací), montáž lícních prefabrikátů v oblasti nad tratí (celkem cca 6 hod. prací). K uvedeným časům je potřeba připočítat čas na zavedení výluky a její zrušení (celkem cca dalších 8 hod.), celkem tedy cca 44 hod. výluk.

Zhotovitel je povinen již v rámci zpracování nabídky navrhnout způsob zpřístupnění konstrukce mostu a do ceny položek soupisu prací zahrnout i náklady na zpřístupnění konstrukcí. Předpokládá se, že se budou používat mobilní prostředky pro zpřístupnění konstrukcí.

Kromě toho bude nutno ochránit provoz pod mostem, podle sdělení SŽDC bude požadováno zavedení pomalé jízdy. Zhotovitel si projedná se správcem trati již v rámci zpracování nabídky potřebný rozsah pomalých jízd v návaznosti na jím uvažovanou technologii výstavby a dobu provádění prací, které by mohly provoz na trati ohrozit. Tyto náklady zahrne jako jeden celek do jedné položky soupisu prací jako jeden komplet (kpl.).

4.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Zhotovitel si zajistí zdroje energií vlastními silami, tj. z vlastních zdrojů nebo dohodou se správcem zdrojové sítě.

Při provádění stavby vznikne odpad stavebního charakteru (zemina, kámen, dlažba, asfaltové vrstvy, ocelové prvky, dřevo, beton atp.).

Veškerý vybouraný materiál je v majetku investora. Materiál, který je možno dále využít (jde zejména o odfrézovanou vozovku, svodnice), bude odvezen na skládku dle pokynu objednatele.

Demontovaná ocelová lávky je ve vlastnictví objednatele a výtisk z ní bude objednateli předán (např. ve finanční podobě ceně šrotu).

4.3. Zařízení staveniště

Zařízení staveniště bude zřízeno před mostem v prostoru stávající vozovky dle volby zhotovitele s tím, že nesmí bránit provozu na mostě. Umístění nesmí omezovat přístup či příjezd k objektům podél komunikace. V potřebném rozsahu bude zřízeno provizorní oplocení staveniště.

Pokud bude zařízení staveniště umístěno na cizích pozemcích, bude do jeho ceny zahrnut i nájem uvedených pozemků.

Příjezd na staveniště bude zajištěn po stávající komunikaci.

Zhotovitel je povinen již v rámci zpracování nabídky se seznámit s místními podmínkami a veškeré náklady plynoucí ze ztížených podmínek práce v oblasti dráhy, intravilánu obce i jiných místních podmínek je povinen zahrnout do cen položkových prací.

Během provádění prací je potřeba zajistit bezpečnost provozu pod mostem, zhotovitel je povinen zahrnout do ostatních nákladů stavby i náklady na zajištění bezpečnosti provozu dráhy (ochranné sítě, dražní dozor apod.)

4.4. Výrobní tolerance

Výrobní tolerance pro mostní objekty stanovuje TKP kap. 18, příloha P10.

4.5. Zatěžovací zkouška

Projektant nepředpokládá provedení zatěžovací zkoušky. Dle ČSN 73 6209 Poznámky 1 nejde ani o neobvyklou statickou soustavu, ani o mimořádné rozpětí a ani o použití zvláštních materiálů, ale o zcela běžnou konstrukci.

4.6. Vztah k území

Most není veden jako chráněná kulturní památka.

4.7. Opatření pro omezení vlivu hluku a prašnosti

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat v zastavěném území v intravilánu města Stod, je potřeba přijmout účinná opatření pro omezení hlukosti a prašnosti při provádění. Bude se jednat zejména o následující opatření:

- Používané stroje a mechanismy musí splňovat hlukové a emisní limity.
- U všech strojů musí být během prací důsledně používáno zakrytování, pokud je jejich součástí.
- Při pracích, kde vzniká větší množství prachu (bourací práce, broušení apod.), bude prováděno důsledně kropení, aby nedocházelo k volnému šíření prachových částic.
- Stavební činnost bude lokalizována do prostoru staveniště.
- Práce působící hluk a prašnost budou minimalizována na nezbytné minimum pro provedení stavebního díla.
- Stroje budou ihned po použití vypínány, aby zbytečně nezatěžovaly okolí hlukem a emisemi.

4.8. Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

V závislosti na rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- určit koordinátora BOZP pro realizaci stavby,
- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce a
- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP.

Povinnosti zhotovitele stavby v oblasti BOZP a PO vůči investorovi a koordinátorovi BOZP stanovují příslušné předpisy. Mezi povinnosti patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik a
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany).

O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

Vybrané právní a ostatní předpisy:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů.

Jan Rech
Bc. Jakub Zigmund
Ing. Martin Havlík
Březen 2016