

SO 101

Souřadný systém S-JTSK
Výškový systém B.p.v.

GENERÁLNÍ PROJEKTANT:				
PPA PLZEŇSKÝ PROJEKTOVÝ A ARCHITEKTONICKÝ ATELIER s.r.o. Barrandova 28, 326 00 Plzeň, tel.: 377481111, fax: 377441665, E-mail: ppaa@ppaa.cz /www.ppaa.cz				
VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	Woring s.r.o. Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ IČO: 29159342 GSM: 775 263 503 DIČ: CZ29159342 E-mail: info@woring.cz	
kolektiv	kolektiv	Ing. P. Marek		
OBEC, KRAJ: Všeruby, Plzeňský kraj				
OBJEDNATEL: Správa a údržba silnic Plzeňského kraje a Městys Všeruby			STUPEŇ PD	PDPS
AKCE: II/184 průtah Všeruby			DATUM	03/2017
			ČÍSLO ZAKÁZKY	13W22 013
			MĚŘÍTKO	--
OBSAH: SO 101 - PRŮTAH II/184 TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO PŘÍLOHY	PARÉ ČÍSLO
			C101.1	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO101 – PRŮTAH II/184

OBSAH:

1.	Identifikační údaje	2
1.1.	Stavba.....	2
1.2.	Objednatel dokumentace.....	2
1.3.	Zhotovitel dokumentace.....	2
2.	Základní popis stavby	3
2.1.	Základní údaje o stavbě.....	3
2.2.	Navržené umístění.....	3
3.	Technické řešení.....	3
3.1.	Směrové vedení.....	3
3.2.	Výškové vedení	4
3.3.	Příčné klopení.....	4
3.4.	Konstrukce zpevnění a tvarovky.....	4
3.4.1.	Konstrukce vozovky – nová	5
3.4.2.	Konstrukce vozovky – oprava povrchu.....	5
3.4.3.	Všeobecně pro konstrukci vozovky	5
3.4.4.	Vysprávky, sanace trhlin, geokompozit	5
3.4.5.	Obrubníky, dlažby, tvarovky	6
3.5.	Zemní práce.....	6
3.6.	Odvodnění	6
3.7.	Propustek.....	7
3.8.	Bezpečnostní zařízení (svodidla, zábradlí, apod.)	7
3.9.	Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.).....	7
3.10.	Dopravní značení.....	7
3.10.1.	Svislé dopravní značení.....	7
3.10.2.	Vodorovné dopravní značení.....	7
3.10.3.	Stanovení místní úpravy provozu na PK	8
4.	Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	8
5.	Související a navazující stavební objekty	8
6.	Provádění a dopravní opatření	8
7.	Vytyčení	8
8.	Bezpečnost práce a technických zařízení.....	8

1. Identifikační údaje

1.1. Stavba

Název stavby : **II/184 průtah Všeruby**

Stavební objekt : **101 – Průtah II/184**

Kraj : Plzeňský

Okres : Domažlice

Obec : Všeruby

Katastrální území : Všeruby u Kdyně (787 345)

Druh stavby : rekonstrukce průtahu silnice II. třídy

1.2. Objednatel dokumentace

Název : **Správa a údržba silnic Plzeňského kraje p.o.**

IČ : 720 53 119

Adresa : Škroupova 18; Plzeň; 306 13

Zástupce : Ing. T. Horejš

a

Název : **Městys Všeruby**

IČ : 002 53 871

Adresa : Všeruby 77; Všeruby u Kdyně; 345 07

Zástupce : V. Bernard (starosta)

1.3. Zhotovitel dokumentace

Název : **WORING s.r.o.**

IČO : 291 59 342

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

Zástupce : Ing. P. Marek (HIP)

Kolektiv : Ing. P. Marek; M. Bělohubá; L. Bláhová

2. Základní popis stavby

2.1. Základní údaje o stavbě

Stavba řeší rekonstrukci průtahu silnice II/184 městysem Všeruby, prakticky v celé jeho délce.

Stavba začíná a končí dopravní značkou „začátek / konec obce“.

Hlavní náplní stavby je:

- rekonstrukce a stavební úpravy vozovky průtahu silnice II/184 (hlavní trasa), včetně křižovatky s průtahem silnice II/190 (SO101)
- úprava napojení místních komunikací a samostatných sjezdů na průtah (SO111)
- doplnění nových chodníků podél průtahu (SO111) a úprava obytné zóny (SO121)

Součástí stavby je:

- nezbytná úprava odvodnění komunikace vyvolaná stavebními úpravami (SO101)
- rekonstrukce dešťové kanalizace ve stávající trase (SO311)
- oprava vodovodu ve stávající trase (samostatná příprava a část SO321)
- doplnění veřejného osvětlení (SO401)
- přeložka STL plynovodu (SO511)

Celková délka úpravy komunikace je přibližně 1435m.

2.2. Navržené umístění

Umístění stavby je dáno polohou stávající pozemních komunikací a rozhodnutím o umístění stavby.

3. Technické řešení

V rámci stavebního objektu je navržena oprava vozovky a související stavební úpravy zajišťujícími přiměřené splnění požadavků příslušných technických norem a obecně platných předpisů (vyhláška č. 398/2009Sb., ČSN 73 6102, ČSN 73 6110, ČSN 73 6056, apod.).

Plné dodržení požadavků předmětných norem a předpisů není s ohledem na umístění stavby ve stávající zástavbě možné. Jedná se například o směrové vedení (poloměry oblouků, délky přechodnic, rozšíření v oblouku), příčné sklony vozovky, rozměry zálivů autobusových zastávek, apod.

Při zpracování PD je přiměřeně zohledněna vyhláška č.398/2009Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Plné dodržení ustanovení vyhlášky není ve stávající zástavbě možné (§2, odst. 2 vyhlášky).

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.

3.1. Směrové vedení

Směrové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Koordinační situace). Jednotlivým komunikacím odpovídají samostatné projektové osy, s pracovním staničením:

- | | |
|------------|---|
| osa „A101“ | průtah II/184 – hlavní trasa (staničení od Kdyně do Německa) |
| osa „B103“ | průtah II/190 směr Nýrsko (staničení od křižovatky se silnicí II/184) |

Jedná se o opravu vozovky a stavební úpravy stávajících komunikací v zastavěném území městyse. Směrové vedení jednotlivých komunikací je zachováno stávající.

Začátek úpravy hlavní trasy je umístěn přibližně 18m před dopravní značkou začátek/konec obce, konec úpravy je umístěn přibližně 15m za dopravní značkou začátek/konec obce. Hlavní trasa se skládá z úseků v přímé a ve směrových obloucích, buď prostých, nebo se symetrickými přechodnicemi. Minimální poloměr směrového oblouku je $R=130\text{m}$ (stávající), minimální délka přechodnice je $L=30\text{m}$.

Podrobněji viz jednotlivé výkresové přílohy.

3.2. Výškové vedení

Výškové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Podélné profily jednotlivých pracovních os). Nivelety jsou v principu zachovány stávající s přihlédnutím k potřebě vyrovnaní lokálních nerovností a odstranění lokálních stavebních vad (vyrovnaní nivelety do deseti centimetrů).

Jedinou výjimkou je úprava nivelety hlavní trasy v prostoru křižovatky silnic II/184 a II/190, tzn. přibližně v km1,0-1,2 hlavní trasy, kde je navrženo lokální snížení nivelety v průměru o 0,5m, maximum 0,8m. Důvodem je zajištění výškového rozhledu v křižovatce předmětných průtahů silnic.

Niveleta hlavní trasy je ve stoupání nebo v klesání, podélný sklon hlavní trasy je minimálně $s=0,5\%$ (stávající), maximálně $s=8,0\%$ (stávající). Lomy nivelety jsou zaobleny výškovými oblouky minimálně o poloměru $R=1050\text{m}$ pro vypuklý oblouk, resp. $R=1300\text{m}$ pro vydutý oblouk.

Podrobněji viz jednotlivé výkresové přílohy.

3.3. Příčné klopení

Příčné klopení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy, Podélné profily, Příčné řezy, Situace).

Základní příčný sklon vozovky hlavní trasy (osa „A101“) je navržen střežovitý $p=2,5\%$. Ve směrových obloucích je navrženo dostředné klopení vozovky dle příslušných technických norem. Ve vybraných úsecích, kde je to výhodné s ohledem na konfiguraci okolního terénu, je navržen jednostranný příčný sklon.

Základní příčný sklon vozovky osy „B103“ je navržen jednostranný.

V zálivu autobusových zastávek (km0,34) je navržen příčný sklon $p=2,0\%$ od nástupní hrany.

Chodníky a nemotoristické komunikace jsou navrženy v příčném sklonu max. $s=2,00\%$. V návaznosti na vstupy do objektů je příčný sklon lokálně snížen. Příčný sklon je většinou ve směru do přilehlé vozovky.

Podrobněji viz výkresové přílohy.

3.4. Konstrukce zpevnění a tvarovky

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

Je navrženo použití několika různých konstrukcí dle předpokládaného zatížení jednotlivých komunikací. Konstrukce vozovky pro oba průtahy silnic II. třídy je navržena shodně. Vozovka průtahu je navržena s povrchem z asfaltového betonu. Navržená konstrukce vozovky vychází z doporučení diagnostiky a její aktualizace (07/2013; 07/2015; Qvia).

Pro rozsah použití jednotlivých konstrukcí a hmatových úprav viz výkresové přílohy.

3.4.1. Konstrukce vozovky – nová

Návrh konstrukce vozovky vychází z doporučení diagnostiky a její aktualizace (07/2013; 07/2015; Qvia)

Pro osu „A101“ a „B103“ (kompletní rekonstrukce) je navržena následující konstrukce (TDZ III NÚP D1):

ACO11S	40 mm	asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	(ČSN EN 13108-1)
PS-EP	0,30 kg/m ²	spojovací postřik modif. asf. emulzí	(ČSN 736129)
ACL16S	60 mm	asfaltový beton pro ložné vrstvy	(ČSN EN 13108-1)
PS-EP	0,30 kg/m ²	spojovací postřik modif. asf. emulzí	(ČSN 736129)
ACP22+	90 mm	asfaltový beton pro podkladní vrstvy	(ČSN EN 13108-1)
PI-E	1,00 kg/m ²	infiltrační postřik modif. asf. emulzí	(ČSN 736129)
ŠDA	200 mm	šterkodrt	(ČSN EN 13285)
ŠDA	150 mm	šterkodrt	(ČSN EN 13285)
Celkem	720 mm		
ŠDB	160 mm	šterkodrt (doplnění podkladních vrstev)	(ČSN EN 13285)

Na začátku a na konci úpravy je požadováno odstupňování jednotlivých konstrukčních vrstev.

3.4.2. Konstrukce vozovky – oprava povrchu

V úseku staničení km 1,20-1,44 je navržena oprava povrchu výměnou asfaltových vrstev. Důvodem je majetkové nevyrovnání pozemků pod stávající silnicí.

Pro osu „A101“ (oprava povrchu) je navržena následující konstrukce:

ACO11S	40 mm	asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	(ČSN EN 13108-1)
PS-EP	0,30 kg/m ²	spojovací postřik modif. asf. emulzí	(ČSN 736129)
ACL16S	60 mm	asfaltový beton pro ložné vrstvy	(ČSN EN 13108-1)
PS-EP	0,60 kg/m ²	spojovací postřik modif. asf. emulzí	(ČSN 736129)
Celkem	100 mm		
	-100 mm	frézování	

Na začátku a na konci úpravy je požadováno odstupňování jednotlivých konstrukčních vrstev.

3.4.3. Všeobecně pro konstrukci vozovky

U ohrubné vrstvy musí být podélné a příčné pracovní spáry zařízuty, opatřeny postřikem a po položení sousední vrstvy prořízuty a utěsněny asfaltovou zálivkou za horka. Veškeré spáry je požadováno proříznout na tloušťku ohrubné vrstvy a šířku 12mm 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 pokládky nových asfaltových vrstev. Samostatně jsou vykazovány pouze pracovní spáry na začátku a konci stavby, v křižovatkách se silnicemi nižších tříd, podél obrub, šachet, krycích hrnců, apod.

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

Jelikož většina průtahu bude realizována za úplné uzavírky je požadováno pokládku ohrubné vrstvy provádět v obou jízdních pružích najednou (dva finišery, popř. jeden široký finišer s lomenou lištou). Pokládka po polovinách je přípustná pouze v místech, kde je nutné zachovat průjezd po celou dobu stavby.

3.4.4. Vysprávký, sanace trhlin, geokompozit

Po odfrézování asfaltového souvrství je nutné provést očištění vyfrézovaného povrchu. Před pokládkou nových asfaltových vrstev je požadováno provedení vizuální prohlídky celého opravovaného úseku a stanovení rozsahu vysprávek, sanace trhlin a zesílení asfaltových vrstev geokompozitem za účasti TDS.

Vyskytující se výtlučky je požadováno vyspravit směsí ACL16S.

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.

Pro případné zesílení asfaltových vrstev je navrženo použití geokompozitu. Základní požadavky jsou stanoveny TP147, užití asfaltových membrán a geosyntetik v konstrukci vozovky. Geokompozit je požadován ze sdruženého materiálu obsahující geomříž a geotextílii, materiál je možný ze skelných nebo polypropylenových vláken. Tažnost materiálu je požadována maximálně do 3%.

Před pokládkou geokompozitu je požadováno provedení postřiku asfaltovou emulzí přibližně 1,0kg/m² zbytkového asfaltu. Množství postřiku se určí na základě místních podmínek dle textury povrchu při dodržení požadavků technologického předpisu výrobce. Postřik musí splňovat požadavky ČSN 736129. Tento postřik je v soupisu prací uvažován jako součást položky 57475. Na upravený podklad bude následně provedena pokládka geokompozitu dle zásad TP147. Přichycení geokompozitu po ploše je požadované ocelovými hřeby, minimální vzájemný přesah geokompozitu je požadován 150mm.

3.4.5. Obrubníky, dlažby, tvarovky

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

Pro oddělení vozovky a chodníku je navržen betonový chodníkový obrubník 150x250x1000 nebo 150x300x1000 v betonovém loži s boční opěrou (dle vzorových listů pozemních komunikací). Základní nášlap je požadován +150mm (vozovka – chodník; vozovka – zeleň), resp. +200mm (autobusová zastávka). Obrubník je požadován bez přídlažby.

V rozsahu dle situace je navrženo zpevnění dna vybraných příkopů betonovými tvarovkami 600x500x60 osazenými do betonového lože.

Podrobněji viz výkresové přílohy.

3.5. Zemní práce

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

V místě použití nové konstrukce vozovky je na zemní pláni požadována minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=45\text{MPa}$. Na ochranné vrstvě konstrukce je požadována hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=70\text{MPa}$ (pro tl. 150mm), resp. 110MPa (pro tl. 200mm).

Pro zajištění minimální hloubky promrzání je požadováno zřízení aktivní zóny v tl. 160mm. Aktivní zóna je navržena z vrstvy ŠD.

Pod konstrukci vozovky je navržena případná sanace podloží vrstvou ŠD v tl. 200mm. Zřízení sanace je podmíněno předchozím souhlasem TDS.

V rámci zpracování projektové dokumentace byl proveden diagnostický průzkum vozovky, který objednatel aktualizoval. Jelikož se jedná o opravu stávajících komunikací, lze předpokládat, že zeminy zastižené na staveništi jsou do hloubky potřebné pro navrhované stavební práce těžitelné běžně dostupnou mechanizací (dle TKP I. třída těžitelnosti).

3.6. Odvodnění

V zájmovém území se realizací stavby nemění princip odvodnění. Dešťové vody jsou odváděny do stávající kanalizace. V souvislosti s opravou vozovky a navazujícími stavebními úpravami je navržena úprava rozmístění jednotlivých uličních vpustí. Tyto vpusti jsou potom napojeny do kanalizace (SO301).

Vytyčovací prvky jsou uvedeny ve výkresových přílohách.

Ve vozovce jsou navrženy uliční vpusti s mříží 300x500mm, v odstavných plochách s mříží 500x500mm. Mříže jsou požadovány třídy D400 dle DIN 19583. Uliční vpusti je možné provést skládané z dílců nebo prefabrikované monolitické (beton, kamenina). Vpusti jsou požadovány se sedimentačním prostorem, pachovou uzávěrou (sifon) a kalovým košem. Maximální přípustná hloubka je 1,50m.

Mříže uličních vpustí jsou přednostně požadovány z polyplastu (např. Rovasco) odpovídající ČSN EN 124, resp. DIN 19583. Se souhlasem objednatele lze použít mříže litinové. Kalový koš je požadován tvaru A dle DIN 4052, se čtyřmi řadami šterbin, výšky přibližně 600mm, resp. zkrácený pro zkrácené vpusti.

Přípojky jsou zahrnuty do SO301.

V rozsahu dle situace je navrženo zpevnění dna vybraných příkopů betonovými tvarovkami osazenými do betonového lože.

Zemní plán konstrukce vozovky je odvodněna tuhou podélnou drenáží z PP DN 150 SN8. Lože je požadováno z kameniva frakce 0/22, výplně je požadována z frakce 8/16.

3.7. Propustek

V rámci stavby je navržen propustek na začátku úpravy (km0,01), který převádí silniční příkop z pravé strany na levou. Propustek je navržen z ocelového potrubí DN800 s obetonováním (nízké krytí). Obě čela jsou navržena se seříznutím potrubí do sklonu svahu zemního tělesa.

V km0,03 je navržen propustek který převádí bezejmennou vodoteč přitékající po pozemku p.č. 191/2. Propustek je navržen ze dvou ocelových trub DN1200 s obetonováním (nízké krytí). Nový propustek nahrazuje stávající rámový propustek v km0,05. Na vtoku je navržena železobetonová jímka (omezeno hranicí pozemku), na výtoku je navrženo čelo se seříznutím potrubí do sklonu svahu zemního tělesa.

Podrobněji viz výkresové přílohy.

Vytyčovací prvky jsou uvedeny ve výkresových přílohách.

3.8. Bezpečnostní zařízení (svodidla, zábradlí, apod.)

Předmětem stavby je v celém rozsahu průtah silnice II/184 zastavěným územím Městyse.

Ve smyslu ČSN 736110, čl. 15.2.2.2.1 a čl. 15.2.4, bezpečnostní zařízení tvoří chodníkový obrubník. Svodidla nejsou v celém rozsahu stavby navrhována.

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

Není předmětem stavby.

3.10. Dopravní značení

Součástí stavebního objektu je nezbytná úprava dopravního značení vyplývající z navržených stavebních úprav a změn organizace dopravy. Typy a umístění dopravního značení je nakresleno ve výkresových přílohách. Dopravní značení musí splňovat obecné požadavky uvedené v ČSN 01 8020, dopravní značení na pozemních komunikacích, TKP 14 dopravní značky a dopravní zařízení.

3.10.1. Svislé dopravní značení

Rozměry, barva, provedení a mechanické vlastnosti SDZ podrobněji upravuje ČSN EN 12899, stálé svislé dopravní značení, a vzorové listy VL 6.1 a VL 6.2, vybavení pozemních komunikací. Podpěrné konstrukce svislého dopravního značení musí vyhovovat ČSN EN 12767.

Použité svislé dopravní značení je pro vozovku základní velikosti, v obou případech reflexní třídy min. R2. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky od obruby je min. 0,5m a max. 2,0m. U značek umístěných na chodníku / cyklostezce musí zůstat zachován průchozí prostor do výšky min. 2,50m.

3.10.2. Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení je požadováno v reflexním provedení a musí splňovat požadavky specifikované ČSN EN 1436, vodorovné dopravní značení.

Vodorovné dopravní značení je požadováno ve dvou krocích – nejprve barvou a následně plastem. Vodicí proužky, přechody pro chodce, apod. jsou požadovány strukturálním plastem, směrové šipky, dopravní stíny, stopčára, apod. jsou požadovány stěrkované.

3.10.3. Stanovení místní úpravy provozu na PK

Místní úpravu pravidel silničního provozu stanovuje dle zákona č. 361/2000Sb., o provozu na PK, místně příslušný silniční správní úřad. Dle §77, stanovení místní a přechodné úpravy provozu na PK, dříve zmíněného zákona je nutné doložit vyjádření Policie ČR.

Toto vyjádření ke stanovení přechodného a trvalého dopravního značení příslušným silničním správním úřadem vydá dopravní inspektorát Policie ČR po předložení aktualizace dopravního značení v konkrétním termínu realizace stavby.

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

Není předmětem stavby.

5. Související a navazující stavební objekty

SO111 Místní komunikace a chodníky

SO311 Oprava dešťové kanalizace

SO321 Oprava vodovodu

SO401 Veřejné osvětlení

SO412 Přeložka silového vedení

SO511 Přeložka plynovodu

6. Provádění a dopravní opatření

Dopravně inženýrská opatření související se stavbou jsou zpracována v samostatné příloze (viz ZOV).

Stavba se dotýká zejména průtahu silnice II/184 a okrajově průtahu silnice II/190. Pro tranzitní dopravu a silnice II. třídy je navržena objízdná trasa, která je doložena ve výkresové příloze.

Pro místní dopravu není objízdná trasa navržena.

Podrobnosti viz ZOV.

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.

Vytyčovací prvky jsou uvedeny ve výkresové příloze.

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 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).

Stavba přesáhne:

- svojí celkovou předpokládanou dobu trvání prací a činností více než 30 pracovních dní, 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

a zároveň

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

a proto 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, 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: Pavel Marek

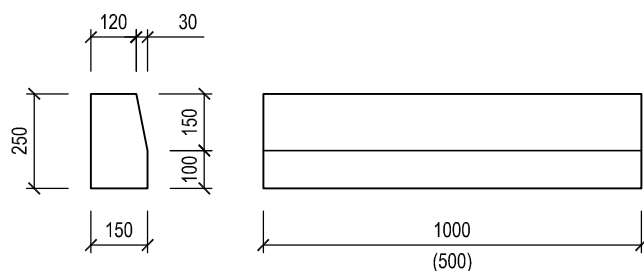
a kolektiv

příloha:

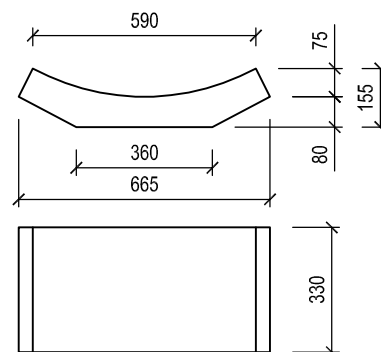
- obruby, palisády, tvarovky, apod.

POUŽITÉ PREFABRIKOVANÉ PRVKY M 1:20

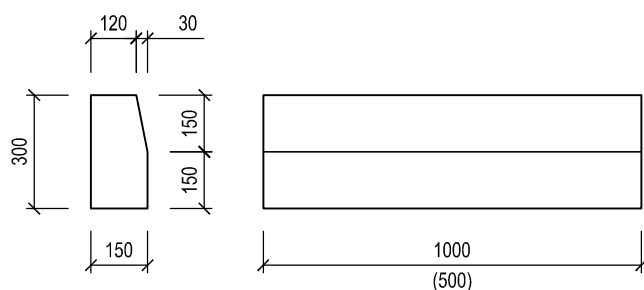
BETONOVÝ CHODNÍKOVÝ OBRUBNÍK 150x250x1000 (M1:20)



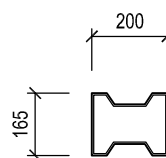
BETONOVÝ ŽLAB 33–60 (M1:20)



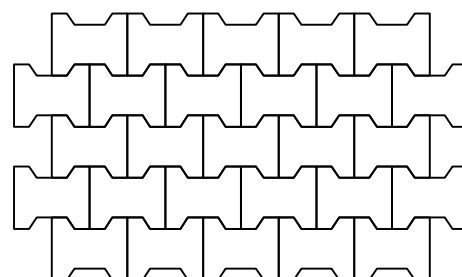
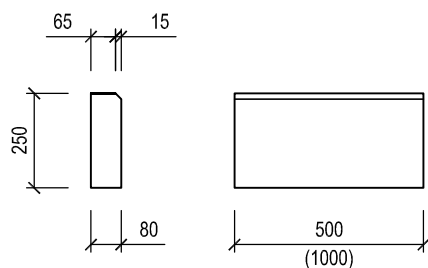
BETONOVÝ CHODNÍKOVÝ OBRUBNÍK 150x300x1000 (M1:20)



BETONOVÁ ZÁMKOVÁ DLAŽBA 60x165x200 (M1:20)



BETONOVÝ SADOVÝ OBRUBNÍK 80x250x500 (M1:20)



BETONOVÁ PALISÁDA – 160x160x400 – 1200 (M1:20)

