



PROJEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB



PROJEKČNÍ KANCELÁŘ ING. ŠKUBALOVÁ
U Bachmače 29, 326 00 Plzeň
TEL. 377455842

Vedoucí projektant	Zodpovědný projektant	Vypracoval	Schválil	Projekční kancelář Ing. Škubalová U Bachmače 29, 326 00 Plzeň	
Ing.Škubalová	Ing. Škubalová	Ing. Škubalová	Ing. Škubalová		
Kraj: Plzeňský		Kat.území: Myslovice		Datum	9/2016
Objednatel: SÚS Plzeňského kraje				Účel	PDPS
Akce: PD - VÝSTAVBA MOSTU NA SIL. II/186 V OBCI MYSLOVICE Objekt: SO 201 Most				Číslo zakázky	1035
				Měřítko	
				Registrace – IČO	13890450
Obsah: Technická zpráva				Číslo přílohy 1	Číslo kopie

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

1.1. Základní údaje stavby

Název akce :	PD - Výstavba mostu na sil. II/186 v obci Myslovice
Stavební objekt:	SO 201 – Most
Katastrální území:	Myslovice
Číslo komunikace:	II/186
Kraj :	Plzeňský

1.2. Základní údaje objednatele

Objednavatel:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje příspěvková organizace Škroupova 18 306 13 Plzeň IČO : 72053119
Správce komunikace:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje

1.3. Základní údaje projektanta

Projektant :	Ing. Daniela Škubalová – projekční kancelář
Adresa :	U Bachmače 29, 326 00 Plzeň tel. 377 455 842 fax. 377 440 345 e-mail: d.skubalova@volny.cz IČO : 13890450 DIČ : CZ5651090258
Vedoucí projektant:	Ing. Daniela Škubalová
Zodpovědný projektant:	Ing. Daniela Škubalová autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce a dopravní stavby č. ČKAIT: 0200643
Stupeň PD:	PDPS

2. Základní údaje

Součástí stavby je celková rekonstrukce propustku v obci Myslovice s výstavbou nového mostního objektu, propust převádí silnici II/186 přes bezejmenný potok, který je levostranným přítokem Domažličského potoka. Propustek leží v intravilánu obce Myslovice v katastrálním území Myslovice. Správcem toku je Povodí Vltavy s.p., závod Berounka.

Stávající propust tvoří 3 železobetonové trouby DN 800 mm, čela a křídla jsou betonová. Stávající propust je ve velmi špatném stavu, kapacitně nevyhovuje na provedení Q_{100} . Propust bude odstraněn a nahrazen novým mostním objektem.

Nový most má délku přemostění (světlou šikmou šířku mezi opěrami) 5,00 m. Nosná konstrukce je železobetonová monolitická, opěry jsou též železobetonové, založení je hlubinné na pilotách. Most je navržen na zatížení dle ČSN EN 1991-2 ed 2 (736203).

Most provede Q_{100} potoka podle ČSN 73 6201, průtočný průřez mostu je oproti stávajícímu propustu podstatně zvětšen. Tok spadá do povodí Vltavy.

Lhůta výstavby je 3 měsíce.

3. Podklady a průzkumy

3.1 Podklady získané zpracovatelem PD :

- Zaměření propustku provedla Geodetická kancelář G + K, Slovanská alej 28, Plzeň, tel. 377 441 929. Zaměření je provedeno v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.
- vyjádření správců sítí k existenci inženýrských sítí – přiloženo v dokladaci
- katastrální mapa vložena geodety do situace, katastrální mapa, informace z katastru nemovitostí – př. E1 Záborový elaborát
- inženýrsko – geologický průzkum - provedla firma GEKON s.r.o., Politických vězňů 36, 301 00 Plzeň

4. Technické řešení opravy propustku

4.1 Základní údaje

Jedná se o trvalý silniční mostní objekt o jednom poli s monolitickou železobetonovou nosnou konstrukcí, založení je hlubinné na vrtaných pilotách.

Základní údaje mostu po rekonstrukci:

Název mostu:	most Myslovice (v obci Myslovice)
Staničení:	km 000,000 úpravy sil. II/186
Šikmost mostu:	58,3°
Délka přemostění:	5,00 m
Délka mostu:	9,25 m
Šířka mezi zábradlím:	9,00 m
Šířka mezi zvýšenými obrubami:	6,50 m
Šířka chodníků:	pravostranný chodník 2,0 m
Stavební výška:	0,50 m
Výška mostu:	1,59 m

Plocha mostu:	45,00 m ² (délka přemostění x šířka mezi zábradlím)
Zatížitelnost mostu:	Zatížitelnost normální : $V_n = 32 \text{ t}$
	Zatížitelnost výhradní : $V_r = 80 \text{ t}$
	Zatížitelnost výjimečná : $V_e = 196 \text{ t}$

Součástí objektu SO 201 je též úprava vozovky v předmostí v nutném rozsahu.

Most bude vybudován po demolici stávajícího propustku. Předpokládá se převedení dopravy na objízdnu trasu- součást př. D.

4.2 Příprava staveniště, demolice

Před zahájením výstavby nového mostu bude zřízena lávka pro pěší s rampami. Dále bude osazeno dopravní značení, doprava bude převedena na objízdnu trasu. Budou vykáceny křoviny a starý propust bude demolován. Nejprve bude odstraněno zábradlí, vozovka a čela propustu a trouby zatrubnění. Budou odstraněny také nábrežní zdi v místech budování nových zdí.

Při bourání je nutno dodržovat zásady pro provádění bouracích prací, postupovat od konstrukcí nesených ke konstrukcím nesoucím a dodržovat zásady BOZP.

4.3 Založení mostu

Most je v souladu s provedeným průzkumem založen hlubinně na vrtaných železobetonových pilotách DN 900 mm. Délka pilot je 6 m, pod každou opěrou je navrženo 5 ks pilot. Při vrtání pilot je nutno počítat s pažením. Piloty jsou provedeny z betonu C30/37 XA1, výztuž z oceli B500B. Z pilot bude vyčnívat hlavní výztuž na délku 1m do úložných prahů. Pata pilot bude ukončena min. 2,5 m ve vrstvě eluvia podložních hornin třídy R6/S2 popř. min. 1 m ve vrstvě podložních hornin třídy R5. Skutečný geologický profil v místě založení bude ověřen a zdokumentován při realizaci prvního vrtu za přítomnosti geologa stavby popř. i zpracovatele PD o zjištěných skutečnostech bude proveden zápis do stavebního deníku. V případě zjištění odchylek v poloze vrstvy eluvia R6/S2 popř. podložní horniny – zvětralé ruly R5, je nutno kontaktovat projektanta založení Ing. Křelínu a generálního projektanta.

Po očištění hlav pilot a odbourání znehodnoceného betonu se provede podkladní beton pro založení opěr.

4.4 Geologické poměry

V rámci inženýrsko-geologického průzkumu, který provedla firma GEKON s.r.o, byla pro založení mostu provedena 1 vrtaná průzkumná sonda a jedna penetrační sonda. Geologickým průzkumem byly do hloubky cca 1,3 m pod terénem zastiženy navážky silničního tělesa, dále se do hloubky 2 m pod terénem se nachází náplavy z písčité hlíny, do hloubky 3,7 byly zastiženy hlinité písky zvodnělé, od této úrovně se nachází vrstva eluviálně rozložené ruly o mocnosti cca 0,3 m, dále byla zastižena rula silně zvětralá třídy R6.

Hladina podzemní vody se nachází v hloubce cca 1,6 m pod terénem, úroveň hladiny koresponduje s hladinou potoka, voda je podle rozboru hodnocena jako nízce agresivní.

Závěrečná zpráva inženýrsko – geologického průzkumu je součástí přílohy F3.

4.5 Spodní stavba

Na pilotách budou provedeny železobetonové opěry (prahy) s křídly na koncích konzolovitě vyloženými. Opěry jsou z betonu C 30/37 XF3. Jsou uloženy na vrstvě podkladního betonu C25/30 XA 1 tl. 200 mm. Výztuž pilot je svázána s výztuží opěr, výztuž opěr je z oceli B500B.

Tloušťka opěr je 1,15 m, délka opěry 1 – levobřežní je 10,70 m, délka opěry 2 – pravobřežní je 10,60 m.

Úložné prahy mají u závěrné zídky proveden odvodňovací žlábek DN 50 s vyústěním před opěru. Závěrné zídky mají tloušťku 0,40 m, jsou též z betonu C 30/37XF3, výztuž z oceli B500B. Mostní křídla na výtoku jsou zavěšená tl. 0,55m, výztuž křídel je z oceli B500B, beton C 30/37 XF3. Na vtoku navazují opěry na nábrežní zdi.

4.6 Zemní práce

Před započítáním budováním nového mostu je nutno odstranit stávající propust včetně čel, základů a křídel. Při provádění zemních prací je nutno počítat vzhledem k blízkosti zástavby a plotů s pažením, je navrženo záporové pažení a čerpáním vody ze stavební jámy. Při provádění stavebních prací je počítáno s provizorním zatrubněním toku troubou PE DN 800 s usměrněním toku zemní hrázkou.

4.7 Nosná konstrukce

Most má 1 pole, nosnou konstrukci tvoří monolitická železobetonová deska tl. 0,4m z betonu C 30/37 XF 2, deska je vyztužena ocelí B500B. Nosná konstrukce je uložena na opěry bez ložisek na 2 vrstvy lepenky. Trny, které vyčnívají z úložných prahů, je vytvořeno kloubové uložení, staticky jde o rozpěrákovou konstrukci.

Do desky bude osazeno 8 kusů odvodňovačů izolace DN 50 s vyústěním pod nosnou konstrukci.

Horní povrch sprážené desky je nutno provést tak, aby sledoval povrch vozovky. Povrch desky musí splňovat požadavky pro podklad pod izolační vrstvu. Dilatační závěry jsou podpovrchové z AIP a těsnícího profilu.

Povrchy betonu nosné konstrukce i spodní stavby budou chráněny ochranným nátěrem. Zhotovitel projedná s objednatelem a projektantem konkrétní typ použitých materiálů.

Nosná konstrukce bude betonována na skruži. Úpravu potoka pod mostem je potřebné provést před betonáží NK.

4.8 Nábrežní zdi

Na mostní opěry u vtoku navazují nábrežní zdi. Stávající nábrežní zdi jsou ve špatném stavu, koryto je také potřebné rozšířit pro plynulé navázání na šířku pod mostním objektem. Zdi budou provedeny nové včetně plotu na pravostranné nábrežní zdi.

Zed' na levém břehu je dlouhá 8,52 m, zed' na pravém břehu má délku 7,7 m + 1m křídlo. Nábrežní zdi mají základ z betonu C 25/30 XA1, základ je vysoký 0,8 m, jeho šířka je 1 m. Dřík zdí má tl. 0,4 m, výška dříku je prům. 1,3 m, dřík je z betonu C 30/37 XF3, výztuž je z oceli B500B a KARI sítí prof. 8 mm, oka 100 x 100 mm. Nábrežní zdi budou oddílatovány od mostních opěr, dilatace bude utěsněna polyuretanovým páskem.

Při provádění zdí a opěr u soukromých pozemků je nutno počítat se záporovým pažením se záporami z ocelových HEB profilů a dřevěnou výdřevou

4.9 Izolace

Pro izolaci mostu je navržen izolační systém z těžkých natavovacích pásů z modifikovaného asfaltu tl. 5 mm s pečetičí vrstvou. Povrch izolace bude odvodněn pomocí odvodňovacích trubiček DN 50 mm v úžlabí 0,25 m před obrubou na vtoku i výtoku. U vtoku odvodňovacích trubiček bude

proveden drenážní plastbeton \varnothing 500 mm. Pruh plastbetonu bude proveden v úžlabí v celé délce mostu, šířka 2 x 0,3m.

Izolace přesypaných částí opěr, křídel a nábrežních zdí bude provedena 1 x penetračním a 2 x asfaltovým nátěrem. Izolace z pásů bude zatažena na svislý rub opěr a nábrežních zdí a přetažena pod drenáž. Ochrana izolace je navržena geotextilií.

4.10 Vozovka

Vozovka na mostě bude provedena dvouvrstvá, ochrana izolace bude z litého asfaltu modifikovaného, obrusná vrstva je z asfaltového betonu střednězrného ACO 11+ tl. 40mm.

Konstrukce vozovky v místech stavební jámy:

- asfaltový beton střednězrný ACO 11+	tl.	40 mm
- spojovací postřik kationaktivní emulzí 0,30 kg/m ²		
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 16+ (OK I)	tl.	80 mm
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK	tl.	150 mm
- štěrkodrt' ŠDA	tl.	200 mm
Celkem	tl.	470 mm

Je počítáno se sanací vozovky v předmostí v tl. 0,5m, se spodní sanační vrstvou z lomového kamene v tl. 0,3m a vrstvou štěrkodrtí tl 0,2m.

V navázání na stávající stav bude provedena oprava vozovky v obrusné vrstvě.

V rozsahu opravy a nové konstrukce vozovky bude provedeno vodorovné dopravní značení plastem a částečné dosypání krajnic štěrkodrtí. Na mostě bude do říms osazeno ocelové zábradlí.

Součástí úpravy je předláždění stávajícího chodníku v předmostí a úprava obrub.

Konstrukce chodníku:

- betonová zámková dlažba	tl.	60 mm
- podsyp z kameniva frakce 4 – 8mm	tl.	30 mm
- podklad z drceného kameniva 8 – 16mm	tl.	150 mm
Celkem	tl.	240 mm

Konstrukce vjezdů:

- betonová zámková dlažba	tl.	80 mm
- podsyp z kameniva frakce 4 – 8mm	tl.	30 mm
- kamenivo frakce 8 – 16mm	tl.	100 mm
- kamenivo frakce 16 – 32mm	tl.	150 mm
Celkem	tl.	360 mm

4.11 Římsy

Most leží v intravilánu, v původním stavu byl propust bez chodníku, na novém mostě je navržen pravostranný chodník ve směru staničení tj. ve směru na Plánici u vtoku do objektu. Chodník na mostě je široký 2,0m. Šířka levostranné římsy je 0,8m, šířka pravostranné římsy včetně chodníku je celkem 2,25m. Obruby na mostě jsou kamenné 150/200 s nášlapem u obrub 150mm, jsou kotveny do monolitické části trny. Obrubník bude uložen do drenážního plastbetonu. U římsy je obrubník zkosen 5:1 dle TP 167/2008. Římsy jsou železobetonové monolitické z betonu C 30/37

XF4 s výztuží z oceli B500B. Povrch chodníku má sklon 2% k vozovce a povrch římsy 4% k vozovce. Povrch chodníku bude opatřen protiskluznou úpravou striáží. Římsy a chodník budou natřeny ochrannými a impregnačními nátěry proti působení solí.

4.12 Zábradlí

Do říms je kotveno zábradlí z plných profilů se svislou výplní. Sloupky zábradlí jsou kotveny do říms pomocí šroubů do ocelových patních desek uložených do plastbetonu. Zábradlí bude metalizováno a opatřeno základním nátěrem a 2 nátěry PUR, barva podle požadavku objednatele.

4.13 Odvodnění

Na mostě je navrženo pouze odvodnění izolace, mostní odvodňovače nejsou na mostě provedeny. Stávající vyústění dešťové kanalizace (zatrubněné příkopy) bude provedeno u vtoku přes nábrežní (opěrné) zdi do toku, profil DN 600 na levém břehu, DN 400 na pravém břehu. Na výtoku na pravém břehu je navrženo vyústění přes opěru 2 vzhledem k podezdívce plotu. Odvodnění na mostě a předmostích je navrženo do uličních vpustí. Vpusti budou se sifonem a košem na splaveniny, přípojky DN 150. Na dešťové kanalizaci jsou navrženy betonové šachty.

K odvodnění izolace budou použity odvodňovače izolace typové s přírubou, děrovaným překrytím a nekorodující trubkou vyústění (nerez) DN 50, trubka bude ukončena šikmým seříznutím min. 150mm pod nosnou konstrukcí. Izolace bude přetažena do trubky a u vtoku bude uložen drenážní plastbeton a překryt překrytím.

4.14 Přechodové konstrukce

Za rubem úložných prahů bude provedena drenáž z poloděrovaných PE trubek DN 150 s vyústěním do koryta potoka. PE trubky jsou uloženy na vrstvu podkladního betonu C 25/30 XA1, překryty drenážním kamenivem a geotextilií. Pod drenáží je provedena nepropustná vrstva z jílovitého materiálu popř. nepropustná fólie, po této vrstvě se sklonem min. 3% stéká voda k drenáži. Svislá izolace na rubu opěr je chráněna geotextilií. Přechodový klín je navržen z mezerovitého betonu.

4.15 Dilatace

Most tvoří staticky rozpěrákovou konstrukci. Na opěrách bude provedeno proříznutí asfaltu a zálivka typu elastického mostního závěru šířky 20mm.

4.16 Zvláštní zařízení

Zvláštní zařízení na mostě nebude provedeno.

4.17 Koryto pod mostem, svahy

Koryto potoka bude upraveno a zpevněno dlažbou z lomového kamene tl. 250 mm do betonového lože v délce potřebné pro plynulé napojení rozšíření koryta na stávající stav. Pod mostem budou provedeny úpravy stávajícího vyústění dešťové kanalizace – zatrubněných příkopů. Celkem se jedná o celkem 3 vyústění, trouby mají DN 400 a DN 600, je nutno počítat s prodloužením trub. V místech průchodu vyústění nábrežních zdí nebo opěrou bude prostup řešen vložením dešťové kanalizace do chrániček.

4.18 Letopočet, evidenční číslo

Na mostě bude osazena tabulka s letopočtem postavení mostu popř. i s firmou zhotovitele. Na mostě budou osazena evidenční čísla mostu, evidenční číslo mostu určí správce objektu.

Do římsy bude osazena výšková značka.

5. Výstavba mostu, požadavky na provádění, jakost a kontrolu stavebních prací

Nejprve bude připraveno zařízení staveniště a osazeno dopravní značení s převedením dopravy na objízdnu trasu, bude provedeno kácení zeleně a demolice propustu. Bude zřízena provizorní lávka pro pěší.

Poté budou provedeny přípravné práce pro příjezd vrtací soupravy. Po provedení pilot bude připraveno bednění a výztuž opěr. Na opěrách bude na skruži vybetonována nosná konstrukce, bude provedena izolace, římsy, u nichž je počítáno s ochrannou izolací – např. FOALBIT. U říms, opěr a nosné konstrukce, bude provedena povrchová úprava betonu ochranným nátěrem. Všechny stavební práce musí být koordinovány tak, aby jejich postup byl co nejefektivnější.

Provádění, jakost a kontrola stavebních prací musí být v souladu s příslušnými ČSN a s Technickými kvalitativními podmínkami staveb pozemních komunikací – vydalo Ministerstvo dopravy ČR, odbor pozemních komunikací – v aktuálním znění. Použité materiály a prvky musí mít patřičné certifikáty a atesty, kvalita povrchů, rovinnost a tolerance rozměrů musí být v souladu s ČSN.

Základní normou určující vlastnosti, výrobu, ukládání a kritéria hodnocení betonu je ČSN EN 206-1, která podrobně určuje též kontrolu jakosti betonu a četnost odběru vzorku ke zkouškám. Beton říms je navržen jako beton C 30/37 XF4, beton nosné konstrukce jako beton C 30/37 XF2. Před betonáží je nutno umožnit stavebnímu doзору provedení kontroly krytí výztuže, použítá betonářská ocel bude mít patřičné atesty kvality. Pevnost betonu v odtrhu povrchu mostovky pod izolací musí být minimálně 1,5 MPa, přičemž žádná z hodnot nesmí být nižší než 1,2 MPa. Povrchová pevnost betonu se prokáže odtrhovými zkouškami. Max. přípustné nerovnosti podkladu izolace pod 2 m latí mohou být 8 mm. Před prováděním izolací předloží zhotovitel příslušné certifikáty použitých materiálů a technické a prováděcí předpisy pro provádění prací. V pracovních podmínkách bude stanovena min. teplota vzduchu a povrchu konstrukce při provádění prací a rozsah prováděných zkoušek. Provádění vozovek, hutnění násypů a podloží musí být v souladu s ČSN 736133. Přejízdová oblast bude provedena v souladu s ČSN 736244, kde jsou uvedeny materiály pro zásyp základu opěr, těsnicí vrstvu pod drenáží, zásypy za opěrou a přechodové klíny vč. stupně zhutnění dle jednotlivých materiálů. Tloušťka hutněných vrstev je max. 0,3 m.

6. Bezpečnost a ochrana zdraví

PD je zpracována v souladu s platnými ČSN, TP a zákonnými předpisy.

K 1.1.2007 vstoupil v platnost zákon č. 309/2006 Sb. v květnu 2016 proběhla jeho aktualizace o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Podrobné podmínky jednotlivých paragrafů zákona stanovilo Vládní nařízení č. 591/2006 Sb. a 592/2006 Sb., těmito nařízeními jsou určeny minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi dle přílohy nařízení č. 591/2006:

č.1 Další požadavky staveniště

č.2 Bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při provozu a používání

strojů a náradí na staveništi

č.3 Požadavky na organizaci práce a pracovní postupy

č.4 Náležitosti oznámení o zahájení prací

č.5 Práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán.

Provádění prací musí být v souladu s nařízením 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, dále je nutno dbát na požadavky nařízení vlády č. 361/ 2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Vyhlášky stanoví požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních, montážních a udržovacích pracích a při pracích s nimi souvisejících. Základní povinností dodavatele stavebních prací je vést evidenci pracovníků od jejich nástupu do práce až po opuštění pracoviště. Je současně povinen vybavit všechny osoby, které vstupují na staveniště, osobními ochrannými pracovními prostředky odpovídajícími ohrožení, které pro tyto osoby z provádění stavebních prací vyplývá.

Povinností pracovníků při provádění stavebních prací je:

- a) dodržovat technologické a pracovní postupy, návody, pravidla a pokyny
- b) obsluhovat stroje a zařízení a používat náradí a pomůcky, které jim byly pro jejich práci určeny. Neměnit bez souhlasu odpovědného pracovníka nic na provozních, bezpečnostních a požárních zařízeních
- c) dodržovat bezpečnostní označení, výstražné signály a upozornění a pokyny pracovníků pověřených střežením ohrazeného prostoru
- d) provádět práci na určeném pracovišti, ze kterého se nesmí vzdálit bez souhlasu odpovědného pracovníka, kromě naléhavých důvodů, odchod jsou pracovníci povinni ohlásit odpovědnému pracovníkovi

Na bezpečnost je nutno dbát především při zdvihání břemen a při pracích na elektrických strojích a zařízeních. Na jednotlivé práce smějí být nasazováni pouze pracovníci, kteří jsou na ně řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při pracích se stroji a zařízeními musí mít pracovníci oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je nutno dodavatelem stavby ověřit stav inženýrských sítí, sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k narušení a zásahu do těchto sítí. Polohu inženýrských sítí je nutno ověřit kopanými sondami. Vytýčení průběhu inženýrských sítí zajišťuje přímý zhotovitel stavebních prací.

Jakýkoliv zásah do inženýrských sítí je nutno předem dohodnout se správcem sítě, za jehož dozoru budou prováděny i následující práce a práce v ochranném pásmu těchto sítí.

V případě že na staveništi budou působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

V tomto případě, že celková předpokládaná doba prací a činností je delší než 30 pracovních dnů 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 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu, je zadavatel stavby povinen doručit oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště.

Stavba musí být označena tabulí s uvedením potřebných údajů.

Před zahájením stavby zadavatel stavby zajistí, aby byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Za bezpečnost provozu staveniště a jeho bezpečnostní vybavení zodpovídá příslušná dodavatelská organizace. Zhotovitel stavebních a montážních prací je povinen dbát na bezpečnost práce a provozu staveniště i v době své nepřítomnosti a používat doporučené pracovní postupy výrobců a dodavatelů materiálů a technologií. Na staveništi mají přístup pouze oprávněné osoby dodavatele a investora, a to pouze se souhlasem odpovědné osoby (stavbyvedoucí). Investor bude poučen generálním zhotovitelem o způsobu pohybu po staveništi. Zejména je třeba zabezpečit volné výkopy a místa na stavbě s možností pádu z výšky. Za bezpečnost provozu technických zařízení na staveništi zodpovídá jejich obsluha. Na staveništi bude na vhodném místě přístupný instruktážní návod pro řešení případných havarijních situací.

Zejména je nutno zdůraznit potřebu dodržování bezpečnostních předpisů při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezáním plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními ev. při práci pod vysokým napětím.

7. Zpracování PD

Projektová dokumentace je zpracována jako dokumentace pro provádění stavby na základě dokumentace pro stavební povolení, na kterou bylo vydáno stavební povolení. Detaily budou řešeny v realizační dokumentaci.

V Plzni dne 9/2016

Ing. Daniela Škubalová