


SO 102

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	 PRIME-COM^{S.R.O.} Sladkovského 545/13 326 00 Plzeň Tel: +420 773 646 723 E-mail: info@prime-com.cz IČO: 07772769 DIČ: CZ07772769	
kolektiv	Ing. J. Bihary	Ing. J. Bihary		
OBEC, KRAJ: Vlkav; Plzeňský kraj				
OBJEDNATEL: Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.			STUPEŇ PD	PDPS
AKCE: II/195 PRŮTAH VLKANOV			DATUM	09/2022
			ČÍSLO ZAKÁZKY	20PC10
			MĚŘITKO	-
OBSAH: SO 102 – KOMUNIKACE PRO CHODCE A MÍSTNÍ KOMUNIKACE TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO PŘÍLOHY	PARÉ ČÍSLO
			D.102.1	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 102 – KOMUNIKACE PRO CHODCE A MÍSTNÍ KOMUNIKACE

OBSAH:

1.	Identifikační údaje	4
1.1.	Stavba	4
1.2.	Objednatel dokumentace	4
1.3.	Zhotovitel dokumentace	4
2.	Základní popis stavby	5
2.1.	Základní údaje o stavbě	5
2.2.	Navržené umístění	5
3.	Technické řešení	5
3.1.	Směrové vedení	6
3.2.	Výškové vedení	6
3.3.	Příčné klopení	6
3.4.	Konstrukce zpevnění a tvarovky	6
3.4.1.	Konstrukce vozovky	7
3.4.2.	Obrubníky, dlažby, tvarovky	7
3.5.	Zemní práce	8
3.6.	Odvodnění	8
3.7.	Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí apod.)	9
3.7.1.	Záchytná bezpečnostní zařízení	9
3.7.2.	Vodící bezpečnostní zařízení	9
3.8.	Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.)	9
3.9.	Dopravní značení	10
3.9.1.	Svislé dopravní značení	10
3.9.2.	Vodorovné dopravní značení	10
4.	Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	10
5.	Provádění a dopravní opatření	10
6.	Vytyčení	11
7.	Bezpečnost práce a technických zařízení	11

1. Identifikační údaje

1.1. Stavba

Název stavby : **II/195 průtah Vlkanov**

Kraj : Plzeňský

Obec : Vlkanov

Katastrální území : Vlkanov u Nového Kramolína (707 971)

Druh stavby : rekonstrukce

1.2. Objednatel dokumentace

Název : **Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace**

Adresa : Koterovská 462/162; 326 00 Plzeň

Zástupce : PhDr. M. Klimentová, LL.M., MBA

1.3. Zhotovitel dokumentace

Název : **Prime-com s.r.o.**

IČO : 077 72 769

Adresa : Sladkovského 545/13; 326 00 Plzeň

Zástupce : Ing. J. Bihary (HIP) (ČKAIT 0202301)

2. Základní popis stavby

2.1. Základní údaje o stavbě

Řešená lokalita se nachází na průtahu silnice II/195 obcí Vlkanov. Konkrétně se jedná o úsek provozního staničení km 29,860 – 30,449. Stávající silnice je vedena jako dvoupruhová, směrově nerozdělená silnice II. třídy. Dokumentace řeší stavební úpravy uličního prostoru silnice, kdy budou v rámci stavby upraveny i navazující plochy, které budou upraveny tak, aby vznikl podél silnice II/195 chodník. Stavební objekt 102 řeší stavební úpravu ramene křižovatky místní komunikace (ve směru na Šitboř) a realizaci chodníků a úpravu přilehlých ploch silnice II/195 a III/19522.

2.2. Navržené umístění

Umístění stavby je dáno samotným umístěním silnice II/195 výše uvedeného provozního staničení. Stavba prochází katastrálním územím Vlkanov u Nového Kramolína (707 971).

3. Technické řešení

Stavební objekt přímo navazuje na stavební objekt 101. Na vozovku silnice II/195 stavebně navazují silniční obruby, chodník a vjezdy do okolních nemovitostí. Dále je v rámci tohoto stavebního objektu upraveno výškové a směrové vedení místní komunikace na obec Šitboř.

Místní komunikace na obec Šitboř bude směrově a výškově upravena tak, aby navazovala na silnici II/195 v místech směrového oblouku pod úhlem připojení blízký se 90°. To zajistí zlepšení rozhledových poměrů v křižovatce. Úprava vedení místní komunikace si vyžádá vybudování násypového zemního tělesa, na kterém bude vybudována konstrukce vozovky. Pod zemním tělesem bude vybudována přípojka s vtokovým objektem v podobě horské vpusti. Přípojka horské vpusti bude připojena do stávající dešťové kanalizace, která se nachází přibližně v těžišti trojúhelníkové plochy určené k ozelenění.

Vozovku silnice II/195 bude vymezovat silniční betonový obrubník, který bude součástí stavebního objektu 102. Výška nášlapu silniční obruby je navrhována 120 mm. V místech vjezdů okolních nemovitostí, parkovacích stání a míst pro přecházení je navrhována výška nášlapu 20 mm.

Chodník podél silnice II/195 je navrhován v základní šířce 1,50 m avšak jeho šířka se může po délce úpravy měnit v závislosti na navazující zástavbě (viz výkresové přílohy). V pracovním staničení osy 101 v km 0,170 není dodržena minimální hodnota chodníku, která je požadována 1,5 m. Důvodem je existence stávajícího oplocení pozemku parc. č. st. 23). V těchto místech je chodník zúžen v úseku cca 15 m až na hodnotu 1,16 m. Technická norma ČSN 73 6110 toto řešení připouští v čl. 10.1.2.2 v případě, že se jedná o stísněné poměry s nízkou intenzitou chodců, což tato situace splňuje.

Povrch chodníků je navrhován z betonové dlažby šedé barvy tvaru cihla. V místech připojení místních komunikací v pracovním staničení osy 101 km 0,180 a km 0,350 je uvažováno s realizací tzv. chodníkového přejezdu.

Podél pozemku parc. č. 790/6 je v pracovním staničení km 0,190 – km 0,213 je navržen zemní svah až do úrovně nově budovaného chodníku, který se v těchto místech po osazení silniční obruby nachází oproti současnému stavu o cca 0,6 m výše. Podél výše uvedeného pozemku bude mezi obrubou vymezující chodník a zemním svahem osazeno nové oplocení, které bude realizováno z pozinkovaného pletiva, 4-hraného, drát průměru 2,2 mm se zapleteným napínacím drátem průměru 3,15 mm. Výška oplocení je navržena 1,5 m a vychází z navazujících úseků oplocení. Výška ocelových sloupků bude nad úrovní pletiva min. o 10 cm. Rozteč ocelových průběžných sloupků je 2,5-2,75 m. Sloupky budou použity délky 220 cm, průměru 38 mm a budou zabetonovány do hloubky min. 0,6 m do betonu C 16/20. V rozích (směrových lomech) a po cca 25 m budou po obou stranách sloupku vzpěry. Vzpěra by měla svírat se sloupkem úhel 45°. Oplocení je navrženo bez podhrabových desek. Blížší informace o postupu montáže u jednotlivých dodavatelů drátěného pletiva. V místech vyznačených v situaci stavby budou osazeny vrátka pro vstup na pozemek. Na vrátka budou navazovat schody realizované z bet. dlažby. Stávající oplocení bude demontováno.

Podél silnice II/195 je navrženo několik parkovacích stání. Parkovací stání jsou navržena pro skupinu vozidel – osobní, kdy jejich šířka je navržena 2,25 m (2,0 m + 0,25 m bezpečnostní odstup) a délka 5,75 m, resp. 6,75 m (krajní stání). Parkovací stání bude od vozovky odděleno silniční betonovou obrubou s výškou nášlapu 20 mm a na vnější straně budou park. stání vymezeny silniční obrubou s výškou nášlapu 100 mm.

Vozovka silnice II/195 a III/19522 bude vymezena silničními obrubami, jejichž osazení v místech, kde na vozovku nenavazuje chodník či nástupiště, je součástí tohoto stavebního objektu. Materiály a rozměry jednotlivých obrub jsou uvedeny v čl. 3.4.2. Na silniční obruby bude navazovat chodník či nástupiště autobusových zastávek. Šířka chodníků je navržena 1,5 – 1,75 m a vychází z šířek navazujících úseků. Nástupiště zastávek BUS je navrženo v šířce 2,2 m. Materiálová skladba jednotlivých konstrukcí je přehledně uvedena v čl. 3.4. Signální, varovné a kontrastní pásy budou realizovány v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Autobusové nástupiště budou opatřeny přístřešky, které budou umístěny na ploše, která bude vymezena záhonovým betonovým obrubníkem. Plocha určená k osazení přístřešku navazuje na nástupiště. Umístění a rozměry jsou patrné z výkresových příloh. Přístřešky jsou blíže specifikovány v čl. 3.8. Stávající přístřešek bude demontován včetně betonového základu. Materiál z přístřešků bude odvezen na skládku stavebních hmot. Poštovní schránka v blízkém okolí stávajících zastávek bude přesunuto do nové polohy.

V km 0,038 vpravo osy 101, kde bude realizováno násypové těleso ramene křižovatky na obec Šitboř, bude vykáceno několik keřů a cca 12 ks stromů (obvod kmene menší než 80 cm, měřeno ve výšce 130 cm nad zemí). Na plochách s funkcí zeleně bude rozprostřena ornice o mocnosti 100 mm a plocha bude oseta travním semenem.

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.

3.1. Směrové vedení

Směrové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz *D.102.2 - Situace stavby*). Směrové vedení zcela respektuje stávající stav. Místní komunikace na obec Šitboř bude směrově upravena do nové polohy viz výše.

3.2. Výškové vedení

Výškové vedení chodníků a nástupišť vychází z výškového vedení silnice II/195, která je definována niveletou osy 101 (viz *Podélný profil*). Výškové vedení nivelety osy 115 vychází ze stávajícího stavu místní komunikace a je navrženo tak, aby plynule navazovalo na hranu vozovky silnice II/195 v místech připojení.

3.3. Příčné klopení

Příčné klopení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz *D.102.4 - Vzorové příčné řezy*, *D.102.4 - Charakteristické příčné řezy*). Základní příčný sklon chodníku a nástupiště je navržen $p=1,0 - 2,0 \%$.

3.4. Konstrukce zpevnění a tvarovky

Navrhované konstrukce a povrchy jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz *Vzorové příčné řezy*). Konstrukce vozovky principiálně vycházejí z TP 170, navrhování vozovek pozemních komunikací.

3.4.1. Konstrukce vozovky

Pro chodníky a nástupiště je navržena následující konstrukce:

DL	60 mm	betonová dlažba	ČSN 73 6131
L	30 mm	lože z kameniva	ČSN 73 6131
ŠD _B 0/32	150 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126-1
Celkem	240 mm		

Pro parkovacího stání a vjezdy je navržena následující konstrukce:

DL	80 mm	betonová dlažba	ČSN 73 6131
L	40 mm	lože z kameniva	ČSN 73 6131
ŠD _B 0/32	200 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126-1
Celkem	320 mm		

Parkovací stání jsou navržena z betonové, zámkové dlažby výšky 80 mm, šedé barvy (např. dlažba akvagrass, výrobce Best). Oddělení jednotlivých park. stání bude provedeno dlažbou stejného typu v červeném barevném provedení. Betonová dlažba v místech chodníků a vjezdů je navržena dlažby tvaru cihla, v šedém barevném provedení.

Pro osu „115“ je navržena následující konstrukce (TDZ IV, NÚP D1):

ACO 11+ 50/70	40 mm	asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ČSN EN 13108-1
PS-E	0,30 kg/m ²	spojovací postřik	ČSN 73 6129
ACP 22S 50/70	80 mm	asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ČSN EN 13108-1
PI-E	1,00 kg/m ²	infiltrační postřik	ČSN 73 6129
MZK 0/32	150 mm	mechanicky zpevněné kamenivo	ČSN 73 6126
ŠD _A 0/32	200 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126
Celkem	470 mm		

Signální pás v místech autobusového nástupiště a varovné pásy budou realizovány z betonové dlažby s reliéfní úpravou v barvě červené tl. 60 mm (v místech vjezdů tl. 80 mm). Kontrastní pás bude z betonové dlažby bez reliéfní úpravy taktéž v barvě červené tl. 60 mm. Betonová dlažba bude uložena do lože z kameniva tl. 30 mm. Jako ochranná vrstva bude použita vrstva šterkodrti tl. 150 mm (viz konstrukce pro chodníky a nástupiště).

3.4.2. Obrubníky, dlažby, tvarovky

Vozovka bude vymezena silničním betonovým obrubníkem 150/250/1000 mm (š/v/d), v místech vjezdů či místa pro přecházení lze použít obrubu o rozměrech 150/150/1000 mm. V místech nástupiště autobusových zastávek je navržena kamenná obruba. Důvodem je zvýšená pravděpodobnost, že dojde ke kolizi s nápravami zastavujících vozidel hromadné dopravy. Pro tyto účely bude použit kamenný silniční obrubník OP2 200/300/±800.

Parkovací stání na pravé straně vozovky ve směru staničení km 0,230 bude vymezen silniční betonovou obrubou 150/250/1000 mm. V lomech příčného sklonu chodníkového přejezdu v km 0,180 a 0,350 vpravo bude osazena bet. obruba 80/250/1000 mm.

Chodník bude na své vnější straně vymezen záhonovým betonovým obrubníkem 50/200/500 mm (š/v/d) do bet. lože C20/25n-XF4 s přísadou zpomalovače tuhnutí a boční opěrou (tvar lože dle vzorových listů pozemních komunikací).

Základní výška nášlapu silniční obruby je požadována +120 mm (vozovka), resp. +20 mm (vjezd, místo pro přecházení). V místech podélného parkovacího stání je navrhována na vnější straně výška nášlapu silniční obruby +100 mm. Obruba vymežující hranu nástupiště zastávky BUS je navržena s výškou nášlapu +180 mm. V místech, kde bude chodník na své vnější hraně vymezen betonovým obrubníkem, je navržena výška nášlapu +60 mm (vodící linie). V některých místech se může výška nášlapu od předepsaných výšek lišit (např. v místech použití podobrubníkové vpusti +160 mm). Podrobněji v příloze D.101.5 – *Charakteristické příčné řezy*.

Na rozhraní chodníku a zeleně v km 0,0493 – 0,081 osy 101 je navržena betonová žlabovka o rozměrech 210/100/500 mm do bet. lože C20/25n-XF4 délky 37,2 m pro odvodnění. Žlabovka bude přivedena až k šachtě dešťové kanalizace v prostoru zeleně v km 0,081.

3.5. Zemní práce

Požadované hodnoty únosnosti jednotlivých vrstev konstrukce vozovky a rozsah jejich použití je přehledně doložen ve výkresových přílohách (viz *D.102.4 - Vzorové příčné řezy*).

Do násypu silničního tělesa ramene křižovatky ve směru na obec Šitboř se nesmí použít zeminy nevhodné (viz ČSN 72 1002) a zeminy a horniny dle ČSN 73 6133, čl. 4.1.5 a 4.1.6. Materiál zabudovaný do násypu bude zhuťněn na $D = \min. 95\%$ PS u jemnozrnných nebo písčitých zemin a $D = \min. 97\%$ PS u štěrkovitých zemin.

V místě použití nové konstrukce chodníků (SO 102) je na zemní pláni požadována minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=30$ MPa. Na ochranné vrstvě konstrukce je požadována hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=50$ MPa (v místech vjezdů $E_{def2}=60$ MPa).

V místech nově budované místní komunikace (rameno křižovatky na obec Šitboř) je na zemní pláni požadována minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=45$ MPa. Na ochranné vrstvě konstrukce je požadována hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=80$ MPa, na podkladní pak $E_{def2}=130$ MPa.

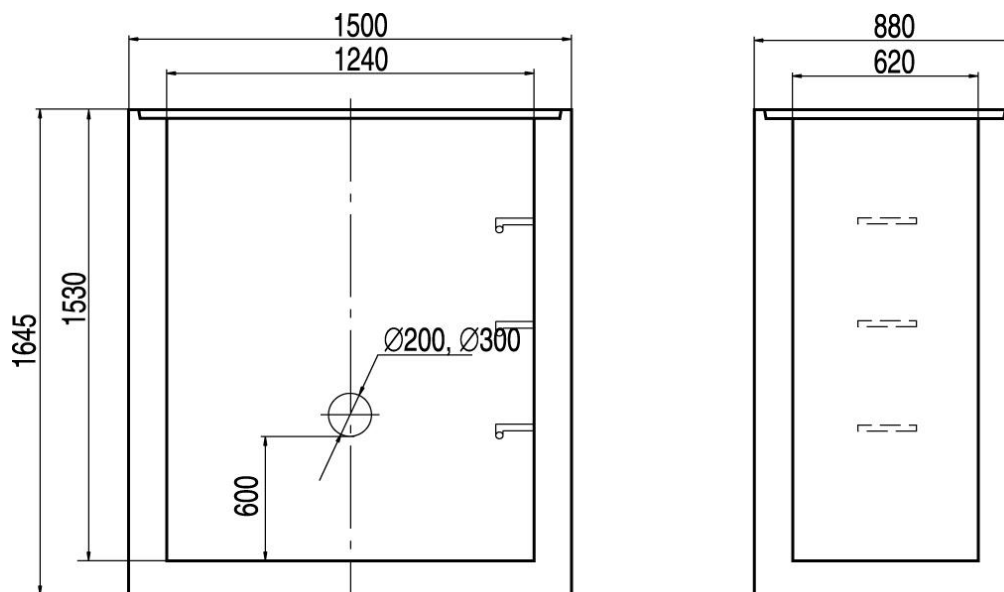
3.6. Odvodnění

V zájmovém území se realizací stavby nemění princip odvodnění. Dešťové vody jsou příčným a podélným sklonem odváděny z povrchu chodníku, či nástupišť do prostoru vozovky či nepevných ploch.

Uliční vpust' (UV15) bude napojena do přípojky DN 300, která se nachází mezi horskou vpustí a šachtou stávající dešťové kanalizace. Uliční vpust' je požadována provést skládaná z prefabrikovaných betonových dílců. Uliční vpust' je požadována mělká se sedimentačním prostorem, bez pachové uzávěry (sifon) a s kalovým (bahenním) košem. Hloubka uložení uliční vpusti je 1,165 m (podrobněji v příloze *D.101.4 – Vzorové příčné řezy*).

Mříže uliční vpusti je požadována litinová s pantem o rozměrech 300x500 mm, třídy D400 odpovídající ČSN EN 124, resp. DIN 19583. Kalový (bahenní) koš je požadován tvaru D1, výšky přibližně 250 mm. Přípojka je navržena PVC DN 150 SN8.

V místech otevřeného patního příkopu nově budovaného ramene stykové křižovatky na obec Šitboř bude osazena horská vpust, do které budou svedeny dešťové vody z navazujících příkopů, ale i zaústěna meliorace z okolního pole. Následně budou nahromaděné vody odváděny přípojkou DN 300, SN 12 do nedaleké dešťové kanalizace. Horská vpust bude realizována prefabrikovaná, betonová o rozměrech 1,5 m (délky), 0,88 m (šířky) a hloubky 1,53 m. Horská vpust bude opatřena stupni pro možnost vstupu (viz *obr. 1*).



Obr. 1 – Horská vpust

Horská vpust bude osazena na vrstvu ze štěrkodrti tl. 100 mm a podkladního betonu C30/37n – XF4 tl. min. 50 mm. Zákrytová deska bude obsahovat dvě plastové mříže.

3.7. Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí apod.)

3.7.1. Záchytná bezpečnostní zařízení

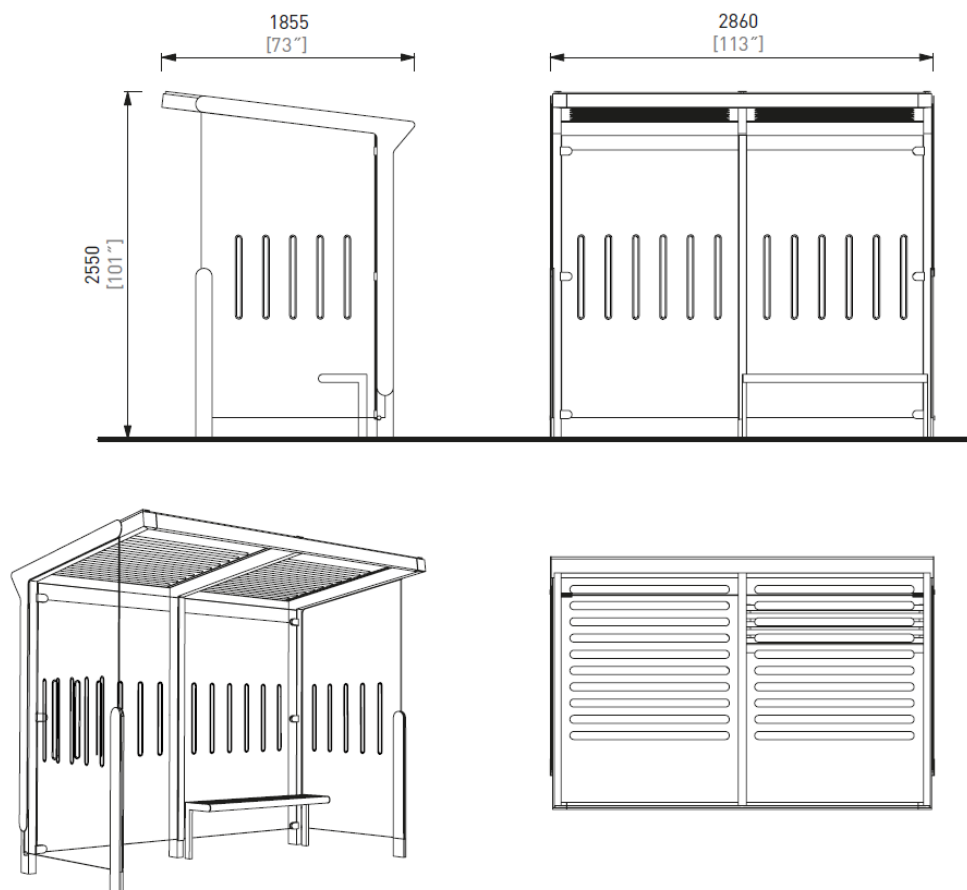
V místech rekonstruovaného propustku v km 0,311 bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 1,1 m.

3.7.2. Vodící bezpečnostní zařízení

Tento stavební objekt neobsahuje vodící bezpečnostní zařízení.

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

V prostoru zastávek BUS budou osazeny nové přístřešky, jejichž definitivní podoba bude odsouhlasena zástupci obce během výstavby. V rámci projektu jsou navrhovány přístřešky s bočnicemi z průhledného materiálu (kalené sklo). Rozměry přístřešku jsou navrhovány 2860/2550/1855 mm (šířka/výška/hloubka) viz obr. 2. Nosné prvky konstrukce přístřešku budou z ocelových, obdélníkových profilů s povrchovou úpravou pozinkováním a práškovým vypalovacím lakem, které budou na místě smontovány. Střecha bude šikmá, se skleněnou výplní. Součástí přístřešku bude i integrovaná lavička tvořená sedákem z dřevěných lamel. Přístřešek bude ukotven do bet. patek, které se budou nacházet pod bet. dlažbou. Podrobnosti viz výrobně technická dokumentace výrobce.



Obr. 2 – Přístřešek BUS (zdroj: MM Cité)

Stávající přístřešek bude demontován včetně betonového základu a odvezen na skládku stavebních hmot. Další prvky městského mobiliáře nebyly ze strany investora požadovány.

3.9. Dopravní značení

3.9.1. Svislé dopravní značení

V tomto stavebním objektu není navrhováno. Dopravní značení je součástí SO 101.

3.9.2. Vodorovné dopravní značení

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

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

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů, je stavba posuzována jako stavba občanského vybavení pro veřejnou dopravu.

V místech pro přecházení je navržen obrubník s výškou nášlapu +20 mm a přístupová část chodníku / rampa je navržena ve sklonu max. 8,3 %. Rampa je umístěna mimo průchozí prostor chodníku, který je šířky min. 0,90m. Pokud není zajištěna minimální šířka 0,9 m, bude snížen celá šířka chodníku. Stavební úpravy jsou navrženy v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů a je-li to možné také v souladu s ČSN 73 6110, projektování místních komunikací.

Na chodníku bude přirozenou vodící linií tvořit parkový obrubník s převýšením min. +60 mm nad úroveň chodníku.

Ve všech úsecích, kde je výška nášlapu obruby nižší než +80 mm je navržen varovný pás šířky 400 mm. V prostoru míst pro přecházení je varovný pás doplněn signálním pásem šířky 800 mm, který je v místě styku s varovným pásem odsazen / přerušen v délce 300-500 mm.

Minimální délka signálního pásu je požadována 1,0m. V místech, kde to není možné zajistit, budou doplněny vodící linie přechodu. Podrobně je řešení doloženo ve výkresových přílohách (viz C.2 - *Koordinační situační výkres*, resp. D.102.2 - *Situace stavby*).

5. Provádění a dopravní opatření

Dopravně inženýrská opatření související se stavbou jsou zpracována v příloze E – *Zásady organizace výstavby*. Předmětný úsek silnice II. třídy bude rozdělen na několik etap, jejichž oprava bude probíhat za celkové uzavírky. Toto řešení by mělo zajistit minimalizaci dopadů stavby na dopravu v zájmovém území.

Navržené DIO jsou pouze orientační. Konkrétní návrh je nutné po výběru dodavatele stavby a stanovení konkrétního termínu realizace závazně projednat. Na základě projednání zajistí dodavatel stavby u příslušného silničního správního úřadu stanovení přechodné úpravy silničního provozu a povolení uzavírky.

Žádost o uzavírku je nutné podat nejpozději 30 dní před zahájením prací (dle vyhlášky č. 104/1997 Sb. §39 odst. 3). Nejpozději současně se žádostí o uzavírku / zvláštní užívání dodavatel požádá o stanovení přechodné úpravy provozu.

Přístupy na staveniště jsou možné z obou směrů opravované silnice, a to jak ze směru od Nového Kramolína, tak ze směru od Poběžovic. Doba výstavby stavebního objektu je odhadována na cca 4,5 měsíce. Odhad vychází z předpokladu příznivých klimatických podmínek po celou dobu výstavby.

Prostor pro zařízení staveniště si zajistí zhotovitel stavby sám. Stavební materiál bude po dobu stavby kontinuálně odvážen. Podrobnosti viz ZOV.

6. Vytyčení

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

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!

7. 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. 591/2006 Sb., 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. 309/2006 Sb., 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. 262/2006 Sb., 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 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

nebo

- celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne dobu 500 pracovních dní 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. 591/2006 Sb., 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 vytyčit 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: Ing. J. Bihary