


SO 101

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: Vlkavov; 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 101 – SILNICE II/195 TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO PŘÍLOHY	PARÉ ČÍSLO
			D.101.1	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 101 – SILNICE II/195

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.	Všeobecně	6
3.4.2.	Konstrukce vozovky	7
3.4.3.	Obrubníky, dlažby, tvarovky	7
3.5.	Nezpevněná krajnice	7
3.6.	Zemní práce	7
3.7.	Odvodnění	7
3.8.	Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí apod.)	8
3.8.1.	Záchytná bezpečnostní zařízení	8
3.8.2.	Vodící bezpečnostní zařízení	8
3.9.	Dopravní značení	8
3.9.1.	Svislé dopravní značení	8
3.9.2.	Vodorovné dopravní značení	9
4.	Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	9
5.	Provádění a dopravní opatření	9
6.	Vytyčení	9
7.	Bezpečnost práce a technických zařízení	10

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 101 řeší rekonstrukci vozovky silnice II/195 a silnice III/19522 v intravilánu obce včetně autobusových zálivů.

2.2. Navržené umístění

Umístění stavby je dáno samotným umístěním silnice II/195 a III/19522 výše uvedeného provozního staničení. Stavba prochází katastrálním územím Vlkanov u Nového Kramolína (707 971).

3. Technické řešení

Stavební objekt řeší rekonstrukci vozovky silnice II/195 a stavebně upravuje prostor zastávek BUS, které se nachází na návsi obce. V místech stávajících autobusových zastávek dojde ke změně jejich polohy, která vychází z potřeby navázat na vozovku silnice II/195, která se v těchto místech oproti stávajícímu stavu bude směrově a výškově upravena. Silnice III/19522 bude rozšířena a rekonstruována kompletní konstrukce v úseku 75,0 m.

Dále je navržena úprava odvodnění vozovky, kdy je počítáno s vybudováním drenáže vozovky a úpravy polohy a doplnění uličních vpustí. Navazující konstrukce parkovacích stání a chodníků jsou řešeny ve stavebním objektu 102.

Za křižovatkou se silnicí III/19522 ve směru na Nový Kramolín dojde k zasypání stávajícího otevřeného příkopu na západní straně silnice a prodloužení dešťové kanalizace. V rámci rekonstrukce silnice v tomto úseku dojde ke změně příčného sklonu silnice.

Na výjezdu z obce ve směru na Nový Kramolín je navrženo pročištění otevřeného silničního příkopu. V místech chodníku z prostoru obytné zóny je pak navržen vtokový objekt, který zajistí vtok do dešťové kanalizace. V místech otevřeného silničního příkopu na vnitřní straně směrového oblouku v místech výjezdu z obce na Nový Kramolín nebude osazena silniční obruba a bude zde realizována pouze nepevněná krajnice.

Konstrukční vrstvy vozovky jsou uvedeny v čl. 3.4.3. V zálivech autobusových zastávek bude použita stejná konstrukce vozovky. Stávající konstrukce vozovky silnice II/195 a III/19522 bude demontována.

V úseku od konce úpravy osy 102 až po konec obce ve směru na Ohnišřovice (sil. III/19522) je předpokládána oprava obrusné a ložné konstrukční vrstvy v rámci opravy objízdné trasy, která je blíže popsána v příloze E – Zásady organizace výstavby. Pro tyto účely budou v soupisu prací vymezeny zvláštní položky, které budou čerpány dle skutečně provedených prací.

Šířka jízdních pruhů je ve většině předmětného úseku zachována jako ve stávajícím stavu, tedy 2,50 m, odvodňovací proužek je navržen 0,25 m. Ve směrových obloucích bude vozovka rozšířena dle ČSN 73 6110. Autobusový záliv je navržen šířky 3,0 m. Délka nástupní hrany je navržena 15,0 m, vjezdové klíny mají délku 15,0 m, výjezdové klíny pak 10,0 m. Zaoblení lomů vozovky v zálivech je zřejmé z výkresových příloh. Autobusové zastávky budou vyznačeny vodorovným dopravním značením a svislým dopravním značením v grafické úpravě Plzeňského kraje.

V km 0,311 bude rekonstruován propustek pod silnicí II/195. Stávající trouby budou nahrazeny dvěma železobetonovými troubami DN 500. Kolmá čela propustku budou přestavěna na čela šikmá. To bude docíleno seříznutím kanalizačních trub. Vtok a výtok bude obložen lomovým kamenem do betonového lože. Podrobněji viz příloha D.101.6 – Propustek v km 0,311.

Uliční vpusti budou zaústěny do stávající dešťové kanalizace. Díky mělko uloženému kanalizačnímu potrubí je počítáno s použitím mělkých uličních vpustí (viz D.101.4 – Vzorové příčné řezy). Podrobnější popis typu uličních vpustí je uveden v článku 3.7 Odvodnění.

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.101.2 - Situace stavby*). Směrové vedení osy 101 ve většině trasy respektuje stávající stav, pouze v místech autobusových zastávek v km 0,310 – 0,400 bude upravena trasa tak, aby byly odstraněny protisměrné oblouky.

3.2. Výškové vedení

Výškové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz *D.101.3 - Podélné profily*). Niveleta osy 101 je navržena tak, aby ve většině případů respektovala stávající stav a pouze vyrovnávala lokální nerovnosti.

3.3. Příčné klopení

Příčné klopení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz *D.101.4 - Vzorové příčné řezy*, *D.101.5 - Charakteristické příčné řezy*). Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný $p=2,5\%$.

3.4. Konstrukce zpevnění a tvarovky

Navrhované konstrukce a povrchy jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz *D.101.4 - Vzorové příčné řezy*). Vozovka je navržena s povrchem z asfaltového betonu pro ohrubné vrstvy. Konstrukce vozovky principiálně vychází z TP 170, navrhování vozovek pozemních komunikací.

3.4.1. Všeobecně

Asfaltem stmelené vrstvy stávající vozovky budou odfrézovány a část bude použita do nezp. krajnic či jádra krajnic nebo při realizaci provizorních komunikací. Ostatní vyzískaný materiál (r-materiál) bude přepraven zhotovitelem stavby na deponii stavebníka (předpokládá se uložení materiálu v prostorách SÚS PK v Cihlářské ul. v Domažlicích).

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

Potřebné ošetření technologických pracovních spár (podélné, příčné) vzniklé pracovním postupem dodavatele je v soupisu / rozpočtu uvažováno jako součást položek řady 574xxx (dle OTSKP). Samostatně jsou vykazovány pouze pracovní spáry na začátku a konci stavby, na styku původní a nové ohrubné vrstvy v podélném směru (položky řady 919xxx a 589xxx). Případné příčné pracovní spáry v ohrubné vrstvě musí být provedeny na celou šířku vozovky. Není přípustné posunutí příčné pracovní spáry v jednotlivých jízdních pružích.

3.4.2. Konstrukce vozovky

Pro vozovku pracovní osy „101“, osy „102“ a zálivů BUS 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
ŠDA 0/32	200 mm	šterkodrt	ČSN 73 6126
Celkem	470 mm		

3.4.3. Obrubníky, dlažby, tvarovky

Vozovka silnice II/195 bude vymezena silničními betonovými obrubníky o rozměrech 150/250/1000 mm (š/v/d), v místech snížené obruby lze osadit silniční obrubníky o rozměrech 150/150/1000 mm. Výška nášlapu silniční obruby je požadována 120 mm, v místech pro přecházení nebo v samostatných vjezdech je výška nášlapu požadována 20 mm. V místech nezpevněné plochy navazující na silnici II/195 v pracovním staničení km 0,275 vlevo je požadována výška nášlapu silniční obruby 40 mm. Silniční obruby budou osazeny do bet. lože C20/25n-XF4 s přísadou zpomalovače tuhnutí a boční opěrou (tvar lože dle vzorových listů pozemních komunikací).

Silniční obruby na rozhraní vozovky a chodníku či vjezdů jsou součástí SO 102.

3.5. Nezpevněná krajnice

Nezpevněná krajnice vozovky bude realizována a zhutněna z r-materiálu, jejíž příčný sklon bude 8,0 %. Výškový rozdíl mezi povrchem nové obrusné vrstvy a nezpevněnou krajnicí je požadován min. 30 mm. Jádru krajnice je požadováno ze získaného r-materiálu.

3.6. Zemní práce

Požadované hodnoty únosnosti jednotlivých vrstev konstrukce vozovky a rozsah jejich použití je přehledně doložen ve výkresových přílohách (viz D.101.4 - *Vzorové příčné řezy*).

V místě rekonstrukce vozovky 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.

Aktivní zóna vozovky v pracovním staničení km 0,315 – 0,400 bude zhotovena z přírodního drceného kameniva PDK 0/125 o mocnosti 250 mm. Na takto upravené pláni je požadována minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=45$ MPa.

V případě nedostatečné únosnosti zemní pláně v ostatních úsecích vozovky je požadováno zřízení sanační vrstvy v tl. 250 mm. Aktivní zóna je navržena z vrstvy přírodního drceného kameniva PDK 0/125 o mocnosti 250 mm. V případě nesplnění filtračního kritéria zemin na paraplání bude položena separační netkaná geotextilie z polypropylenu, plošná hmotnost min. 300 g/m², pevnost v tahu min. 20 MPa, mechanická odolnost proti protržení CBR min. 3,0 kN. Zlepšení aktivní zóny a pokládka separační geotextilie je podmíněno předložením prokazatelných zkoušek a předchozím souhlasem TDS.

3.7. Odvodnění

V zájmovém území se realizací stavby nemění princip odvodnění. Dešťové vody jsou odváděny z vozovky příčným a podélným sklonem vozovky do stávajících otevřených, patních příkopů. V intravilánu obce jsou vody odváděny za pomoci uličních vpustí do dešťové kanalizace. Tento princip zůstane zachován.

Uliční vpusti budou napojeny do stávající dešťové kanalizace, která se nachází v pásu zeleně mezi vozovkou a přilehlými nemovitostmi, resp. jejich oplocením. Uliční vpusti je požadováno provést skládané z prefabrikovaných betonových dílců. Uliční vpusti jsou požadovány mělké se sedimentačním prostorem, bez pachové uzávěry (sifon) a s kalovým (bahenním) košem. Důvodem pro použití mělkých uličních vpustí je hloubka uložení stávající dešťové kanalizace. Hloubka uložení uličních vpustí je 1,165 m (podrobněji

v příloze D.101.4 – Vzorové příčné řezy). Uliční vpust s označením UV4 bude realizována jako podobrubníková. Důvodem je souběh s vodovodním řadem.

Mříže uličních vpustí jsou požadovány litinové s pantem o rozměrech 300x500 mm (UV1-UV3, UV5-UV7, UV10-UV14) nebo 500x500 mm (UV8, UV9), třídy D400 odpovídající ČSN EN 124, resp. DIN 19583. Kalový (bahenní) koš je požadován tvaru B1 dle DIN 4052 (v případě mříže 300x500 mm tvar D1), výšky přibližně 250 mm. Přípojky jsou navrženy PVC DN 150 SN8. Přípojka UV7 bude zaústěna přímo do ŽB trouby propustku. U přípojky uliční vpustí UV8 je podélný sklon navržen 0,5 % z důvodu mělko uložené dešťové kanalizace.

Pro odvodnění pláně je navržena podélná drenáž z tuhé drenážní trubky HDPE DN 100, kruhové tuhosti SN 8 kN/m², perforací 220°. Obsyp drenáže bude realizován ze ŠDb 8/16, podkladní vrstva ŠDb 0/22 tl. 60 mm. Podélná drenáž bude po celém svém obvodu obalena filtrační geotextilií o plošné hmotnosti 100 g/m² a bude zaústěna do šachet dešťové kanalizace.

V pracovním staničení km 0,270 osy 101 dochází k vyvěrání vody skrze konstrukční vrstvy vozovky, a to i v době, kdy nebyly pozorovány dešťové srážky. Pravděpodobně se bude jednat o vyvěrání pramene. Pokud se po demontáži stávající konstrukce vozovky potvrdí, že se v těchto místech koncentruje pramen, budou realizována následující opatření. Po přesné lokalizaci pramene bude v místech vývěru vyhlouben otvor pro osazení betonové skruže výšky minimálně 295 mm, která bude osazena na vyrovnávací vrstvu ze štěrkopísku. Ve spodní polovině skruže bude vyfrézován otvor pro napojení odtokového potrubí PVC DN 110 SN 8 kN/m². Vnitřní prostor betonová skruž bude zasypán až po okraj štěrkodrtí frakce 0/32. Prostor mezi vnějším povrchem betonové skruže a zeminou bude vyplněn štěrkopískem. Odtokové potrubí bude vyústěno do svahu. Výtok bude opevněn kamenným obkladem do betonu. Celá konstrukce pro zachycení pramene bude pod úrovní konstrukčních vrstev vozovky.

Na ploše nově budované vozovky budou výškově upraveny poklopy kanalizačních revizních šachet a zařízení na vodovodním řadu (hrnečky, hydranty apod.).

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

3.8.1. Záchytná bezpečnostní zařízení

Tento stavební objekt neobsahuje záchytná bezpečnostní zařízení.

3.8.2. Vodící bezpečnostní zařízení

Vozovka na své vnější straně bude opatřena vodorovným dopravním značením – vodící čarou.

3.9. Dopravní značení

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

Provedení dopravního značení je požadováno dle:

- TKP 14 dopravní značky a dopravní zařízení
- ČSN EN 12899-1, stálé svislé dopravní značení - část 1: stálé dopravní značky
- ČSN EN 12899-3, stálé svislé dopravní značení - Část 3: směrové sloupky a odrazky
- ČSN EN 1436-1, vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení
- ČSN EN 12767, pasivní bezpečnost podpěrných konstrukcí zařízení na pozemní komunikaci - požadavky a zkušební metody
- TP 70, zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na PK
- TP 65, zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133, zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
- vzorové listy VL 6.1 a VL 6.2, vybavení pozemních komunikací

3.9.1. Svislé dopravní značení

V rámci stavby bude svislé dopravní značení upraveno pro potřeby nového stavebně technického uspořádání. Jejich umístění je uvedeno v příloze C.3 – *Situace dopravního značení*. Provedení svislého

značení je požadováno dle PPK-SZ, požadavky na provedení a kvalitu stálých svislých dopravních značek, a PPK-FOL, tabulka pro identifikaci třídy folie pro stálé svislé dopravní značky. Stávající svislé dopravní značení bude demontováno a zhotovitelem stavby přesunuto na deponii, která bude určena stavebníkem (předpokládá se uložení materiálu v prostorách SÚS PK v Cihlářské ul. v Domažlicích).

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. Svislé značky IJ4b budou realizovány v grafické úpravě označníku Plzeňského kraje. Dopravní zrcadla budou použita v úpravě bez nutnosti přívodu energie, které se nejíní a nerolí se. Dopravní zrcadlo umístěné v km 0,180 bude o průměru optiky 600 mm, zrcadla v prostoru stykové křižovatky sil. II/195 a III/19522 budou v provedení průměru optiky 800 mm. Mimo vyznačené dopravní značení ve výkrese C.3 – *Situace dopravního značení* budou demontovány a osazeny nové svislé dopravní značky IZ4a, IZ4b na vjezdu do obce ze směru od obce Šitboř.

Použité svislé dopravní značení je pro vozovku základní velikosti reflexní třídy min. R2. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky od hrany zpevněné krajnice je min. 0,5m a max. 2,0m.

3.9.2. Vodorovné dopravní značení

Provedení nového vodorovného značení je požadováno dle PPK-VZ, požadavky na provedení a kvalitu definitivního vodorovného dopravního značení a dopravních knoflíků na dálnicích a silnicích I. třídy, a dále se řídí ČSN EN 1436 (včetně změn) a ČSN EN 1871.

Vodorovné dopravní značení je požadováno v reflexním provedení a musí splňovat požadavky specifikované ČSN EN 1436, vodorovné dopravní značení. Vodorovné značení bude provedeno barvou, následně dvousložkovým strukturálním nezvučícím plastem. Podrobněji je návrh uveden v příloze C.3 – *Situace dopravního značení*.

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

Stavba se nachází v intravilánu obce silnice II. třídy, kde není ve stávajícím stavu pro pohyb chodců vymezen chodník. Stavební práce budou probíhat v celém uličním prostoru. Zhotovitel stavby zajistí bezpečné převádění chodců prostorem staveniště.

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 vždy za celkové uzavírky, resp. po polovinách. 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 104/1997Sb. §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.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení inženýrských sítí v prostoru stavby jejich správcí. 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 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: Ing. J. Bihary