

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a). IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby :	Ulice Vraclavská – stavební úpravy, Vysoké Mýto
Objekt :	SO 102 Parkovací plochy
Druh stavby :	Oprava
Místo stavby :	Stavba se nachází v Pardubickém kraji, v okrese Ústí nad Orlicí
Katastrální území :	Vysoké Mýto
Kraj :	Pardubický
Okres :	Ústí nad Orlicí
Stupeň :	PDPS
Investor :	Město Vysoké Mýto Vysoké Mýto-Město, B. Smetany 92, 566 32 Vysoké Mýto IČO: 00279773 DIČ: CZ 00279773 tel: 465 466 111 e-mail: radnice@vysoke-myto.cz zástupce pro věci smluvní: Ing. František Jiraský, starosta města zástupce pro věci technické: Bc. Ondřej Halama
Zpracovatel objektu :	OPTIMA spol. s.r.o. Projektová, inženýrská a stavební činnost Žižkova 738, 566 01 VYSOKÉ MÝTO e-mail: info@optima-vm.cz IČ: 15030709, DIČ: CZ15030709 Ing. Bohuslav Shejbal, jednatel autorizovaný inženýr pro pozemní a dopravní stavby ČKAIT 0700216 Ing. Zbyněk Neudert, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, mosty a inženýrské stavby ČKAIT 0700316 Ing. Šárka Šafránková
Zhotovitel stavby :	Dle výběrového řízení

b. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Jedná se o zřízení parkovacích stání, které jsou na daných místech.

Parkovací stání č.1-9

Jedná se o kolmá parkovací stání u místní komunikace k nemocnici v úseku 0,025 30 – 0,048 90km. Jsou navržena z betonové drenážní dlažby tl.80mm, základní šířky 2,5m a délky 4,5m (přesah 0,5m). Krajní parkovací stání je rozšířeno na 2,75m. U těchto parkovacích stání je také navrženo jedno vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Je navrženo šířky 3,5m, délky 4,5m. Parkovací stání budou označena svislým dopravním značením. U parkovacích stání bude osazen betonový obrubník 1000x250x150mm s podsázkou 0,10m.

Odvodnění je zajištěno příčným sklonem 2,5% do stávajícího odvodnění, dešťových vpustí u vozovky.

Parkovací záliv

Je navržen po pravé straně vozovky na ulici Vraclavská v úseku 0,033 60 – 0,109 70km šířky 2,0m z betonové dlažby s oddělením betonového vodícího proužu 500x250x100mm od vozovky. Protože je v daném úseku provedena výměna krytu i kompletní konstrukce, která vychází z diagnostického průzkumu, je nutné i část parkovacího zálivu provést v kompletní konstrukci.

- 0,033 60 – 0,078 00km výměna krytu
- 0,078 00 – 0,109 70km kompletní konstrukce

Odvodnění je zajištěno příčným sklonem 2,5% do stávajícího odvodnění, dešťových vpustí u vozovky. V tomto případě jsou vpusti umístěné v parkovacím zálivu.

Z důvodu provedení kompletní konstrukce a né zcela vhodné zeminy do aktivní zóny bude v místech zřízení kompletní konstrukce osazen podélný trativod. Bude osazen 0,4m pod pláň do rýhy šířky 0,4m s obsypem ze štěrku 8-16.

- 0,038 00 – 0,063 70km délky 26,0m
- 0,063 70 – 0,107 20km délky 44,0m

Parkovací stání č.10-16

Toto parkovací stání se nachází u sjezdu méně významné veřejně užívané účelové komunikace 0,060 20km. Celá plocha, včetně komunikace u parkovacích stání, bude provedena z drenážní betonové dlažby. Parkovací stání jsou navržena šířky 2,5m, délky 5,0m, včetně jednoho podélného stání šířky 2,0m, délky 6,5m.

Odvodnění je zajištěno příčným sklonem do stávajícího odvodnění, dešťových vpustí.

Z důvodu provedení kompletní konstrukce a né zcela vhodné zeminy do aktivní zóny bude v místech zřízení kompletní konstrukce osazen podélný trativod. Bude osazen 0,4m pod pláň do rýhy šířky 0,4m s obsypem ze štěrku 8-16 v délce 26,0m.

Parkovací stání č.17-22

Tyto parkovací stání jsou navržena jako šikmá 60°, délky 5,2m, šířky 2,9m. Komunikace u těchto parkovacích stání je navržena šířky 4,0m. Parkovací stání i komunikace u těchto stání je navržena z betonové drenážní dlažby. Pro možnost zřízení těchto stání a této komunikace na stávající zpevněné parkovací ploše byla navržena zřízení jednosměrného provozu a to od sjezdu 0,116 00km po sjezd 0,153 30km – výjezd. Dopravní svislé značení je součástí objektu SO 103.

Odvodnění je zajištěno příčným sklonem do dešťových vpustí.

Z důvodu provedení kompletní konstrukce a né zcela vhodné zeminy do aktivní zóny bude v místech zřízení kompletní konstrukce osazen podélný trativod. Bude osazen 0,4m pod pláň do rýhy šířky 0,4m s obsypem ze štěrku 8-16 v délce 26,0m.

Parkovací stání č.23-24

Tyto parkovací stání jsou navržena jako podélná, délky min.6,5m, šířky 2,0m. Parkovací stání i komunikace u těchto stání je navržena z betonové drenážní dlažby

Konstrukce parkovacích stání

Betonová drenážní dlažba	DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Štěrkoдрť	ŠD	150mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkoдрť	ŠD	200mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa			
Celkem		470mm	

Konstrukce parkovacího zálivu 0,033 60 – 0,078 00km

Betonová drenážní dlažba	DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Celkem		min.120mm	

Konstrukce parkovacího zálivu 0,078 00 – 0,109 70km

Betonová drenážní dlažba	DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Štěrkoдрť	ŠD	200mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkoдрť	ŠD	150mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa			
Celkem		470mm	

Na stavbu byl také proveden „**Stavebně – geologická a hydrogeologická rešerže**“ vypracovaný Ing. Petrem Čihákem 12/2019. Zpráva popisuje celkové geologické a hydrogeologické poměry v bezprostředním okolí projektovaného úseku stavebních úprav komunikace. Konstatuje se, že bezprostřední rostlé podloží v prostoru daného úseku ulice je tvořeno značnou mocností sprašových hlín charakteru nízce až středně plastických jílu (F6-CL,CI), které jsou zde místy překryty proměnlivou mocností recentních navážek – sypanin. Tyto navážky jsou jak proměnlivě konsolidované (proměnlivě ulehlé), tak místo od místa mění jak své složení, tak i granulometrickou skladbu. V největším rozsahu lze u těchto navážek očekávat charakter štěrkovité hlíny (F1-Y(MG)), s proměnlivou příměsí stavebního odpadu a sutě. Vzhledem ke značně hloubkově zakleslé hladině podzemní vody v celé trase stavebního záměru, lze očekávat příznivý vodní režim v podloží celého daného úseku dopravní stavby.

Při zhodnocení všech inženýrskogeologických a hydrogeologických aspektů doporučujeme parkovací stání osadit na aktivní zóny založené na stávajícím povrchu území, přehutněném na $D = 98 \%$ dle ČSN 72 1006, po odstranění stávajících podkladních vrstev. Na povrchu pláň je **nutné**, aby pod parkovacími stání bylo naměřeno $> 45 \text{ MPa}$ (dle ČSN 72 1006). Pak lze vrstvit konstrukce parkovacích stání. **V případě neúnosnosti zemní pláň je nutné pod parkovacími stání provést výměnu podloží mocností 0,30m.**

Odvodnění

Odvodnění je zajištěno příčným sklonem do stávajícího odvodnění, dešťových vpustí.

b.1 Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)

Na staveništi se nacházejí tyto inženýrské sítě:

- vodovod
- kanalizace
- plynovod NTL
- plynovod STL
- kabelové vedení NN
- kabelové vedení VN
- nadzemní vedení NN
- sdělovací kabel
- kabel veřejného osvětlení

!!! Orientační zakres jednotlivých sítí je patrný ze situace. Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce jednotlivých sítí o jejich vytyčení. Vrchní vedení inženýrských sítí jsou zřejmá. !!!

Obecný popis ochranných pásem inženýrských sítí

V dalším textu jsou obecně uvedena ochranná pásma inženýrských sítí.

Ochranná pásma elektroenergetických zařízení - dáno zákonem č. 458/2000 Sb.

U venkovního vedení se jedná o souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany

1 kV až 35 kV - vodiče bez izolace	7 m
1 kV až 35 kV - vodiče s izolací	2 m
1 kV až 35 kV - závěs. kabelové vedení	1 m
35 kV až 110 kV	12 m
110 kV až 220 kV	15 m
220 kV až 400 kV	20 m
nad 400 kV	30 m
závěsné kabelové vedení 110 kV	2 m
zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m
U podzemního vedení do 110 kV	1 m od krajního kabelu oboustranně
nad 110 kV	3 m od krajního kabelu oboustranně

U elektrických stanic u venkovních elektr. stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,

u stožárových elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m,

u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m,

u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění

u výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo na vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice.

Ochranná pásma plynárenských zařízení - dáno zákonem č. 458/2000 Sb.

U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce

1 m na obě strany od půdorysu,

U ostatních plynovodů a plynovodních přípojek

4 m na obě strany od půdorysu

U technologických objektů

4 m na všechny strany od půdorysu.

Ochranná pásma teplárenských zařízení - dáno zákonem č. 458/2000 Sb.

U zařízení na výrobu či rozvod tepla

2,5 m od zařízení

U výměňkových stanic

2,5 m od půdorysu

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok - dáno zákonem č. 274/2001 Sb. ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu

a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5m

Silniční ochranné pásmo stanoví zákon č. 13/1997 Sb. mimo souvisle zastavěná území a rozumí se jím prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy

15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu silnice II. nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

Ochranné pásmo drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových je vymezeno svislou plochou vedenou takto

u celostátní a regionální dráhy 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy

u celostátních drah vybudovaných pro rychlost vyšší jak 160 km/h – 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy

u vlečky 30 m od osy krajní koleje

u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy

u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje

u lanové dráhy 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje

u dráhy tramvajové a trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu

c. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM

Na stavbu byl proveden „Stavebně – geologická a hydrogeologická rešerše“ vypracovaný Ing. Petrem Čihákem 12/2019:

Předložená zpráva uvádí souhrn inženýrsko – geologických, hydrogeologických a geotechnických poznatků, získaných rešerší archivovaných průzkumných prací, pro projektovaný záměr stavebních úprav 0,38075 km dlouhého úseku silnice III/30523 (Vysoké

Mýto – Vraclav) resp. ulice Vraclavské, v SZ okraji města Vysokého Mýta – region Pardubický kraj.

Zpráva popisuje celkové geologické a hydrogeologické poměry v bezprostředním okolí projektovaného úseku stavebních úprav komunikace. Konstatuje se, že bezprostřední rostlé podloží v prostoru daného úseku ulice je tvořeno značnou mocností sprašových hlín charakteru nížce až středně plastických jílu (F6-CL,CI), které jsou zde místy překryty proměnlivou mocností recentních navážek – sypanin. Tyto navážky jsou jak proměnlivě konsolidované (proměnlivě ulehle), tak místo od místa mění jak své složení, tak i granulometrickou skladbu. V největším rozsahu lze u těchto navážek očekávat charakter štěrkovité hlíny (F1-Y(MG)), s proměnlivou příměsí stavebního odpadu a sutě. Vzhledem ke značně hloubkově zakleslé hladině podzemní vody v celé trase stavebního záměru, lze očekávat příznivý vodní režim v podloží celého daného úseku dopravní stavby.

Zpráva potom dále uvádí hodnoty hydraulické vodivosti zdejšího prostředí pro potřeby návrhu a posouzení likvidace povrchových srážkových vod např. zasakováním do zemního a horninového prostředí a následně do podzemních vod, přímo v prostoru daného stavebního záměru. V této souvislosti se ale konstatuje, že dané území, z mnoha důvodů zde neposkytuje vhodné podmínky pro zasakování srážkových vod do zemního prostředí a jako vhodný způsob likvidace zachycených srážkových vod je doporučeno jejich odvedení do nejbližší stoky sdružené kanalizační sítě města, která prochází přímo daným prostorem stavebního záměru.

Při zhodnocení všech inženýrskogeologických a hydrogeologických aspektech doporučujeme parkovací stání osadit na aktivní zóny založené na stávajícím povrchu území, přehutněném na $D = 98 \%$ dle ČSN 72 1006, po odstranění stávajících podkladních vrstev. Na povrchu pláň je **nutné**, aby pod parkovacími stání bylo naměřeno $> 45 \text{ MPa}$ (dle ČSN 72 1006). Pak lze vrstvit konstrukce parkovacích stání. **V případě neúnosnosti zemní pláň je nutné pod parkovacími stání provést výměnu podloží mocností 0,30m.**

d. VZTAH POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Objekt	Investice při výstavbě
SO 101 Silnice III/30523 – ul. Vraclavská	SUS Pardubického kraje
SO 150 Dopravní opatření	SUS Pardubického kraje
SO 103 Chodníky	Město Vysoké Mýto
SO 104 Cyklistická stezka	Město Vysoké Mýto
SO 105 Ostatní zpevněné plochy	Město Vysoké Mýto
SO 401 Veřejné osvětlení	Město Vysoké Mýto
SO 801 Sadové úpravy	Město Vysoké Mýto

e. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

e.1 Popis

Parkovací stání budou provedena z betonové drenážní dlažby. Parkovací záliv bude proveden z betonové dlažby.

e.2 Směrové řešení

Vychází z daného prostoru, vymezené stávajícím zpevněním.

e.3 Výškové řešení

Výškové řešení stavby musí být zachováno.

e.4 Příčné uspořádání

Šířka parkovacích stání je navržena šířky 2,5m. Příčný sklon min. 1,0%.

e.5 Konstrukce*Konstrukce parkovacích stání*

Betonová drenážní dlažba	DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD	150mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD	200mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa			
Celkem		470mm	

Konstrukce parkovacího zálivu 0,033 60 – 0,078 00km

Betonová drenážní dlažba	DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Celkem		min.120mm	

Konstrukce parkovacího zálivu 0,078 00 – 0,109 70km

Betonová drenážní dlažba	DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD	200mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD	150mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa			
Celkem		470mm	

Při zhodnocení všech inženýrskogeologických a hydrogeologických aspektů doporučujeme parkovací stání osadit na aktivní zóny založené na stávajícím povrchu území, přehutněném na $D = 98 \%$ dle ČSN 72 1006, po odstranění stávajících podkladních vrstev. Na povrchu pláně je **nutné**, aby pod parkovacími stání bylo naměřeno $> 45 \text{ MPa}$ (dle ČSN 72 1006). Pak lze vrstvit konstrukce parkovacích stání. **V případě neúnosnosti zemní pláně je nutné pod parkovacími stání provést výměnu podloží mocnosti 0,30m.**

e.6 Inženýrské sítě

Na staveništi se nacházejí tyto inženýrské sítě:

- vodovod
- kanalizace
- plynovod NTL
- plynovod STL
- kabelové vedení NN
- kabelové vedení VN
- nadzemní vedení NN
- sdělovací kabel
- kabel veřejného osvětlení

!!! Orientační zákres jednotlivých sítí je patrný ze situace. Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce jednotlivých sítí o jejich vytyčení. Vrchní vedení inženýrských sítí jsou zřejmá. !!!

e.7 Zemní práce a výkopové práce a demolice

Vytěžená zemina bude využita na stavbě, případně odvážena na organizovanou skládku, kterou zajistí dodavatel. Stavební suť i stavební hmoty budou rovněž odváženy na skládku pro tyto účely určenou.

e.8 Vytyčení

V projektové dokumentaci je použit výškový systém Balt po vyrovnaní. Směrový systém je proveden v souřadnicovém systému S-JTSK. V těchto systémech je provedeno polohopisné umístění objektu.

e.9 Příjezdy a přístupy

Přístup na staveniště bude z ulice Vraclavská.

e.10 Skladovací a pracovní plochy

Skladovací a pracovní plochy bude nutné na staveništi omezit na minimum.

e.11 Připojení na napájecí a odpadní vedení a sítě

Připojení na tyto potřebné sítě si zajistí dodavatelská firma.

e.12 Objížděky a přechodné trasy pro chodce

Pro obchozí trasy lze využít chodníky do podchodu podél ulice Hradecká, dále po ulici Riegrova a Jiráskova.

e.13 Materiál pro záস্যpy a obsypy

Pro záস্যpy a obsypy bude použit nesoudržný snadno hutnitelný materiál, nebo zemina s mírou zhutnění $ID = 0,85$.

e.14 Beton

Jako ložní beton pro uložení obruby bude použit beton C 20/25n XF1.

e.18 Obrubníky

- silniční betonový obrubník 1000x150x250mm
- betonový obrubník 500x80x250mm
- betonový vodící proužek 500x250x100mm

f.) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění

Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem do stávajícího odvodnění, dešťových vpustí.

g.) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

V projektové dokumentaci jsou navrženy svislé značky v základní velikosti ocelové pozinkované s retroreflexní úpravou třídy 2 (ČSN EN12899-1), sloupky ocelové s povrchovou úpravou.

Posunuté dopravní značky:

IP12	„Parkoviště – rezervé“	1x
E13	„Na povolení nemocnice“	1x

Nové dopravní značky:

IP12 +O2	„Vyhrazené parkovací stání“	1x
----------	-----------------------------	----

h.) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Výstavba bude rozdělena na tři etapy – Objekt SO 150 Dopravní opatření

I. ETAPA

První etapa bude provedena za provozu při jednosměrném provozu v úseku od začátku po polovinu vjezdu do areálu IVECO, pro zajištění příjezdu do firmy po celou dobu stavby. Celý úsek bude tedy zúžen na jeden jízdní pruh pomocí dopravního značení.

II. ETAPA

Druhá etapa bude provedena za provozu při jednosměrném provozu v úseku od začátku po polovinu vjezdu do areálu IVECO, pro zajištění příjezdu do firmy po celou dobu stavby. Celý úsek bude tedy zúžen na jeden jízdní pruh pomocí dopravního značení.

III. ETAPA

Třetí etapa bude provedena za úplné uzavírky a to v úseku od vjezdu do poloviny vjezdu do areálu IVECO po konec úseku pomocí dopravního značení.

Objízdné trasy jsou navrženy přes „Peklovce“ a po ulici Průmyslová a následně na silnici I/35.

Parkovací záliv bude proveden v I. Etapě. Ostatní parkovací stání budou provedeny dle potřeby zhotovitele.

i.) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavba nevyžaduje technologické vybavení.

j.) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Není řešeno.

k.) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Bezbariérové řešení je součástí objektu SO 103 Chodníky a SO 104 Cyklostezka.

Při realizaci stavby je nutné dodržet úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, vyhláškou č.146/2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. změny Z1/2010.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci a Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovišti s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky. Uvedené předpisy jsou závazné pro staveb. firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Výkop je po dobu výstavby nutno zabezpečit proti pádu, v nočních hodinách na veřejných prostranstvích osvětlit. Při realizaci stavby je nutné dodržet úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Ve Vysokém Mýtě 05/2021

Ing. Šárka Šafránková