

Stavba: „REVITALIZACE ZASTÁVEK V OSTRAVĚ - PLESNÉ “  
Objekt: „Autobusová zastávka - Stavebniny “  
Investor : Statutární město Ostrava, Městský obvod Plesná  
Dobroslavická 83/8  
725 27 Ostrava - Plesná  
Odp. projektant: Ing. Igor Sauer, IngPLAN. Klímkova 1631/15, 710 00 Ostrava  
Proj. dokumentace: DSP

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

- Obsah:
- 1.) Stávající stav
  - 2.) Přehled výchozích podkladů a průzkumů
  - 3.) Technické řešení
    - 3.1) Zvýšená silniční obruba
    - 3.2) Konstrukce zpevněných ploch
    - 3.3) Bezbariérové úpravy
    - 3.4) Přístřešek AUREO
    - 3.5) Silniční zábradlí
  - 4.) Odvodnění
  - 5.) Dopravní značení
    - 5.1) Provizorní dopravní značení
  - 6.) Vytýčení
  - 7.) Postup stavebních prací
  - 8.) Bezpečnost práce

### 1.) Stávající stav

Stavba se nachází na pozemcích 958/15 s 958/15, katastrálním území Stará Plesná. Samotná zastávka se nachází na silnici III/46613, označená jako ulice 26. dubna, v mírném zastávkovém zálivu silnice, délka vyřazovacího pruhu je 13,30m, nástupní hrana je dlouhá 12,0m a připojovací pruh délky 8,80m. Celý záliv je od zpevněné plochy vozovky oddělený zvýšenou silniční obrubou z betonového obrubníku šířky 15,0cm. Převýšení silniční obruby je v rozsahu od 10 - do 12cm. Podél nástupní hrany je zpevněná plocha z betonových dlaždic 30/30/3 o ploše cca 25,0m<sup>2</sup>.

Na zpevněné ploše je osazena původní klasická čekárna s ocelových rámem a cihelnou vyzdívkou tl. 150mm. Půdorysný rozměr čekárny je 5,0 x 2,0m, výšky zastřešení čekárny je cca 2,75m od upraveného terénu. Střecha je dvouplášťová, z dřevěných prken ukončena hliníkovou krytinou. Celá konstrukce je kotvena pomocí 5-ti betonových patek.

Celá zastávková plocha je z vnější strany ohraničená ocelovým trubkovým zábradlím celkové délky 33,0m. Oplocení je osazené v terénní hraně do betonových patek.

Součástí vybavení autobusové zastávky je označnický a odpadkový koš a na příjezdové straně je osazena moderní dřevěná plastika na betonovém podstavci. Celý prostor mezi oplocením a zpevněnou plochou tvoří travnatý porost. V blízkosti staveniště se nacházejí dřeviny, které budou chráněny v souladu s ustanovením ČSN 839061 - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavební činnosti.

Pod nástupní plochou za zvýšenou silniční obrubou je položeno betonové potrubí místní kanalizace, která není ve správě OVAku. Z dostupných pramenů je profil potrubí DN800 a je součástí zatrubnění místní vodoteče.

### 2.) Přehled výchozích podkladů

Pro zpracování projektové dokumentace na výstavbu chodníku podél komunikace byly k dispozici tyto podklady:

- zadání investora, objednávka
- prohlídka na místě, fotodokumentace
- vyjádření správců inženýrských sítí

- 1.) **ČETIN** česká telekomunikační infrastruktura a.s., Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3
- 2.) **ČEZ Distribuce, a.s.**, Teplická 874/8, 405 02 Děčín 4
- 3.) **Ostravské vodovody a kanalizace, a.s.**, Nádražní 3114/28, 702 00 Moravská Ostrava
- 4.) **INNOGY CZ** ( RWE Distribuční služby, s.r.o., Plynárenská 499/1, 657 00 Brno)
- 5.) **ČEZ ICT Services, a.s. oblast Morava**, 28. října 3123/152, 709 02 Ostrava
- 6.) **Ostravské komunikace, a.s.**, Novoveská 1266/15, 709 00 Ostrava - Mariánské Hory

– geodetické polohopisné a výškopisné zaměření zájmového území, účelová mapa v měřítku 1:250 v souřadnicovém systému JTSK a výškopisné napojení na Bpv. po vyrovnání, která splňuje kvalitativní podmínky ČSN 013411 a směrnice ČÚGK 300/84 - 21. Účelová mapa byla projektantem doplněna o průběhy stávajících inženýrských sítí dle viditelných znaků v terénu a dle podkladů, poskytnutých správcem jednotlivých inženýrských sítí. Ze získaných podkladů je zřejmá pouze jejich orientační poloha. Před zahájením jakékoliv stavební činnosti je nutné nechat průběhy stávajících podzemních vedení vytýčit a sondami provést zjištění hloubky jejich uložení

- digitalizovaná katastrální mapa
- katastrální podklady
- fotodokumentace

**3.) Technické řešení**

Účelem dokumentace je rekonstrukce stávajícího stavu, nahrazení betonových obrubníků za nové bezbariérové obrubníky s výškou nástupní hrany 200mm, náhrada stávajícího zpevnění za zámkovou dlažbu a v neposlední řadě výměna původního přístřešku za nový, který se v rámci postupných úprav zastávek unifikuje na celém území města na jednotný typ přístřešku.

V průběhu realizace stavby bude zastávka přemístěna nebo bude zrušená bez náhrady. Řešení bude projednáno samostatně za účasti investora stavby, a zástupce Dopravního podniku Ostrava, a.s. před zahájením, stavby.

**3.1) Zvýšená silniční obruba - Nástupní hrana**

Do stávajícího průběhu silniční hrany je vložena vytyčovací přímka pro stanovení matematického tvaru průběhu silniční obruby, pro stanovení podélného profilu stávající hrany a pro určení délky úpravy.

Od vytyčovací přímky směrem do vozovky ve vzdálenosti 0,50m bude vozovka zařezána do hloubky 50mm a část živiceho krytu bude odstraněna.

Následně bude odstraněna silniční obruba betonový obrubník a část konstrukce vozovky do hloubky 43 cm, od původně upraveného terénu. Obdobně i na straně za obrubou se odstraní konstrukce a vznikne rýha min. šířky 1,0m pro uložení nové nástupní hrany z bezbariérových obrubníků.

**Osazení bezbariérových obrubníků CSB HK**

Na upravené dno rýhy se položí podsypná vrstva ze štěrkodrtě 0/63 v tl. 100mm, následně se dom bednění vybetonuje podkladní betonová deska tl.250mm, beton C20/25 XF4, opatřená 2x KARI sítí 6/150x 6/150 uložená ve dvou vrstvách. U spodního okraje s min. krytím 0,05 m od spodní hrany desky.

Na takto upravený podkladní betonový základ budou na lepidlo osazené bezbariérové obrubníky CSB HK. Ze zadní strany bude provedena boční patka beton C 16/20n, XF1.

Celkový počet bezbariérových obrubníků je doložen v příloze situace vytyčen a kladečské schéma.

CSB HK 400/330/1000-P	12 kusů obrubníků
CSB HK 400/310 - H25/1000 – PP	1 kus
CSB HK 400/330 -310/1000 - P	1 kus
CSB HK 400/310 - H25/1000 – PL	1 kus
CSB HK 400/330 -310/1000 - L	1 kus

Na bezbariérové obrubníky navazují klasická silniční obruba, betonový obrubník BO 150/250/1000, který je uložený do betonového lože s boční betonovou opěrou tl.100mm, beton C 16/20n, XF1. Převýšení silniční obruby oproti přilehlé hraně vozovky je 120mm. Ze strany nájezdu navazuje nový betonový obrubník na původní, délka této úpravy je 4,50m. Na výjezdové straně je délka betonových obrubníků 6,80m.

Po osazení silniční obruby bude upravený pruh vozovky mezi obrubou a odfrézovanou hranou vozovky doplněný konstrukcí vozovky v tl. 48cm.

**3.2) Konstrukce zpevněných ploch****Zpevněná plocha nástupiště**

Pro napojení a úpravu nové zpevněné plochy ze zámkové dlažby bude původní dlažba z betonových dlaždic 30/30/3 včetně původního podkladu kompletně odstraněna. Odhadem lze předpokládat podklad v tl do 10cm ze štěrkodrtě. Vybouraný materiál bude uložený kompletně na skládku ve vzdálenosti do 10km.

Po vytyčení tvaru zpevněné plochy bude plochy mezi obvodem stavby a původní zpevněnou plochou provedené odhumusování v tl. 10cm. Získaná humózní zemina bude uložena na meziskládku pro zpětné použití. Jedná se celkem o 39,m<sup>2</sup> plochy.

Pro zpevněnou plochu ze zámkové dlažby bude provedený odkop pro spodní stavbu silnic do úrovně zemní pláně zpevněné plochy. Zemní pláň bude upravena, zhuťněná na minimální hodnota modulu přetvárnosti zeminy E def,2 je 30Mpa pro jemnozrnné zeminy. Při kontrole hutnění zemní pláně se postupuje dle ČSN 721006

Dlažba je kladena na zhuťněnou ložní vrstvu v předepsaném sklonu, tak aby šířka spár nepřesáhla hodnotu stanovenou ČSN 736131. Dlaždice se kladou s potřebným nadvýšením na dohutnění. Vyplňování spár v dlažbě se provede po položení dlažby, povrch krytu i spárovací materiál musí být suchý. Nestmelený materiál se do spár vmete, přebytečný materiál se zamete a dlažba se pokropí. Vmetení drobného kameniva do spár a kropení se podle potřeby opakuje

**Konstrukce bezbariérového chodníku**

podklad štěrkodrt' 0/16 (0/32)	ŠD	tl. 180 mm (ČSN 736126)
lože štěrkodrt' 0/4		tl. 20 mm (ČSN 736126)
kryt zámková dlažba		tl. 60 mm (ČSN 736131-1)
konstrukce chodníku celkem		tl. 260 mm

Podél nástupní hrany je osazený kontrastní pruh barevně rozlišený z hladké zámkové dlažby v šířce 0,30m, na který navazuje signální pás z barevné reliéfní dlažby šířky 0,80m. Tento signální pás je ukončený u chodníkového obrubníku.

Zpevněná plocha ze zámkové dlažby je z vnější strany ohraničená chodníkovým obrubníkem BO 50/200/1000, který je osazený do betonového, lože s boční betonovou opěrou tl.100mm, beton C 16/20n XF1. Z čelní strany na začátku úpravy je obrubník osazený v úrovni dlažby. Následně chodníkový obrubník stoupá na délce 1,0m na převýšení +60mm oproti přilehlé dlažbě. Toto převýšení chodníkového obrubníku je podél celé zpevněné plochy, kromě hrany za nově osazeném přístřešku, kde je opět obrubník osazený v úrovni dlažby z důvodu omezení rozsahu úprav nezpevněné plochy ze obrubníkem.

Osazením silniční obruby s převýšením +200mm oproti hraně vozovka a příčným sklonem +1,0% směrem do vozovky, vznikne upravená plocha, která dosáhne na vnější straně převýšení až + 200mm oproti původnímu terénu. Tento výškový rozdíl bude vyrovnán za chodníkovým obrubníkem nezpevněnou zemní krajnicí s napojením na původní terén. Na krajnici bude využita zemina získaná z výkopu pro silniční plán zpevněné plochy a základové desky pro přístřešek. Upravená zemní krajnice bude opatřena humózní vrstvou v tl. min.10cm a osetá travním semenem.

V rámci terénních úprav kolem nové zpevněné plochy bude urovnána plocha pro opětovné osazení plastiky.

#### Konstrukce vozovky

Prostor mezi nově osazenou silniční obrubou a odstraněnou částí vozovky bude konstrukce doplněna v následující skladbě. Po osazení bezbariérových obrubníků CS HK zůstane na doplnění rýha šířky pouze cca 30cm, u betonových obrubníků BO 1000/50/200 rýha šířky 50cm. Pokládka bude provedena ručně, pomocí malé hutní mechanizace.

#### konstrukce vozovky

podšyp štěrkodř	ŠD 32/63	tl. 200mm	(ČSN 736126)
podklad štěrkodř	ŠD 0/32	tl.180mm	(ČSN 736126)
infiltrační postřik kationakt.asf. emulze zbytk. 0,8 kg/m <sup>2</sup> )			(ČSN 736129)
podkladní vrstva obalené kamenivo střednězrné	ACP22+ (OKH I)	tl. 60mm	(ČSN 736121)
spojovací postřik z kationakt.asf. emulze (zbytk. 0,2 kg/m <sup>2</sup> )			(ČSN 736129)
obrusná vrstva asfaltobeton střednězrný	ACO 11+ (ABS I)	tl. 40mm	(ČSN 736121)
konstrukce celkem		tl. 480mm	

Spára mezi vozovkou a betonovým obrubníkem bude ošetřena pružnou asfaltovou zálivkou. V rozhraní nově položeného krytu a stávajícího krytu vozovky bude prořezána spára šířky 20mm do hloubky 30mm, a takto vytvarovaná spára bude vyplněna trvale pružnou asfaltovou zálivkou (ČSN -EN 14188-1)

#### 3.3) Bezbariérové úpravy

##### Kontrastní pás nástupiště

Podél nástupní hrany zastávky. Za hranou obruby je osazený barevný kontrastní pás v šířce 0,30m a délce 12,0m z hladké dlažby tl. 60mm. Tento barevný pás šířky 0,30m, včetně 0,20m šířky betonového obrubníku vymezuje bezpečnostní prostor hrany nástupiště, který odděluje pěší provoz od motorové dopravy. Začátek a konec kontrastního pruhu je na úrovni přímých bezbariérových prefabrikátů.

##### Signální pás zastávky

Kolmo na kontrastní pás zastávky. Ve vzdálenosti 0,80m od začátku zastávky je zřízený signální pás v šířce 0,80m na celou zbývající šířku chodníku. Jedná se barevnou reliéfní dlažbu tl. 60mm. Délka pásu je 1,25m a je ukončení u chodníkového obrubníku BO 50/200/1000.

##### Označník zastávky

Jednoduchý tyčový označník je osazený na začátku nástupní hrany zastávky, ve vzdálenosti 0,60 od nástupní hrany směrem do chodníku. Označník je osazený do kotvené patky. Na konstrukci označníku lze osadit typový odpadkový koš z městského mobiliáře.

#### 3.4) Přístřešek

##### Stávající čekárna

Stávající přístřešek je uchycený pomocí pěti kotevních betonových bloků. Nosnou konstrukci tvoří ocelový rám z profilu I 120, Obvodové zdi jsou vyzděné z děrovaných cihel tl. 150mm a omítnuté břizolitovou omítkou. Střecha je dvouplášťová podhled i záklop je dřevěných prken. Krytina je pravděpodobně hliníkový plech položený na nepískované lepenku.

Celá konstrukce bude kompletně odstraněna, včetně betonových základových patek. Vybourané zdivo a betonová suť bude odvezena na skládku do vzdálenosti 10km.

Ocelová konstrukce bude rozpálena na jednotlivé prvky a odvezené do šrotu, (odhadem cca 1000kg) v případě zájmu investora může být s ocelovými prvky naloženo dle jeho pokynů. Půdorysný rozměr čekárny je 5,0m x 2,0m, výška už po střešní konstrukce je cca 2,75m.

##### Nový přístřešek

V rámci celkové revitalizace zastávek na území města je určený jednotný modulový typ čekárny AUREO (mmcité). Pro zastávky v městském obvodu Plesná jsou vybrány dvoumodulové přístřešky s oboustrannými bočními stěnami AUREO A

210a LS. Jedná se o přístřešek s plochou střechou, ocelovou konstrukcí, střecha z polykarbonátu a zadní a boční stěny z tvrzeného, kaleného skla doplněné rýhovaním.

Celková délka čekárny je 2,860 m s přesazením pultové střechy 1,855m a max výška střešní konstrukce je 2,550m.

Pro osazení přístřešku bude zřízená základová deska. Z úrovně zemní pláně pro položení zámkové dlažby bude v místě betonové desky provedeno prohloubení cca o 20cm pro základovou desku a pro podsyp ze štěrkodrtě tl. 100mm.

Založení konstrukce bude na základovou betonovou desku o rozměrech 3,270 x 1,750 m tl. 0,20 m z betonu C 20/25 XF1., vyztuženou 2 x KARISÍTI 6/150 x 6/150 usazenou při spodním a horním okraji desky vždy s min. krytím výztuže 35 mm.

Tvar a rozměry základové desky jsou v příloze C 06 PŘÍSTŘEŠEK AUREO. Ocelové konzolové nosníky jsou kotvené pomocí chemických kotev do monolitické betonové základové desky. Na každou konzolu jsou 4 chemické kotvy M 16x250, v rozteči otvorů 140/140 na osu kotvení. Kotvy vyčnívají +70mm nad horní hranu betonového bloku. Průměr vrtaného otvoru je o 2mm větší než průměr kotvy. Beton pro kotvení např. Hilty HY 150 nebo srovnatelný.

Ocelová nosná konstrukce přístřešku je opatřena ochranným barevným nátěrem v odstínu tmavě šedá – RAL 7011.

### **3.5.) Silniční zábradlí**

#### **Stávající zábradlí**

Podél terénní hrany mezi nástupní plochou a svahem je osazené bezpečnosti silniční zábradlí z ocelových trubek. Jedná se o lehké trubkové zábradlí, které je vyskládané z jednotlivých polí délky 4,0m resp 6,0m s mezerami mezi poli cca 10cm. Celková délka stávajícího zábradlí je 33,0m. Zábradlí bude kompletně odstraněné, včetně betonových patek. Ocelová část zábradlí bude odvezená na skládku (vzdálenost do 5 km) Poškozené a nepoužitelné části budou odvezené do šrotu.

#### **Nové zábradlí**

Stávající zábradlí bude nahrazené nové zábradlím z ocelových trubek TR Ø 6/3,5. Výška horního madla je 1,10m nad upraveným terénem. Střední madlo je osově 0,54m nad terénem. Zábradlí bude osazené do betonových patek. Základní délka jednoho zábradelního pole je 6,0m v ose krajních sloupků. Pro nutnost vyskládání požadované délky je jedno pole atypické délky 4,0m.

Vzájemná vzdálenost sousedních zábradelních polí je 10cm v ose krajních sloupků. Kotevní patky pro vnitřní sloupky zábradlí jsou min. průměru 300mm a hloubky 800mm, sružená patka, do které jsou osazené sousední krajní sloupky má průměr 400mm. Beton základových patek je C 16/20n. Sloupky oplocení se uklínají dřevěnými špalky.

Celková délka nového zábradlí je 34,50m, trasa je dva krát zalomená podle průběhu terénní hrany. Pro osazení v terénu jsou uvedené souřadnice koncových a sružených betonových patek oplocení. Vnitřní patky jsou v osově vzdálenosti 2,0m.

#### **Protikoroziní opatření ocelových konstrukcí.**

Veškeré ocelové konstrukce přicházející do styku se vzduchem budou upraveny dle TKP 19B pro stupeň korozní agresivity C4+K8 (speciální korozní namáhání) s požadovanou životností 30let.

#### **Úprava povrchu otryskaním na stupeň SA2 1/2**

Žárové pozinkování nástřikem dle ISO 1461 nominální tloušťka zasklěho filmu 70µm, min. tl 60µm

Základní nátěr epoxidový dle DB 687.14, nominální tloušťka zasklěho filmu 120µm, min. tl 100µm

Vrchní nátěr polyuretanový dle DB 687.14, nominální tloušťka zasklěho filmu 80µm, min. tl 50µm

Tloušťka celkem – nominální tloušťka 270µm

### **4.) Odvodnění**

Princip odvodnění nové zpevněné plochy autobusové zastávky se namění. Podélný sklon komunikace se nemění, klesá od vjezdu na zastávku ve sklonu 2,88%, příčný sklon zpevněné plochy je 1,% směrem do vozovky. Za připojovacím pruhem je osazena stávající uliční vpust', která je vyústěná do vodoteče podél silničního tělesa.

Plocha nové zámkové dlažby je zastávkového zálivu je o 10m<sup>2</sup> větší než původní plocha. Posouzením hydrotechnického výpočtu podle vzorce :  $Q = \psi * S_s * q_s$ ,  $q_s$  = Intenzita směrodatného deště 157 ls/ha vychází nárůst o 0,1ls. ( $\psi$  = zámková dlažba s pískovými spárami 0,60,  $\Delta S$  = 10m<sup>2</sup>,  $Q = 0,60 * 10 * 0,0001 * 157 = 0,0942ls$ ). Jedná se o naprosto zanedbatelný přírůstek.

### **5.) Dopravní značení**

V rámci stavební úpravy zastávkové plochy bude na silnici III/46613- ulice 26 dubna vyznačena žlutou barvou v délce 12,0m vodorovná dopravní značka V11 s nápisem BUS.

#### **5.1) Provizorní dopravní značení**

Vyznačení polohy provizorní nástupní plochy zastávka Stavebniny přemístění označníku. V místě stavebních prací podél silnice III/46613 bude provedené provizorní dopravní značení podle TP66, schéma B/4 – Standardní pracovní místo, práce v jízdním pruhu. 2x DZ A15 + výstražné světlo typu 1, příčná uzavěra vyznačená 3x jednostrannými směrovacími deskami s výstražným světlem typu 1 podélný odstup 1-2m příčný odstup 0,6 – 1,0m, podélná uzavěra oboustrannými směrovacími deskami v max. odstupu 10m, příčná uzavěra oboustrannými směrovacími deskami podélný odstup 1-2m příčný odstup 0,6 – 1,0m.

### **6.) Vytyčení**

V geodetických podkladech předložené dokumentace je doložena situace vytyčení 1:250, příloha B\_02 Koordinační situace, kde jsou uvedené souřadnice vytyčovacími přímkami, souřadnice lomových bodů vnější hrany chodníkových obrubníků

a souřadnice začátku a konce i oplocení a sdružených patek oplocení, kde je ukončené jedno pole a začíná další pole zábradlí.

Výškové kóty jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání. Ve vytyčovací situaci jsou zobrazeny všechny hlavní body PBPP pro vytyčení stavby, které jsou obsaženy v zaměření, provedené geodetickou firmou, předanou objednateli projekčních prací. Vytyčení

### **7.) Postup stavebních prací**

Před započítím stavebních prací musí být všechny stávající inž. sítě vytyčeny, popř. zajištěny dle vyjádření správců tak, aby nedošlo k jejich poškození, výkopové práce v ochranných pásmech inženýrských sítí musí být prováděny ručně.

Stávající vodovodní a kanalizační poklopy budou zajištěny aby nedošlo k jejich porušení. Jedná se o rekonstrukci s běžnými stavebními pracemi a postupy. Protože není znám zhotovitel díla, jeho možnosti a stavební postupy, nelze jednoznačně určit postup stavebních prací, ale pouze doporučit postup výstavby. Realizace stavby bude prováděna v jedné stavební etapě

- vytyčení všech podzemních inž. sítí, určení hloubek uložení ve vztahu ke konstrukce zpevněné plochy.
- vytyčení obvodu staveniště
- přemístění zastávky zřízení provizorní nástupní plochy
- provizorní dopravní značení
- provedení sejmutí humózní vrstvy v obvodu trvalého záboru stavby s uložení na dočasnou skládku, přemístění plastiky
- demontáž stávajícího přístřešku, a ocelového zábradlí
- zařezání vozovky, odstranění části konstrukce vozovky pro osazení obrubníku CS HK, odstranění stávajících obrubníků
- betonáže podkladního betonu HK obrubníků,
- odkop do úrovně zemní plně, odkop pro betonovou desku přístřešku, úprava a zhutnění plně,
- osazení HK obrubníků a dalších silničních krajníků a chodníkových obrub, betonování základové desky přístřešku
- betonového základu pro osazení přístřešku
- zřízení konstrukčních vrstev chodníku a nástupiště
- osazení přístřešku
- pokládka zámkové dlažby
- osazení trubkového silničního zábradlí
- úprava okolních ploch a dokončovací práce ohumusování včetně osetí nových nezpevněných ploch travním semenem
- dokončovací práce, přemístění plastiky, odstranění provizorního dopravního značení, odstranění provizorní nástupní plochy

### **9.) Bezpečnost práce**

Stavba nevyžaduje žádná zvláštní opatření, kromě běžného dodržování předpisů v oblasti BOZP, které stanoví prováděcí předpis k zákonu č. 309/2006Sb (Nařízení vlády č.591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích). Pro tuto stavbu je třeba, aby ve smyslu výše citovaného zákona zadavatel stavby stanovil koordinátora BOZP ( osoba splňující stanovené předpoklady odborné způsobilosti, §10). S ohledem na požadavek nařízení vlády č. 591/2006Sb, příloha č.5, odst. 6 ( *práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě zařízení technického vybavení*) vzniká povinnost zpracovat plán BOZP, který zajistí zadavatel stavby prostřednictvím koordinátora BOZP již v přípravné fázi stavby. Po výběru zhotovitele stavby jej doplní o rizika, která vznikají při pracovních nebo technologických postupech, které pro danou stavbu dodavatel zvolil. Tyto informace zhotovitel předá koordinátorovi BOZP nejpozději 8 dnů před zahájením prací na staveništi. Dále koordinátor při přípravě stavby postupuje v období, kdy již byl dodavatel stavby určen, podle § 18 zákona 309/2006Sb.

Dále vzniká zadavateli stavby ohlašovací povinnost o zahájení prací příslušnému oblastnímu inspektorátu práce (podle místa staveniště) nejpozději 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli stavby.

Místně příslušným OIP stavby je :

Oblastní inspektorát práce pro Moravskoslezský kraj a Olomoucký kraj,

Živičná, 702 69 Ostrava,

tel: + 420 950 143 711

fax: +420 596 110 164

Email: [ostrava@oip.cz](mailto:ostrava@oip.cz),

[www.suip.cz/oip10](http://www.suip.cz/oip10)

V Ostravě 07/2019

Vypracoval: Ing Igor Sauer

