

Stavba: „REVITALIZACE ZASTÁVEK V OSTRAVĚ - PLESNÉ “
Objekt: „Autobusová zastávka - Pomník RA
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
 - 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 Nová Plesná. Samotná zastávka se nachází na silnici III/46613, označená jako ulice 26. dubna, v prostoru pře křížením s místními komunikacemi Nad Plesankou a Na Miliřích. Podél stávající silniční obruby z kamenného obrubníku OP3 osazeného v převýšení cca 100mm oproti přilehlé hraně vozovky je umístěná autobusová zastávka Pomník RA.

Pseudonástupní hrana podél zpevněné plochy za obrubou je dlouhá cca 15,3m. Zpevněná plocha je v pruhu šířky 1,0m z neidentifikovatelného druhu asfaltové kryty je rozšířená rozšířena pro osazení čekárny. Jedná se o původní klasickou čekárnu s konstrukcí z ocelového rámu a cihelnou vyzdívkou tl. 150mm. Půdorysný rozměr čekárny je 5,0 x 2,0m, výšky zastřešení čekárny je cca 2,75m od upraveného terénu. Střeška je dvouplášťová, z dřevěných prken ukončena hliníkovou krytinou. Celá konstrukce je kotvena pomocí 5-ti betonových patek. K vybavení zastávky patří dvě ocelové lavičky s podélnými dřevěnými latěmi. Na vnější stěně čekárny je osazená poštovní schránka, se strany je na nástupní umístěná prosklená informační tabule. Tabule a poštovní schránka budou v průběhu realizace dočasně přemístěny mimo obvod stavby.

Celá zastávková plocha je ze zadní strany ohraničená oplocením z ocelových rámu na betonové podezdívce. Nezpevněná plocha mezi zpevněnou plochu a oplocením je zatravněná.

Pod plochou staveniště prochází betonové kanalizační potrubí DN 400, které není ve správě OVaKu. V jízdním pruhu silnice III/46613 prochází plynovodní potrubí STL (Innogy), které svým ochranným pásmem zasahuje do staveniště zastávky. Poblíž zastávky je vedené vzdušné vedení Cetin metalický závěsný kabel a vedení nn ČEZu.

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.) **CETIN** 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.) **INNOCY 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 správcí 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 stávajících kamenný obrubník OP3 za nové bezbariérové obrubníky CS HK s převýšením v nástupní hraně +200mm oproti přilehlé hraně vozovky a znovu osazení kamenného obrubníku upravované silniční obruby.

S úpravou silniční a nástupní hrany bude provedená výměna krytu zpevněné plocha za silniční obrubou, která je z nespecifikovatelné druhu asfaltové směsi za plochu s krytem ze zámkové dlažby tl. 60mm. Součástí revitalizace je i výměna stávající čekárny za

Jedná se unifikovanou ocelovou nosnou konstrukci složenou ze dvou polí a třech nosníkových konstrukcí. Výplň tvoří střeška z polykarbonátu a zadní a boční stěny z kaleného skla doplněného rýhováním. Je vybrán typ čekárny, který se v rámci postupných úprav zastávek MHD unifikuje na celém území města na jednotný typ.

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.

Začátek geometrické úpravy silniční obruby je v místě stávajícího vjezdu k domu č.p. 507a končí za rozjezdovým obloukem v napojení silniční obruby na místní komunikaci Nad Plesankou. Celková délka úpravy silniční obruby je 29,30m.

Od vytyčovací přímky směrem do vozovky je odsazena spára pro zařezání vozovky. V místě osazení nových bezbariérových obrubníků je odsazení 0,5m směrem do vozovky. V místě znovu osazení kamenného obrubníku OP3 je spára pro zařezání odsazena mimo 0,25m pro zřízení lože z betonu C 16/20n, XF1 pro osazení kamenného obrubníku.

Následně bude odstraněna stávající silniční obruba kamenný obrubník a část konstrukce vozovky do hloubky 43 cm, od původně upraveného terénu. V místě osazení bezbariérových obrubníků CSB HK bude odstraněna i část konstrukce za obrubou pro vytvoření rýhy, pro založení základové desky pod bezbariérový obrubník.

V začátku úpravy silniční obruby km 0,000 00, v místě vjezdu bude znovu osazený kamenný obrubník OP3 s převýšením +20mm oproti přilehlé hraně a vozovky až po km 0,005 25. Od toho staničení kamenný obrubník lineárně stoupá na délku 1,50m a vyrovná výškové převýšení silniční obruby na hodnotu +120mm oproti vozovce.

V km 0,007 60 začíná bezbariérová nástupní hrana z betonových obrubníků CSB HK až po km 0,023 60, kde navazuje opět kamenný obrubník OP3 a končí v km 0,029 29 zapuštěním, do úrovně přilehlého terénu. Zapuštění je provedené na délku 1,0m. V úseku km 0,023 62 začátek směrového oblouku – km 0,029 29 konec směrového oblouku je silniční obruba položena ve směrovém oblouku o velikosti poloměru $R = 5,0m$.

Osazení bezbariérových obrubníků CSB HK

Na upravené dno rýhy se rozprostře podsypná vrstva ze štěrkodrtě 0/63 v tl. 100mm, následně se do 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 obrubníku
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, kamenný obrubník OP3 250/200/1000, který je uložený do betonového lože s boční betonovou opěrou tl. 100mm, beton C 16/20n, XF1.

Ze strany nájezdu je v délce 7,60 osazený kamenný obrubník OP3 v přímé a na výjezdu ze zastávky je obrubník v délce 5,70m v oblouku o poloměru 5,0m. Z celkové vybourané délky bude 29,30m se vybere vhodných 13,3m, případně se zarovná příčné spáry. Na vyskládání oblouku budou obrubníky řezané.

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 nástupišť

Pro napojení a úpravu nové zpevněné plochy ze zámkové dlažby bude původní konstrukce zpevnění kompletně odstraněná v předpokládané tloušťce 150mm včetně pokladní vrstvy. Vybouraný materiál bude odvezený na skládku k trvalému uložení.

Z plochy mezi stávajícím zpevněním a hranicí oplocení bude sejmutá humózní vrstva zeminy v tl. 100mm a uložena k opětovnému použití.

Nová zpevněná plocha nástupišť začíná na úrovni stávajícího přechodu, v km 0,005 25 staničení vytyčovací přímky. Po vytyčení vnějšího obvodu nové zpevněné plochy chodníkové úpravy, bude provedený odkop do úrovně zemní plně chodníkové úpravy. Vykopaný materiál bude použit na terénní úpravy po položení dlažby.

Zemní pláň bude upravena, zhutněná na minimální hodnotu modulu přetvárnosti zeminy $E_{def,2}$ je 30Mpa pro jemnozrnné zeminy. Při kontrole hutnění zemní pláň se postupuje dle ČSN 721006

Dlažba je kladena na zhutněnou 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

Celkové délky 14,0m, 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 upravené plochy. Následně chodníkový obrubník stoupá na délce 1,0m na převýšení +60mm oproti přilehlé dlažbě. Toto převýšení chodníkového obrubníku je podél celé zpevněné plochy. Chodníkový obrubník je ukončený u betonové podezdívky oplocení. Ze zadní strany je zámková dlažba ukončená u betonové podezdívky oplocení.

Osazením silniční bezbariérové obruby s převýšením +200mm oproti hraně vozovky 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 až po betonovou podezdívku oplocení.

V rámci úpravy nezpevněných ploch bude určený prostor pro opětovné osazení informační tabule.

Na krajnici bude využita zemina získaná z výkopu pro silniční pláň zpevněné plochy a základové desky pro přístřešek. Upravená zemní krajnice bude opatřena humózní vrstvou v tl. min. 10cm a osetá travním semenem.

Celková výměra upravené plochy ze zámkové dlažby je 30,20m², z toho běžná zámková dlažba šeda tl. 60mm 25,20m², 4,20m² barevná dlažba hladká – kontrastní pás a 0,80m² barevná reliéfní dlažba – signální pás. Celková délka chodníkového obrubníku BO 50/200/1000 je 18,0m.

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

podsypan štěrkodrt' ŠD 32/63	tl. 200mm (ČSN 736126)
podklad štěrkodrt' ŠD 0/32	tl. 180mm (ČSN 736126)
infiltrační postřik kationakt. asf. emulze zbytk. 0,8 kg/m ²)	(ČSN 736129)
podkladní vrstva obalené kamenivo střednězrnné ACP22+ (OKH I)	tl. 60mm (ČSN 736121)
spojovací postřik z kationakt. asf. emulze (zbytk. 0,2 kg/m ²)	(ČSN 736129)
obrusná vrstva asfaltobeton střednězrnný 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 14,0m 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 1,00m a je ukončený u chodníkového obrubníku BO 50/200/1000.

Označnick zastávky

Jednoduchý tyčový označnick je osazený na začátku nástupní hrany zastávky, ve vzdálenosti 0,60 od nástupní hrany směrem do chodníku. Označnick je osazený do kotvené patky. Na konstrukci označnicku 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 rozdělena 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 dvou modulové 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 pláň 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.

4.) Odvodnění

Princip odvodnění nové zpevněné plochy autobusové zastávky se nemění. Podélný sklon komunikace se nemění, klesá ve směru jízdy v průměrném sklonu kolem 2,0%, příčný sklon zpevněné plochy je 1,% směrem do vozovky. Celková plocha nové zámkové dlažby zastávkového závalu je o 6m² větší než původní zpevněná plocha. Posouzením hydrotechnického výpočtu podle vzorce : $Q = \psi \cdot S_s \cdot q_s$, $q_s =$ Intenzita směrodatného deště 157 ls/ha vychází nárůst o 0,1ls. (ψ = zámková dlažba s pískovými spárami 0,60, $\Delta S = 6m^2$, $Q = 0,60 \cdot 6 \cdot 0,0001 \cdot 157 = 0,056ls^{-1}$). 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 označnicku. 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 uzávěra vyznačená 3x jednostrannými směrovacími deskami s výstražným světlem typu 1 podélný odstup 1-2m příčný odstup 0,6 – 1,0m, podélná uzávěra oboustrannými směrovacími deskami v max. odstupu 10m, příčná uzávěra oboustrannými směrovacími deskami podélný odstup 1-2m příčný odstup 0,6 – 1,0.

Na boční komunikace před křižovatkou bude osazena DZ A15 doplněná dodatkovou tabulkou E7b

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 tečného polygonu. Rovněž jsou uvedené souřadnice lomových bodů chodníkového obrubníku, který vymezuje polohu a tvar zpevněné plochy.

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.

7.) Postup stavebních prací

Před započetím 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 pláně, odkop pro betonovou desku přístřešku, úprava a zhutnění pláně,
- 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,

www.suip.cz/oip10

V Ostravě 07/2019

Vypracoval: Ing Igor Sauer

příloha: vytyčení - vytyčovací přímka, příčné řezy
souřadnice bodů