

a			
b			
c			
č.	TEXT ZMĚNY - ODŮVODNĚNÍ	DATUM	PODPIS

AKCE

II/150 HAVLÍČKŮV BROD - MOST EV.Č. 150-025

INVESTOR:

KRAJ VYSOČINA

 ŽIŽKOVA 57/1882
 587 33 JIHLAVA

MĚSTO HAVLÍČKŮV BROD

 HAVLÍČKOVO NÁMĚSTÍ 57
 580 61 HAVLÍČKŮV BROD 2


ZHOTOVITEL:

 IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, a.s.
 Albertova 21, 779 00 Olomouc


Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE:

 Hlavní inženýr projektu:
 Ing. Martin Řehulka


 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o.
 OSOVÁ 20, 625 00 BRNO

SO 182

DSPS

SOUŘAD. SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		<div>PRIS</div> <div>PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o.</div> <div>OSOVÁ 20, 625 00 BRNO</div>	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Radoslav PUČÁLKA			
VYPRACOVAL				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ			
KRAJ: VYSOČINA	K.Ú. HAVLÍČKŮV BROD		DATUM	12/2016
NÁZEV OBJEKTU II/150 HAVLÍČKŮV BROD MOST EV.Č. 150-025 SO 182 PORTÁLY DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ			FORMÁT	A4
			MĚŘÍTKO	-
			ÚČEL	DSPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	16055
			ARCHIVNÍ ČÍS.	182_01_TZ
NÁZEV PŘÍLOHY TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU
				1

DOKUMENTACE

DSPS

**II/150 Havlíčkův Brod
– most ev.č. 150-025**

SO 182 Portály dopravního značení

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2	ZMĚNY OPROTI DOKUMENTACI DSP	3
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A JEJÍ UMÍSTĚNÍ.....	4
3.1	ÚČEL STAVBY.....	4
3.2	ÚZEMNÍ PODMÍNKY	4
3.3	GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY	4
4	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	5
4.1	UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ	5
4.2	SKRÝVKA ORNICE.....	5
4.3	ZEMNÍ PRÁCE	5
4.3.1	Výkopy.....	5
4.3.2	Zásypy stavebních jam	5
4.4	PORTÁLY	5
4.4.1	Umístění	5
4.4.2	Založení.....	6
4.4.3	Rám	6
4.4.4	Kotvení	6
4.4.5	Vybavení.....	7
4.4.6	Další požadavky	7
4.5	OPRAVA KONSTRUKCE VOZOVKY	7
4.6	OPRAVA CHODNÍKOVÝCH PLOCH	8
4.7	ODVODNĚNÍ	8
4.8	VEGETAČNÍ ÚPRAVY	8
5	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.....	8
5.1	SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.....	8
5.2	VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	9
6	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	9
6.1	PORTÁL A	9
6.2	PORTÁL B.....	9
6.3	PORTÁL C.....	10
7	BEZPEČNOST PRÁCE	10
8	POŽÁRNÍ OCHRANA.....	11

1 Identifikační údaje

Stavba: II/150 Havlíčkův Brod – most ev.č. 150-025

Objekt: SO 182 Portály

Katastrální území: Havlíčkův Brod

Okres: Havlíčkův Brod

Kraj: Kraj Vysočina

Objednatel dokumentace: Kraj Vysočina

Žižkova 57

587 33 Jihlava

Město Havlíčkův Brod

Havlíčkovo náměstí 57

580 61 Havlíčkův Brod

Investor: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 56

145 05 Praha 4

Majetkový správce: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 56

145 05 Praha 4

Zhotovitel dokumentace: Projekční kancelář PRIS spol. s r.o.

Osová 20

625 00 Brno

zodp. projektant - Ing. Radoslav Pučálka

vedoucí projektant - Ing. Martin Řehulka

ČKAIT 1003412

Místo stavby : intravilán města na křižovatce silnic I/34, I/38 a II/150

2 Změny oproti dokumentaci DSP

Poloha portálu B zůstane v zeleném pásu podél komunikace I/38, ale je o cca 5 m posunuta směrem na Kolín.

Inženýrské sítě nebudou procházet skrze základ portálu B. Veškerá vedení IS u portálu B budou trasována mezi komunikací I/38 a horním stupněm základové patky.

Tvar základu portálu B byl upraven tak, aby co nejméně zasahoval do průběžného chodníku. Horní stupeň základové patky je vysoký 1 m. Do vozovkových vrstev stávající komunikace nebude zasahováno.

3 Základní údaje o stavbě a její umístění

3.1 Účel stavby

Masarykova a Lidická ulice (silnice I/38) je součástí hlavního komunikačního systému města Havlíčkův Brod a zároveň významnou spojnici mezi městy Česká Lípa, Mladá Boleslav, Nymburk, Kolín, Kutná Hora, Havlíčkův Brod, Jihlava, Znojmo a dále pokračuje do Rakouska. Tato komunikace je vzhledem ke svému významu využívána nejen místní dopravou, ale i tranzitní dopravou. Z toho důvodu je potřeba na těchto komunikacích zajistit bezpečnost a plynulost dopravy, zejména v křižovatkách.

Pro zajištění přehlednosti křižovek budou na silnici I/38 ve městě Havlíčkův Brod osazeny 3 portálové konstrukce s dopravním značením. Umístění portálových konstrukcí je následující:

- Portál A – křižovatka silnice I/38 (Lidická ulice), ulice Nad Skalkou a Sekaninovy ulice
portál je na silnici I/38 ve směru na Kolín
- Portál B – silnice I/38 (Masarykova ulice) před přemostěním řeky Sázavy (pravý břeh)
portál je na silnici I/38 ve směru na Jihlavu
- Portál C – silnice I/38 (Masarykova ulice) za přemostěním řeky Sázavy (levý břeh)
portál je na silnici I/38 ve směru na Kolín

Obvod staveniště je dán polohou stávající vozovky, chodníků, zelených pásů a inženýrských sítí.

Pro zpracování projektové dokumentace byly využity níže uvedené podklady.

č.	Název podkladu	Zhotovitel	Datum
1)	I/38, I/34 Havlíčkův Brod portály DZ (DSP, PDPS)	Valbek, s.r.o.	05/2013

3.2 Územní podmínky

Stavba se nachází v intravilánu města Havlíčkův Brod na zastavěném území v blízkosti frekventované silnice I. třídy.

3.3 Geotechnické podmínky

Předpokládané založení portálů je plošné na základových patkách v hloubkách 2,0 – 2,2 m pod okolním terénem. Místa stavenišť jednotlivých portálů nebyla doposud geotechniky posouzena. Je proto nutné provést geotechnický průzkum stavenišť a dle

zjištěných geotechnických podmínek posoudit a upravit rozměry základových patek pro bezpečné založení portálů.

4 Technické řešení

4.1 Uvolnění staveniště

Stavba portálů bude probíhat v koordinaci s ostatními objekty stavby. Zařízení staveniště se předpokládá při zachování provozu na silnici I/38.

Před započítáním stavby budou provedeny dopravně inženýrská opatření a provedeny přeložky inženýrských sítí. Tyto musí být v místě stavby řádně vyznačeny po celou dobu stavby, aby nedošlo k jejich poškození.

4.2 Skrývka ornice

Před započítáním stavby bude provedena skrývka ornice zatravněných ploch v tloušťce 200 mm.

4.3 Zemní práce

4.3.1 Výkopy

Výkopy budou prováděny v otevřených stavebních jámách. U portálů A a C budou stavební jámy po obvodu zajištěny záporovým pažením o předpokládané délce 19,4 m pro každý portál. U portálu B bude polovina stavební jámy (ze strany u vozovky) zajištěna záporovým pažením o předpokládané délce 5,5 m a ze strany chodníku bude výkop zajištěn svahováním 1:1. Před provedením záporového pažení je nutno ověřit polohu a hloubku inženýrských sítí.

V případě výkopů pod hladinou podzemní vody bude nutno tuto po dobu stavby z výkopu odčerpávat. Čerpaná voda může být v případě, že nedošlo k jejímu znečištění vypuštěna zpět do řeky Sázavy (v případě portálů B a C).

4.3.2 Zásypy stavebních jam

Zpětné zásypy budou provedeny z vhodných materiálů z výkopů nebo z nakupovaných materiálů. Zásypy budou provedeny a řádně zhutněny dle platných norem. V místě portálu A bude provedeno nové svahování okolního terénu tak, aby byla výška horního stupně patky nad terénem alespoň 100 mm.

4.4 Portály

4.4.1 Umístění

Celkem jsou navrženy tři portálové konstrukce (tři poloportály), které umožní osazení dopravního značení nad jízdní pruhy. Umístění portálových konstrukcí je zakresleno v situaci. Portálové konstrukce byly navrženy dle šířkového uspořádání komunikace v daném místě a dle místních podmínek. Osa osazených portálů musí být kolmá k ose hlavní komunikace. Pro návrh portálových konstrukcí byl použit katalog „Portály svislého

dopravního značení, zařízení pro provozní informace a elektronické myto“, který zpracovala společnost OK Třebestovice a.s. v roce 2015.

4.4.2 Založení

Předpokládá se plošné založení portálů na základových patkách, jejichž rozměry se pro každý portál liší.

Portál A má patku půdorysných rozměrů 3,0 x 3,5 m a výšky 1,5 m. Nad patkou je pro osazení stojky portálu navržen druhý stupeň půdorysných rozměrů 2,0 x 1,5 m a výšky 0,8 m. Horní stupeň patky je v úrovni 100 – 200 mm nad terénem. Hrany horního stupně jsou zkoseny.

Portál B má patku půdorysných rozměrů 4,5 x 2,5 m a výšky 1,5 m, kvůli množství inženýrských sítí v okolí. Nad patkou je pro osazení stojky portálu navržen druhý stupeň půdorysných rozměrů 2,0 x 1,5 m a výšky 1,0 m. Horní stupeň patky je v úrovni 100 – 200 mm nad terénem. Hrany horního stupně jsou zkoseny.

Portál C má patku půdorysných rozměrů 3,0 x 3,7 m a výšky 1,5 m. Patka je upravena tak, aby umožnila osazení vlastního portálu a také přeloženého sloupu VO. Nad patkou je pro osazení stojky portálu a sloupu VO navržen druhý stupeň půdorysných rozměrů 2,95 x 1,5 m. Výška stupně je v místě stojky portálu 0,8 m (na šířce 2,0 m) a v místě sloupu VO 0,3 m (na zbývajících šířce 0,95 m). Horní stupeň patky je pro osazení stojky portálu v úrovni 100 – 200 mm nad terénem a v místě osazení sloupu VO je v úrovni 300 – 400 mm pod terénem a je překrytý chodníkovými vrstvami. Hrany horního stupně jsou zkoseny.

Navržené základy neumožňují osazení rozvaděče. Rozměry základu portálu A byly navrženy jako typové pro poloportály s dopravní značkou o ploše do 24 m² dle katalogu portálů uvedeného výše. Pro portály B a C byly následně rozměry základu upraveny. Tyto návrhy je nutno ověřit geotechnickým a statickým výpočtem a případně rozměry patek upravit tak, aby bylo zajištěno bezpečné založení portálů.

Patky jsou v tomto stupni PD navrženy z betonu C30/37 XF4. Základ bude proveden na vrstvě podkladního betonu C12/15 X0 v min. tl. 150 mm.

4.4.3 Rám

Rám portálu je řešen jako jednostranně vyložený (tzv. poloportál), z ocelových profilů. Výška stojky je 8,8 m a je tvořena ocelovým uzavřeným profilem o rozměrech 600 x 600 mm z plechu tl. 10 mm. Navržená délka vyložení konstrukce poloportálů je 8,8 m a je tvořeno dvojicí vodorovných břevien délky 8,5 m. Tyto břevna jsou tvořena ocelovými uzavřenými profily o rozměrech 400 x 400 mm z plechu tl. 10 mm. Svislá vzdálenost břevien je 2,6 m.

Podjezdová výška portálu je minimálně 5,6 m. Výše uvedené dimenze jsou navrženy dle výše uvedeného katalogu pro poloportál 2 (PLP 2).

4.4.4 Kotvení

Do betonových patek jsou před betonáží osazeny čtyři kotevní šrouby M42 ve vzájemných roztečích 0,8 x 1,4 m, které jsou zabetonované s patkou. Tyto šrouby jsou součástí dodávky portálů a jsou vyrobeny jako jeden prvek s odchylkou ± 10 mm. Uložení šroubů do základů musí být provedeno se stranovou odchylkou max. 30 mm a výškovou odchylkou max. 20 mm. Odchylka od svislice je max. 3°. Kotevní šrouby musí být chráněny proti korozi v části, která vystupuje nad základovou patkou a 100 mm v této patce. Ochrana těchto šroubů je navržena zinkováním. Po montáži je na vrchní část kotevního šroubu

nasazena krytka, která nesmí být tmelena. Závit kotevního šroubu je nutno ochránit před nasunutím krytky mazivem.

4.4.5 Vybavení

Stojiny portálů musí být opatřeny tabulkou s číslem portálu a číslem dopravní značky na nich osazených. Tabulky jsou umístěny ve výšce cca 1,5 m nad přilehlým terénem.

4.4.6 Další požadavky

Portály dopravního značení včetně základových konstrukcí jsou dle ustanovení zákona č. 22/1997 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb. stanovený výrobek. Z toho vyplývá, že nosná konstrukce portálů dopravního značení včetně jejich základových konstrukcí musí být ověřena a na kompletní nosnou konstrukci musí být vydáno Stavebně technické osvědčení a Certifikát výrobku. Rovněž výroba konstrukce musí být ověřena a průběžně kontrolována dle požadavků Autorizované osoby.

Předepsaná minimální životnost nosné konstrukce portálů je 30 let s tím, že minimální životnost protikorozi ochrany je 15 let. Předepsaná min. životnost základu portálů je 50 let Výrobce portálů SDZ musí před začátkem výroby předložit následující doklady a dokumentaci:

- ke každému typu výrobku certifikát výrobku vydaný autorizovanou osobou dle zákona č. 22/1997 Sb. a prohlášení o shodě dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb.
- certifikát EN ISO 9001 (9002) pro výrobu, dílenskou a staveništní montáž dopravních značek
- velký průkaz způsobilosti dle ČSN 73 2601, resp. ČSN EN 1993-1-1
- velký průkaz způsobilosti stavební a silniční práce v oboru pozemních komunikací

4.5 Oprava konstrukce vozovky

Oprava celé konstrukce vozovky bude provedena u portálů C, kdy výkopem pro základy bude narušena stávající vozovka. U portálů A a B zasahuje výkop pro základy pouze pod stávající chodník, takže se zde konstrukce vozovky nenaruší. Odstraněná konstrukce vozovky bude nahrazena následující konstrukcí:

ASFALTOVÝ KOBEREC MASTIXOVÝ	SMA 11S	40 mm	ČSN EN 13108-1
SPOJOVACÍ POSTŘIK KATIONAKTIVNÍ EMULZÍ 0,4 kg/m ²		PS	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNÍ VRSTVY MODIF.	ACL 22S PMB80 mm		ČSN EN 13108-1
SPOJOVACÍ POSTŘIK KATIONAKTIVNÍ EMULZÍ 0,4 kg/m ²		PS	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVY	ACP 22S	110 mm	ČSN EN 13108-1
INFILTRAČNÍ POSTŘIK Z ASFALTOVÉ EMULZE 1,0 kg/m ²		PI	ČSN 73 6129
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	200 mm	ČSN 73 6126
ŠTĚRKODRŤ	ŠD	250 mm	ČSN 73 6126

CELKEM

680 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 60$ MPa, na spodní vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 110$ MPa a na horní vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 150$ MPa.

V případě nedosažení min. hodnoty modulu přetvárnosti na zemní pláni $E_{def,2} = 60$ MPa, dojde k výměně materiálu aktivní zóny v tl. 0,5m, která bude zhutněna na 102% PS.

V místě napojení na stávající stav musí být jednotlivé vrstvy vozovky odstupňovány. V žádném případě nesmí pracovní spára souvisle probíhat přes celou tloušťku konstrukce

vozovky. Pracovní spáry v asfaltových vrstvách musí být před pokládkou kolmo zařízнуты. Vzniklé pracovní spáry musí být ošetřeny asfaltovou zálivkou za horka.

4.6 Oprava chodníkových ploch

Stávající chodníkové plochy budou narušeny při výkopech základů portálů. Před započítím výkopových prací bude stávající dlažba rozebrána a uložena stranou pro zpětnou pokládku. Před zpětnou pokládkou dlažby bude provedeno doplnění ložné a podkladní vrstvy. Podkladní vrstva bude doplněna štěrkodrtí frakce 0/32.

Stávající betonové silniční obrubníky odstraněné při výkopových pracích u portálů A, B, C, budou nahrazeny novými betonovými obrubníky 1000/100/200 osazenými do betonového lože z prostého betonu C 16/20 XF1. Výška náslapu zůstane stávající.

Šířka chodníků zůstane stávající. V místě portálu A musí být mezi komunikací a vyčnívající hranou horního stupně patky portálu zachována vzdálenost alespoň 2,6 m kvůli plánované cyklostezce.

4.7 Odvodnění

Pozemní komunikace – silnice I/38 – bude odvodněna stávajícím způsobem. Voda bude odvedena z komunikace podélným a příčným spádem povrchu vozovky. Opravená konstrukce vozovky u portálů bude plynule napojena na silnici I/38 se souhlasným příčným spádem 2,5%. Odvodnění chodníkových ploch bude zajištěno příčným sklonem k zelenému pásu nebo vozovce, odkud se voda dostane do uličních vpustí, které jsou zaústěny do kanalizace.

4.8 Vegetační úpravy

Zatravněné plochy dotčené stavbou budou ohumusovány v tloušťce 150 mm a osety travním osivem.

5 Dopravní značení

5.1 Svislé dopravní značení

Na portály budou osazeny návěsti před křižovatkou (značky č. IS6c). Předběžné návrhy dopravních značek na jednotlivých portálech jsou zobrazeny v příloze 02 Situace. Finální návrhy budou provedeny dle platných předpisů. Předpokládaná plocha dopravních značek je 2,4 x 8,0 m (plocha 19,2 m²).

Kvalita a provedení svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12 899-1, včetně národní přílohy, PPK, TKP a ZTKP vydané MD a ŘSD ČR.

Velkoplošné značky umístěné na portálu v ulici U Cihláře budou v provedení štítů z přesných lamel vyrobených z Al slitiny o výšce profilu 215 mm. Lamely z hliníkové slitiny budou uchycené přímo na roznášecí nosníky portálových konstrukcí. Roznášecí nosníky pro uchycení značek jsou součástí portálů. Činná plocha značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1 a ZTKP stanoveným ŘSD ČR. Grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek odpovídají platné

ČSN EN 12899-1 a platným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací VL 6.1 – „Svislé dopravní značky“.

Osazené dopravní značky budou provedeny z lisovaného pozinkovaného plechu s plnými rohy a s dvojitým ohybem. Použitý spojovací materiál bude nekorodující.

Podpěrné konstrukce svislého dopravního značení musí vyhovovat ČSN EN 12767, patky a sloupky musí vyhovovat TP118.

Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

5.2 Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení bude provedeno stejně jako na přilehlé vozovce, tj. v případě přerušené vodící čáry bude tato čára v místě opravy vozovky doplněna.

6 Inženýrské sítě

6.1 Portál A

V prostoru dotčeném stavbou nebyly zjištěny žádné inženýrské sítě. Vzhledem k tomu, že se staveniště nachází v intravilánu, lze předpokládat výskyt nezjištěných sítí.

6.2 Portál B

V prostoru dotčeném stavbou se vyskytují následující inženýrské sítě, které budou trasovány mezi stávající komunikací I/38 a horním stupněm základové patky:

- podzemní sdělovací vedení ČEZ
 - vedení je rovnoběžné s ulicí Masarykovou
- podzemní silové vedení NN ČEZ
 - vedení je rovnoběžné s ulicí Masarykovou
- podzemní silové vedení VN ČEZ
 - vedení je rovnoběžné s ulicí Masarykovou
- podzemní silové vedení VN ČEZ
 - vedení je rovnoběžné s ulicí Masarykovou
- podzemní vedení veřejného osvětlení
 - vedení je rovnoběžné s ulicí Masarykovou

Ostatní inženýrské sítě nebudou stavbou dotčeny, pouze procházejí prostorem dočasného záboru nebo v jeho těsné blízkosti. V průběhu stavby je nutno zajistit, aby nedošlo k jejich poškození a to především v důsledku výkopových prací. Jedná se o tyto sítě:

- podzemní silové vedení NN CETIN
- podzemní sdělovací vedení TELEFONIKA (optické)
- podzemní sdělovací vedení TELEFONIKA (metalické)
- zděná štola pro splaškovou kanalizaci

- vodovod

Vzhledem k tomu, že se staveniště nachází v intravilánu, lze předpokládat výskyt nezjištěných sítí.

6.3 Portál C

V prostoru dotčeném stavbou se vyskytují následující inženýrské sítě, které budou uloženy do chrániček:

- silové vedení veřejného osvětlení
 - stávající sloup veřejného osvětlení včetně kabeláže bude posunut a vsazen do patky portálu, která je k tomuto účelu rozšířena a upravena
 - silové vedení bude v patce portálu vedeno ve dvou chráničkách DN 63 mm

Ostatní inženýrské sítě nebudou stavbou dotčeny, pouze procházejí prostorem dočasného záboru nebo v jeho těsné blízkosti. V průběhu stavby je nutno zajistit, aby nedošlo k jejich poškození a to především v důsledku výkopových prací. Jedná se o tyto sítě:

- podzemní silové vedení VN ČEZ
- podzemní sdělovací vedení TELEFONIKA (metalické)
- rušené silové vedení veřejného osvětlení

Vzhledem k tomu, že se staveniště nachází v intravilánu, lze předpokládat výskyt nezjištěných sítí.

7 Bezpečnost práce

Při provádění montážních a zemních prací je nutné dodržovat všechny platné montážní a bezpečnostní předpisy a platné ČSN. Všechny podzemní inženýrské sítě musí být vytyčeny a během stavby viditelně označeny. Při všech souběžích a kříženích s jinými inženýrskými sítěmi je nutno dodržet ČSN 73 6005.

Veškeré práce na tomto objektu musí respektovat:

- Zákoník práce č. 262/2006 Sb v platném znění
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích včetně příloh č. 1-5 v platném znění
- Nařízení vlády č. 362/2006 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky v platném znění
- Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění

Při pracích v blízkosti vedení inženýrských sítí je nutné dodržovat veškeré podmínky pro ochranná a bezpečnostní pásma, které stanoví zákon 458/2000 Sb v platném znění.

Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP dle Zákona č. 309/2006 Sb. v platném znění.

8 Požární ochrana

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů
v platném znění:

§ 5, 6 - povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob

§ 15 - dokumentace požární ochrany

§ 16 - školení a odborná příprava zaměstnanců o požární ochraně

Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti

v platném znění:

§ 3, 9 - umístění hasících přístrojů, hasící přístroje

§ 11 - podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce

§ 30 - 40 dokumentace požární ochrany

Vyhláška MV č. 87/2000 Sb. v patném znění, kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování, nahřívání živců v tavných nádobách

§ 3 - podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

Brno, prosinec 2016

Ing. Radoslav Pučálka