

SO 01

ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT :	VYPRACOVAL :	KONTROLOVAL :	Ing. Marek MEDOŇ projektovanie dopravných stavieb Alexandra Matušku 6414/12, 080 01 Prešov mobil: 0907 507 338, e-mail: marek.medon@gmail.com	
ING.M.MEDOŇ	ING.M.MEDOŇ	ING.M.MEDOŇ		
<i>Medoň</i>	<i>Medoň</i>	<i>Medoň</i>		
KRAJ :	Prešovský		DÁTUM :	06/2018
INVESTOR :	Obec Hažlín, Obecný úrad Hažlín, Hlavná 200, 086 14 Hažlín		STUPEŇ :	DSP
STAVBA :	IBV - Majerová ulica Hažlín		FORMÁT :	A4
OBJEKT :			MIERKA :	–
OBSAH :	Technická správa		Č.PRÍLOHY :	Č.SÚPRAVY :
			1.	

Obsah:

1.	VŠEOBECNÁ ČASŤ	1
1.1	Identifikačné údaje stavebného objektu	1
1.2	Všeobecné údaje charakterizujúce stavbu	1
1.3	Východzie podklady	1
1.4	Vecné a časové väzby na okolitú výstavbu a súvisiace investície	2
2.	FUNKČNÉ A TECHNICKÉ RIEŠENIE	2
2.1	Smerové a výškové vedenie, sklonové pomery, šírkové usporiadanie	2
2.2	Konštrukcia vozovky, spevnených plôch a chodníkov	3
2.3	Odvodnenie	4
2.4	Dopravné značenie	4
3.	REALIZÁCIA STAVEBNÉHO OBJEKTU	4
3.1	Napojenie na komunikácie, pozemky, väzby na inžinierske siete	4
3.2	Postup výstavby	5
3.3	Zemné práce	5
3.4	Doprava počas výstavby	6
3.5	Vytýčenie	6
4.	HOSPODÁRENIE S ODPADMI	6
5.	BEZPEČNOSŤ PRI PRÁCI	7
6.	STAROSTLIVOSŤ O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	7

Technická správa

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ

1.1 Identifikačné údaje stavebného objektu

Stavba:

Názov stavby: **IBV - Majerová ulica, Hažlín**

Objekt:

SO 01 - Miestne komunikácie

Miesto stavby:

Miesto stavby: Ulica Majerová, Hažlín
Kraj: Prešovský
Okres: Bardejov
Katastrálne územie: Hažlín
Číslo pozemkov: KNC 1056/2, 1069/1, 1079/1,

Druh stavby:

Novostavba

Stupeň dokumentácie:

Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP)

Uvažovaný správca objektu:

Obec Hažlín, Obecný úrad Hažlín, Hlavná 200, 086 14 Hažlín

Investor:

Obec Hažlín, Obecný úrad Hažlín, Hlavná 200, 086 14 Hažlín

Projektant:

Ing. Marek Medoň

Autorizovaný stavebný inžinier 5733 I2

Alexandra Matušku 6414/12, 080 01 Prešov

tel.: 0907 507 338

e-mail: marek.medon@gmail.com

Zodpovedný projektant:

Ing. Marek Medoň

Autorizovaný stavebný inžinier 5733 I2

1.2 Všeobecné údaje charakterizujúce stavbu

Navrhované miestne komunikácie pre budúcu IBV sa budú nachádzať v katastrálnom území obce Hažlín, v zastavanej časti, na pozemkoch obce podľa vyznačenej situácie. Jedná sa o pozemky, ktoré sa nachádzajú vedľa miestnej komunikácie na Majerovej ulici. Pozemok v smere na sever mierne stúpa od cesty o cca 3m. Z východnej a západnej strany tvorí hranicu pozemku zastavaná časť obce. Na pozemok bude dopravný prístup z miestnej komunikácie ulice Majerovej z južnej strany novovytvorenou križovatkou. Pozemky pre IBV budú napojené na všetky inžinierske siete na základe vyjadrení jednotlivých správcov verejných sietí.

Navrhovaná stavba je plne v súlade s Uzemným plánom obce Hažlín, kde plocha je určená pre výstavbu rodinných domov.

Navrhované pozemky pre IBV budú slúžiť na bývanie pre občanov obce, resp. obyvateľov príslušných oblastí.

Z hľadiska členitosti terénu možno územie charakterizovať ako mierne svahovité. V priestore staveniska sa nachádzajú nadzemné vedenia inžinierskych sietí. Jedná sa NN a VN káble. Polohu existujúcich IS nie je vo výkresoch značená. Je nutné, aby dodávateľ stavby pred realizáciou zabezpečil ich vytýčenie a rešpektoval požiadavky správcov.

1.3 Východzie podklady

Dokumentácia na stavebné povolenie bola vypracovaná na základe týchto podkladov :

- požiadavky investora na spracovanie dokumentácie,
- polohopisné a výškopisné domeranie územia stavby,
- jednania s investorom,
- fotodokumentácia, obhliadka terénu projektantom,

- výsledky a závery z pracovných rokovaní,

1.4 Vecné a časové väzby na okolitú výstavbu a súvisiace investície

V priebehu spracovania projektovej dokumentácie nie je známy žiadny iný zámer investorov v predmetnej lokalite.

Koordinácia s prípadnými zámermi iných investorov bude zabezpečená v rámci stavebného konania.

2. FUNKČNÉ A TECHNICKÉ RIEŠENIE

Objekt rieši výstavbu miestnych komunikácií pre budúcu IBV. Súčasťou objektu je aj obratisko na konci Trasy B a odvodnenie komunikácií. Projektované miestne komunikácie smerovo a výškovo nadväzujú na jestvujúce komunikácie.

Trasa A

Kategória:	MO 7,0/30 7
Funkčná trieda:	C3 – obslužná komunikácia
Dĺžka trasy:	83,00 m
Smerové oblúky:	R _{min} =300m; R _{max} =300m, prosté kruhové
Pozdĺžny sklon:	min.1,60%; max.3,50%
Priečny sklon:	jednostranný 2,50%

Trasa B

Kategória:	MO 6,5/30 7
Funkčná trieda:	C3 – obslužná komunikácia
Dĺžka trasy:	85,919 m
Smerové oblúky:	bez smerových oblúkov, trasa je vedená v priamej,
Pozdĺžny sklon:	min.1,60%; max.3,50%
Priečny sklon:	jednostranný 2,50%

2.1 Smerové a výškové vedenie, sklonové pomery, šírkové usporiadanie

Trasa A:

Smerové vedenie

Smerové vedenie navrhovanej miestnej komunikácie v maximálne možnej miere rešpektuje na začiatku úseku jestvujúce MK, okolitý terén a budúcu zástavbu. Smerovo je miestna komunikácia vedená v priamej s jedným kružnicovým oblúkom s polomerom $R_1=300,0m$. Polomery križoviatkových vetiev sú $R=7m$ a $R=7,0m$ a zodpovedajú predpokladanej skladbe dopravného prúdu v riešenom území. Pozdĺž komunikácie sa na ľavej strane zrealizuje dláždená priekopa.

Výškové vedenie

Výškové vedenie trasy zodpovedá pri napojení súčasnemu výškovému vedeniu existujúcej komunikácie v predmetnom úseku. Ďalej je trasa viazaná na jestvujúci terén a budúcu zástavbu.

Šírkové usporiadanie

Miestna komunikácia je projektovaná ako dvojpruhová obojsmerná miestna obslužná komunikácia, funkčná trieda C3, kategórie MO 7,0/30.

MO 7,0/30

jazdný pruh 2x3,00m	6,0m
bezpečnostný odstup 2x0,5m	1,0m
Spolu :	7,0 m

Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,50% smerom k ľavému zapustenému obrubníku. Odvodnenie komunikácie bude cez obrubníka a krajinu do dláždenej priekopy.

Celková dĺžka Trasy A je 83,000m.

Trasa B:

Smerové vedenie

Smerové vedenie navrhovanej komunikácie v maximálne možnej miere rešpektuje pozemky určené na komunikáciu, budúcu zástavbu a okolitý terén. Smerovo je trasa vedená v priamej. Polomery križovatkových vetiev sú $R=7m$ a $R=7m$ a zodpovedajú predpokladanej skladbe dopravného prúdu v riešenom území. Na konci trasy je navrhnuté obratisko pre vozidlá na odvoz odpadkov. V miestach vjazdov na pozemky budú zrealizované priepusty $\varnothing 400$ dl. 7,0m. Presná poloha vjazdov sa určí pri výstavbe MK. Pozdĺž komunikácie sa na pravej strane zrealizuje dláždená priekopa.

Výškové vedenie

Výškové vedenie trasy zodpovedá pri napojení projektovanému výškovému vedeniu Trasy A. Ďalej je trasa viazaná na úroveň terénu a budúcu zástavbu.

Šírkové usporiadanie

Miestna komunikácia je projektovaná ako dvojpruhová obojsmerná miestna obslužná komunikácia, funkčná trieda C3, kategórie MO 6,5/30.

MO 6,5/30

jazdný pruh 2x2,75m	5,5m
bezpečnostný odstup 2x0,5m	1,0m
Spolu :	6,5 m

Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,50% smerom k pravému zapustenému obrubníku. Odvodnenie komunikácie bude cez obrubníka a krajinu do dláždenej priekopy.

Celková dĺžka Trasy B je 85,919m.

Parametre smerového vedenia na jednotlivých trasách:

	Celková dĺžka	R_{max}	R_{min}
Trasa A	83,000m	300	300
Trasa B	85,919m	0	0

Parametre výškového vedenia na jednotlivých trasách:

	Max. sklon	Min. sklon	R_{min} vypuklý	R_{min} vydutý
Trasa A	3,50%	1,60%	0	2 000
Trasa B	2,50%	0,60%	0	200

2.2 Konštrukcia vozovky

Konštrukcia asfaltovej vozovky /konštrukcia č.1/ je navrhnutá v nasledovnej skladbe :

• asfaltový betón strednozrnný	AC 11 O; I	50mm
• spojovací postrek 0,50kg/m ²		
• asfaltový betón hrubozrnný	AC 22 P; I	80mm
• infiltračný postrek 0,80kg/m ²		
• cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6} 22	180mm
• štrkodrva	ŠD	230mm
• spolu		540mm

Medzi vrstvy AC 11 O, AC 22 P sa položí spojovací postrek v množstve 0,5 kg/m², medzi AC 22 P a CBGM sa položí infiltračný postrek v množstve 0,8 kg/m².

Bočnú oporu vozovka od krajnice tvorí cestný betónový obrubník 150x260x1000 resp. dĺžky 500mm uložený do betónového lôžka C16/20 vyvýšený 120mm nad úroveň vozovky.

Bočnú oporu medzi vozovkou a krajinou v mieste priekopy tvorí betónový obrubník 150x260x1000 resp. dĺžky 500mm bez skosenia uložený do betónového lôžka C16/20 položený na úroveň vozovky.

Pri napojení Trasy A na existujúcu miestnu komunikáciu dôjde k zarezaniu asfaltovej vrstvy kvôli lepšiemu napojeniu na existujúcu konštrukciu vozovky. Medzera medzi betónovým

obrúbnikom a vozovkou sa zaleje trvale pružným nepriepustným tmelom alebo asfaltovou zálievkou.

S budovaním vozovky sa môže začať až keď únosnosť pláne pod vozovkou bude zodpovedať min. $E_{\text{def},2}=60\text{Mpa}$.

Ak únosnosť pláne pod vozovkou nebude zodpovedať $E_{\text{def},2}=60\text{Mpa}$ je nutné pristúpiť k úprave alebo výmene podložia a skúšku únosnosti opakovať.

Pri kladení jednotlivých konštrukčných vrstiev vozovky musia byť dodržané príslušné STN.

2.3 Odvodnenie

Odvodnenie vozovky bude cez priečny a pozdĺžny sklon do dláždených priekop, ktoré budú zaústené do jestvujúcej dláždenej priekopy.

Odvodnenie zemnej pláne sa prevedie 3%-ným priečnym sklonom pomocou vrstvy so štrkodrviny do pozdĺžneho trativodu DN160, ktorý bude vyústený do priekopy resp. šachty.

Na Trase A v km 0,002 20 v mieste jestvujúcej priekopy je navrhnutý priepust Ø 500 dĺžky 14,0m. V km 0,006 je navrhnuté zaústenie priekop cez šachtu do priepustu Ø 500 dĺžky 5,0m.

Na Trase B v km 0,007 00 v je navrhnutý priepust Ø 400 dĺžky 7,0m. Priepusty Ø 400 dĺžky 7,0m budú taktiež pod každým vjazdom na pozemok.

2.4 Dopravné značenie

Trvalé dopravné značenie

Vzhľadom na charakter stavby nie je nutné meniť súčasné trvalé dopravné značenie v obci, ktoré sa ponechá a doplní o nové DZ.

Pred výjazdom na miestnu komunikáciu sa osadí DZ P1 /Daj prednosť v jazde!/. Na miestnej komunikácii sa osadia DZ P8 /Hlavná cesta/ - viď. príloha č.6. - Trvalé dopravné značenie.

Zvislé dopravné značenie je navrhnuté v prevedení oceľový pozinkovaný plech, žiarovo zinkovaná oceľová rúrka, retroreflexná fólia triedy RA1, RA2, spĺňajúca podmienky stanovené STN 018020. Kotvenie nosičov sa navrhujeme zabetónovať do výkopu v zeleni, alebo DZ osadiť do betónových pätiiek v chodníku. Všetky navrhované značky sú základného rozmeru. Dopravné značky sa umiestnia tak, aby ani svojim obrysom nezasahovali do bezpečnostného odstupu, t.j. 0,5m od hlavy obrubníka, optimálna vzdialenosť je v páse 1,0 – 2,5m od krajnice cesty. Spodný okraj najnižšie osadenej dopravnej značky, resp. dodatkovvej tabule musí byť min. 2,25m nad niveletou vozovky.

Dočasné dopravné značenie

Dočasné dopravné značenie, ktoré osadí počas výstavby dodávateľ stavby, musí zabezpečiť tak dopravnú prístupnosť územia, ako aj bezpečné vykonávanie stavebných prác. Dočasné dopravné značenie si vzhľadom na operatívnosť a pružnosť výstavby, osadí počas výstavby dodávateľ stavby podľa druhu vykonávaných prác. Stavebné práce budú prebiehať cez dennú dobu. Dočasné dopravné značenie osadí realizátor stavby podľa prílohy č.7.

3. REALIZÁCIA STAVEBNÉHO OBJEKTU

3.1 Napojenie na komunikácie, pozemky, väzby na inžinierske siete

Projektovaný priestor stavby križujú viaceré podzemné a nadzemné inžinierske siete. Jedná sa o vzdušné NN a VN káble.

Pri realizácii stavby je nutné použiť také technologické postupy, ktoré neporušia existujúce inžinierske siete. Z tohto dôvodu je nutné venovať zvýšenú pozornosť pri realizovaní stavebných prác.

V ochrannom pásme spomínaných vedení, je pri vykonávaní stavebných prác bezpodmienečne nutné dodržiavať ochranné pásma týchto vedení a podmienky pre výkon stavebných prác v OP.

Pred zahájením stavebných prác je nutné, aby dodávateľ zabezpečil presné vytýčenie všetkých jestvujúcich trás podzemných vedení vo všetkých miestach na trase, kde sa budú vykonávať zemné a búracie práce, aby sa predišlo ich prípadnému poškodeniu nakoľko nie sú v projekte podzemné inžinierske siete zakreslené. Výkop v miestach ochranných pásiem podzemných inžinierskych sietí vykonávať ručne.

V prípade kolízie s jednotlivými podzemnými sieťami technické riešenie konzultovať s jednotlivými správcami a projektantom. Pri realizácii dodávateľ stavebných prác musí rešpektovať požiadavky správcov.

3.2 Postup výstavby

Vzhľadom na fakt, že podzemné inžinierske siete nie sú v tomto stupni projektu zakreslené, musí dodávateľ zabezpečiť presné vytýčenie všetkých jestvujúcich trás podzemných vedení aby sa predišlo ich prípadnému poškodeniu. Výkop v miestach ochranných pásiem podzemných inžinierskych sietí vykonávať ručne. V prípade kolízie s jednotlivými podzemnými sieťami technické riešenie konzultovať s jednotlivými správcami dotknutých sietí.

Samotný výkon stavebných prác je potrebné začať:

- presným vytýčením všetkých jestvujúcich podzemných inžinierskych sietí,
- zriadením dočasného dopravného značenia a usmernením verejnej premávky,
- výkopovými prácami po úroveň zemnej pláne /vybúraním jestvujúcej vozovky, odhumusovaním hrúbky 0,2m/,
- zhutnením pláne na požadovanú mieru zhutnenia,
- budovaním ochranných a podkladových vrstiev s dosiahnutím predpísanej kvality zhutnenia,
- osadením obrubníkov,
- pokládkou jednotlivých vrstiev vozovky,
- úprava nespevnenej krajnice a svahov,
- odstránením dočasného dopravného značenia,
- odovzdanie stavby do užívania.

3.3 Zemné práce

Zemné práce budú pozostávať z odhumusovania, zahumusovania, z násypových a výkopových prác.

Zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach. Vo vlhkom období je potrebné počítať s lepkosťou.

Pláň pod vozovkou musí byť upravená v zmysle požiadaviek uvedených v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií – základné ustanovenia pre navrhovanie.

S budovaním vozovky sa môže začať až keď únosnosť pláne pod vozovkou bude zodpovedať min. $E_{def,2}=60\text{Mpa}$. Pri kladení jednotlivých konštrukčných vrstiev vozovky musia byť dodržané príslušné STN.

V hornej 0,5 m vrstve násypu a 0,3 m vrstve zárezu môžu byť použité len zeminy veľmi vhodné (STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií), s maximálnou objemovou hmotnosťou väčšou ako 1650 kg/m^3 . Upravené podložie sa musí zhutniť hladkým valcom. Miera zhutnenia pre súdržné zeminy (tabuľka 8) a nesúdržné zeminy (tabuľka 7) je stanovená v STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií.

Pláň musí byť zhotovená v priečnom sklone podľa projektovej dokumentácie, tak aby bolo vždy zabezpečené jej odvodnenie. Dokončená pláň musí byť zhotoviteľom chránená – nesmú byť na nej skládky materiálov ani parkovanie vozidiel. Obmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel.

Cestné teleso sa bude sypať po vrstvách. Hrúbka vrstiev závisí od druhu a vlastností zemín (veľkosti najväčších zŕn d_{\max}) a najmä od účinnosti zhutňovacích prostriedkov. Hrúbka vrstvy je zvyčajne od 200mm do 600mm, pričom musí byť najmenej 1,5 násobne väčšia ako veľkosť najväčšieho zrna v sypanine. Účinnosť zhutňovacích prostriedkov sa overuje terénnou skúškou zhutniteľnosti zemín. Priečny sklon povrchu vrstvy musí zaisťovať odtok vody.

Dočasná skládka zeminy bude na ploche zariadenia staveniska, ktorú si určí dodávateľ stavby.

3.4 Doprava počas výstavby

Počas výstavby bude doprava vedená po existujúcich komunikáciách. Obchádzkové trasy nie sú nutné. Dočasné dopravné značenie, ktoré osadí počas výstavby dodávateľ stavby musí zabezpečiť tak dopravnú prístupnosť územia, tak aj bezpečné vykonávanie stavebných prác. Dočasné dopravné značenie si vzhľadom na operatívnosť a pružnosť výstavby osadí počas výstavby dodávateľ stavby podľa druhu vykonávaných prác.

3.5 Vytýčenie

Pre vytýčenie stavby sa použijú súradnice vytyčovaných bodov smerového a výškového vedenia trás, podľa ktorých sa v teréne vytýči priestorová poloha stavby. Podrobnosti sa môžu vytýčiť zo situácie, ktorá je spracovaná v digitálnej forme a umožňuje vytýčenie polohy ktoréhokoľvek bodu. Súradnice smerového a výškového vedenia budú prílohou technickej správy v ďalšom stupni.

4. HOSPODÁRENIE S ODPADMI

V rámci stavebných prác budú vznikať odpady viazané na vlastnú stavebnú činnosť. Väčšinu odpadov, ktoré vzniknú touto činnosťou, bude možné zaradiť do kategórie ostatné odpady („O“). Pri likvidácii odpadu kategórie „O“ je nutné dbať na čo najvyšší podiel uskutočnených recyklácií (vrátane napr. recyklácie frézovaných asfaltových vrstiev vozovky). „Ostatné odpady“ zo stavby, ktoré nebudú recyklované, je možné ukladať na riadenej skládke odpadov.

Súčasne môžu vznikať v malých množstvách aj odpady viazané na prevádzku a činnosť stavebných strojov a zariadení. Tieto činnosti majú charakter prípravných a servisných prác a väčšinu takto vzniknutých odpadov bude nutné zaradiť do kategórie nebezpečný odpad („N“).

Počas stavebných prác je potrebné zabrániť vzniku nepovolených skládok odpadov alebo nežiaducim kontamináciám životného prostredia.

Pred vlastnou likvidáciou bude vznikajúci odpadový materiál ponúknutý príslušnému správcovi. Následná fáza nakladania s odpadmi bude zaistená dodávateľským spôsobom priamo osobami oprávnenými k týmto činnostiam podľa zákona č. 79/2015 Zb., o odpadoch.

Zmluvy s konkrétnymi firmami, ktoré budú zaisťovať využitie alebo zneškodnenie uvedených druhov odpadov budú uzavreté zhotoviteľom stavby.

Konečné rozhodnutie o spôsobe likvidácie (vrátane miest prípadného uloženia odpadu) bude do značnej miery závislé na vybranej firme, poverenej k likvidácii odpadu.

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v zmysle zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

Tabuľka odpadov:

Názov druhu odpadu	Číslo druhu odpadu	Kategória odpadu	Zneškodnenie
Betón	17-01-01	O	R 5
Bitúmenová zmes vybúraná	17-03-02	O	R 5
Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky – kontaminovaná zemina ropnými látkami	17-05-03	N	D 1
Výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky – kontaminovaná zemina ropnými látkami	17-05-05	N	D 1
Výkopová zemina - výkopové práce	17-05-06	O	R 5
Zmesový komunálny odpad – prevádzka šatní a kancelárskych priestorov	20-03-01	O	D 1

Miesto vzniku a spôsob využitia alebo zneškodnenia odpadov:

Odpad č. 17 01 01 – Betón, kategória ostatný, odpad vznikne po demolácii betónových konštrukcií. Vybúraný materiál sa ako vhodný materiál môže použiť do podkladových vrstiev vozovky.

Odpad č. 17 03 02 – Bitúmenová zmes vybúraná, kategória ostatný, odpad vznikne po vybúraní asfaltových vrstiev z komunikácie. Vybúraný materiál sa môže použiť do podkladových vrstiev.

Odpad č. 17 05 03 – Zemina a kamenivo, kategória nebezpečný, odpad môže vzniknúť ak bude kontaminovaná nebezpečnými látkami (havária strojov na stavbe, ropné produkty) – odvoz a likvidácia na skládke nebezpečných odpadov .

Odpad č. 17 05 05 – Výkopová zemina, kategória nebezpečný, odpad môže vzniknúť ak bude kontaminovaná nebezpečnými látkami (havária strojov na stavbe, ropné produkty) – odvoz a likvidácia na skládke nebezpečných odpadov .

Odpad č. 17 05 06 – Výkopová zemina, kategória ostatný, odpad vznikne ako prebytočná zemina z výkopov. Použije sa na terénne úpravy a na zemné konštrukcie v rámci stavby, prípadný prebytok zeminy sa uloží na pozemkoch investora.

Odpad č. 20 03 01 – komunálny odpad zo šatní a prenosných kancelárií – likvidácia na skládke komunálneho odpadu

5. BEZPEČNOSŤ PRI PRÁCI

Pri výstavbe musia byť dodržiavané všetky podmienky vyplývajúce zo zásad ochrany a bezpečnosti zdravia pri práci, vrátane vykonávania výkopových, montážnych a stavebných prác. Na stavenisku musia byť urobené opatrenia zaisťujúce bezpečnosť pri práci.

Pred začatím stavebných prác je potrebné v obvode staveniska objektu vytýčiť všetky podzemné vedenia a zabezpečiť vyznačenie ich polohy v teréne. Priestorová poloha inžinierskych sietí je vo výkresoch značená orientačne. Pri vykonávaní stavebných prác v dotyku s premávkou na jestvujúcej ceste je potrebné dôsledne označiť pracovný úsek. Stavebné práce je možné realizovať len pri dodržaní všetkých podmienok, vyplývajúcich zo zásad bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a to hlavne Zákonníka práce č. 311/2001 v znení neskorších predpisov a súvisiacich doplnkov, nariadenie vlády SR č.396/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko.

Pri práci je potrebné dodržiavať najmä predpisy o práci v blízkosti a pod elektrickými vedeniami, predpisy o vykonávaní stavebných prác v ochranných pásmach podzemných inžinierskych sietí a predpisy o manipulácii so stavebnými strojmi.

Starostlivosť o bezpečnosť pri práci a ochrana zdravia na stavbe je základnou povinnosťou vedenia stavby. Túto povinnosť vo všeobecnosti ukladá Zákonník práce. Pri všetkých stavebno-montážnych prácach počas výstavby je povinný dodávateľ oboznámiť pracovníka s bezpečnostnými predpismi, ktoré sa týkajú jeho spôsobu práce.

Pracovníci musia dodržiavať základné pravidlá bezpečnosti a hygieny pri práci. Obsluha musí byť riadne vyškolená, zapracovaná a stále vedená k udržiavaniu bezpečnosti, ochrane a hygieny pri práci. O pravidelnom preškoľovaní musí byť vedený písomný doklad.

Pracovníci musia byť pri práci vybavení príslušnými ochrannými pomôckami, na stavbe musí byť umiestnená lekárnička so základnými prostriedkami prvej pomoci.

6. STAROSTLIVOSŤ O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Dodávateľ je povinný zaoberať sa ochranou životného prostredia pri realizácii stavebných prác. Aby po dobu výstavby nedochádzalo k porušeniu životného prostredia okolia stavby, bude nutné dodržiavať nasledovné opatrenia zo strany dodávateľa:

- dbať, aby nebola devastované okolité plochy,
- dodržiavať nariadenia a vyhlášky o ochrane ovzdušia, vodných zdrojoch tokov a plôch,
- pri výjazde vozidiel a mechanizmov na verejnú komunikáciu zabezpečiť ich čistenie,
- stavebný odpad ukladať na legálne skládky s triedením podľa druhu a charakteru odpadu v zmysle Zákona o odpadoch.