



Obsah

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
	ÚDAJE O STAVBĚ	3
	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI	3
	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	3
2	STAVEBNÍ ČÁST – NOSNÉ KONSTRUKCE	3
2.1	ÚVOD	3
2.2	POPIS OCELOVÝCH KONSTRUKCÍ	5
2.2.1	MOST DOPRAVNÍKU PD11	5
2.2.2	PŘESYPOVÁ VĚŽ 3	5
2.2.3	MOST DOPRAVNÍKU PD12	6
2.2.4	PŘESYPOVÁ VĚŽ 4	6
2.2.5	MOST DOPRAVNÍKU PD13a (mezi PV4 a kotlem K20)	6
2.2.6	MOST DOPRAVNÍKU PD13b (mezi kotlem K20 a kotlem K90)	7
2.3	Opláštění	7
2.3.1	PŘESYPOVÁ VĚŽ PV3 A PV4	7
2.3.2	MOSTY DOPRAVNÍKŮ PD11	7
2.3.3	MOSTY DOPRAVNÍKŮ PD12 – PD13	8
2.4	ROZSAH KONSTRUKCÍ	8
2.5	MATERIÁL	8
2.6	VÝROBA A MONTÁŽ	8
2.6.1	VÝROBA	8
2.6.2	MONTÁŽ	8
2.7	ZATÍŽENÍ A VÝPOČET	9
2.7.1	STATICKÝ MODEL	9
2.7.2	POUŽITÉ NORMY	9
2.8	PROTIKOROZNÍ OCHRANA	9
2.9	POŽÁRNÍ OCHRANA	10
2.10	HROMOSVOD A UZEMNĚNÍ	10
2.11	ÚDRŽBA KONSTRUKCÍ A PROHLÍDKY	10
2.11.1	Zimní údržba	10
2.11.2	Protikorozní ochrana	11
2.11.3	Běžná údržba	11
2.12	BEZPEČNOST PRÁCE, OCHRANA ZDRAVÍ	11
2.13	POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ DOKUMENTACE	12
3	ZÁVĚR	12



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby Modernizace teplárny Mladá Boleslav

Místo stavby Teplárna Mladá Boleslav

ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

ŠKO-ENERGO, s.r.o.

Tř. Václav Klementa 869,

293 60 Mladá Boleslav

ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Generální projektant AFRY CZ s.r.o.

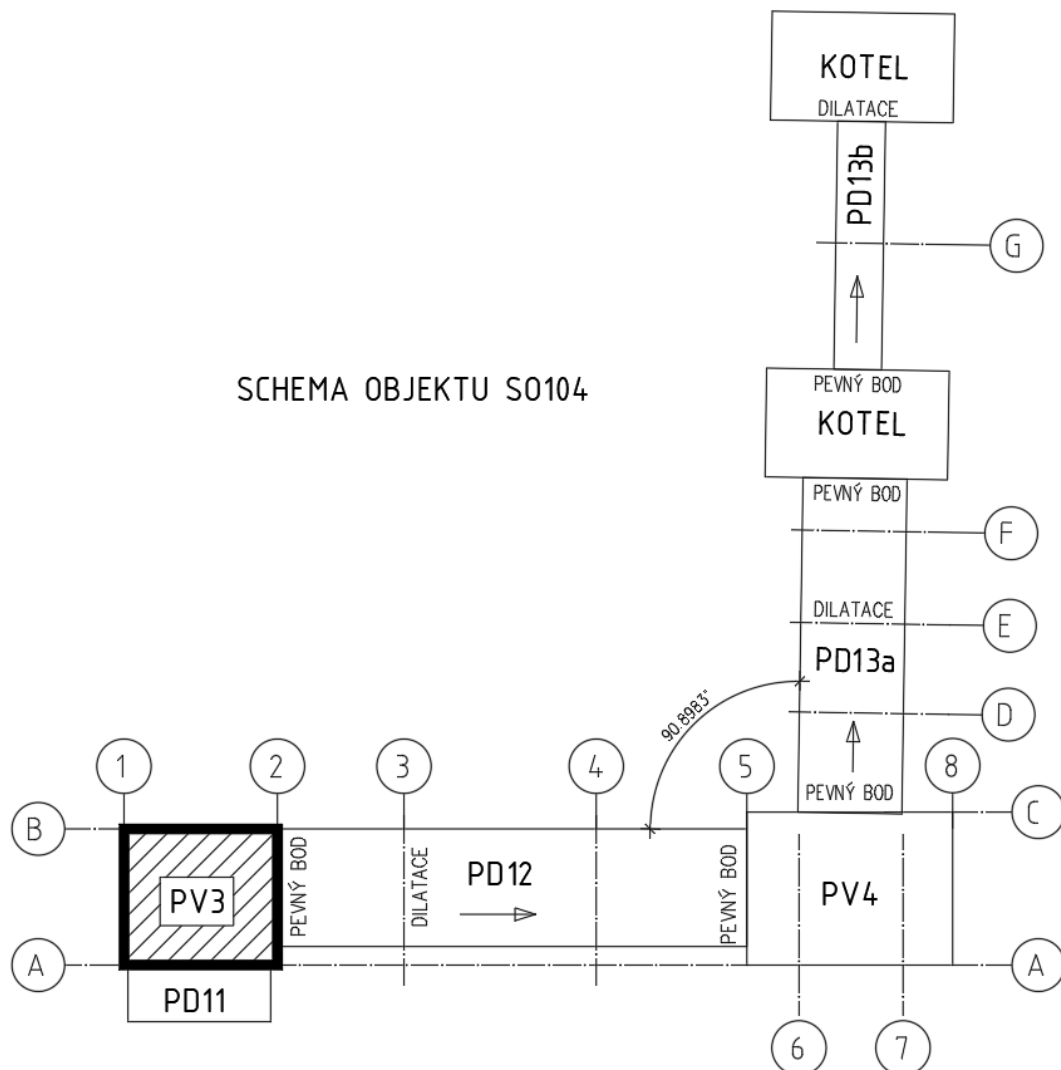
Zpracovatel dílčí části VH Steel and Construction, s.r.o.

2 STAVEBNÍ ČÁST – NOSNÉ KONSTRUKCE

2.1 ÚVOD

Technická zpráva řeší nové nosné ocelové konstrukce, podlahy a opláštění na dopravní trase SO104 – Doprava dřevní štěpky do kotlů. Trasa se skládá z:

- Most dopravníku 11
- Přesypová věž 3
- Most dopravníku 12
- Přesypová věž 4
- Most dopravníku 13a - ke kotli K20
- Most dopravníku 13b - mezi kotli



Tato část dokumentace neřeší ocelové konstrukce, které jsou součástí technologického zařízení – jedná se o podpěry dopravníků, pohonů, přesypů apod. Dále neřeší ocelové konstrukce spojené s rozvodem medií, elektrické energie apod.

Tato dokumentace neslouží k realizaci stavby a nenahrazuje dokumentaci prováděcí nebo výrobní. Zpracovatel této dokumentace požaduje předložení prováděcího projektu k odsouhlasení.

Projekt je vypracován v souladu s platnými normami ČSN a s ohledem na navazující objekty.

V souladu s ČSN EN 1990 – příloha B a ČSN 1090-2 je zařazena konstrukce do kategorie dle kritérií:

- Třída následků CC2
- Třída spolehlivosti RC2
- Kategorie použitelnosti SC1



- Rizika spojená s prováděním konstrukce PC2
- Z tohoto zatřídění vychází výrobní skupina EXC2 dle EN 1090–2.

Třídy následků		CC1		CC2		CC3	
Kategorie použitelnosti		SC1	SC2	SC1	SC2	SC1	SC2
Výrobní kategorie	PC1	EXC1	EXC2	EXC2	EXC3	EXC3	EXC3 ^{a)}
	PC2	EXC2	EXC2	EXC2	EXC3	EXC3 ^{a)}	EXC4

a) Výrobní skupina EXC4 může být požadována u speciálních konstrukcí nebo u konstrukcí s extrémními následky v případě selhání konstrukce tak, jak je požadováno národními předpisy.

Předpokládaná životnost nových ocel. konstrukcí 50let

2.2 POPIS OCELOVÝCH KONSTRUKCÍ

2.2.1 MOST DOPRAVNÍKU PD11

Konstrukce pro dopravníky PD11 vychází z požadavku na uzavřený průchozí most pro 3 otevřené dopravníky a 4 servisní lávky šířky 1,00m. Most je navržen jako prosté pole z profilů IPE, podélníky jsou z profilů HEA. Most je ztužen trubkovými ztužidly.

Pole mostu je přímé, ve sklonu 15°. Podlaha mostu je celoplošná z podlahového plechu s oválnými výstupky. Podlahové plechy budou doplněny o výztuhy pro zajištění ohybové tuhosti plechů. Podlaha mostu musí být při sklonu větším než 10° vybavena protiskluzovými žebry. Přístup na most je umožněn ze spodní stavby sila a navazující věže PV3.

Konstrukci je vybavena zábradlím na okrajích. Most není opláštěn, nachází se ve spodní stavbě sila.

Pole mostu je navrženo jako prostá pole. Uloženo je na betonovou desku spodní stavby sila. U přesypové věže má most stojky HEB.

2.2.2 PŘESYPOVÁ VĚŽ 3

Přesypová věž PV3 je klasická předávací věž, do které ústí dopravník PD11 a vychází dopravník PD12. Ke věži je přidružena vzduchotechnická plošina upevněná do věže a základu PD12. Nad střechou přesypové věže je umístěna další plošina pro vzduchotechnické jednotky.

Jedná se o klasickou, opláštěnou přesypovou věž s jedním nadzemním patrem. Věž je částečně zapuštěná pod terén a sloupy jsou kotveny do železobetonových obvodových stěn. Pochozí patro má podlahu z podlahových plechů s oválnými výstupky. Jiné prostorové vnitřní členění nemá. Přístup do nadzemního patra věže je po venkovním schodišti. Zapuštěné patro je přístupné po vnitřním schodišti. Spodní vzduchotechnická plošina je přístupná ze spodní stavby zásobníků štěpky, horní po roštovém schodišti, které je propojuje.

Stabilitu věže zajišťuje trubkové ztužení ve stěnách. Vodorovnou tuhost zajišťuje ztužení úhelníků v podlaze a trubkami ve střeše.

Součástí ocelové konstrukce jsou i kladkostrojové drážky pro manipulaci a opravy technologického zařízení. Drážka nosnosti 1600kg je vyvedena mimo objekt. V podlaze nadzemního patra je montážní otvor pro manipulaci technologických zařízení ze zapuštěného patra.



2.2.3 MOST DOPRAVNÍKU PD12

Konstrukce pro dopravníky PD12 vychází z požadavku na uzavřený průchozí most pro 3 otevřené dopravníky a 4 servisní lávky šířky 1,00m. Mosty jsou navrženy jako příhradová konstrukce s rámovými prvky. Tělo mostu tvoří příhradový tubus. Pasy a čelní rámy jsou z profilů IPE, HEA a HEB a příčníky jsou z profilů HEB, podélníky jsou z profilů HEA. Sloupky z HEB profilů, diagonály jsou trubky čtvercové, za studena válcované. Přenos příčných sil je zajištěn čelními rámy. Příhradoviny mostu jsou rozděleny po cca 3,0 m, na krajích jsou doměrkové pole.

První a druhé pole jsou přímé ve sklonu 9°. Třetí pole je lomené, s vodorovnou částí vstupující do přesypové věže PV4.

Podlaha mostu je celoplošná z podlahového plechu s oválnými výstupky. Podlahové plechy budou doplněny o výztuhy pro zajištění ohybové tuhosti plechů. Přístup na most je umožněn z navazujících věží (PV3 a PV4).

Konstrukci pro střešní opláštění tvoří vaznice z IPE profilů. Paždíky pro opláštění jsou z UPE profilů.

Pod mostním polem č.2, na ose 4 je doplněna konstrukce pro umístění závaží (přidružená ke sloupu mostu). Detail napínání je součástí technologického projektu.

Jednotlivá pole mostu jsou navržena jako prostá pole. Pole jsou uložena na kyvných příhradových stojkách. Stabilita mostu v příčném směru je zajištěna tuhostí příhradové konstrukce sloupu. Stabilita v podélném směru je zajištěna pevnými body - uloženo do přilehlých věží PV3 a PV4. V trase je pak provedena podélná dilatace - viz schéma trasy výše.

Přístup do mostu je zajištěn jak z věže PV3, tak i z věže PV4

2.2.4 PŘESYPOVÁ VĚŽ 4

Přesypová věž PV4 je klasická předávací věž, do které ústí dopravník PD12 a vychází dopravník PD13. Ke věži je přidružená zavěšená vzduchotechnická plošina upevněná do věže. Nad střechou přesypové věže je umístěna další plošina pro vzduchotechnické jednotky.

Jedná se o klasickou opláštěnou přesypovou věž se dvěma nadzemními patry. Přesypová věž stojí na betonovém základu. Podlahu nadzemních pater tvoří podlahové plechy s oválnými výstupky. Na technologické plošině ve sklonu 14° v úrovni +216,900 budou podlahové plechy doplněny o protiskluzná žebra. Přístup do jednotlivých pater je po vnitřním roštovém schodišti. Přístup na vzduchotechnickou plošinu je po přímém venkovním schodišti. Stabilitu věže zajišťuje trubkové ztužení ve stěnách.

Vodorovné ztužení zajišťuje trubkové ztužení v podlahách i ve střeše.

Součástí ocelové konstrukce jsou i kladkostrojové drážky pro manipulaci a opravy technologického zařízení. Drážky mají nosnost 1600kg a jsou vyvedeny mimo objekt.

2.2.5 MOST DOPRAVNÍKU PD13a (mezi PV4 a kotlem K20)

Konstrukce pro dopravníky PD13 vychází z požadavku na uzavřený průchozí most pro 3 otevřené dopravníky a 4 lávky. Krajní servisní lávky mají šířku 1,00m, vnitřní servisní lávky mají šířku 2,00m. Je to dáno vyhrnovacím zařízením u kotleny K20. Mosty jsou navrženy jako příhradová konstrukce s rámovými prvky. Tělo mostu tvoří příhradový tubus. Pasy a čelní rámy jsou z profilů IPE, HEA a HEB, příčníky jsou z profilů HEB, podélníky jsou z profilů HEA. Sloupky z HEB profilů, diagonály jsou trubky čtvercové. Přenos příčných sil je zajištěn čelními rámy. Příhradoviny mostu jsou rozděleny po cca 3,0 m, na krajích jsou doměrkové pole. Pole mostů jsou přímé ve sklonu 14,4°.



Podlaha mostu je celoplošná z podlahového plechu s oválnými výstupky. Podlahové plechy budou doplněny o výztuhy pro zajištění ohybové tuhosti plechů. Podlaha mostu musí být při sklonu větším než 10° vybavena protiskluzovými žebry. Přístup na most je umožněn z navazující věže PV4 a kotelny K20.

Konstrukci pro střešní opláštění tvoří vaznice z IPE profilů. Paždíky pro opláštění jsou z UPE profilů.

Pod mostním polem č.1, na ose D je doplněna konstrukce pro umístění závaží (přidružená ke sloupu mostu). Detail napínání je součástí technologického projektu.

Jednotlivá pole mostu jsou navržena jako prostá pole. Pole jsou uložena na kyvných příhradových stojkách. Stabilita mostu v příčném směru je zajištěna tuhostí příhradové konstrukce sloupu. Stabilita v podélném směru je zajištěna pevnými body - uloženo do přilehlých věží PV4 a Budovy kotelny. V trase je pak provedena podélná dilatace – viz schéma trasy výše.

2.2.6 MOST DOPRAVNÍKU PD13b (mezi kotlem K20 a kotlem K90)

Konstrukce pro dopravníky PD13 vychází z požadavku na uzavřený průchozí most pro 2 otevřené dopravníky a 3 lávky. Krajiní servisní lávky mají šířku 1,00m, vnitřní servisní lávka má šířku 2,00m. Je to dáno vyhrnovacím zařízením u kotelny K90. Mosty jsou navrženy jako příhradová konstrukce s rámovými prvky. Tělo mostu tvoří příhradový tubus. Pasy a čelní rámy jsou z profilů IPE, HEA a HEB, příčníky jsou z profilů HEB, podélníky jsou z profilů HEA. Sloupky z HEB profilů, diagonály jsou trubky čtvercové, za studena válcované. Přenos příčných sil je zajištěn čelními rámy. Příhradoviny mostu jsou rozděleny po cca 3,0 m, na krajích jsou doměrkové pole. Pole mostů jsou přímé, vodorovné bez ve sklonu.

Podlaha mostu je celoplošná z podlahového plechu s oválnými výstupky. Podlahové plechy budou doplněny o výztuhy pro zajištění ohybové tuhosti plechů. Přístup na most je umožněn z kotlen K20 a K90, které most propojují.

Konstrukci pro střešní opláštění tvoří vaznice z IPE profilů. Paždíky pro opláštění jsou z UPE profilů.

Jednotlivá pole mostu jsou navržena jako prostá pole. Pole jsou uložena na kyvných příhradových stojkách. Stabilita mostu v příčném směru je zajištěna tuhostí příhradové konstrukce sloupu. Stabilita v podélném směru je zajištěna pevným bodem - uloženo do budovy kotelny K20. V trase je pak provedena podélná dilatace – viz schéma trasy výše.

2.3 Opláštění

2.3.1 PŘESYPOVÁ VĚŽ PV3 A PV4

Přesypové věže mají střešní plášť z panelu např. KINGSPAN KS100X-DEK XD tl. 140mm a stěny jsou z panelu např. KINGSPAN KS1000RH tl. 200mm. Střešní plášť je přetažen přes obrys budovy a je doplněn o okapový žlab. Stěnové opláštění není navrhováno pro prostup tepla. Součástí stěnového opláštění jsou prosvětlovací pruhy. Součástí jsou veškeré potřebné lemovky.

2.3.2 MOSTY DOPRAVNÍKŮ PD11

Most není opláštěn. Nachází se ve spodní stavbě sila a opláštění přesypové věže je dotaženo ke stěně spodní stavby sila, tudíž opláštění není potřeba.



2.3.3 MOSTY DOPRAVNÍKŮ PD12 – PD13

Na mostech je navržena sedlová střecha. U střech mostů je navržen podokapní žlab se svislým svodem u sloupů a věží. Střešní plášť je tvořen trapézovým plechem připevněný k vaznicím samořeznými šrouby.

Stěnový plášť je opět z jednoduchého trapézového plechu. Součástí bočního opláštění je prosvětlovací pás. Mezi koncovými rámy mostních polí budou dilatační lemky.

2.4 ROZSAH KONSTRUKCÍ

Součástí hlavních nosných ocelových konstrukcí jsou:

- Hlavní nosná konstrukce věže
- Plošiny pro vzduchotechnická zařízení
- Prvky opláštění – paždíky + lemování
- Podlahové plechy a rošty
- Schodiště
- Dopravníkové mosty

Tyto konstrukce jsou součástí ocelové konstrukce a jsou zahrnuty do celkového odhadu hmotnosti. V rámci přehlednosti výkresů je kreslena pouze hlavní konstrukce bez ostatních prvků.

Součástí hlavní nosné ocelové konstrukce nejsou zejména:

- Konstrukce dopravníků, technologická zařízení, vzduchotechniky a elektrorozvody – řešeny u jednotlivých profesí

2.5 MATERIÁL

Hlavní nosná konstrukce je navržena z běžně dostupných válcovaných profilů a plechů z oceli S235 a S355. V mostech dopravníků je použita ocel S235 i S355. U plechů a tyčí se požaduje dokument kontroly jakosti typu 3.1 dle ČSN EN 10204.

Šrouby ve spojích budou žárově pozinkované kvality 8.8 se závitem k hlavě. Veškeré spoje jsou předpokládány kategorie A a D.

2.6 VÝROBA A MONTÁŽ

2.6.1 VÝROBA

Nosná konstrukce je zařazena do třídy provedení EXC2 dle ČSN EN 1090-2. Pro konstrukci je navržen stupeň jakosti svarů C dle ČSN EN ISO 5 817. U exponovaných svarů a materiálů se navíc předpokládá defektoskopická kontrola (UZV, Rentgen). Podrobný návrh požadovaného stupně jakosti svarů a kontroly svarů bude součástí dalších stupňů dokumentace. Před zavařením tupých svarů musí být provedena přejímka tvaru a provedení úkosů u vybraných detailů. Rozsah a druh kontrol ostatních konstrukcí a svarů bude stanoven v dílenské/výrobní dokumentaci.

2.6.2 MONTÁŽ

Montáž se předpokládá z jednotlivých dílců za využití mobilní zdvihací techniky. Předpokládá se montáž nosné konstrukce a následná montáž technologických zařízení. Postup montáže musí být zohledněn v dalších projektových stupních v dotčených profesích.



2.7 ZATÍŽENÍ A VÝPOČET

2.7.1 STATICKÝ MODEL

Konstrukce je posuzována jako prostorová konstrukce. Návrh a posouzení je provedeno programy SCIA ENGINEER a soustavou programů FINE.

Zatížení bylo modelováno v souladu s požadavky technologie. Klimatická užitná zatížení byla modelována v souladu s platnými normami.

Bližší rozbor zatížení je proveden ve statickém výpočtu.

2.7.2 POUŽITÉ NORMY

Konstrukce byly navrženy dle platných norem ze souboru ČSN EN, zejména podle těchto norem:

- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí
- ČSN EN 1991-1-1 Zatížení konstrukcí – Obecná zatížení – Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb
- ČSN EN 1991-1-3 Zatížení konstrukcí – Obecná zatížení – Zatížení sněhem
- ČSN EN 1991-1-4 Zatížení konstrukcí – Obecná zatížení – Zatížení větrem
- ČSN EN 1993-1-1 Navrhování ocelových konstrukcí – Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby
- ČSN EN 1993-1-2 Navrhování ocelových konstrukcí – Obecná pravidla – navrhování konstrukcí na účinky požáru
- ČSN EN 1993-1-8 Navrhování ocelových konstrukcí – Navrhování styčníků

Zatížení

- Zatížení stálá – představují zatížení od ocelové konstrukce a opláštění
- Zatížení klimatická – jsou uvažována v souladu s platnými normami
- Zatížení od technologie – podle podkladů projektantů / výrobců – uvažuje se se zatížením od vlastní hmotnosti technologie (stroje) a od jeho náplně či dopravovaného množství.
- Zatížení od účinků technologie – jedná se o účinky vzniklé provozu stroje (vibrace, tahy od napínání, teplota apod.). Nepředpokládá se s osazením na ocelovou konstrukci se stroji s významným dynamickým účinkem (drtiče, mlýny apod.)
- Zatížení zemětřesením – v dané oblasti realizace bezvýznamné – není uvažováno.
- Zatížení mimořádná – uvažuje se pouze zatížení požárem. Ostatní mimořádná zatížení (výbuch apod.) se nepředpokládají.

2.8 PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Ocelová konstrukce je opatřena žárovým pozinkováním v celém rozsahu dle normy EN ISO 1461.

Základní protikorozní ochrana je žárovým zinkováním. Požadované tloušťky a jejich kontrola je dána normou EN ISO 1461. Nejsou požadovány vyšší tloušťky než zde uvedené.



Tabulka 3 – Minimální tloušťka a plošná hmotnost povlaku na neodstředěných vzorcích

Výrobek a jeho tloušťka	Místní tloušťka povlaku (minimální) ^a μm	Místní plošná hmotnost povlaku (minimální) ^b g/m ²	Průměrná tloušťka povlaku (minimální) ^c μm	Průměrná plošná hmotnost povlaku (minimální) ^b g/m ²
Ocel > 6 mm	70	505	85	610
Ocel > 3 mm až ≤ 6 mm	55	395	70	505
Ocel ≥ 1,5 mm až ≤ 3 mm	45	325	55	395
Ocel < 1,5 mm	35	250	45	325
Odlitky ≥ 6 mm	70	505	80	575
Odlitky < 6 mm	60	430	70	505
POZNÁMKA Tato tabulka je určena pro všeobecné použití, normy jednotlivých výrobků mohou obsahovat odlišné požadavky včetně odlišných kategorií tloušťky. Požadavky na místní plošnou hmotnost povlaku a na průměrnou plošnou hmotnost povlaku jsou v této tabulce uvedeny pro porovnání v případech podobných nesrovnalostí.				
^a Viz 3.8.				
^b Odpovídající plošná hmotnost povlaku při použití jmenovité hustoty povlaku 7,2 g/cm ³ (viz přílohu D).				
^c Viz 3.9.				

2.9 POŽÁRNÍ OCHRANA

Podrobně je požárně bezpečnostní řešení popsáno v samostatné části projektu – část PBŘ. Konstrukce jsou navrženy na R15 dle požadavků PBŘ.

Konstrukce je posouzena na požární zatížení bez dalších opatření (obklady, nástřiky apod.). Zatížení je reprezentováno normovou teplotní křivkou.

Posouzení požární odolnosti bylo požadováno pro:

- věž PV3
- věž PV4
- most PD13a

V dalším stupni projektové dokumentace je nutné prověřit rozsah PBŘ a projekt ocelových konstrukcí mu patřičně přizpůsobit.

2.10 HROMOSVOD A UZEMNĚNÍ

Konstrukce bude uzemněna na zemnicí soustavu propojením s každým hlavním sloupem – viz část elektro.

Hromosvod se z hlediska budovy nebude samostatně realizovat, neboť konstrukce je vodivě propojena (žárově pozinkovaná konstrukce) a opláštění funguje jako náhodný jímač. Blíže viz část elektro.

2.11 ÚDRŽBA KONSTRUKCÍ A PROHLÍDKY

2.11.1 Zimní údržba

Zimní údržbu je nutno v případě zasněžení roštů provádět pouze shrabováním dřevěnými nebo plastovými hrably.



2.11.2 Protikorozi ochrana

Ocelová konstrukce je opatřena protikorozi ochranou žárovým pozinkováním. Ocelové konstrukce vystavené klimatickým podmínkám jsou pozinkovány, případně opatřeny nátěrem. V klimatických podmínkách Mladé Boleslavi je možno předpokládat životnost 30 - 40 let bez oprav PKO.

V případě poškození zinkové vrstvy vrypy, otěrem apod. je nutno bezodkladně ošetřit dotčené místo odstraněním korozních zbytků a přestříknout kvalitním zinkovým sprejem.

Kontrola protikorozi ochrany probíhá vizuálně.

2.11.3 Běžná údržba

Běžná údržba se provádí očištěním od napadaných nečistot. Průběžně a namátkově je nutno kontrolovat, zda nedochází k povolování šroubů atp.

Provozovatel konstrukce má v souladu s platným stavebním zákonem 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů povinnost konstrukci řádně udržívat.

Dokladem o údržbě jsou periodické prohlídky dle ČSN 73 2604 „Ocelové konstrukce – Kontrola a údržba ocelových konstrukcí pozemních a inženýrských staveb“ prováděné autorizovanou osobou v intervalech stanovených touto normou.

Prohlídky musí provádět osoba s příslušným oborem autorizace dle stavebního zákona, tj. osoba autorizovaná v oboru mosty a inženýrské konstrukce nebo statika a dynamika staveb. V případě zanedbání údržby je majitel konstrukce spoluzodpovědný za případné škody.

2.12 BEZPEČNOST PRÁCE, OCHRANA ZDRAVÍ

Všechny části stavby byly navrženy v souladu s předpisy platnými v České republice. Veškeré stavební práce budou prováděny odbornou firmou k této činnosti způsobilou. Během provozu stavby je nutno dodržovat všechny články platných ČSN a předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví, zejména zákoníku práce – 262/2006 Sb. a zákona 309/2006 Sb. a vyhlášky č.48/82 Sb.

Pro zajištění bezpečnosti práce na jednotlivých pracovištích je nutné, aby byly zpracovány provozní předpisy pro jednotlivá pracoviště. V předpisech budou bezpečnostní a hygienické pokyny pro veškerou činnost na pracovištích, tj. používání pracovních pomůcek, obsluha zařízení apod.

Při provádění stavebních prací i během provozu stavby je nutno dodržovat všechny závazné články platných ČSN a předpisů BOZ v platných zněních. Jedná se zejména o tyto předpisy:

- Zákoník práce č. 262/2006 Sb., v platném znění, kapitola o bezpečnosti práce
- Zákon 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a jeho prováděcí předpisy.
- Vyhláška č.48/1982 Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Hygienický předpis č. 46 - Směrnice o hygienických požadavcích na pracovní prostředí
- ČSN 269030 - Manipulační jednotky – Zásady pro tvorbu, bezpečnou manipulaci a skladování



- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb. o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- Zákon ČNR č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění
- Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o požární prevenci,
- Nařízení vlády č. 390/2021 Sb., kterým se stanoví a bližší podmínky pro poskytování osobních ochranných pracovních pomůcek,
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., kterým se stanoví způsob evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

Pracovní a montážní postupy a přístupové cesty na stavbě budou zpracovány dodavatelskou firmou ve vazbě na příslušná ustanovení platných ČSN a předpisů BOZ a v souladu s pokyny koordinátora BOZP.

Na pracovištích se nebudou používat jedy ani karcinogenní látky a na pracovištích nebudou vznikat škodliviny charakteru toxických látek, které by mohly mít vliv na bezpečnost a hygienu práce.

Veškeré nebezpečné odpady budou likvidovány v souladu se zákonem o odpadech 541/2020 Sb. a s OP 303.

2.13 POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ DOKUMENTACE

Při zpracovávání prováděcí dokumentace je nutno provést podrobnější návrh konstrukce. V tomto stupni projektu budou respektovány upřesněné podklady od jednotlivých dodavatelů technologických zařízení.

Součástí dokumentace bude podrobné posouzení jednotlivých částí/prvků konstrukce včetně rozhodujících přípojí.

Pro realizaci konstrukce zpracuje zhotovitel výrobní dokumentaci, kterou musí odsouhlasit projektant včetně statika.

3 ZÁVĚR

Veškeré konstrukce musí splňovat platné české zákony, normy, hygienické předpisy a nařízení.

V Plzni 1/2023

Ing. Milan Šustr