



## KOMUNIKACE

**Komunikace** jsou významná dopravní díla, která svou podstatou náleží k oboru dopravního stavitelství. Nezbytnost jejich neustálých oprav, rekonstrukcí jakožto i nové výstavby je více než zřejmá. K rozvoji každého samostatného celku obce, města, okresu či kraje je nezbytné, aby byla zajištěna jeho dopravní dostupnost. Komunikace zasahují nám všem každodenně do všedního života, neboť se po nich neustále přepravujeme ať již prostřednictvím dopravních prostředků nebo tzv. „po svých“. Proto chceme, aby byly vždy v takovém stavu, abychom se mohli na ně spolehnout a doprava či chůze po nich byla bezpečná. Finanční prostředky vynaložené na stavební práce na komunikacích jsou zejména z veřejných prostředků, kde největšími investory jsou :

Rychlostní komunikace a sil. I. třídy dopravního zatížení :  
- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Komunikace II. a III. třídy dopravního zatížení :  
- Správa a údržba silnice Ústeckého kraje

Komunikace ve správě kraje, měst, obcí :  
- Ústecký kraj, města a obce

Mezi komunikace náleží :

- Dálnice a silnice všech tříd dopravního zatížení
- Obslužné komunikace
- Odstavné plochy (parkoviště)
- Komunikace pro pěší (chodníky)

**Úkolem komunikací je spojit** .... Zajišťují spojení nejen mezi jednotlivými body, ale lze říci, že i spojení mezi námi. Po komunikacích se přepravujeme za svými přáteli, vodíme po nich své děti do školky či školy, chodíme naproti svým láskám.... Není tedy divu, že si všichni do jednoho přejeme, aby byly v dobré kvalitě a garantovaly nám bezpečnost. Stav našich komunikací není příliš dobrý, což je nejen viditelné, především po



zimě, ale také citelné, neboť vyjeté koleje a výmoly při jízdě zacítíme i s těmi nejlepšími tlumiči. Úsměvy pak mizí v nedohledu a zbývají jen ostrá slova směřovaná k těm, kteří je buď stavěli, nebo se mají starat o jejich kvalitní údržbu. Bohužel

stav komunikace dnes neodráží pouze dobře či špatně odvedenou práci stavařů, ale spíše se v něm zrcadlí obecný trend nadměrného přetěžování nákladních vozidel.

Tomuto nešvaru nelze čelit ani sebelépe provedenými pracemi a je jen v rukou dopravců a orgánů, které vykonávají dohled nad dodržováním stanovených pravidel, kdy se tento stav již nebude zhoršovat. Všichni si všímáme, jak často nedávno dokončená komunikace doznává velmi brzy negativních proměn. A jen velmi zřídka stojí za těmito změnami jiné faktory, než-li již zmíněná nekázeň při dodržování limitů pro přepravu stanovených na jednotlivou nápravu vozidla. Co tedy nemůžeme sami změnit víme, co ale můžeme ještě i my sami neustále zlepšovat, je podíl kvalifikovaných pracovních sil na výstavbě komunikací a tím stále vyšší garance úspěchu na konci výstavby.



**Odborně způsobilí pracovníci s odpovídajícími znalostmi o stavebních materiálech, používaných technologiích a praktickými dovednostmi jsou základem pro nejvyšší kvalitu a ta je tím nejdůležitějším.** Bohužel takových odborníků není tolik, aby byla vysoká poptávka stavebních firem uspokojena. Jsou dnes nedostatkovým „zbožím“ a předpokládá se, že i stále budou. Rozšiřování a údržba dopravní infrastruktury je totiž proces, který nelze zastavit. Musí se udržovat a co více, spíše než jen to se musí neustále podporovat, neboť přímo souvisí s rozvojem všech regionů, toho našeho nevyjímaje. Pracovníci se zkušenostmi s výstavbou, rekonstrukcemi a opravami komunikací se tak o své uplatnění obávat nemusejí.

Při stavebních úpravách komunikací se setkávají různé stavební profese. Jsou to zejména **asfaltěři** - pracovníci, kteří se podílejí na zpracování asfaltové směsi přímo na tělese vozovky, **dlaždičci** a nejvíce pak **obsluhy různých stavebních mechanismů**, bez kterých nelze jednotlivé části konstrukce vozovky zpracovat do potřebných technických parametrů. Jedná se zejména o **obsluhu finišeru, hutnicích válců, frézy, grejdrů** a v neposlední řadě i **řidiče nákladních automobilů**, bez nichž by se materiál a vyrobené asf. směsi na stavbu jen stěží přepravily. A bezesporu velmi důležitými profesemi jsou ty, které se podílejí na operativním řízení prací tedy **stavební mistři, stavbyvedoucí a geodeti**, na nichž záleží zda vozovka povede správným směrem a zda se jednotlivé komunikace střetnou v předem naplánovaném bodě (křižovatce).





## KOMUNIKACE

Přestože komunikace jsou velkoobjemová tělesa, k jejichž výstavbě či rekonstrukcím je zapotřebí tisíce tun stavebních materiálů, *staví se s přesností na centimetr*. Na pracovníky i používanou techniku jsou tedy kladeny **vyšší požadavky na preciznost veškerých činností**, které zajišťují. Povrch vozovky totiž vždy ovlivňoval a dnes s rostoucí mírou intenzity osobní a nákladní přepravy stále více ovlivňuje naši bezpečnost. Významné pochybení při dodržení stanovených postupů a technických parametrů pak může mít velmi negativní dopad na kvalitu jízdy a zvyšovat riziko dopravní nehody.

Vlastní těleso komunikace tvoří ztuhlá pláň, podkladní vrstvy zejména ze štěrku či štěrku a vrchní část je složena ze souvrství živých vrstev nebo případně dlažby. Stále se však ještě setkáváme s komunikacemi, jejichž vrchní obrusná vrstva je tvořena např. z betonu či cementobetonu. Dokonce i významná část naší dálniční sítě nemá dodnes povrch, který by si tato dopravní třída zasloužila a na její obnově se pracuje postupně. Oproti tomu se stále více rozšiřují technologie, které sebou přinášejí nejen materiálovou ale i značnou časovou úsporu. Mimo tyto hlavní dopady jsou v nich často promítnuty požadavky na environmentální přínos, zejména pak na významně sníženou spotřebu materiálů a emisí znečišťujících látek. Mezi často užívané environmentální technologie náleží zejména frézování asphaltových a betonových povrchů vozovek s tím, že takto získané materiály jsou opětovně využívány jako stavební materiály, dále tzv. „recyklace za studena“ či „recyklace za horka“ a provádění stabilizačních úprav v místě stavby. U všech zmínovaných technologických úprav je kladen vysoký důraz na odbornost zaměstnanců, kteří se do prací zapojují.



**DLAŽDIČ** - Úkolem dlaždiče je pokládání dlážděných a asphaltových povrchů na chodníky, silnice a jiné případné plochy. Pracovními činnostmi jsou - vyměřování a vytyčování pracovní plochy určené pro dláždění - pokládání a opravy venkovních dlažeb chodníků a silnic z kostek různých velikostí včetně usazování obrubníků - zakládání, vyvážení, pokládání a opravy těžkých dlažeb z lomového kamene - pokládání litých asphaltových dlažeb - pokládání podkladových izolačních a ochranných asphaltových pásů - pokládání obalených drtí do profilů vozovek a chodníků - provádění asphaltového koberce postřikem živici - otesávání, řezání a úprava přírodních kamenů, desek, tvarovaných kamenů, cihelných a betonových kostek a jiných materiálů. Nejpoužívanějšími pracovními prostředky je ruční nářadí (kladiva, palice, sekáče, měřidla apod.), včetně ručních nástrojů a pomůcek

stavebního charakteru, vaříče asphaltu, přepravníky a pod. a šikvné ruce. Hlavním používaným materiálem je asphalt a asphaltové hmoty a dlažební kostky. Předpokladem pro úspěšný výkon povolání je vyučení, zručnost, fyzická zdatnost, schopnost pracovat v týmu, estetické cítění, trpělivost a přesnost.



### OBSLUHA STAVEBNÍCH MECHANISMŮ -

Obsluha / řidič pracovních strojů a mechanismů je kvalifikovaný pracovník schopný bezpečně řídit pracovní stroje a mechanismy. Na výkon této pracovní pozice není nezbytné žádné specifické vzdělání pouze odpovídající strojnický průkaz a posléze dostatečné praktické zkušenosti. Mezi pracovní činnosti náleží zejména odpovědnost za pracovní stroj, pravidelná kontrola jeho provozuschopnosti, zajišťování pravidelné údržby a oprav, vedení běžných záznamů o provozu pracovního stroje. Obsluha stroje odpovídá za přesnost provedení stavebních úprav, k nimž byl pověřen. Musí přímo spolupracovat s vedením stavby a průběžně kontrolovat přesnost své práce. Používaná zařízení jsou často na takové technické úrovni, kdy za využívání ultrazvukového snímání si stroj často sám určuje výškové a směrové

uspořádání jednotlivých záběrů. Obsluha strojů se podílí na výstavbě nejen komunikací, ale všech součástí dopravního stavitelství, vč. zemních a bouracích prací.

V první polovině 2009 byla střední hodnota (medián) měsíční hrubé mzdy v České republice **23.384 Kč** a pohybovala se v rozmezí od 17724 do 30098 Kč.

**Pro obsluhu strojních mechanismů není třeba dlouho hledat uplatnění. Vysoce moderní zařízení a velký podíl na budování komunikací pro nás všechny mohou být dostatečnou motivací pro ty, kteří chtějí, aby za nimi byl patrný kus velmi užitečné práce, která přináší nejen radost a dobré ohodnocení, ale také pozoruhodné a trvalé výsledky sloužící všem. Podílet se na výstavbě komunikací a obsluhovat stroje s velmi vysokými pořizovacími cenami není umožněno každému .... Možná jste ale právě vy ti, komu to bude umožněno.**