

Most ev. č. 169-004 v obci Bojanovice

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o., Koterovská 162, 326 00 Plzeň, tel.: 377 172 403, E-mail: posta@suspk.eu

Investor:



Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.
Koterovská 162
326 00 Plzeň

Výškový systém:

Bpv

Souřadnicový systém:

S-JTSK

Číslo zakázky:	20 025 00	HIP:		
Schválil:	Ing. Petr SOUČEK	Zodp. projektant:	Ing. Daniel ŠINDLER, Ph.D.	
			724007830, dsn@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Martin KUDRNÁČ	Vypracoval:	Pavel VODIČKA	
			723973271, pvo@pontex.cz	
	602256144, mku@pontex.cz			

Objednatel:	SÚS Plzeňského kraje, p.o.	Obec:	Bojanovice	Kraj:	Plzeňský
Akce:	Most ev. č. 169-004 Bojanovice			Datum	Stupeň
				12/2022	PDPS
Část:	E – ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY			Souprava	Č. přílohy
					Č. 1
Příloha:	PLÁN ORGANIZACE VÝSTAVBY				E.1

1. Základní údaje o stavbě.....	2
1.1. Identifikační údaje.....	2
1.2. Stručný popis stavby	2
1.3. Charakteristika území a jeho dosavadního využití.....	2
1.4. Členění stavby.....	3
2. Zásady organizace výstavby.....	3
2.1. Charakteristika a celkové uspořádání staveniště.....	3
2.2. Obvod staveniště	4
2.3. Zajištění přístupů na stavbu.....	4
3. Postup výstavby.....	4
3.1. Zjednodušený popis postupu výstavby	4
3.2. Harmonogram výstavby	5
3.3. Postupné uvádění do provozu	5
4. Vliv na dopravu.....	5
5. Nároky stavby na zdroje a její potřeby	6
6. Zvláštní požadavky na provádění.....	6
6.1. Požadavky dotčených orgánů.....	6
6.2. Ochranná pásma	6
6.3. Ochrana zdraví a bezpečnost při výstavbě	6
6.4. Nakládání s odpady	7
7. Další stupně dokumentace.....	8

PLÁN ORGANIZACE VÝSTAVBY

1. Základní údaje o stavbě

1.1. Identifikační údaje

Název stavby:	Most ev. č. 169-004 Bojanovice
Druh stavby:	rekonstrukce
Komunikace:	silnice II. třídy
Obec:	Bojanovice
Katastrální území:	Bojanovice pod Rabím [737097]
Místní správní úřad:	Městský úřad Rabí
Kraj:	Plzeňský
Správce mostu:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. Koterovská 162, 326 00 Plzeň
Investor/stavebník:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. Koterovská 162, 326 00 Plzeň
Projektant opravy:	Pontex spol. s r.o. Bezová 1658/1, 147 00 Praha 4 - Braník Zodpovědný projektant: Ing. Daniel Šindler Tel.: 724 007 830, e-mail: sindler@pontex.cz
Stupeň PD:	PDPS
Datum:	prosinec 2022

1.2. Stručný popis stavby

Stavbou je řešena oprava silničního mostu přes Černíčský potok v extravilánu obce Bojanovice. Oprava mostu proběhne jeho kompletní rekonstrukcí – odstranění stávajícího mostu a výstavbou nového mostu. Nový most bude ve stejné poloze a obdobných rozměrů jako most stávající. Spolu s rekonstrukcí mostu bude provedeno i nové napojení mostu na převáděnou komunikaci. Toto napojení se týká pouze bezprostředního okolí mostu.

1.3. Charakteristika území a jeho dosavadního využití

1.3.1. Druh komunikací a jejich funkce

Převáděnou komunikací je silnice druhé třídy, která spojuje obce Sušice a Horažďovice.

1.3.2. Charakter překážky a převáděné komunikace

Převáděná komunikace

Převáděnou komunikací je silnice II/169. Komunikace je šířky přibližně 6,3 m. Komunikace má živičný povrch a v místě mostu byla několikrát přebalena. Krajnice jsou nezpevněny.

Překážka

Překážkou je Černíčský potok. Jde o přírodní vodoteč v blízkosti jejího ústí do řeky Otavy.

1.3.3. Územní podmínky

Stavba je umístěna v extravilánu obce Bojanovice v oblasti Černíčského potoka. Okolí stavby je tvořeno poli a řídkým porostem. Nejbližší obytné stavby jsou vzdáleny asi 200 m.

V oblasti stavby se dle vyjádření správců sítí nachází následující sítě:

- Sít' elektronických komunikací SEK ve správě společnosti CETIN a.s.
Jedná se o nadzemní sdělovací vedení umístěné cca 8 m podél povodní strany mostu. Dále je na povodní straně mostu veden optický kabel v DDPE trubce. Ten je od mostu vzdálen asi 20 m
- Veřejné osvětlení ve správě Města Rabí
Jedná se o stožár VO umístěný na kraji komunikace u opěry 2 a napájecí podzemní vedený z Bojanovic.

1.4. Členění stavby

Vzhledem k rozsahu stavba není členěna na stavební objekty.

2. Zásady organizace výstavby

2.1. Charakteristika a celkové uspořádání staveniště

Definitivní uspořádání staveniště je věcí zhotovitele stavby, který si ho může upravit dle svých zvyklostí, svého vybavení a použitých technologií. V případě, že se zařízení staveniště bude výrazněji lišit od návrhu v DSP, a tyto změny zařízení staveniště budou vyžadovat jejich projednání, je toto projednání plně věcí zhotovitele stavby.

Zařízení staveniště bude zřízeno v uzavřené části stávající komunikace na předmostí (pozemky p.č. 1257/27, 1257/28 a 1258). Příjezd do zařízení staveniště je po stávající komunikaci II/169.

Zhotovitel je povinen se již v rámci zpracování nabídky seznámit s místními podmínkami a veškeré náklady plynoucí z případných ztížených podmínek práce je povinen zahrnout do cen položkových prací. Zhotovitel je povinen zahrnout do ostatních nákladů stavby i náklady na zajištění bezpečnosti a čistoty vod povrchových i podzemních.

2.2. Obvod staveniště

Obvod staveniště je zobrazen v příloze B.2 – Koordinační situace. Celý obvod staveniště se nachází v katastrálním území Bojanovice pod Rabím. Přehled pozemků dotčených obvodem staveniště je uveden v příloze F.2 – Majetkoprávní elaborát.

Pozemky, které jsou zasaženy dočasným zábořem, tedy obvodem staveniště, budou pro stavbu smluvně zajištěny stavebníkem resp. jím pověřenou osobou. V případě, že zhotovitel bude požadovat další pozemky pro zhotovení stavby, je povinen si přístup na tyto pozemky dojednat samostatně.

2.3. Zajištění přístupů na stavbu

Příjezd na staveniště bude možný po stávající komunikaci II/169 a to z obou směrů komunikace. Provedení staveništních komunikací se nepředpokládá.

3. Postup výstavby

3.1. Zjednodušený popis postupu výstavby

Přesný postup provedení mostu je věcí zhotovitele, zde je uveden jen rámcově předpokládaný postup výstavby, návaznosti jednotlivých činností apod.

Před zahájením prací na opravě mostu bude zhotovena provizorní komunikace a most, po kterých bude kyvadlově vedena doprava po celou dobu stavby. Nejprve bude sejmuta a přesunuta ornice na dočasnou deponii v blízkosti stavby. Pro překonání potoka bude do provizorní komunikace osazeno mostní provizorium. Předpokládá se použití jednosměrného mostního provizoria BB (Bailey Bridge), které je v majetku investora. Nejdříve bude zhotoven nízký násyp. Násyp bude proveden ze zeminy vhodné do násypů a bude hutněn rovnoměrně po vrstvách. V místě uložení provizorního mostu bude násyp upraven tak, aby umožnil zhotovení podepření provizoria. Je potřeba, aby násyp měl v tomto místě požadovanou únosnost. Pro opěry bude zhotovena na obou březích potoka panelová rovinanina. Následně bude přivezeno mostní provizorium, které bude sestaveno na připravené provizorní komunikaci. Po sestavení bude následně vysunuto přes potok na protější opěru. Jeho demontáž bude probíhat obdobně – zasunutím zpět na provizorní komunikaci. Po realizaci nového mostu bude vše uvedeno do původního stavu, budou odstraněny podpěry, vozovka a násep provizorní komunikace. Pozemek v místě provizoria bude uveden do původního stavu (vrácení ornice a nezbytné rekultivace).

Vlastní oprava mostu bude zahájena srušením stávajícího mostu. Pro demolici mostu musí být vypracována dokumentace resp. technologický postup demolice mostu, který bude popis a průběh jednotlivých činností, jejich koordinaci, použitou mechanizaci apod. Zhotovitel je povinen zajistit bezpečnost a stabilitu konstrukcí během stavby. Uvedená dokumentace bude před zahájením prací odsouhlasena zástupcem investora.

Provádění pilot se předpokládá z upraveného terénu. Ze zvýšené úrovně bude za pomoci hluchého vrtání provedeno vrtání pilot. Následně se provede výkop pro zhotovení základových pasů. Pro oddělení potoka od výkopu budou zřízeny těsnící hrázky. Následně bude proveden podkladní beton. Podkladní beton bude sloužit též pro utěsnění výkopu proti přitékající vodě. V případě potřeby budou obetonovány též svahy výkopu. V takto připraveném výkopu budou provedeny základové pasy stěn.

Následně bude běžnými stavebními metodami postavena celá konstrukce mostu. Současně bude provedena gabiónová zeď, která zachytí příjezdovou cestu na levé straně u opěry. Bude proveden zásyp přechodové oblasti a navazující terénní úpravy. Následně budou provedeny římsy mostu. Následně bude provedena vozovka a svodidla na levé části mostu. Pak bude převeden provoz zpět na opravený most, kde bude veden opět pouze kyvadlově po polovině mostu.

Po převedení provozu dojde o odstranění provizorní objízdne komunikace. Následně budou provedeny finální úpravy komunikace a svahů na pravé části komunikace. Dále bude provedena vozovka, svodidla a zábradlí na pravé části komunikace. Současně budou provedeny dokončovací práce. Následně bude odstraněno DIO a provoz bude obnoven v plném původním rozsahu.

Jedná se o řešení navržené projektantem. Toto řešení může být zhotovitelem stavby modifikováno v rámci realizace stavby dle jeho návrhu a jeho technologického vybavení. Řešení navržené zhotovitelem musí být odsouhlaseno projektantem.

3.2. Harmonogram výstavby

Zde uvedené doby výstavby jsou uvedeny pouze jako předběžný přibližný odhad.

Podrobný harmonogram výstavby zpracuje zhotovitel stavby v závislosti na jím zvolené technologii a pracovních postupech.

- příprava staveniště, provizorní komunikace a most, ochrana sítí, DIO	3 týdny
- snesení stávajícího mostu	2 týdny
- nové založení (výkopy, piloty)	3 týdny
- nová rámová konstrukce mostu	5 týdnů
- úpravy koryta vodoteče, gabiónová zeď	2 týdny
- přechodové oblasti, násypy	1 týden
- příslušenství (římsy)	2 týdny
- svodidla a vozovka na levé části	1 týden
- převedení dopravy na most a odstranění provizorní komunikace a mostu	2 týdny
- svodidla, zábradlí a vozovka na pravé části, terénní úpravy	1 týden
- ostatní dokončovací práce	1 týden

Celková doba výstavby – „čistý“ čas výstavby (odhad) 22 týdnů

Celková doba výstavby nemusí být prostým součtem. Některé stavební činnosti se časově překrývají. Jde o odborný odhad celkové doby provádění stavby. V uvedeném času není uveden čas na přípravu stavby (dojednání potřebných povolení, realizační dokumentaci, přípravné práce atp.)

3.3. Postupné uvádění do provozu

Stavba bude do provozu uvedena jako celek.

4. Vliv na dopravu

Vzhledem k tomu, že přes most není vedena doprava s výjimkou pěších, bude mít uzavření mostu minimální vliv na omezení dopravy.

Během celé doby stavby se počítá s vyloučením pěší dopravy v celém obvodu staveniště, tedy s uzavřením komunikace. Náhradní trasy pro pěší nebudou stanovovány. Zhotovení provizorní lávky pro veřejný pěší provoz není uvažováno.

5. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Navržená stavba nemá zvláštní nároky na zdroje. Rozsah potřebných zdrojů je věcí vybraného zhotovitele stavby a jím použitých technologií. S ohledem na předpokládanou technologii a její spotřeby zdrojů je obecně možné použití jejich mobilních zdrojů.

6. Zvláštní požadavky na provádění

6.1. Požadavky dotčených orgánů

Bude doplněno po projednání dokumentace s DOSS.

6.2. Ochranná pásma

Stavbou jsou dotčena následující ochranná pásma:

- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| • Silnice II. třídy | 15 m od osy vozovky |
| • Telekomunikační vedení | 1,5 m po stranách krajního kabelu |
| • Kabel pro VO | 1,0 m po stranách krajního kabelu |

Výše zmíněná ochranná pásma jsou definována v těchto předpisech:

- zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích v § 30.
- zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích) v § 102, § 103.
- zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 46.

6.3. Ochrana zdraví a bezpečnost při výstavbě

Pro zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě i provádění stavebních a montážních prací musí být respektováno nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi č. 591/2006 Sb. Jednotlivé požadavky jsou uvedeny v přílohách č. 1 až č. 5 této vyhlášky.

Pro stavební práce v nebezpečném prostředí, kde vzniká zvýšené ohrožení života, vzniká povinnost dle § 6 nařízení vlády č. 591/2006 zpracovat plán.

Povinnosti zhotovitele jsou stanoveny § 3 a § 4 nařízení vlády č. 591/2006. V § 7 a § 8 tohoto nařízení je definován obsah činnosti koordinátora stavby.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat rovněž navazující předpisy v platném znění. Zejména se jedná o tyto předpisy:

- Zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci;

- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí;
- Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce;
- Zákon č. 61/1998 o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě, ve znění zákona č. 425/1990 Sb., zákona č. 169/1993 Sb., zákona č. 128/1999 Sb., zákona č. 71/2000 Sb., zákona č. 124/2000 Sb., zákona č. 315/2001 Sb., zákona č. 206/2006 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 226/2003 Sb., zákona č. 227/2003 Sb., zákona č. 3/2005 Sb. a zákona č. 386/2005 Sb.

Ve smyslu těchto předpisů musí být bezpečnostní předpisy zpracovány v technologických postupech prací. Pracovní postupy uvedené v této projektové dokumentaci mohou realizovat pouze prokazatelně proškolení pracovníci pod vedením zkušeného technika.

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě bude v rámci přípravy realizace zakázky učen koordinátor bezpečnosti práce na stavbě a zhotoven Plán bezpečnosti a ochrany zdraví – BOZP“.

6.3.1. Hluková zátěž během výstavby

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, a jeho novely č. 274/2003 v platném znění a Nařízením vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Stavba se nenachází v blízkosti obydlených částí, přesto je třeba dodržovat patřičné hygienické limity. Hygienické limity pro **Hluk ze stavební činnosti** jsou uvedeny v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a dodavatel stavby je povinen tyto limity dodržet.

Pro snížení hlučnosti při provádění stavby jsou doporučena tato opatření:

- všechny **stavební práce budou prováděny pouze v denní době, a to od 7 do 21 hodin.**
- staveništní **dopravu organizovat dle možností mimo obydlené zóny.**
- zvolit **stroje s garantovanou nižší hlučností**
- zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci **rozdělit do více dnů** po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny)
- **kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti** (snížení ekvival. hladiny)
- včas **informovat dotčené obyvatelstvo** o plánovaných činnostech a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne.

6.4. Nakládání s odpady

Veškerý vybouraný materiál a jiný odpadní materiál bude tříděn dle nebezpečnosti a zacházet s ním se bude dle platných právních předpisů. Pokud nebude materiál použit zpět na stavbu, bude převezen na skládku dle svého charakteru. Pro nakládání s odpady je vypracována samostatná příloha dokumentace.

7. Další stupně dokumentace

Tato dokumentace slouží výhradně pro výběr zhotovitele. Pro vlastní realizaci je nutno vypracovat další stupně dokumentace, které budou řešit detaily, výkresy výztuže a atd. Součástí realizační dokumentace bude i upřesnění havarijního plánu a případné upřesnění dopravních opatření s ohledem na potřeby zhotovitele a na stav v konkrétním období výstavby.

Pro veškeré technologické operace musí být zhotovitelem zajišťovány technologické postupy, které musí být předány investorovi ke schválení (betonáže, pokládky izolací...). U konstrukcí, kde je to nutné nebo běžné je nutno zajišťovat VTD a přejímky ve výrobě (ocelové prvky příslušenství apod.).