

Záznam z výrobního výboru

konaného dne 25. srpna 2022 na Magistrátu města Třinec v 9:00

na akci

Most ev. č. I-2 přes Tyrku, Třinec, ul. Závodní - rekonstrukce

Přítomni: Viz příložená prezenční listina

Popis řešeného:

Hlavní cílem jednání bylo najít široký konsenzus z hlediska zájmů dopravních (převedení dopravy a chodců), minimalizace doby výstavby a omezení provozu na komunikaci a provozu na objízdných trasách), z hlediska zájmů převáděných inženýrských sítí a jejich přeložek, z hlediska zájmů budoucího správce mostu, z hlediska z hlediska zájmů ochrany životního prostředí v místě mostu (dále OŽP) a i z hlediska zájmů ekonomických.

1. Projektant seznámil přítomné s návrhem nového mostu, včetně způsobu návrhu převedení inženýrských sítí. Seznámil stručně s navrženou koncepcí postupu prací. Bylo navrženo:
 - 1.1. Provedení energolávky (SO 202) na návodní straně mostu - *pro následné převedení všech inženýrských sítí ze stávajícího mostu na energolávku*
 - 1.2. Převedení všech inženýrských sítí ze stávajícího mostu na ulici Závodní (SO 201) na energolávku (SO 202)
 - 1.3. Zajištění přechodu chodců po nové energolávce - *ta musí být proto dostatečně tuhá nejen pro převedení všech IS (především vodovodu), ale i pro převedení chodců po dobu přestavby mostu SO 201.*
 - 1.4. Vybudování nového mostu SO 201.
2. Navržený postup prací je v souladu se zadáním stavby a je v souladu s návrhy předchozí studie ve vztahu k převedení inženýrských sítí po nové energolávce.
3. Navržený postup s ponecháním inženýrských sítí na nově navržené energolávce byl v rámci projednání s odborem životního prostředí a zemědělství (dále OŽPaZ) zamítnut, protože energolávku vnímá jako nový objekt. OŽPaZ požadoval buď vedení inženýrských sítí pod korytem toku (protlakem) nebo navrácení inženýrských sítí zpět na nově přestavěný most. Z hlediska veřejného zájmu ochrany životního prostředí je v tomto případě především snaha minimalizovat zvětšování šířky mostních konstrukcí (ve směru toku), které by mohly negativně ovlivnit migraci živočichů pod mostem.
4. Projektant uvedl, že:
 - 4.1. most z hlediska OŽP je veden přes lokální biokoridor (vymezený korytem toku Tyra / místně Tyrka) dle územního plánu statutárního města Třinec, ale svým dočasným zábořem je ve vzdálenosti 3 m od vymezeného lokálního biocentra, které leží na povodní straně mostu blíže řece Olši.
 - 4.2. most se nachází v lokalitě silně zatížené inženýrskými sítěmi (především před mostem směrem do centra).
 - 4.3. most je nutné z hlediska realizovatelnosti výkopů provést s větším rozpětím až za opěrami stávajícího mostu. Proto je navrženo založení hlubinné na mikropilotách s relativně nízkými krajními opěrami, umístěnými co nejvíce mimo koryto toku Tyra pro zvětšení propustnosti.
 - 4.4. přestavbu mostu je nutné vnímat nejen z hlediska veřejného zájmu OŽP, ale i z hlediska jiných veřejných zájmů (např. minimalizace omezení dopravy, minimalizaci komplikací s dopravní obslužností území, minimalizace finančních nákladů jak pro přestavbu mostu, tak pro jeho budoucí opravy a údržbu, minimalizace omezení funkčnosti IS na mostě při překládkách atd.)
 - 4.5. převedení inženýrských sítí je z hlediska provádění protlakem pod korytem toku v tomto případě prakticky neřešitelné. Před mostem (ve směru do centra) je enormní množství inženýrských sítí, které by mohly být protlakem porušeny, resp. narušeny, což je nepřípustné. Dále pro protlak jsou nutné startovací jámy – i kdyby se našel někde v rozumné vzdálenosti od mostu prostor pro jejich provedení bez ovlivnění ochranných pásem všech v místě situovaných sítí, není možné je provést jinde než v komunikaci ulice Závodní, protože po obou stranách jsou zařízení a technologické prvky Třineckých železáren, SmVak, atd. Trasa a hloubka protlaku by současně nesměla být v kolizi s navrženým pilotovým založením, aby byla dodržena ochranná pásma inženýrských sítí. To by vedlo k tomu, že startovací jámy by mohly dosáhnout hloubky až cca kolem 15 m. Tato skutečnost by zásadním způsobem ovlivnila nejenom časové hledisko výstavby a dobu omezení dopravy, ale zásadním způsobem by vedla k ekonomické náročnosti, bohužel navíc s výraznou nejistotou dlouhodobě funkčního výsledku. Proto protlak v tomto případě je vnímám jako prakticky neřešitelný způsob převedení všech IS v místě mostu.
5. Projektant uvedl cenové odhady pro variantu s energolávkou a pro variantu, kdy by se energolávka následně odstranila a sítě by byly převedeny zpět na most (*součástí prezentované dokumentace přiložené k tomuto*

zápisu). Upozornil ale, že ceny mohou být i zásadním způsobem ovlivněny naceněním přeložek především optických kabelů CETIN (*firma CETIN si administraci přeložky, projekt i její provádění zařizuje zpravidla sama na náklady investora, který přeložku vyvolal*).

6. Projektant předložil porovnání pro a proti variantě s ponecháním energolávky (*součást prezentované dokumentace přiložené k tomuto zápisu*).

Na základě výše uvedeného bylo projednáno:

7. Zástupci samosprávy a objednatele/investora akce, včetně správce mostu – Statutární město Třinec se jednoznačně shodli na tom, že chtějí mít inženýrské sítě vymístěné mimo most - na podél mostu vedenou a od mostu oddělenou energolávku - s ohledem mj. i na budoucí investice a zájmy spojené s budoucími rekonstrukcemi mostu a jeho údržbou.
8. Zástupce OŽPaZ uvedla, že je možné uvažovat s touto variantou za dvou podmínek:
 - 8.1. Bude prověřena možnost minimalizace rozměrů energolávky a jejího přiblížení maximálně možné ke stávajícímu mostu.
 - 8.2. Bude provedena náhradní výsadba dle podkladů a pokynů OŽP pro zajištění zájmů ochrany a přírody a krajiny. Bylo domluveno, že v rámci projektu bude doplněn nový stavební objekt řady 800, který tento požadavek, dle přesných instrukcí OŽP bude řešit.
9. S ohledem na ozřejmení rozsahu definitivních stavebních úprav v korytě toku, kdy se bude opevňovat pouze prostor ubouraných opěr stávajícího mostu a opravovat stávajícího zpevnění v rozsahu dotčení, nebude OŽPaZ striktně vyžadovat zpracování hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na chráněné zájmy.
10. Nově navržená upravená lávka bude předložena ke schválení všem zúčastněným elektronicky (emailem), pouze v případě nutnosti bude v této věci opětovně svoláno jednání.

Zapsal:

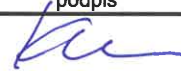





Ing. Svatopluk Zobek
projekční kancelář PRIS spol. s r.o.

PREZENČNÍ LISTINA

akce: MOST EV. č. 1/2 PŘES TŘIKU, TRINEC, UL. ZÁVODNÍ - REKONSTRUKCE

datum: 25.8.2022

místo: TRINEC, MČÚ, Kamalův č. 258, 900

organizace	jméno-číslo	telefon	e-mail	podpis	souhlas*
SMT TRINEC	IVO KALETA	720 510 911	ivo.kalata@trinaco.cz		ANO / NE
MTT	GAZELA FOUKOVÁ	558 306 321	gabriele.foucova@trinaco.cz		ANO / NE
SMT 101	ALEXANDRA LIPKOVSKÁ	444 444 831	alexandra.lipkova@trinaco.cz		ANO / NE
MMT, TRINEC	MIRIAM HROUŠKOVÁ	444 444 888	miriam.hrouskova@trinaco.cz		ANO / NE
PRIS	MARTIN REHULKA	602 770 109	martin.rehulka@pris.cz		ANO / NE
- 11 -	STOPELKA ZOBEL	601 592 300	stopelka.zobel@pris.cz		ANO / NE
					ANO / NE
					ANO / NE
					ANO / NE
					ANO / NE
					ANO / NE
					ANO / NE
					ANO / NE

*souhlas (nehodící škrtněte)

ANO - účastník jednání souhlasí s rozesláním kontaktních údajů v příloze Zápisu jednání

NE - účastník jednání nesouhlasí s rozesláním kontaktních údajů v příloze Zápisu jednání