


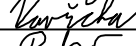
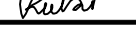


B

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Svatopluk ZOBEL		
VYPRACOVAL	Ing. Lukáš VAVŘIČKA		
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ		
KRAJ: MORAVSKOSLEZSKÝ K.Ú.: TYRA		DATUM	11/2023
NÁZEV AKCE:  Most Holý, ev.č. XII-06m přes Tyru Třinec-Tyra - rekonstrukce		FORMÁT	A4
		MĚŘÍTKO	-
		ÚČEL	PDPS
		ČÍS. ZAKÁZKY	22062
		ARCHIVNÍ ČÍS.	B_STZ
NÁZEV PŘÍLOHY:  SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA B

## DOKUMENTACE

## PDPS

# Most Holý, ev.č. XII-06m přes Tyru, Třinec-Tyra-rekonstrukce

## SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

*dle přílohy č. 11 k vyhlášce č. 499/2006 Sb.,*

*Rozsah a obsah dokumentace pro vydání společného povolení stavby dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace,*

*znění 01. 01. 2018*

**OBSAH**

<b>B.1</b>	<b>POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....</b>	<b>5</b>
a)	<i>Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území</i>	5
b)	<i>Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci</i>	5
c)	<i>Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod</i>	5
d)	<i>Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.</i>	6
e)	<i>Ochrana území podle jiných právních předpisů – památková rezervace, památková zóna, ochrana přírody a krajiny, zvláště chráněné území, poddolované území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.</i>	7
f)	<i>Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.</i>	7
g)	<i>Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území</i>	7
h)	<i>Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin</i>	8
i)	<i>Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa</i>	9
j)	<i>Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě</i>	9
k)	<i>Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice</i>	10
l)	<i>Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí</i>	10
m)	<i>Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření</i>	10
n)	<i>Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu</i>	10
<b>B.2</b>	<b>CELKOVÝ POPIS STAVBY .....</b>	<b>10</b>
B.2.1	<b>Celková koncepce řešení stavby .....</b>	<b>10</b>
a)	<i>Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci</i>	10
b)	<i>Účel užívání stavby</i>	11
c)	<i>Trvalá nebo dočasná stavba</i>	11
d)	<i>Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem</i>	11
e)	<i>Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů</i>	11
f)	<i>Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.</i>	11

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod.	12
h) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.	12
i) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	12
j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu)	12
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	12
a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení	12
b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení	13
B.2.3 Celkové technické řešení.....	13
a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření	13
b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)	13
c) Celková spotřeba vody	14
d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	14
e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	15
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby.....	15
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby .....	15
B.2.6 Základní charakteristika objektů .....	16
a) Popis současného stavu	16
b) Popis navrženého řešení	16
B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	19
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	19
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana.....	20
B.2.10 Hygienické požadavky stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	20
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	20
a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží	20
b) Ochrana před bludnými proudy	20
c) Ochrana před technickou seizmicitou	20
d) Ochrana před hlukem	20
e) Protipovodňová opatření	22
f) Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.	22
<b>B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....</b>	<b>22</b>



a) Napojovací místa technické infrastruktury	22
b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	22
<b>B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>23</b>
a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace	23
b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	24
c) Doprava v klidu	24
d) Pěší a cyklistické stezky	24
<b>B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV.....</b>	<b>24</b>
a) Terénní úpravy	24
b) Použité vegetační prvky	24
c) Biotechnická, protierozní opatření	24
<b>B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....</b>	<b>25</b>
a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	25
b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a v zeb v krajině apod.	25
c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	27
d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem	28
e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno	28
f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	28
<b>B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA .....</b>	<b>30</b>
<b>B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.....</b>	<b>30</b>
<b>B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....</b>	<b>31</b>

## B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

### a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba se nachází v Moravskoslezském kraji, v extravilánu městské části Třinec – Tyra na místní komunikaci MK 447c.

Hlavní objektem stavby je most ev.č. XII-06 m přes Tyru (SO 201).

Výstavba bude probíhat ve dvou etapách, tak aby byl zajištěn přístup na pravý břeh Tyry.

V blízkosti mostu se nachází obytná zástavba.

Jedná se o náhradu stávajícího mostu mostem novým, proto pro přestavbě nedojde ke změně dosavadního využití území. Most bude i nadále sloužit jako most na místní komunikaci 447c (úprava SO 101).

Všechny dotčené pozemky jsou situovány v k. ú. Tyra [772445] v Moravskoslezském kraji.

Seznam pozemků dotčených stavbou viz Záborový elaborát (Příloha H2 *Související dokumentace*).

### b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Stavba řeší náhradu stávajícího mostu mostem novým, který bude mírně posunut ve směru toku.

Na pravém břehu bude provedeno rozšíření mostu pro usnadnění nájezdu na most.

Vzhledem k tomu, že most je situován na jediné příjezdové komunikaci k obytné zástavbě na pravém břehu Tyry, lze konstatovat, že přestavba mostu je v souladu s územně plánovací dokumentací.

První stupeň projektu pro přestavbu mostu je řešen v úrovni DUSP.

Územní plán Třinec, byl vydaný Zastupitelstvem města Třince dne 20. 09. 2011 usnesením č. 06/171/2011 jako Opatření obecné povahy č. 1/2011 s nabytím účinnosti dne 10. 11. 2011. Změna č. 1 územního plánu Třinec byla vydána Zastupitelstvem města Třince dne 8. 12. 2015 Opatřením obecné povahy č. 1/2015 s nabytím účinnosti dne 30. 12. 2015. Změny č. 2 a 3 územního plánu Třinec byly vydány Zastupitelstvem města Třince dne 11. 09. 2018 Opatřením obecné povahy s nabytím účinnosti dne 30. 11. 2018.

### c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Stavba mostu se nachází v dřívější malé podhorské obci Tyra, která je dnes městskou částí Třince. Tyra se rozkládá jižním směrem od Třince, v úzkém údolí potoka Tyry, který je levostranným přítokem řeky Olše pramenícím v Těšínských Beskydech pod Kalužným vrchem.

Tok Tyra má především v horní části povodí ráz bystřiny s velkou rozkolísaností průtoků a s malou retenční schopností. Horní část toku leží v členitém hornatinném reliéfu Ropické rozsochy, tvořené flyšovými souvrstvím godulských vrstev. Dolní část povodí tvoří plochá úpatní Ropická plošina. Geologické podloží tvoří flyšové jíly, jílovce a pískovce.

Asi 150 metrů proti proudu se nachází na levém břehu potoka pramen pitné vody Bolibřuška.

**d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.**

**Inženýrskogeologický průzkum**

Nebyl proveden.

**Hydrotechnický výpočet**

Navržený mostní otvor odpovídá prakticky mostnímu otvoru stávajícímu.

Spodní hrana nové mostovky mostu odpovídá prakticky stávající spodní hraně mostu.

Pro účely nového návrhu byly zjištěny N-leté průtoky dle údajů ČHMÚ. Na ně byl mostní otvor prověřen hydrotechnickým výpočtem. Ten je součástí části dokumentace H (viz H5 Hydrotechnické posouzení).

Mostní otvor je pro dopravní význam komunikace 1. kategorie, tj. nenahraditelný objížďkami dle ČSN 73 6201.

**Mostní otvor převede  $Q_{100}$ .**

Mostovku nelze konstrukčně snižovat, ani zvýšit její polohu s ohledem na návaznosti.

**Vyhodnocení kritérií znovuzískané asfaltové směsi**

V rámci projektu bylo provedeno posouzení obsahu PAU podle vyhlášky č. 130/2019 Sb.

Dle výsledků analýzy odpovídají vzorky kvalitativní třídě ZAS-T1 až T4 dle následující tabulky:

vzorek	ZAS-T1 $\leq 12$ mg.kg <sup>-1</sup>	ZAS-T2 $12 < vz \leq 25$ mg.kg <sup>-1</sup>	ZAS-T3 $25 < vz \leq 300$ mg.kg <sup>-1</sup>	ZAS-T4 $> 300$ mg.kg <sup>-1</sup>
V1 obrusná vrstva 0-35 mm		X 23,35 mg/kg suš.		
V1 ložní vrstva 35-55 mm			X 67,49 mg/kg suš.	

Kategorie ZAS-T1 nebo ZAS-T2 se nestává odpadem, ale vedlejším produktem, pokud se použije:

- v technologii výroby asfaltové směsi vyráběné za horka, za tepla nebo za studena
- nestmelená podkladní vrstva pozemní komunikace
- ochranná vrstva pozemní komunikace
- konstrukce zemního tělesa pozemní komunikace
- nestmelená konstrukční vrstva polních a lesních cest
- hydraulicky stmelená podkladní vrstva pozemní komunikace

Kategorie ZAS-T3 nebo ZAS-T4 se nestává odpadem, ale vedlejším produktem, pokud se použije:

- v technologii recyklace za studena na místě, a to při použití asfaltového pojiva v kombinaci s vhodným hydraulickým pojivem (použití pouze hydraulického pojiva není přípustné)

**Poznámka:**

Pokud se odpadní znovuzískaná asfaltová směs s obsahem benzo(a)pyrenu  $\geq 50 \text{ mg.kg}^{-1}$  nepoužije tímto způsobem, jedná se o nebezpečný odpad zařazený dle Katalogu odpadů jako 17 03 01 Asfaltové směsi obsahující dehet. Dle nařízení vyhlášky komise EU č. 1357/201 se znovuzískaná asfaltová směs s obsahem  $\Sigma 16 \text{ PAU} > 1000 \text{ mg.kg}^{-1}$  stává nebezpečným odpadem.

**e) Ochrana území podle jiných právních předpisů** – památková rezervace, památková zóna, ochrana přírody a krajiny, zvláště chráněné území, poddolované území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.

Stavba je situovaná přes potok Tyra, který je levostranným přítokem řeky Olše.

Dle Územního plánu (ÚP) města Třinec:

- Stavba dle ÚP plánu zasahuje na pozemky silniční infrastruktury a pozemků smíšeně obytných venkovských. Koryto potoka pak spadá do ploch vodních a vodohospodářských.
- Stavba se nachází v blízkosti pozemků vedené jako plochy lesů, které jsou situovány na levém břehu povodí, a stavba zasahuje do ochranného pásma lesa 50 m od okraje pozemků určených k plnění funkcí lesa.
- Část mostu u opěry 2 zasahuje do ochranného pásma nadzemního vedení VN 22kV. Cca 10 m od mostní konstrukce se nachází dva sloupky elektrického vedení sítě ČEZ a sloup veřejného osvětlení (není stavbou dotčeno).
- Místo stavby je v oblasti **CHKO Beskydy** a spadá do **evropsky významné lokality a ptačí oblasti** (Natura 2000). Jihozápadně cca 1,5 km od stavby se nachází přírodní rezervace Čerňavina.

Oblast stavby spadá do III. Zóny ochrany přírody: *člověkem pozměněné ekosystémy, které jsou běžně hospodářsky využívány.*

Dle hydrotechnického výpočtu je hladina vody  $Q_{100}$  pod úrovní hrany koryta, z čeho lze usuzovat, že v místě stavby se voda nerozlévá do blízkého okolí při větších průtocích. Dle sdělení místních voda v korytě reaguje rychle na srážky v oblasti.

Tuto skutečnost musí mít na zřeteli především stavba v době výstavby. Před započatím prací bude zhotovitelem zpracován havarijný a povodňový plán, který musí být schválen správcem toku a povodí.

Záměr se dále nachází v ochranných pásmech inženýrských sítí, které jsou blíže uvedeny dále.

**f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Stavba je situovaná přes potok Tyra, který je levostranným přítokem řeky Olše.

Z hydrotechnického výpočtu vyplývá, že hladina vody  $Q_{100}$  (503.629 m n. m.) je pod úrovní hrany koryta, z čeho vyplývá, že voda se nerozlévá mimo koryto potoka.

Stávající mostní otvor je prakticky zachován, spodní hrana ve stávajícím stavu je prakticky dodržena i ve stavu novém. Mostovku nelze konstrukčně snižovat, ani zvýšit její polohu s ohledem na návaznosti.

Dle dostupných informací není most situován na poddolovaném území.

**g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území**

Stavba se nachází na pozemcích katastrálního území Tyra [772445] v Moravskoslezském kraji.

Pro výstavbu je potřebný dočasný a trvalý zábor pozemků – viz příloha H2 záborový elaborát. Stavba bude probíhat maximálně šetrně s ohledem na blízké inženýrské sítě, potok Tyra, a především inženýrské sítě, které nesmí být stavbou nijak poškozeny a dotčeny.

Rozsah stavby je navržen v minimálně možné podobě, včetně návrhu dvou etap výstavby pro zajištění dopravní obslužnosti přes místo stavby.

Stavba nezvyšuje dopad na krajinu a přírodu. Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě životní

prostředí ve své blízkosti, a to po dobu provádění stavby. Hladina hluku a zvýšení prašnosti bude odpovídat stavebním pracím. Ze stavby nevznikají jiné než běžné stavební odpady.

Pracovní plochy dotčené stavbou jsou vymezeny plochou hranic dočasného záboru, budou uvedeny do původního stavu.

## **h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

V rozsahu dotčení záměru (v rozsahu dočasného záboru) se na místě stavby nachází vzrostlé stromy a náletové dřeviny (stav k 06/2022).

**Bude tedy nutné navrhnout asanaci v místě stavby. Způsob a rozsah provedení bude projednán s příslušným orgánem.**

Na pravém břehu jsou náletové dřeviny, které budou v rozsahu stavby odstraněny. Jedná se o nezapojené porosty dřevin, malého rozsahu, který nevyžadují povolení ke kácení.

Na levém břehu jsou dřeviny v zapojeném porostu. Dotčení se bude dotýkat 2-3 vzrostlých stromů na levém břehu Tyry, které jsou v kolizi s navrženým průjezdem vozidel po dobu přestavby mostu.

### **Na základě jednání výrobního výboru ze dne 5.1.2023 bylo navrženo:**

Pro dřeviny na levém břehu Tyry vyvstal požadavek na provedení dendrologického průzkumu. Na jeho základě budou buď navrhované stromy pokáceny, nebo primárně chráněny. Pokud nebudou stromy dle dendrologického průzkumu na konci svého života, bude uvažováno přednostně s jejich ochranou. V době stavby bude prověřeno reálnými vozy, zda bude umožněno na najetí na most. Pokud to nebude reálně možné, budou stromy vykáceny. Povolní ke kácení bude součástí dokumentace.

**Dále pak na základě projednávání s policií ČR, je vzhledem k zachování bezpečnosti provozu na komunikaci a zachování bezpečnostních odstupů a celkové zlepšení dopravní situace v daném místě, nutné vykácení výše zmíněných stromů.**

***Dle rozhodnutí MMT odbor životního prostředí a zemědělství bylo povoleno dle § 8 odst. Zákon OPK kácení 2ks buku lesních na pozemku parc. Č. 1090/5 v k. ú. Tyra. Povolení je podmíněno následujícími podmínkami:***

- a)** Kácení bude provedeno v době vegetačního klidu tj. 01.10. – 31.3 běžného roku. Výjimečně lze provést kácení v době vegetace po předchozím ornitologickém průzkumu za předpokladu, že nebude zjištěno žádné obsazené hnízdo.
- b)** Při kácení je nutno zajistit bezpečnost všech osob, majetku a zařízení nacházejících se v blízkosti dřevin.

***Jako náhradu za pokácené stromy ukládá odbor životního prostředí dle §9 odst. 1 zákona č-114/192 Sb. náhradní výsadbu na pozemek parc. č. 542 v k. ú. Dolní Lištná, kde budou vysázeny 2 ks třešní ptačích a 1 ks habru obecného o obvodu kmenů 12-14 cm ve výšce 1 m. Výsadba bude provedena odborně způsobilou osobou v oblasti sadových úprav a v optimálních agrotechnických termínech nejpozději do kolaudace záměru. V návaznosti na výsadbu je dále uložena následná péče o vysazené stromy v délce 5 let po výsadbě, která představuje především zalívku, výchovný řez odborně způsobilou osobou, udržování výsadbové mísy v bezplevelném stavu, funkční ukotvení kůlů s úvazky po dobu 2 let, kontrolu úvazků a ochrany kmene.***

Ochrana dřevin bude provedena v souladu s normou ČSN 83 9061 (839061) Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. A to především podle odstavce 4.5 (Vegetační plochy je nutno chránit před poškozením asi 2 m vysokým stabilním plotem, postaveným s bočním odstupem 1,5 m.) a dle odstavce 4.10 (Při výkopech rýh se nesmí přetínat kořeny s průměrem  $\geq 2$  cm. Poraněním se má zbraňovat, popřípadě je nutno kořeny ošetřit. Zásypové materiály musí svou zrnitostí (úzké odstupňování) a zhutňováním zajistit trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci poškozených kořenů. Při ztrátě kořenů může být potřebný přiměřený řez v koruně).

Vzhledem k tomu, že podél místa stavby jsou situované vzrostlé dřeviny, je možné, že v průběhu stavby, resp. před stavbou může být nutný jejich ořez. Pokud by k takové situaci došlo, musí být ořez proveden ve vhodném období roku s ohledem na účel řezu při dodržení zásad techniky řezu (vedení řezu,

velikost ran). Při provádění řezu by se postupovalo podle Arboristického standardu, řada A, Řez stromů SPK A-02 002:2015.

V rámci demoličních prací bude v rámci stavby provedeno pro obě etapy stejně:

- Odstranění mostního příslušenství
  - o Frézování vozovkových vrstev
  - o Odstranění zábradlí
- Odstranění ocelové nosné konstrukce
- Ubourání stávajících opěr a nábrežních zdí.

Ubourání stávajících opěr bude prováděno z krajních břehů tak, aby suť pokud možno nepadala do koryta potoka Tyry a nedocházelo k jeho znečišťování.

Pro demoliční práce bude proveden budoucím zhotovitelem technologický postup prací, který musí mj. respektovat požadavky zákona 114/1992 Sb., ochraně přírody a krajiny, a to především dle §5 odst. 3, který stanovuje, že fyzické a právnické osoby jsou povinny při provádění zemědělských, lesnických a stavebních prací, při vodohospodářských úpravách, v dopravě a energetice postupovat tak, aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů, kterému lze zabránit technicky a ekonomicky dostupnými prostředky.

Stávající asfaltové vrstvy budou odstraněny a uloženy na skládku, případně deponii pro zpětné využití frézovaného materiálu.

Další konstrukční vrstvy budou odstraněny jako odpad a předány odborné firmě zajišťující jejich skládkování.

Betonová suť bude odvezena na řízenou skládku.

#### **i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Nový most (SO 201) je navržen na parcelách evidovaných jako Ostatní plocha (ostatní komunikace) a vodní plocha.

Stavbou nejsou dotčeny pozemky sloužící k plnění funkce lesa.

Stavbou nejsou dotčeny pozemky evidované jako ZPF.

#### **j) Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Stavba se nachází v extravilánu městské části Třinec – Tyra.

Most tvoří jedinou přístupovou cestu k místní zástavbě. Stavba je rozdělena do dvou etap, tak aby byl zachován přístup na pravý břeh potoka. Stavbou se omezí provoz v daném úseku. Omezení bude zasahovat i na silnici III/4681, kde je navržen střídavý provoz řízený světelnou signalizací.

Přestavbou mostu nedojde ke změně územně technických podmínek.

Po přestavbě mostu bude tento i nadále sloužit jako most Holý přes Tyru.

Stavba bude plynule napojena na stávající stav komunikace před i za mostem s napojením na přiléhající nezpevněné cesty, které tvoří přístupovou trasu k obytné zástavbě.

Stavba si nevyžaduje přeložky IS v blízkosti stavby.

Práce budou probíhat v ochranných pásmech IS. Vyjádření k pracím v ochranných pásmech a podmínky pro stavební práce jsou uvedeny v Příloze E *Dokladová část* této projektové dokumentace.

Přístup na staveniště je možný po jediné přístupové trase, tj. silnice III/4681 z Třince díky rozdělení výstavby na etapy bude po celou dobu výstavby zajištěn přístup i na pravý břeh.

Zařízení staveniště bude zřízeno na dočasně uzavřené části komunikace před a za mostem. Případné použití dalších ploch je věcí zhotovitele stavby. Zhotovitel musí počítat se stísněnými podmínkami.

Pro potřebu stavby budou využívány mobilní zdroje elektrické energie a vody, případný odběr z pevných zdrojů včetně projednání této možnosti je věcí zhotovitele stavby.

Telekomunikační potřeby budou rovněž pokryty ze zdrojů zhotovitele.

#### **k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Stavba je navržena tak, že bude probíhat v jedné stavební sezóně. Provádění mostu po etapách je dáno nutností zajištění dopravní obslužnosti pravého břehu po době přestavby mostu (na mostní provizorium není prostor).

Žádné související akce v místě mostu nejsou známy.

#### **l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí**

Stavba se umísťuje a bude probíhat na pozemcích, které jsou přehledně vypsány v záborovém elaborátu, včetně jejich grafického znázornění viz *příloha H2 záborový elaborát*. Se seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

S ohledem na rozsah stavby a pozemky, na kterých bude stavba probíhat, nedojde ke vzniku nového ochranného pásma na novém pozemku.

#### **m) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření**

Vzhledem k rozsahu stavby a velikosti mostního otvoru není požadováno.

Jako dostatečné pro případnou kontrolu polohy a výšky mostu považuje projektant zaměření skutečného provedeného stavu mostu před uvedením do provozu.

#### **n) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Stavba jako celek nevyvolá žádné změny stávající dopravní a technické infrastruktury. Vlastní rekonstrukce mostu a přilehlého úseku komunikace přinese pozitivní změnu v podobě nového povrchu a bezpečnosti provozu.

## **B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **B.2.1 Celková koncepce řešení stavby**

#### **a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejím současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci**

Stávající most ev.č. XII-06m na místní komunikaci MK-447c je tvořen ocelovou trémovou konstrukcí z pěti nosníků I455 s osovou vzdáleností 1,33 m. Mostovka je tvořena z ocelových trubek Ø115 mm příčně uložených a přivařených k nosníkům. Nosníky jsou prostě uloženy na betonových opěrách.

Stav stávající spodní stavby je dle HMP klasifikovaný jako dobrý (III), stavební stav nosné konstrukce jako velmi špatný (VI).

Na mostě je snižena zatížitelnost normální  $V_n = 3,5t$ , výhradní  $V_r$  a výjimečná  $V_e$  nejsou stanoveny, maximální nápravový tlak není stanoven.

S ohledem výše uvedené bylo rozhodnuto o náhradě stávajícího mostu mostem novým ve stávající poloze pro minimální šířku silnice 5,0 m.

Nová mostní konstrukce je navržena, tak aby nezhoršila průtokové poměry pod mostem. Konstrukce je navržena jako prostě uložená ŽB deska. Spodní stavba bude nově tvořena z úložných prahů podepřeny na mikropilotách, které budou z části provedeny skrze stávající opěry. Vzhledem k navrženému řešení bude nová konstrukce posunuta po směru toku asi o 4,0 m.

### **b) Účel užívání stavby**

Most bude i po přestavbě dále sloužit na jako most na místní komunikaci MK-447c.

Účelem rekonstrukce je:

- Zajištění a zvýšení bezpečnosti dopravy s ohledem na únosnost a stavební stav současného mostu
- Výrazné kvalitativní zlepšení technického stavu mostu

### **c) Trvalá nebo dočasná stavba**

Stavební objekty SO 201 a SO 101 jsou navrženy jako trvalá stavba.

Stavební objekt SO 182 je provizorní objekt, který řeší zajištění průjezdnosti v místě stavby po dobu přestavby mostu SO 201.

### **d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem**

Stavba nevyžaduje výjimky z technických požadavků, s možnou výjimkou pro ukončení svodidla před mostem s návazností na ocelové zábradlí na mostě, kde je řešen vjezd na most ze silnice III/ 4681.

Napojení je navrženo obdobně jako ve stávajícím stavu. Dojde k ukončení svodidla v úrovni nového zábradlí na mostě. V místě mostu je omezena rychlost na silnici III/4681 na 40 km/hod. Proto je most uvažován s intravilánovým uspořádáním – tj. se zábradlím.

### **e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Všechna stanoviska a doplňující požadavky na stavbu jsou uvedena v dokladové části (E. Dokladová část) tohoto projektu.

Důležité závěry a požadavky DOSS a dotčených účastníků jsou uvedeny především v této souhrnné technické zprávě (budou postupně doplňovány dle postupu projednání s DOSS a dotčenými účastníky řízení, aby byl záměr rekonstrukce proveditelný).

### **f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.**

Předmětem projektové dokumentace je:

1. Demolice 1. část (SO 001) – Etapa 1
2. Vybudování 1. části nového mostu (SO 201) – Etapa 1
3. Vybudování 1. části místní komunikace (SO 101) Etapa 1
4. Demolice 2. část (SO 001) – Etapa 2
5. Vybudování 2. části nového mostu (SO 201) – Etapa 2.
6. Vybudování 2. části místní komunikace (SO 101) – Etapa 2



#### 7. Dopravně inženýrská opatření po dobu rekonstrukce (SO 182).

Na novém mostě je navrženo šířkové uspořádání v návaznosti na komunikaci MK-447c (šířky 3,5m) a postup výstavby, tak aby byl po celou dobu výstavby a užívání mostu zachován průjezd, který je ověřen pomocí vlečných křivek. Vzhledem k výše uvedenému byla navržena šířka komunikace 5,5 m (šířka mezi zvýšenými obrubami) a volná šířka 6,5 m (šířka mezi zachytným systémem).

Navrhovaná rychlost v daném úseku je 40 km/h

Celková délka uvažované úpravy komunikace v místě mostu je 29,00 m, délka nového mostu je 12,70 m.

#### g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod.

Není.

#### h) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Potřebné stavební materiály a hmoty budou na staveništi dováženy v hotovém, resp. připraveném stavu. Na staveništi nebude vybudováno žádné výrobní zařízení.

Stavba bude prováděna s maximální ohleduplností k okolí, aby hluchnost a prašnost byla omezena na minimum.

Realizací záměru nedojde ke zvýšení emisí z dopravy.

Odpady jsou řešeny v samostatné příloze (*Související dokumentace – Příloha H4 „Nakládání s odpady“*).

#### i) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

V současné době není přesný termín zahájení výstavby znám. Dá se předpokládat, že v případě zajištění přípravy stavby z hlediska legislativního a projekčního, resp. finančního by mohla být zahájena nejdříve v letech 2024-2025.

Stavba je navržena, že bude probíhat v jedné stavební sezóně ve dvou časových etapách.

#### j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu)

Vzhledem k rozdělení výstavby do dvou etap bude stavba po dokončení 1. etapy uvedena do omezeného provozu, tak aby byli splněny všechny bezpečnostní požadavky. Stavba bude předávána do užívání postupně. Nejdříve se provede 1. etapa, zahrnující částečnou demontáž stávající konstrukce a vybudování větší části nové konstrukce na povodní straně s napojením na stávající stav. Po dokončení se provoz převede na novou konstrukci a provede se 2. etapa, zahrnující demontáž zbývajících částí stávající nosné konstrukce a vybudování zbylé části nové konstrukce na návodní straně. Omezení a řízení provozu během výstavby bude provedeno dle dopravně inženýrských opatření řešených v rámci SO 182.

## B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

### a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba se nachází v extravilánu městské části Třinec – Tyra.

Jedná se o most na jediné příjezdové cestě k obytné zástavbě na pravém břehu Tyry. Stavbou bude omezen povoz v upravovaném úseku komunikace a přilehlé komunikace III/4681 po dobu rekonstrukce mostu.

Po dobu stavby je proto nutné zachovat v místě stavby provoz. Provoz bude během výstavby zajištěn v rámci jednotlivých etap po stávajícím a následně po nové části mostu.

Výsledná stavba zachovává celkový ráz území.

Trasa rekonstruovaného úseku je dána stávajícím stavem. Výškové vedení trasy je navrženo tak, aby sledovalo stávající stav a současně plnilo potřeby hydrotechnického posouzení dle N-letých průtoků na potoce Tyra.

### **b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení**

Řešení rekonstrukce mostu je běžným technickým řešením.

Z hlediska architektonického začlenění stavby do okolí je možné stanovit barvu zábradlí na SO 201. O barevném odstínu rozhodne v době výstavby stavebník/investor, případně budoucí správce mostu.

## **B.2.3 Celkové technické řešení**

### **a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření**

Hlavním předmětem stavby je přestavba mostu ev.č. XII-06m přes Tyru (SO 201).

Po dobu jeho přestavby bude doprava vedena v omezeném režimu po stávajícím mostu a po nově zbudované části konstrukce. Dopravně inženýrská opatření jsou řešena v rámci SO 182.

Projekt sestává z následujících stavebních objektů:

#### SO 001 Demolice

Řeší demolici stávajících konstrukcí v návaznosti na stavební postupy SO 201

#### SO 101 Úprava místní komunikace č. 447c

Řešení úpravu a napojení místní komunikace v návaznosti na stavební postup SO 201

#### SO 182 Dopravně inženýrská opatření

řeší dopravní opatření v průběhu stavby

#### SO 201 Most Holý ev.č. XII-06m přes Tyru

řeší náhradu stávajícího mostu mostem novým

### **b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)**

Jedná se o stavbu bez nároku na dodání energií během života stavby.

Pro potřeby stavby budou potřeba zdroje elektrické energie a vody. Ty budou pokryty ze zdrojů zhotovitele. Případný odběr z pevných zdrojů, včetně projednání této možnosti, je věcí zhotovitele

stavby.

### c) Celková spotřeba vody

Jedná se o stavbu bez nároku na dodání vody během života stavby.

Celkové množství vody spotřebované stavbou nelze předem stanovit, neboť je závislé na pracovních postupech zvolených zhotovitelem při výrobě a na počasí v průběhu výstavby (nutnost zkrápění prašné vozovky, nutnost čištění stavebním provozem znečištěných ploch, ošetřování betonu apod.).

Zdroje vody pro potřebu stavby budou pokryty ze zdrojů zhotovitele.

Vzhledem k použití betonových konstrukcí vyrobených z betonu transportovaného z výroby betonu bude stavba spotřebovávat vodu i z jiné lokality.

### d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Jedná se o stavbu prováděnou běžnými technologiemi s využitím stavebních strojů se spalovacími nebo elektrickými motory.

Během výstavby vznikne stavební odpad, který bude podle jeho charakteru odvezen na řízenou skládku pro uskladnění nebo recyklaci, nebo bude využit přímo na místě stavby. Popis nakládání s odpady viz příloha dokumentace *H4 Nakládání s odpady*.

Ve smlouvě investora a zhotovitele na dodávku stavebních prací musí být zakotvena povinnost zhotovitele likvidovat odpady, vznikající jeho činností.

Nebezpečný odpadový materiál musí být shromažďován odděleně do nádob, či kontejnerů k tomu určených, poté odvezen na skládku nebezpečného odpadu.

Obyčejný odpadový materiál bude skladován na plochách k tomu určených a odvážen dle možnosti využití.

Materiálově využitelné odpady budou využity (recyklace).

Spalitelné odpady budou termicky odstraněny ve spalovně.

Odpady, které nelze využít a nespalitelné budou odstraněny (skládka).

**V rámci projektu bylo provedeno posouzení obsahu PAU podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. závěry viz odst. B. 1 d)**

Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru a vyvézt jí na příslušnou skládku nebo do spalovny.

Veškerý vybouraný materiál musí být recyklován nebo odvezen na řízenou skládku. Zhotovitel stavby musí vézt evidenci vzniklých odpadů včetně doložení způsobu nakládání a dokladů o předání oprávněné osobě.

Evidence odpadů bude předkládána průběžně na základě požadavku objednatele nebo příslušných orgánů státní správy.

*Vyjádření z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., které bylo vydané v koordinovaném stanovisku magistrátem města Třinec, Odbor životního prostředí a zemědělství, č. j. MMT/24893/2023/SřaÚP/LaJ:*

1. *Odpad, který původce odpadu nezpracuje v místě stavby v souladu se zákonem o odpadech, je povinen předat*
  - a) *přímo nebo prostřednictvím dopravce odpadu pouze do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo za podmínek § 16 odst. 3 zákona o odpadech do dopravního prostředku takového zařízení*

- b) obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu, popřípadě dopravci odpadu určenému tímto obchodníkem*
- 2. V rámci stavebních prací postupovat tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace.*
  - 3. Původce odpadu musí u stavebního a demoličního odpadu, který sám nezpracuje, mít zajištěno jejich předání v odpovídajícím množství písemnou smlouvou před jejich vznikem.*
  - 4. Magistrát města Třince, Odbor životního prostředí a zemědělství, požaduje:*
    - a) doložit písemnou smlouvu viz bod 3 nejpozději 7 dní před započatím stavby,*
    - b) doložit doklady o předání odpadů dle § 13 odst. 1 písm. e) zákona o odpadech nejpozději do 30 dní od ukončení stavby.*
  - 5. V případě použití stavebního odpadu (sutě) do zásypů upozorňujeme, že takto jej nelze použít pouze v případě, že je upravený na recyklovat v zařízení povoleném příslušným krajským úřadem. Neupravený stavební odpad na zásypy nelze použít.*

### **e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Stavba neklade požadavky na veřejné komunikační sítě.

Telekomunikační potřeby v průběhu výstavby budou pokryty ze zdrojů zhotovitele.

Všechny stavební objekty zaručují dostatečnou kapacitu své konkrétní funkce, stejně jako splnění obecně technických požadavků na výstavbu, snadnou údržbu a životnost.

## **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Na mostě ani v jeho blízkosti nejsou vedeny chodníky, přechody pro chodce ani místa pro přecházení v rámci, kterých by bylo nutné řešit bezbariérové užívání.

## **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Provoz na pozemních komunikacích je řešen silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony. Účastníci silničního provozu jsou povinni dodržovat pravidla silničního provozu stanovená zákonem 361/2000 Sb. ve znění zákona 411/2005 Sb., zákona 76/2006 Sb. a pozdějších předpisů v platném znění.

Součástí stavby jsou některá bezpečnostní opatření, jako např. vodorovné či svislé dopravní značení, obrubníky atd.

Stavba musí být prováděna v souladu s platnými bezpečnostními předpisy a normami pro pozemní komunikace.

Poučení pracovníků – před a při zahájení stavby musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby.

Školení pracovníků – pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování.

Údržbové práce na mostě mohou provádět pouze pracovníci, kteří byli proškoleni v BOZP v platném znění.

## B.2.6 Základní charakteristika objektů

### a) Popis současného stavu

#### Stručný popis stávajícího mostu SO 201:

Stávající most Holý, ev.č. XII-06m na místní komunikaci MK 447c je tvořen mírně šikmou ocelovou trémovou konstrukcí z 5-ti ks nosníků I450 s osovou vzdáleností 1,33 m. Mostovka je tvořena ocelovými trubkami Ø115 mm příčně uloženými na nosnících. Spojení mostovky s nosnou konstrukcí je realizováno pomocí svarů. Nosníky jsou uloženy přímo na betonových opěrách. Opěra 1 je součástí kamenné nábrežní zdi na levém břehu. Křídla u opěry 2 jsou kolmá betonová. Vozovka je živičná. Obrubník je tvořen po obou stranách úhelníkem L50/50. Římsy jsou tvořeny ocelovým profilem U šířky 200 mm, na který je přivařeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Trubky mostovky jsou místy silně zasaženy korozí. V některých místech jsou v trubkách díry.

Stav stávající spodní stavby je dle HMP klasifikovaný jako dobrý (III), stavební stav nosné konstrukce jako velmi špatný (VI).

Na mostě je snížena zatížitelnost normální  $V_n = 3,5t$ , výhradní  $V_r$  a výjimečná  $V_e$  nejsou stanoveny, maximální nápravový tlak není stanoven. V I. Etapě výstavby (kdy bude pořížděna stávající mostovka, která bude zúžena) musí být zajištěna dostatečná únosnost mostu pro pojezd HZS/IZS a pro vozidla pro svoz komunálního odpadu (reálný stav mostu musí být posouzen v době přestavby).

S ohledem výše uvedené bylo rozhodnuto o náhradě stávajícího mostu mostem novým ve stávající poloze pro minimální šířku silnice 5,0 m.

### b) Popis navrženého řešení

#### 1. Pozemní komunikace

##### a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby:

SO 101 Úprava místní komunikace č. 447c

##### b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

#### SO 101

- Kategorie, třída návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání
  - Místní komunikace MK-447c
  - Uspořádání bez kategorií šířky. Šířka vozovky za mostem je cca 3,5 m
  - Šířka vozovky na mostě je 5,50 m.
- Parametry a zdůvodnění trasy
  - Trasa maximálně možné respektuje stávající stav, resp. je stávajícím šířkovým upořádáním stávajícího stavu ovlivněna.
  - Trasa stoupá v konstantním spádu 3,5 %. Vzhledem k tomu, že změna podélného sklonu v místech napojení je minimální s maximálním vzepětím ve vrcholu zakružovacích oblouků do 30 mm, je navrženo pouze technologické zaoblení v místech napojení na stávající stav dle čl. 8.15.8 ČSN 73 6101, tedy bez návrhu zakružovacího oblouku.
  - Příčně je komunikace na mostě vedena v levém jednostranném sklonu 2,5 % s plynulým napojením na stávající stav před a za mostem.
- Návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací
  - Není navrhováno nové zemní těleso.
- Vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch
  - Zpevněné plochy mimo most jsou navrženy v souladu s TP 170, včetně dodatku.

## 2. Mostní objekty a zdi

### a) Výčet objektů a zdí:

SO 201 Most ev.č. XII-06m přes Tyru

### b) základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje – rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory

- Základní technické řešení a vybavení SO 201
  - Nový most je navržen jako jednopolová ŽB deska, světlost mostního otvoru je kvůli šikmosti opěry 1 proměnná v ose rozpětí 10,75 m.
  - Podhled mostovky je navržen v příčném spádu 2,5 % a v podélném směru 3,5 %. Horní povrch je pak spádovaný ve stejném smyslu s navrženým proti spádem pod levou římsou 6,0 %.
  - Deska tl. 450 mm je uložena na úložné prahy pomocí vrubových kloubů.
  - Nová část opěry 1 je navržena jako úložný práh výšky cca 1,15 m uložený na stávající nábrežní zdi.
  - Opěra 2 je podobně jako opěra 1 tvořena úložným prahem na stávající části konstrukci výšky cca 1,0 m a z části tvořena dříkem tl. 1,0 m uloženým na nový základ
  - Na obou stranách jsou navrženy vrtané mikropiloty Ø89/16 mm, které budou provedeny skrze stávající konstrukce. U obou opěr budou provedeny ve stejné výškové úrovni v celkovém počtu OP1- 11 ks a OP2-8ks
  - Na mostě jsou navrženy monolitické ŽB římsy s výškou obruby 150 mm nad povrch vozovky.
  - Jako záchytný systém je navrženo ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 1,10 m.
  - Dno Tyry zůstane i po přestavbě bez zásahu (střední část nebude stavbou nijak dotčena, dotčeny budou pouze části u opěr).
  - Svah koryta na pravé břehu pod mostem je navržen z kamenná rovnaniny z těžkých kamenů min 80 kg s vyklínováním spár. Toto zpevnění bude plynule napojeno na koryto u křídla 2L. Podél nábrežní zdi u OP1 je rovněž navrženo zpevnění kamennou rovnaninou š. 1,0 m. kamenná rovnanina bude ukončena patkou.
  - Dopravní značení a dopravní zařízení bude provedeno, umístěno a doplněno v souladu se stávajícím dopravním značením dle platných zákonů, vyhlášek, technických předpisů a norem.
  - Tvary jsou patrné z přehledných výkresů SO 201
- Druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění
  - SO 201
    - Mostní desková konstrukce byla volena tak, aby byl cca zachován stávající mostní otvor, který je potvrzen hydrotechnickým posouzením. Uvedená konstrukce umožňuje provést založení na mikropilotách tak, aby jejich tahotlakové hlavy byly vetknuty do úložných prahů.
    - Založení konstrukce je navrženo, tak aby byl minimalizován rozsah bouracích prací a výkopů. Vzhledem k dobrému stavu stávající spodní stavby je snaha o její využití při zřízení nové konstrukce. Založení na vrtaných mikropilotách je mj. z důvodu omezení sedání mezi stávající a novou částí konstrukce – zejména u opěry 2.
    - Do střední části koryta toku nebude zasahováno. Zásah do koryta bude pouze u krajních opěr – na levém břehu pro osazení provizorní panelové rovnaniny pro osazení nosníků pro mostní skruž (bednění NK mostu) a pro opravné práce na nábrežních zdech pod mostem a na pravém břehu pro provedení nové části opěry a současně pro osazení provizorní panelové rovnaniny pro skruž (bednění).  
Panely panelové rovnaniny pro založení skruže musí být z koryta následně odstraněny!
    - Podél opěr a na pravém břehu bude doplněna kamenná rovnanina pro napojení na stávající stav. Bude ve vztahu ke korytu ukončena v úhlu 45° a u paty koryta napojena na stávající kamenný zához. Kamenná rovnanina bude ukládána ručně, případně stejně pouze ze břehu. Bude ve dně ukončena kamennou patkou, aby se minimalizovalo riziko podemletí.

### 3. Odvodnění pozemní komunikace

- Stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah
  - Místní komunikace MK 447 je v celém upravovaném úseku odvodněna podélným a příčným spádem vozovky. Voda za mostem na levé straně je svedena do ocelové svodnice, která je vyústěna na kamennou rovinu u křídla 1L.
  - Na pravé straně za mostem bude na základě projednávání s SJM Klarovi provedena nová horská vpust napojená na stávající betonový žlab s novým vyústěním v lici Křídla 2P. Odvodnění u silnice III/4681 je navrženo, tak že na začátku pravé a levé římsy je navržen ocelový žlab, který bude zahlouben do římsy s výtokem do koryta. Řešení odvodnění je provedeno v rámci stavebního objektu SO201.

### 4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou

### 5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Nejsou

### 6. Vybavení pozemní komunikace

#### a) Záchytná bezpečnostní zařízení

Na mostě je navrženo nové ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 1,10 m, kde u opěry 1 na levé i pravé straně bude ukončeno, tak aby mohlo plynule a bezpečně navázat na silniční svodidlo na nábrežní zdi podél silnice III/4681. Zábradlí u opěry 2 přechází na křídla.

#### b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Na stávajícím mostě je (před i za mostem) snižena zatížitelnost – dopravními značkami B 13 (3,5t). Ty budou po přestavbě nahrazeny dopravní značkou B 13 (2 t) s dodatkovou tabulí E 13 (Jediné vozidlo 40 t).

Za mostem je dále osazena dopravní značka P4, která bude odstraněna a nahrazena značkou P6.

Na silnici III/4681 budou nově osazeny dopravní značky označující hlavní pozemní komunikaci P 1 s dodatkovou tabulí 2b s tvarem křižovatky.

Na základě ověření rozhledových poměrů pro navržený stav, které nesplňují požadavky na rozhledové trojúhelníky dle ČSN 73 6102 a vzhledem k místní situaci, kde v rozhledu brání bezpečnostní zařízení mostu (ocelové zábradlí) a nábrežní zdi (silniční svodidlo), nebylo možné navrhnout jiné řešení, které by zachovávalo bezpečnostní zařízení a nevedlo by na nákladná opatření, než osazení 2 dopravních zrcadel pro zlepšení rozhledových poměrů, které budou splňovat normové požadavky. Každé zrcadlo slouží pro umožnění výhledu jedním směrem, tj. vlevo a vpravo. Osazení a úprava zrcadel bude provedena dle TP 119.

Bude obnoveno pouze vodorovné značení na silnici III/4681.

#### c) Veřejné osvětlení

Na stávající konstrukci není osazeno žádné veřejné osvětlení. V blízkosti mostu se nachází stožár VO, který nebude stavbou zasažen.

#### d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikaci a umožnění jejich migrace přes komunikaci

Stavba se nachází v oblasti, která není dopravně výrazně zatížena. Vzhledem k tomu, že přestavba mostu je provedena cca v původním rozsahu s obdobnou velikostí mostního otvoru je možné konstatovat, že migrace a pohyb volně žijících živočichů nebudou po přestavbě ovlivněny.

### e) Clony a sítě proti oslnění

Neřeší se.

## 7. Objekty ostatních skupin objektů

V rámci ostatních skupin objektů se jedná pouze o objekt SO 182 – Dopravně inženýrská opatření, který řeší střídavý provoz v místě stavby a objekt SO 001 – Demolice, který řeší demolici stávajícího mostu a části nábrežní zdi.

## B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Nejsou.

## B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Vzhledem k charakteru stavby je, ve vazbě na § 41 odst. 4 vyhl. Č. 246/2001 Sb., obsah požárně bezpečnostního řešení stavby přiměřeně omezen.

Stávající úroveň zajištění požární bezpečnosti dotčeného území je zachována. Stávající komunikace i most bude zachována v nezměněné směrové poloze a nebudou zasaženy nijak vnější zdroje požární vody.

Jedná se o dopravní stavbu navrženou převážně z nehořlavých materiálů. Součástí stavby nejsou žádné objekty vyžadující vytvoření samostatného požárního úseku. Stanovení požárního rizika ani stupně požární bezpečnosti není nutné u žádného objektu. Mezní velikost požárních úseků není nutné hodnotit.

Stavba nevytváří požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti se neposuzují.

Zabezpečení požární vodou, vnitřní a vnější odběrná místa ani zvláštní hasební látky není nutné v souvislosti s navrženou stavbou zřizovat. Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy.

Není navržen prostor vyžadující instalaci hasicích přístrojů. Požárně bezpečnostní zařízení nejsou navržena.

Práce na stavbě budou probíhat za omezeného provozu v místě mostu. Doprava bude vedena dle etap po částech stávající a nové konstrukce (viz SO 182).

Do místa stavby je možnost příjezdu vozidel HZS/IZS ze strany od Třince, Průjezdnost stavby bude zajištěna i pro zajištění příjezdu vozidel HZS/IZS do obydlené části na pravém břehu Tyru.

Dokončená stavba bude z hlediska požárně bezpečnostního řešení splňovat požadavky na průjezdné průřezy požárních vozidel. Veškeré překládané a nově zřízené inženýrské sítě projdou revizemi.

Veškeré práce na stavbě musí respektovat v platném znění:

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů

- §–5, 6 - povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob
- § 15 - dokumentace požární ochrany

—§ 16 - školení a odborná příprava zaměstnanců o požární ochraně

Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti

- §–3, 9 - umístění hasicích přístrojů, hasicí přístroje
- § 11 - podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce
- § 30–40 dokumentace požární ochrany

Vyhláška MV č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování, nahřívání živců v tavných nádobách

- § 3 - podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

V příloze S– 182 - DIO jsou vyznačena provizorní dopravní opatření během výstavby.



Všechny komunikace budou splňovat požadavky normy pro přístupové komunikace požárních vozidel dle ČSN 73 0802 čl. 12.2.

Stavbou nedojde ve výsledném stavu ke zhoršení podmínek požární bezpečnosti.

### B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Jedná se o stavbu bez nároku na dodání energií během života stavby.

Pro potřeby stavby budou potřeba zdroje elektrické energie a vody. Tyto budou pokryty ze zdrojů zhotovitele. Případný odběr z pevných zdrojů včetně projednání této možnosti je věcí zhotovitele stavby.

### B.2.10 Hygienické požadavky stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě prostředí ve své blízkosti, a to po dobu provádění stavby.

Navržená opatření pro omezení hluku jsou podrobněji popsána v odst. B.2.11 d).

Stavba bude zabezpečena tak, aby nedošlo ke znečištění vody v potoce ropnými, či jinými nebezpečnými látkami. Pod mostem nebudou skladovány žádné látky ohrožující čistotu vody.

Ropné látky, pohonné hmoty, maziva a oleje a jiné nebezpečné materiály budou skladovány mimo záplavové území.

Před stavbou bude zpracován havarijní plán.

### B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

#### a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Neřeší se – stavba neobsahuje uzavřené obývané prostory.

#### b) Ochrana před bludnými proudy

V místě stavby ani v její blízkosti nejsou známy relevantní zdroje bludných proudů. Ochrana před bludnými proudy proto není řešena.

#### c) Ochrana před technickou seismicitou

Stavba dle dostupných informací neleží v dosahu významných zdrojů technické seismicity (*důlní činnost, doprava, trhačí práce, průmyslové stroje*).

#### d) Ochrana před hlukem

Po dokončení stavby dojde ke zlepšení současného stavu komunikace vedené po mostě v opravovaném úseku a tím i ke zvýšení komfortu dopravy. Náhradou stávajícího mostu novým nedojde k navýšení intenzity dopravy. K negativním účinkům stavby nebude docházet.

Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě prostředí ve své blízkosti. Provádění stavby bude negativně ovlivňovat životní prostředí zejména hluk ze stavební činnosti. Hluk bude zvýšen pouze v průběhu stavby, především při bouracích pracích. Zvýšení hlukové zátěže odpovídá běžnému stavebnímu provozu.

Dodavatel mostu musí použitými technologiemi zajistit minimalizování hlukového zatížení okolí.

Nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění, stanovuje pro hluk ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech ostatních stavb a v chráněných ostatních venkovních prostorech následující hygienické limity (podle § 12, odst. 6):

LAeq, s = 6 dB v době od 6:00 do 7:00 hod,  
LAeq, s = 6 dB v době od 7:00 do 21:00 hod,  
LAeq, s = 6 dB v době od 21:00 do 22:00 hod,  
LAeq, s = 5 dB v době od 22:00 do 6:00 hod.

Poznámka: Orgán státního zdravotního dozoru, hygienická služba, může stanovit i jiná kritéria a hodnocení.

Předpokládaná doba výstavby - 1 stavební sezóna.

Stavební činnost bude probíhat převážně v denním období od 7 do 21 hodin. Je předpokládána 14-ti hodinová délka stavební činnosti v denním období od 7:00 do 21:00 hodin. Maximální hluková expozice nebude delší než 4-6 h din v pracovní době, nejvíce v dopoledních hodinách.

Stavba bude probíhat za upraveného provozu v místě stavby.

Protože pohyb nákladních automobilů bude podle potřeb stavební činnosti a nepřesáhne intenzitu 10× za hodinu, není podle metodických pokynů doprava materiálu na staveniště a z něj relevantním zdrojem hluku.

Potřebné stavební materiály a hmoty (beton, ocelová výztuž, ocelové profily, zdicí materiál) budou na staveniště dováženy v hotovém, resp. připraveném stavu. Na staveništi nebude vybudováno žádné výrobní zařízení, bude na něm jen pohotovostní provoz (příprava malty).

Stavba bude prováděna s maximální ohleduplností k okolí, aby hluchnost a prašnost byla omezena na minimum.

Hlučné činnosti při zemních a bouracích pracích a budování nových stavebních konstrukcí budou krátkodobé, jejich průběh bude probíhat podle následujících opatření.

Ke snížení hluku ze stavební činnosti v okolí staveniště stavba zajistí následující protihluková opatření:

- udržování technologické kázně, pořádku na staveništi a dodržování všech norem ochrany životního prostředí se zvláštní pozorností na hluk,
- omezení hlučných prací při případných prodloužených směnách,
- provádění nejhlučnějších činností, zejména při zemních pracích, demontáži zařízení nebo při budování nových stavebních konstrukcí organizačně zajistit pouze v pracovní dny v době 8-12 a 13-16 hodin,
- použití strojní mechanizace s garantovanou nižší vyzařovanou hlučností a zvukově izolačních krytů příslušného stroje,
- řádný technický stav použitých stavebních mechanismů, průběžné technické prohlídky a údržbu stavebních mechanismů,
- umístění hlučnějších strojů co nejdále od chráněných prostorů, a omezení jejich chodu naprázdno, při nakládání zeminy vypínat motor u čekajících automobilů apod.

Vliv na snížení hladin akustického tlaku v okolí mají i organizační opatření, která zajistí, aby nejhlučnější zařízení nebyla v provozu současně, a aby tato zařízení nebyla v provozu delší dobu, než je nezbytně nutné.

Pro hodnocení hluku jsou využita následující ustanovení:

- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací včetně změny č. 217/2016 Sb., ze dne 15. června 2016.
- Zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů včetně novelizace zákonem č. 274/2003 Sb., ze dne 7. srpna 2003, zákonem č. 392/2005 Sb., ze dne 27. září 2005 a zákonem č. 267/2015 Sb., 16. září 2015.

Kompletní přepis legislativy zabývající se těmito účely je pro účely této zprávy nadbytečný.

### e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v záplavovém území.

Pro potřeby stavby bude před jejím zahájením zpracován povodňový plán.

### f) Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Stavba dle dostupných informací neleží na území se sesuvy půdy, proto není nutné v tomto směru přijímat v rámci stavby žádná opatření.

Stavba dle dostupných informací neleží na poddolovaném území, proto není nutné v tomto směru přijímat v rámci stavby žádná opatření.

Ostatní negativní vlivy nejsou známy.

## B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

### a) Napojovací místa technické infrastruktury

V místě stavby jsou z hlediska inženýrských sítí situované:

- |                            |                                     |               |
|----------------------------|-------------------------------------|---------------|
| - CETIN, a.s.              | - Sdělovací spojovací nadzemní      | (za mostem)   |
| - ČEZ, a.s.                | - Silové nízké napětí nadzemní      | (za mostem)   |
| - ČEZ, a.s.                | - Silové vysoké napětí nadzemní     | (za mostem)   |
| - ELTODO OSVĚTLENÍ, s.r.o. | - Veřejné osvětlení nadzemní        | (za mostem)   |
| - SmVaK, a.s.              | - 2x Vodovod podzemní 1 x neověřený | (před mostem) |

Poloha sítí je kromě koordinační situace patrná z výkresů stávajícího i nového stavu mostu SO 201.

**Poloha sítí je zkreslena v projektu dle dostupných podkladů správce IS.**

**Před stavbou musí být IS na místě vytyčeny, a to včetně zjištění jejich hloubky.**

**Práce na mostě budou probíhat v jejich ochranném pásmu.**

**Při pracích v ochranných pásmech IS (případně obecně při práci s IS) je nutné bezpodmínečně postupovat v souladu s požadavky správců inženýrských sítí.**

**Jedná se o stavbu bez nároku na dodání energií během života stavby.**

**Umístění vodovodu DN 200 PVC vlastníkem SmVaK, a.s., nelze určit standartním vytyčením potrubí. Proto je nutné před zahájením výkopových prací kontaktovat vlastníka sítě, který provede kopané sondy za účelem ověření přesného vedení trasy stávajícího vodovodu.**

Pro potřebu stavby budou využívány mobilní zdroje elektrické energie a vody, případný odběr z pevných zdrojů, včetně projednání této možnosti, je věcí zhotovitele stavby.

Telekomunikační potřeby budou rovněž pokryty ze zdrojů zhotovitele.

Převáděná komunikace bude navázána na stávající komunikaci.

### b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Napojení na rozvody energií a vody během stavby je věcí zhotovitele stavby.

## B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

### a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Dopravní řešení po rekonstrukci komunikace zůstane prakticky nezměněno. Nově přestavěný mostu bude plynule napojen na stav místní komunikace MK-447c před a za mostem.

V místě mostu je navrženo šířkové uspořádání místní komunikace dle návaznosti na pokračující komunikaci 5,5 m (šířka mezi obrub mi) s oboustranným zábradlím na římsách, které před mostem navazují na stávající svodidlo na nábrežní zdi podél silnice III/4681 a za mostem bude zábradlí na obou stranách zataženo na křídla (viz příloha C3 – *Koordinační situační výkres*). Návrh provedení záchytných systémů může být upřesněn až v době realizace, dle budoucím zhotovitelem bude vybrán dodavatel záchytného systému.

Na stávajícím mostě je (před i za mostem) snížená zatížitelnost – dopravními značkami B 13 (3,5 t). Ty budou po přestavbě nahrazeny značkami B 13 (2 t) s dodatkovou tabulí E 13 (Jediné vozidlo 40 t).

Za mostem se nachází značka P 4, která bude odstraněna a nahrazena dopravní značkou P 6.

Dále budou nově na komunikaci III/4681 osazeny značky P1 s dodatkovou tabulí E2b vyznačující tvar křižovatky. Značky budou osazeny ve vzdálenosti 100-250 m před a za křižovatkou.

Pro vjezd a výjezd vozidel na most byly prověřeny vlečné křivky vozidel skupiny 2. Byly prověřeny i občasný nájezdy vozidel skupiny 3 (vozidla s návěsem).

Současně byly prověřeny rozhledové poměry pro výjezd z mostu na III/4681. Ty nesplňují požadavky normy, a proto budou na výjezdu z mostu na silnici III/4681 umístěna dopravní zrcadla. Dopravní zrcadla musí být opatřena technologií (NoFrost No Power) zamezuje zamlžení, oínění a zarosení nebo technologií elektrického vyhřívání (NoFrost ELEKTRO), kdy po dobu životnosti bude udržováno s péčí řádného hospodáře a nejdéle po uplynutí doby životnosti stanovené výrobcem odrazového zrcadla vyměněno za nové dopravní zrcadlo. Zrcadla budou splňovat TP 119.

Vzhledem k nízké intenzitě chodců, provoz pěších není řešen a ani v době přestavby.

V rámci stavby nejsou situovány přechody pro chodce ani místa pro přecházení, u kterých by bylo nutné řešit bezbariérové užívání.

***Dle Krajského ředitelství policie Moravskoslezského kraje (č. j. KRPT-27391-4/ČJ-2023-070208)***

*Nemá policie ČR, Dopravní inspektorát Krajského ředitelství policie Moravskoslezského kraje, Územní odbor Frýdek-Místek dle ustanovení § 16 odst. 2 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích námitky ke stavebnímu záměru.*

*Dále pak Dopravní inspektorát Třinec, jako dotčený orgán dle ustanovení § 77 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích nemá nám tek k místní úpravě provozu na pozemní komunikaci pro tuto stavbu, za předpokladu dodržení těchto podmínek*

- 1. v místě napojení místní komunikace na silnici č. III/4681 bude vodorovné dopravní značení č. V 2b provedeno v kadenci 1,5/1,5/0,125*
- 2. stávající dopravní značení č. P4 a B13 (3 t) v počtu 2ks bude odstraněno*
- 3. dopravní zařízení – odrazové zrcadlo bude vybavené buď vyhřívanou plochou (vyhřívané zrcadlo označené NoFrost ELEKTRO) nebo technologií, kdy se bez přívodu elektrické energie zrcadlo nemlží, neoíní a nezarosí při teplotách do -20°C. (NoFrost NoPower). Odrazové zrcadlo bude provedeno a umístěno v souladu s T-119 - „Odrazová zrcadla“*
- 4. dopravní značení a dopravní zařízení musí být provedeno a umístěno v souladu se stávajícím dopravním značením dle platných zákonů, vyhlášek, technických předpisů a norem.*

*Z důvodu změny ustanovení-§ 77 - Místní a přechodná úprava provozu na dálnicích, silnicích,*

*místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích v souvislosti s novelizací zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, účinné od 31. 12. 2015, je nutno požádat věcně a místně příslušný správní orgán (Magistrát města Třince, odbor dopravy) o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Před samotou realizací výše zmíněné stavby je zapotřebí předložit příslušnému silničnímu správnímu úřadu návrh přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Silniční správní úřad návrh přechodné úpravy provozu projedná se zdejší dopravní inspekcí. Podotýkáme, že v průběhu výstavby musí být vždy umožněn a zajištěn průjezd vozidel IZS – Integrovaného záchranného systému do zájmové oblasti.*

#### **b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Napojení území se oproti stávajícímu stavu prakticky nemění.

#### **c) Doprava v klidu**

Neřeší se – v rámci projektu není řešeno parkování.

#### **d) Pěší a cyklistické stezky**

Cyklistické stezky ani chodníky nejsou řešeny.

### **B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

#### **a) Terénní úpravy**

V rámci terénních úprav budou provedeny pouze práce související s uvedením terénu do stavu obdobného stavu původnímu – tj. bude provedeno přirozené a plynulé napojení na stávající břehy před a za mostem.

V dotčeném rozsahu bude na zelených plochách sejmuta humózní vrstva zeminy v min. tl. 15 cm a bude uložena na mezideponii.

Po dokončení stavby budou dotčené plochy získanou humózní vrstvou zpětně ohumusovány v plném rozsahu.

Doplněno bude ohumusování a osetí. V závislosti na množství srážek bude prováděno po dobu min. 1 týdne zavlažování 1 – 2x denně.

Dno Tyry zůstane i po přestavbě bez zásahu. Bude pouze pročištěno.

Berma je navržena z kamenné rovinaniny z těžkých kamenů min. 8 kg s vyklínováním spár, tak aby byl zajištěn přírodní vzhled břehu. U křídla 2L bude provedeno zpevnění svahu také z kamenné rovinaniny, které bude plynule navazovat na okolní terén.

#### **b) Použité vegetační prvky**

Nově ohumusované plochy budou osety travním semene pomocí hydroosevu.

#### **c) Biotechnická, protierozní opatření**

Plocha zasažená stavbou bude uvedena do principiálně stejného/podobného stavu jako před stavbou.

Z hlediska protierozních opatření v korytě a na přilehlých svazích je navrženo:

- V rozsahu opěr mostu a u křídla 2L (za mostem na pravém břehu) je navržena kamenná rovinanina z kamenů min. 8 kg s vyklínováním spár. Protože není uvažován vjezd pracovních strojů do koryta toku, budou ukládány ze břehů. Pod mostovkou je možné jejich provedení před zhotovením mostovky mostu jako podklad pro panely skruže.
- Stávající kamenný zához na pravém břehu před a za mostem bude uložen zpět.

- V závislosti na rozsahu rozšíření silnice III/4681 pro umožnění nájezdu vozidel skupiny 2 bude nejspíš nutný odkop svahu nad silnicí na levé straně toku, který bude nutné během stavby zajistit. Zajištění svahu bude provedeno pomocí přírodně blízkých opatření (georohožemi, geomřížemi...) a po dokončení stavebních prací bude odkop zasypán a zajištěn proti erozní ochrannou např. jutovou nebo kokosovou geotextilií.

Žádné další speciální úpravy není nutné řešit.

## B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

### a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Stavba nezvyšuje dopad na krajinu a přírodu. Jedná se o přestavbu stávajícího mostu přes potok Tyru, v přibližně stejné poloze jako stávající most.

Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě životní prostředí ve své blízkosti, a to po dobu provádění stavby. Hladina hluku a zvýšení prašnosti bude odpovídat stavebním pracím, její zvýšení je možno předpokládat pouze při bouracích pracích.

Jedná se o stavbu v extravilánu.

Navržený způsob demolice a výstavby mostu a přilehlé komunikace, včetně jejího napojení na stávající stav je běžným typem bez použití speciálních technologií, které by měly vliv na zvýšení rizika havárie s negativním dopadem na životní prostředí.

Ani použité materiály nepoškozuji životní prostředí. Veškerý vybouraný materiál bude okamžitě odstraněn a odvozen k recyklaci případně na řízenou skládku.

Množství odváděných dešťových vod se změnou stavby prakticky nezmění.

Stavbou a jejím užíváním nesmí dojít ke znečištění podzemních ani povrchových vod a ke zhoršení odtokových poměrů na předmětné lokalitě. Veškeré případné manipulace k vodám závadnými látkami v době realizace stavby musí být prováděny tak, aby bylo zabráněno nežádoucímu úniku závadných látek do půdy nebo jejich nežádoucímu smísení se srážkovými vodami.

Před stavbou bude budoucím zhotovitelem proveden havarijný a povodňový plán, který bude předložen Správci toku a Povodí ke schválení.

S ohledem na návrh a rozsah zásahu není biologický průzkum primárně MMě Třinec OŽP vyžadován.

### b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a v zeb v krajině apod.

Stavba se nachází v **CHKO Beskydy** a spadá do III. zóny ochrany přírody. Stavba zasahuje do ochranného pásma lesa, který se nachází na levém břehu potoka.

V blízkosti stavby se nachází náletové rostliny převážně na pravém břehu. Na levém břehu ve svahu nad silnicí III/4681 se nachází zapojený porost vzrostlých stromů.

**Dle jednání výrobního výboru zde dne 5.1.2023 bylo projednáno, že:**

Vzhledem ke stísněným dopravním podmínkám, je podmíněně navržen odkop svahu na levém břehu. Rozsah a provedení odkopu je závislé na provedeném dendrologickém průzkumu, který určí stav stromů dotčených výkopem, podle kterého bude navrženo skácení nebo ochrana stromů. Možný způsob ochrany stromů bude proveden dle požadavků a pokynů odboru životního prostředí.

**Na základě projednávání s policií ČR, je vzhledem k zachování bezpečnosti provozu na komunikaci, zachování bezpečnostních odstupů a celkové zlepšení dopravní situace v daném místě, nutné vykácení výše zmíněných stromů. Což umožní provedení výkopů, a však výkopy budou provedeny v nezbytném rozsahu.**

**Na základě projednávání s OŽPZ-MMT bylo povoleno kácení dotčených 2 ks stromů. V rámci rozhodnutí bylo dále nařízena náhradní výsadba 3 stromů, 2 ks třešní ptačích a 1 ks habru obecného.**

**Záměr je situovaný přes potok TYRA (Tyrka) IDVT 10100668. Jedná se o významný krajinný prvek (VKP).**

*Na základě projednávání se správcem povodí a správcem toku Povodí Odry, státní podnik. Udělil po připomínkách k upřesnění provedení opevnění z kamenné rovnaniny na pravém břehu. Souhlasné stanovisko č.j. POD/1663/023 k záměru stavby při dodržení níže uvedených podmínek.*

1. Novým břehovým opevněním nesmí dít k omezení stávajícího průtočného profilu, musí respektovat stávající opevnění a navázat na něj.
2. V rámci realizace stavby požadujeme vypracovat havarijný a povodňový plán ve smyslu zákona 254/2001 Sb. § 39 (ohrožení závadnými látkami) a § 71 (ohrožení povodněmi).
3. Zahájení stavby musí být v předstihu min. 5 dnů oznámeno VHP v Českém Těšíně.
4. Stavbou nesmí dojít ke znečištění vodního toku stavebním materiálem a ropnými úkapy
5. V korytě vodního toku nesmí být ukládán stavební materiál.
6. Po ukončení pracovní směny musí stavební stroje opustit koryto toku.
7. Dotčené pozemky ve správě Povodí Odry, s.p. musí být uvedeny do nezávadného stavu a po ukončení stavby protokolárně předány zástupci VHP Český Těšín.
8. Za případné škody způsobené v průběhu stavby a po dobu jejího užívání průchodem velkých vod a ledů neponese Povodí Odry, s.p. zodpovědnost.

Do koryta toku bude v průběhu stavby zasahováno jen minimálně, k plošným zásahům do koryta nedojde.

Před začátkem stavby bude nutné zajistit odlov ryb. Způsob a rozsah zásahu bude určen příslušným orgánem.

*Dle závazného stanoviska Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (č. j. 333/BE/2023-2) bude udělen souhlas podle ustanovení §44 odst. 1 zákona š. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění za splnění následujících podmínek:*

1. **Stavbu lze zahájit po nabytí právní moci výjimky dle § 56 zákona č.114/1992 ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů (vranka pruhoploutvá) vydané AOPK pro předmětnou akci a tato musí být plně respektována.**
2. V souladu s PD nebude dno koryta vodního toku trvale upraveno
3. Na každé opěře bude pod mostovkou instalována hnízdní dřevěná polobudka o rozměrech 25x25x30 cm
4. Zásahy do koryta toku budou Omezeny jen na místa provádění stavebních prací dle PD a po ukončení stavebních prací budou provedeny konečné úpravy terénu a úklid.
5. Firma provádějící stavbu bude seznámena stanoviskem

Na základě projednávání s AOPK ČR bylo sděleno, že se v potoce nachází chráněný živočich Vranka pruhoploutvá a bude nutné zažádat o výjimku dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Výjimky ze zákazů u památných stromů, a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

*Dle závazného stanoviska Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (č.j. SR/0057/BE/2023-3) byla dle § 56 odst.1. zákona 114/1992 Sb., povolena výjimka ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů, ohrožený druh vranka pruhoploutvá (Cottus poecilopus), uvedených v ustanovení §56 odst. 2 zákona, k zákazu chytat, rušit a přemísťovat jedince v souvislosti se zásahem do vodního toku Tyra v rámci výstavby. Výjimka se povoluje za dodržení následujících podmínek.*

1. Stavební práce spojené se zásahem do zvodnělého koryta toku mohou být zahájeny s ohledem na rozmnožování a raný vývoj juvenilních jedinců dotčeného chráněného druhu pouze v období od 1. července do 1. března kalendářního roku. Práce budou provedeny v souladu s projektovou dokumentací.
2. Bezprostředně před zahájením prací v korytě toku bude proveden záchranný odlov vranky pruhoploutvé. Odlov vranek bude proveden následovně: pomocí elektrického agregátu bude úsek dotčený stavbou a pojezdy mechanismů v korytě minimálně 2x sloven, to s

- jednohodinovým odstupem. Je nezbytné věnovat maximální pozornost všem jedincům vranky, především mladým jedincům, kteří po omráčení elektrickým proudem zůstávají u dna.
3. Záchranný transfer vranky pruhoploutvé nesmí být prováděn:
    - a) za zvýšených průtoků, které by znemožnily slov ryb,
    - b) při zvýšeném zákalu vody,
    - c) při teplotě vody nižší než 5 °C,
    - d) při teplotě vody vyšší než 15 °C,
    - e) při minimálních průtocích.
  4. Odchycení jedinci budou neprodleně přemístěni do výše položené části téhož toku (cca 500 m nad stavbou dotčený úsek) a budou rozptýleni v úseku 30–50 m na místa, odpovídající biotopovým nárokům dotčeného druhu.
  5. Práce v toku budou prováděny plynule, bez plánovaných časových prodlev. V případě nenadálé potřeby jejich přerušení:
    1. zvýšený průtok vody,
    2. přerušení na dobu delší než 30 dnů,je nutné opakovaný odlov a transfer vranek dle podm. Č. 2-4 provést znovu. Při provádění prací je nezbytné maximum úkonů provádět ze břehu – bez pojezdu mechanismů v korytě toku. Žadatel je povinen bezodkladně informovat Správu CHKO Beskydy v případě výskytu jiných zvláště chráněných druhů nalezených v místě stavby (než vran a). V případě výskytu nenadálých událostí, které by negativně ohrožily přírodní prostředí toku (havárie, otrava apod.), budou práce pozastaveny a další postup bude konzultován se Správou CHKO Beskydy.
  6. Záchranný odchyt a transfer zvláště chráněného druhu může na základě této výjimky provádět pouze odborně způsobilá osoba nebo organizace. Pro umožnění kontroly plnění rozhodnutí budou Správě CHKO Beskydy oznámeny všechny termíny záchranného odchytu a transferu a osoba/organizace, která je provede a to min. 5 pracovních dnů předem písemně (e-mailem [beskydy@nature.cz](mailto:beskydy@nature.cz)).
  7. Pokud bude dno vodního toku následkem předloženého záměru homogenizováno, bude po ukončení stavby upraveno do přírodě blízkého stavu. Předmětné úseky budou opatřeny takovými přírodními prvky, které zajistí jejich heterogenitu (solitérní kameny-bal any v toku). Umístění a druh kompenzačního opatření bude předem konzultován se Správou CHKO Beskydy.
  8. Žadatel je povinen zaslat podmínky této výjimky firmě realizující stavební práce a odborně způsobilé osobě nebo organizaci, která bude provádět záchranný transfer (např. Český rybářský svaz).
  9. Žadatel je povinen zaslat Správě CHKO Beskydy vyplněnou tabulkou obsahující výsledky záchranného transferu. Výsledky záchranného transferu budou zasílány nejpozději 14 dní po provedení slovu.
  10. Pokud nebude v daném roce výjimka využita, bude zaslána zpráva o jejím nevyužití. Tato zpráva bude zasílána každoročně, nejpozději do 31. 12. kalendářního roku.
  11. Tato výjimka platí do 31. 12. 2028.

### c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Celé území CHKO Beskydy je v rámci lokalit Natura 2000 vymezeno jako Evropsky významná lokalita (EVL) Beskydy. Předmětem och any v EVL Beskydy je 18 typů přírodních stanovišť, 11 druhů živočichů a 2 druhy rostlin. Dále jsou zde vymezeny dvě ptačí oblasti. Stavba zasahuje do ptačí oblasti Beskydy.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR v rámci žádosti o závazné stanovisko (č.j. 333/BE/2023-2) posoudila žádost také ve smyslu ustanovení § 45g zákona č. 114/1992 Sb. se závěrem, že vzhledem k umístění rozsahu a charakteru stavby nedojde k závažnému nebo nevratnému poškození přírodních stanovišť a biotopů druhů, k jejichž ochraně byla určena evropsky významná lokalita Beskydy a ptačí oblasti Beskydy a Horní Vsacko a nedojde k soustavnému nebo dlouhodobému vyrušování druhů, k jejichž



ochraně je toto území určeno.

**d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem**

*Dle odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Moravskoslezského kraje (ČJ.: MSK 15606/2023, Sp. Zn.: ŽPZ/2711/2023/Šub 208.1 S10) z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů za předpokladu, že Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Regionální pracoviště – Správa chráněné krajinné oblasti Beskydy ve svém stanovisku vyloučí významný vliv záměru na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí ve smyslu § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, není předmětem posuzování ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.*

**e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno**

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

**f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

Ochranná a bezpečnostní pásma jsou stanovena na základě vyjádření vlastníků předmětných inženýrských sítí.

V případě absence požadavku na šíři ochranného pásma platí následující rozsah ochranných pásem:

**Vodovody a kanalizace**

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok řeší zákon č. 274/2001 Sb., § 23.

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5 m
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm 2,5 m
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m

**Komunikační vedení**

Ochranná pásma podzemních komunikačních vedení řeší Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, §102. Ochranné pásmo činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

**Energetická zařízení**

Energetická zařízení mají dle zákona č. 458/2000 Sb. stanovena následující ochranná pásma:

• **Nadzemní vedení**

Ochranné pásmo nadzemního vodiče je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě strany:

- napětí nad 1 kV do 35 kV včetně
  - pro vodiče bez izolace 7 m od krajního vodiče
  - pro vodiče s izolací základní 2 m od krajního vodiče
  - pro závěsná kabelová vedení 1 m od krajního kabelu

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| - napětí nad 35 kV do 110 kV včetně                        | 12 m od krajního vodiče |
| - napětí nad 110 kV do 220 kV včetně                       | 15 m od krajního vodiče |
| - napětí nad 220 kV do 400 kV včetně                       | 20 m od krajního vodiče |
| - napětí nad 400 kV  | 30 m od krajního vodiče |
| - u závěsného kabelového vedení 110 kV                     | 2 m od krajního kabelu  |
| - u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence | 1 m                     |

Nadzemní vedení NN nejsou chráněna ochrannými pásmy. Pro stavby a konstrukce je potřeba dodržet vzdálenosti dané v PNE 33 3302:2008 Elektrická venkovní vedení s napětím do 1 kV AC. Podnikovou normu energetiky pro rozvod elektrické energie odsouhlasily tyto organizace: ČEZ Distribuce, a.s., E.ON Česká republika, s.r.o., E.ON Distribuce, a.s. a ZSE, a.s.

- **Podzemní vedení**

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu, nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

- **Elektrické stanice**

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

- **Horkovodní potrubí**

- 2,5 m od pláště potrubí

- **Ochranné pásmo silniční komunikace**

Silniční ochranné pásmo je prostor mimo souvisle zastavěné území, ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30),
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30),
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu komunikace II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30).

Pro vymezení souvisle zastavěného území obce při určování silničního ochranného pásma platí § 30, odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění zákona č.186/2006 Sb.

Stavba je umístěna v souvisle zastavěném území, silniční ochranné pásmo zde proto nevzniká.

Stavba je umístěna v souvisle zastavěném území, **silniční ochranné pásmo zde proto nevzniká.**

## B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Navrhovaná rekonstrukce je navržena dle platných normativních předpisů.

Protože je most na jediné přístupové komunikaci do osídlené části na pravém břehu Tyry, je zajištěn po dobu přestavby mostu SO 201 provoz dle etap po stávající mostní konstrukci, dále pak po části nové mostní konstrukci.

Jedná se o přestavbu mostu v extravilánu, není proto navržen chodník.

## B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Zásady organizace výstavby jsou zpracovány v samostatné příloze této zprávy a sestává z následujících částí:

1. **Technická zpráva**
2. **Výkresy**
  - *přehledná situace v měřítku 1: 1 000 nebo 1: 5 000 s vyznačením stavby, se zákresem širších vztahů v dotčeném území, obvody staveniště, účelových ploch, přístupů na staveniště, napojovacích míst zdrojů a dopravních tras*  
**=> viz přílohy C**
  - **Situace stavby pro jednotlivé etapy** na podkladu koordinační situace, kde se zohlední vzájemné vazby jednotlivých částí stavby (objektů) z hlediska provádění, umístění dočasných objektů (přístupové cesty a přemostění, montážní zařízení apod.), vazby na výrobní části zařízení staveniště a další údaje podle bodů technické zprávy. Tato situace se vypracuje pro složitější a stavebně komplikované stavby, u menších anebo technicky jednoduchých staveb je možné vypracovat pouze jednu situaci, která bude obsahovat všechny potřebné údaje
3. **Harmonogram výstavby**
  - *Návrh věcného a časového postupu prací v podrobnostech podle složitosti a rozsáhlosti stavby. Pro jednoduché stavby je možné harmonogram výstavby zahrnout do technické zprávy.*
4. **Schéma stavebních postupů**
  - *stavební postupy pro jednotlivé stavební kroky budou v rámci realizace stavby upřesněny vybraným zhotovitelem*
5. **Bilance zemních hmot**
  - *Bilance výkopů, zásypů, ornice a podorničních vrstev celé stavby; množství zemin a skalních hornin získaných na stavbě, vhodnost jejich přímého využití, použití po úpravě a uložení případného přebytku na skládku; vyhodnocení případného nedostatku materiálu do násypů a jeho krytí ze zeminů nebo použitím druhotných materiálů; bilance skrývky vrchních kulturních vrstev půdy a hlouběji uložených zúrodněných schopných zemin. Pro případ požadavku příslušného orgánu ochrany zemědělské půdy – plán na přemístění ornice a podorničních vrstev a hospodárné využití rozproštěním nebo uložení pro jiné konkrétní využití včetně využití pro rekultivace*

Další přílohy související s organizací výstavby jsou uvedeny v následujících přílohách

### 1.) H2 Záborový elaborát části H Související dokumentace.

Obsahuje plochy dočasného záboru, tj. obvod staveniště, včetně popisu stavbou dotčených a sousedních parcel.

### 2.) SO182 – Dopravně inženýrská opatření

Řeší navrhovaná opatření a návrh vedení dopravy po objízdných trasách v průběhu výstavby.

### 3.) H3 Plán kontrolních prohlídek stavby

Uvádí rozhodující okamžiky, kdy je požadována účast při výstavbě.

### 4.) H4 Nakládání s odpady

Uvádí očekávané hodnoty vzniklých odpadů v průběhu stavby.

### 5.) H6 BOZP

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.

## B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Celkové vodohospodářské řešení v místě stavby zůstane i po přestavbě mostu prakticky zachováno.

Celkový charakter území a jeho odtokových poměrů se po přestavbě prakticky nezmění.

Voda z povrchu vozovky stéká podélným a příčným sklonem. Před mostem jsou (vzhledem ke stávajícímu řešení odvodnění silnice III/4681) navrženy povrchové odvodňovací žlaby, které ústí přes římsu s přesahem do potoka. Za mostem je po obou stranách vozovky stávající betonový žlab, který bude na pravé straně sveden do nové uliční vpusti s vyústěním v lici křídla 2P. Betonový žlab za mostem na levé straně bude zaústěn do ocelové svodnice s vyústěním na kamennou rovinu u křídla 2L.

V Brně, listopad 2023



Ing. Lukáš Vavříčka

**DOKUMENTACE**

**PDPS**

# **Most Holý, ev.č. XII-06m přes Tyru, Třinec-Tyra-rekonstrukce**

## **B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

## Obsah:

<b>B.8.1 Technická zpráva .....</b>	<b>3</b>
a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění .....	3
b) Odvodnění staveniště.....	3
c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu .....	3
d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky.....	4
e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin .....	5
f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště.....	5
g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy .....	5
h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace .....	5
i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.....	6
j) Ochrana životního prostředí při výstavbě.....	6
k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi .....	6
l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb .....	10
m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření.....	10
n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízdky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.....	10
o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu .....	10
p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.....	11

## B.8.1 Technická zpráva

### a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Pro potřebu stavby budou využívány mobilní zdroje elektrické energie a vody. Případný odběr z pevných zdrojů včetně projednání této možnosti je věcí zhotovitele stavby a závisí na jeho zvyklostech a zkušenostech.

Zemina z výkopů stavby, která nebude moci být zpětně použita při výstavbě, bude nově nakoupena tak, aby splňovala parametry dané projektem. Jedná se především o přechodové oblasti mostu.

Beton bude dovážěn z betonárny.

Asfaltové směsi budou dováženy z obalovny.

### b) Odvodnění staveniště

Srážkové vody budou v průběhu stavby sváděny stejně jako ve stávajícím stavu – tj. do koryta řeky Tyra.

Zhotovitel musí dbát zřetel především na to, aby srážkové vody nebyly znečištěny úkapy technologických náplní ze stavebních strojů nebo znečištěny stavebními hmotami.

### c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Most tvoří jedinou přístupovou cestu k místní zástavbě. Stavba je rozdělena do dvou etap, tak aby byl zachován přístup na pravý břeh potoka. Stavbou se omezí provoz v daném úseku. Omezení bude zasahovat i na silnici III/4681. Přístup ke staveništi bude po silnici III/4681 od Třince.

**Napojení staveniště na technickou infrastrukturu je věcí zhotovitele v rámci dodávky stavebních prací a dle použité technologie.**

Předpokládá se:

#### Voda pitná a technologická

Voda potřebná pro stavbu může být např. zajištěna z nejbližšího vhodného místa – hydrantu stávajících vodovodních řadů. Místo a možnost odběru vody je věcí projednání zhotovitele stavby.

Vodu pro ošetřování betonu je možné po provedeném rozboru používat případně z vodoteče.

#### Napojení na splaškovou kanalizaci

Staveniště nebude napojeno na splaškovou kanalizaci. Hygienické zařízení bude zabezpečeno mobilními chemickými WC umístěnými na vhodných místech v prostoru staveniště.

#### Elektrická energie

Zásobování stavby elektrickou energií může být případně zajištěno provizorní přípojkou NN ze stávajícího vhodného elektrického vedení. Předpokládaný potřebný příkon je do 35 kVA. Odběr elektrické energie si zajistí zhotovitel v rámci dodávky stavebních prací. Provizorní přípojka musí být opatřena zařízením na měření spotřebované energie.

Zhotovitel může rovněž jako zdroj elektrické energie využívat elektrocentrály nebo dieselaagregáty.

#### Napojení na telefon

Dle potřeby zhotovitele budou využívány mobilní telefony nebo radiotelefony.

## d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

### Hluk

Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě prostředí ve své blízkosti. Provádění stavby bude negativně ovlivňovat životní prostředí zejména hlukem ze stavební činnosti. Hluk bude zvýšen pouze v průběhu stavby, především při bouracích pracích. Zvýšení hlukové zátěže odpovídá běžnému stavebnímu provozu.

Dodavatel mostu musí použitými technologiemi zajistit minimalizování hlukového zatížení okolí. Blíže **viz odst. B.2.11 d) Ochrana před hlukem přílohy B Souhrnná technická zpráva.**

### Vibrace

Maximální přípustné hodnoty vibrací stanoví Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací. K zamezení nepříznivých účinků stavebních strojů s vibračními účinky na stavby a IS v blízkosti stavby pozemní komunikace je možné tyto použít pouze se souhlasem stavebního dozoru po předchozím posouzení vlivu stavby okolních konstrukcí a podmínek správců IS.

### Emise

Zhotovitel bude povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným vyhláškám a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Nasazování stavebních strojů se spalovacími motory omezovat na nejmenší možnou míru. Provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřizování motoru.

Znečištění ovzduší způsobuje také stavební činnost. Jedná se zejména o zemní práce, výrobu betonu, demolice objektů apod.

Zhotovitel musí dodržovat zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

### Prašnost

Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování ploch a komunikací (zemina, bet. směs). V případě odvozu suti je suť při nakládání na auta třeba zvlhčit kropením. Případné znečištění komunikací musí být okamžitě odstraňováno.

Na staveništi – u výjezdu ze staveniště může být dle potřeby zřízena plocha pro mechanické dočištění vozidel vyjíždějících ze stavby.

V průběhu provádění demoličních a zemních prací je zhotovitel povinen provádět opatření ke snížení prašnosti (u demolic kropení bouraných konstrukcí), u veřejných komunikací pak jejich pravidelné čištění v případě, že je po nich veden stavební provoz. Tuto povinnost zpravidla stanoví zhotoviteli stavební úřad.

Zásah dotčených pozemků je navržen minimalizovaný. Zhotovitel musí počítat se stísněnými podmínkami a to především před a za mostem.

Na všech zelených plochách na březích bude sejmuta humózní vrstva v tl. 0,15 m. Ta bude uložena na mezideponii a po dokončení stavby bude uložena zpět v plném objemu.



## e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

### Ochrana povrchových a podzemních vod

Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění vody v okolních vodotečích. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod ze stavební jámy, provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod. Zhotovitel musí dodržovat zejména:

- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů;
- Vyhláška MZe č. 428/2001 Sb., kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech

Související předpisy:

- Metodický pokyn MŽP, "Indikátory znečištění" z roku 2013, Příloha 1 Přehled hodnot indikátoru znečištění zemín, půdního vzduchu a podzemní vody
- TP 83 - Odvodnění pozemních komunikací, technické podmínky, MD-OPK č. j. 11/2014-120-TN/1 ze dne 6. 2. 2014

ČSN 75 3415 Ochrana vody před ropnými látkami – objekty pro manipulaci s ropnými látkami a jejich skladování ve znění oprav 01/1993, 02/1996 a změny Z1/2011

Pro vlastní výstavbu je vymezen prostor staveniště daný dočasným záborem (viz samostatná příloha **H2 Záborový elaborát**).

Stavba se musí pohybovat pouze ve vymezeném prostoru.

Požadavky na demolice, asanace a kácení dřevin jsou uvedeny podrobně **v kapitole B.1 h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin** v příloze **B Souhrnná technická zpráva**.

## f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Zábory pozemků jsou uvedeny v samostatné příloze **H2 Záborový elaborát**.

## g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Stavba bude prováděna za omezeného provozu na silnici III/4681 v místě stavby.

Dopravně-inženýrská opatření (DIO), která řeší dopravní opatření během jednotlivých etap v průběhu výstavby, je součástí samostatného objektu (SO 182).

Ve stávajícím stavu nejsou provedeny žádné konstrukce a úpravy pro pěší a na stavbu nenavazují žádné chodníky nebo cyklistické stezky.

V rámci stavby nejsou situovány přechody pro chodce ani místa pro přecházení, v rámci kterých by bylo nutné řešit bezbariérové užívání. Vzhledem k nízké intenzitě chodců, provoz pěších není řešen ani v době přestavby.

## h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Během stavby vznikne stavební činností odpadový materiál. Nakládání s odpady ze stavby musí probíhat v souladu se zákonem 541/2020 Sb. – Zákon o odpadech v platném znění.

Nakládání s odpady je součástí samostatné přílohy **H4 Nakládání s odpady**.

#### **i) Balance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Balance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin je součástí přílohy **B.8.5**.

#### **j) Ochrana životního prostředí při výstavbě**

Staveniště bude řádně vyznačeno informační tabulí dle zásad o provádění staveb. Rozsah stavby ani nároky na její provádění nepřekračují nároky běžné stavby.

**Stavba bude maximálně zabezpečená tak, aby nedošlo ke znečištění toku – potok Tyra (místně Tyrka).**

**Pro případ ekologické havárie vypracuje zhotovitel před zahájením stavby havarijní plán.**

**Pro případ povodňových průtoků vypracuje před zahájením stavby zhotovitel povodňový plán.**

V rámci ochrany životního prostředí při výstavbě musí budoucí zhotovitel počítat s tím, že:

- Stavba se nachází v CHKO Beskydy, ta je vedena jako ptačí oblast
- Nelze znečišťovat povrchové vody závadnými látkami, včetně betonové směsi.
- Nelze znečišťovat půdní profil v místě stavby závadnými látkami.
- V průběhu výstavby musí betonářské práce a práce s betonem probíhat tak, aby se maximálně předcházelo kontaktu betonu s povrchovými vodami.
- Zásah do VKP vodního toku bude pouze za účelem:
  - o Osazení a následné odstranění panelové rovinaniny na pravém a levém břehu pro provedení bednicí konstrukce.
  - o Pro provedení spodní stavby mostu.
  - o Pro provedení ubourání stávajících krajních opěr a nábrežní zdi, resp. pro odstranění drobných úlomků po demolici z koryta toku.
  - o Pro provedení zpevnění z kamenné rovinaniny s vyklínováním spár tak, aby zpevnění plynule navázalo na stávající terén v rozsahu břehů dotčených stavbou.
- Pokud bude použita nějaká technika v korytě *(to závisí na technologii provádění a nasazené technice, kterou musí detailně specifikovat až budoucí zhotovitel stavby)* bude se jednat pouze o malé stroje, které bude možné do koryta osadit pomocí jeřábů umístěných na stávajících březích.

Technika nesmí mimo pracovní směnu v korytě zůstat.

- V potoku se nachází chráněný druh živočicha Vranka pruhoploutvá
- Dodržovat zásady ochrany životního prostředí uvedené podrobně v kapitole **B.6 Souhrnné technické zprávy části B Projektové dokumentace**.

#### **k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby a dodržovat schválené technologické postupy pro jednotlivé stavební práce.

Pro zajištění bezpečnosti práce a ochrany zdraví při přípravě a provádění stavebních a montážních prací a používání technických zařízení je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů v platných zněních, zejména pak:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Zákon č. 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).
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.
- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně.
- Zákon č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií).
- Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.
- Zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých zákonů (chemický zákon).
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ze dne 18. prosince 2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky, o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 793/93, nařízení Komise (ES) č. 1488/94, směrnice Rady 76/796/EHS a směrnic Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1272/2008 ze dne 16. prosince 2008 o klasifikaci, označování a balení látek a směsí, o změně a zrušení směrnic 67/548/EHS a 1999/45/ES a o změně nařízení (ES) č. 1907/2006, v platném znění.
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- 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.
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí.
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálu.
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazu, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků.
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazu, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení.
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby.
- Vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli.
- Vyhláška č. 50/1978 Sb., Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o odborné způsobilosti v elektrotechnice.
- Vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení).
- Vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací.
- Vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (o požární prevenci).
- Vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách.
- Vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb.
- Vyhláška č. 34/2016 Sb., o čištění, kontrole a revizi spalinové cesty.

### **Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska BOZP**

- Oznámení o zahájení prací

Dle § 15, odst. 1, zákona č. 309/2006 Sb. u staveb, při jejíž realizaci se předpokládá, že celková doba trvání prací a činností bude delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti, na nichž bude současně pracovat více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den, nebo celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu, je zadavatel stavby povinen doručit oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce, nejpozději 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli; oznámení může být doručeno v listinné nebo elektronické podobě. Dojde-li k podstatným změnám údajů obsažených v oznámení, je zadavatel stavby povinen provést bez

zbytečného odkladu jeho aktualizaci. Stejnopis oznámení musí být vyvěšen na viditelném místě u vstupu na staveniště po celou dobu provádění stavby až do předání stavby stavebníkovi k užívání. Rozsáhlé stavby mohou být označeny jiným vhodným způsobem, například tabulí s uvedením potřebných údajů. Náležitosti oznámení o zahájení prací stanovuje příloha č. 4 k nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

- Plán BOZP

Dle § 15, odst. 2, zákona č. 309/2006 Sb. budou-li na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje příloha č. 5 NV č. 591/2006 Sb. stejně jako u staveb, při jejichž realizaci se předpokládá, že celková doba trvání prací a činností bude delší než 30 pracovních dnu, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti, na nichž bude současně pracovat více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den, nebo celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnu v přepočtu na jednu fyzickou osobu, zadavatel stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen „plán BOZP“) podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce.

- Koordinátor BOZP

Podle § 14 zákona č. 309/2006 Sb. budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby (stavebník) povinen určit (jmenovat, smluvně zajistit) potřebný počet koordinátoru bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi, s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla, jeho náročnosti na koordinaci ve fázi přípravy díla a ve fázi jeho realizace.

- Systém vyhledávání a kontroly rizik

Rizika vyhledaná podle § 102 Zákoníku práce, budou vypracována zhotovitelem na jednotlivé pracovní činnosti, kde by mohlo dojít k ohrožení života a zdraví zaměstnanců, a předložena k posouzení, nebo případnému doplnění koordinátorovi BOZP určenému pro fázi realizace, a to nejpozději 8 dnu před zahájením prací na staveništi. Kontrolu předpokládaných rizik na stavbě provádí odborně způsobilá osoba pro vyhledávání rizik.

Jednotliví zhotovitelé stavby jsou povinni se vzájemně písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti. Na základě písemné dohody zúčastněných zhotovitelů touto dohodou pověřený zhotovitel koordinuje provádění opatření k ochraně bezpečnosti a zdraví zaměstnanců, a postupy k jejich zajištění.

Dle projektové dokumentace lze předpokládat, že na stavbě se budou vyskytovat tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, dle přílohy č. 5 k Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

ad 5) Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.

ad 6) Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.

ad 11) Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb. (montáž a demontáž betonových svodidel)

Střet s veřejnou dopravou – Realizace stavby za omezeného provozu na místních komunikacích s využitím schválených DIO dle SO 182. Při stavebních a udržovacích pracích na silnicích za provozu je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

### **l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Stavbou nejsou dotčeny stavby, u nichž by měly být řešeny bezbariérové úpravy.

### **m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Dopravně inženýrská opatření pro dopravu v průběhu stavby jsou řešena v samostatné příloze SO 182.

V místě stavby nelze umístit mostní provizorium. Pro zajištění přístupu k obytné zástavbě bude stavba mostu probíhat po polovinách.

### **n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízďky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.**

**Stavba bude probíhat za omezeného provozu** na komunikaci III/4681 a MK-447c.

Provoz bude veden dle etap řešených v rámci SO 182.

Demolice musí probíhat tak, aby byl minimalizován dopad na znečištění vodního koryta toku.

Demolice bude probíhat ve dvou etapách, tak jako stavební práce.

Demolice trámové konstrukce je navržena, tak že nejprve dojde k demolici mostního příslušenství, dále pak odstranění konstrukce mostovky z ocelových trubek popřípadě její odříznutí včetně nosníků. **Demolice nosné konstrukce nesmí proběhnout stržením mostovky do koryta Tyry!**

Především demoliční práce musí probíhat takovou technikou, které nebude mít negativní dopad vedoucí k poškození inženýrských sítí v okolí stavby.

**Veškeré práce, které by mohly mít za následek poškození IS, budou probíhat pod dohledem příslušných správců.**

Budoucí zhotovitel stavby musí dodržovat zejména „Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací“ schválených MD ČR Odbor pozemních komunikací (2005-2008) v platném znění.

**Předpokládaná doba výstavby je 1 stavební sezóna.**

**Předpokládaná doba trvání dopravního omezení je 20 týdnů (cca 5 měsíců).**

### **o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Zařízení staveniště se předpokládá dle etap na uzavřené části silnice III/4681. Případné použití dalších ploch je věcí zhotovitele stavby.

Staveniště bude řádně zabezpečeno proti vniknutí nepovolaných osob (hrazením).

Staveniště zabírá plochu cca 1765 m<sup>2</sup>.

Přístup na staveniště je vzhledem provádění po polovinách možný z obou stran mostu. Zhotovitel by měl počítat, že na stávající konstrukci je omezení vjezdu vozidel nad 3,5t.

Zařízení staveniště bude zřízeno v prostoru dočasného záboru.

Obvod staveniště byl stanoven tak, aby umožnil přístup ke stavbě a současně byly minimalizovány nutné zábory dalších pozemků – viz příloha **H2 Záborový elaborát**

#### **p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny**

V současné době není přesný termín zahájení výstavby znám. Dá se předpokládat, že v případě zajištění přípravy stavby z hlediska legislativního a projekčního, resp. finančního by mohla být zahájena nejdříve v letech 2024-2025.

Stavba je navržena, že bude probíhat v jedné stavební sezóně v jedné časové etapě.

Předpokládaný postup prací při provádění stavby je uveden v příloze **B.8.3 – Harmonogram výstavby**. Jedná se o předpokládaný harmonogram prací, který bude dále upřesněn budoucím zhotovitelem vybraným v rámci výběrového řízení.

V Brně, listopad 2023

Ing. Lukáš Vavříčka

# B8.2 SITUACE STAVBY 1:200

## LEGENDA ČAR

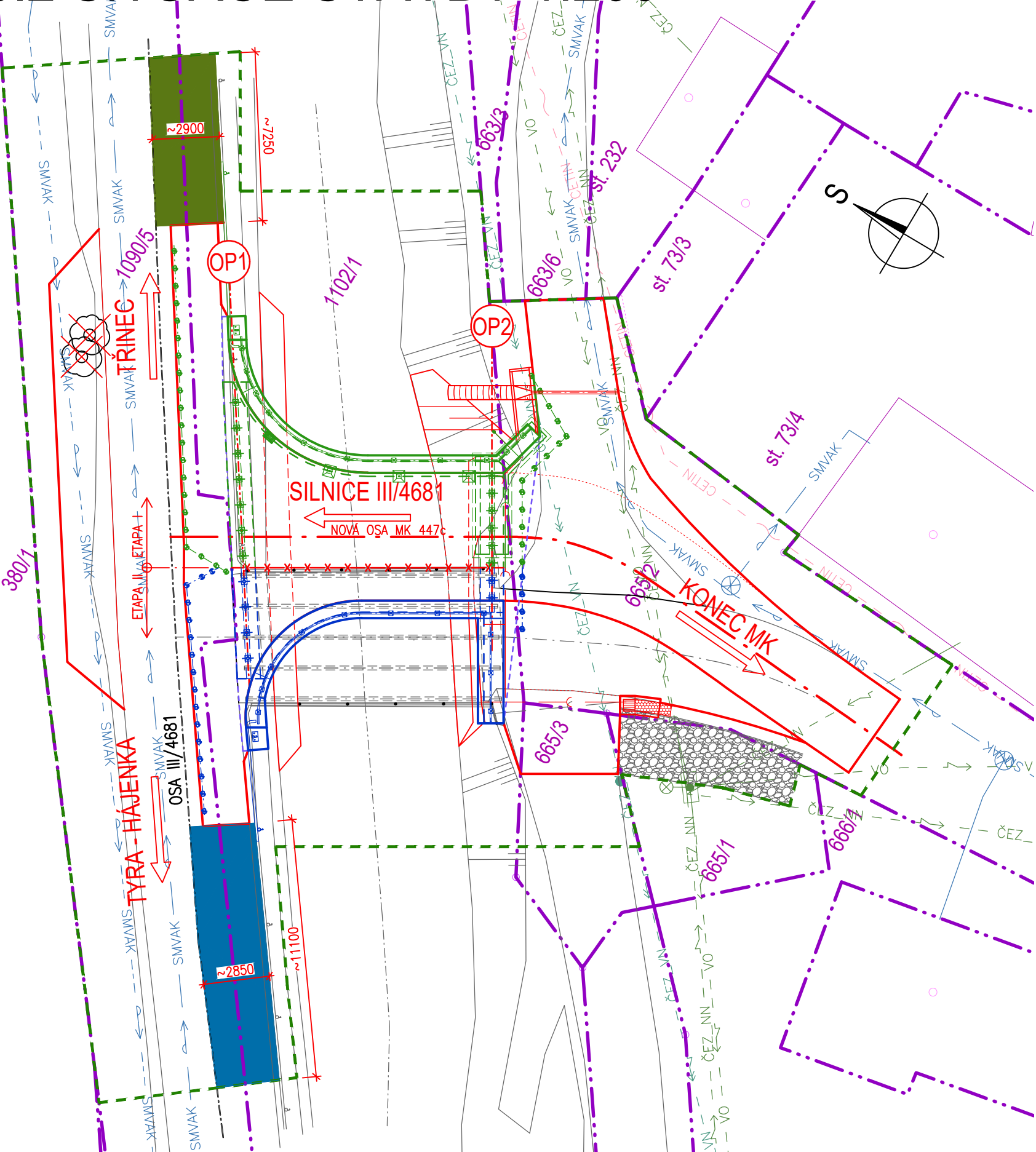
- TRVALÝ ZÁBOR
- TRVALÝ ZÁBOR VEDENÝ PO HRANICI POZEMKU
- DOČASNÝ ZÁBOR
- DOČASNÝ ZÁBOR VEDENÝ PO HRANICI POZEMKŮ
- HRANICE PARCEL
- ČÍSLA PARCEL
- STÁVAJÍCÍ STAV
- SO 201
- SO 201 – KOSTRUKCE ETAPY 1
- SO 201 – KOSTRUKCE ETAPY 2
- STOŽÁR VO

## LEGENDA PLOCH

- PLOCHA ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ PRO ETAPU 1
- PLOCHA ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ PRO ETAPU 2

## LEGENDA SÍTÍ

- CETIN
- ČEZ\_VN
- ČEZ\_NN
- VO
- SMVAK
- SMVAK
- SDĚLOVACÍ SPOJOVACÍ NADZEMNÍ (CETIN)
- SILOVÉ VYSOKÉ NAPĚTÍ NADZEMNÍ (ČEZ)
- SILOVÉ NÍZKÉ NAPĚTÍ NADZEMNÍ (ČEZ)
- ELTODO VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ NADZEMNÍ (ELTODO)
- VODOVOD PITNÁ OVĚŘENÝ PODZEMNÍ (SMVAK)
- VODOVOD PITNÁ NEOVĚŘENÝ PODZEMNÍ (SMVAK)





B8.3 HARMONOGRAM VÝSTAVBY

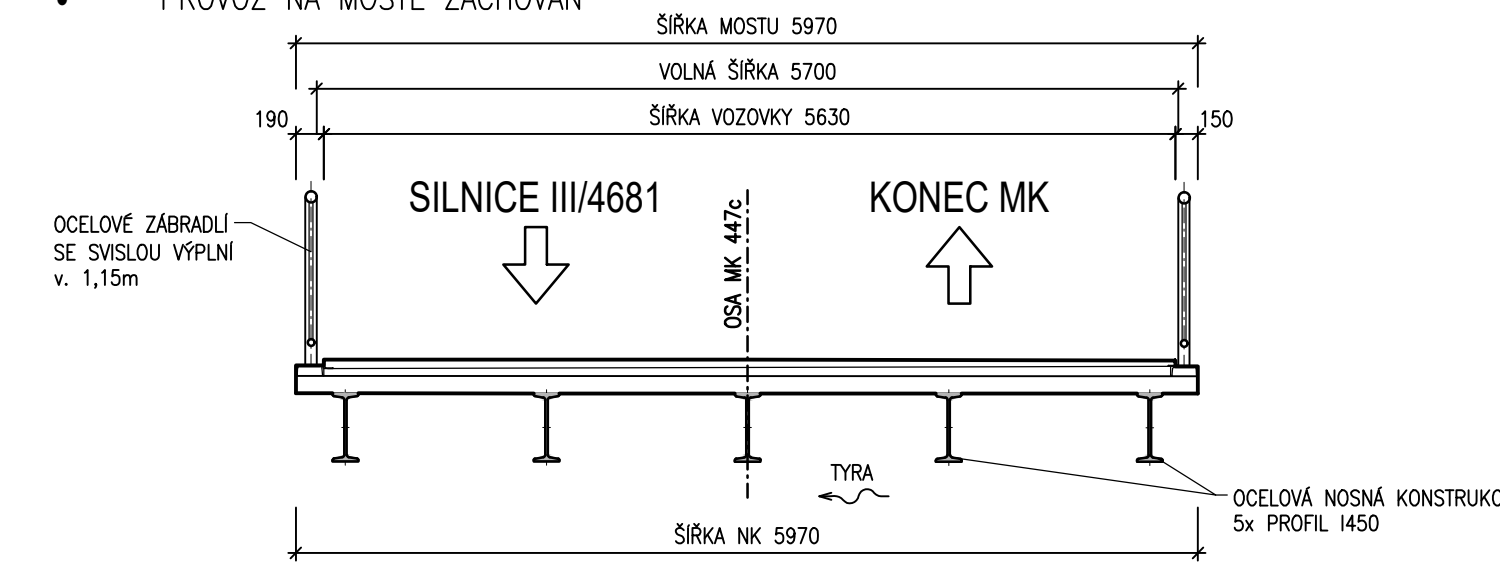
HARMONOGRAM VÝSTAVBY		Týden																			
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
	Přípravné práce, zřízení zařízení staveniště																				
	Dopravně inženýrská opatření																				
	Vytyčení všech stávajících IS + jejich případná ochrana																				
ETAPA 1	Provedení odkopu na pravé straně III/4681																				
	Frézování a odstranění vozovkových vrstev a zábradlí u levé římsy																				
	Odříznutí 1 ocelové nosníku a zajištění konstrukce																				
	Provedení záporového pažení za rubem opěry OP1 a OP2																				
	Částečná demolice stávajících opěr a nábrežní zdi																				
	Provedení základu a části dířku u OP2																				
	Provedení hlubinného založení mostu na mikropilotách skrze stávající konstrukce																				
	Provedení nových úložných prahů u OP1 a OP2																				
	Provedení bednění a armování nosné konstrukce																				
	Betonáž NK																				
	Izolace mostovky																				
	Armování a betonáž mostních říms																				
	Osazení zábradlí																				
	Provedení vozovkových vrstev																				
	Demontáž bednění NK																				
	Úprava ploch kolem mostu pro provedení etapy 2																				
	Uvedení části mostu do provozu																				
	ETAPA 2	Frézování a odstranění vozovkových vrstev a zábradlí u pravé římsy																			
Provedení záporového pažení za rubem opěry OP1 a OP2																					
Demontáž stávající konstrukce mostu																					
Částečná demolice stávajících opěr a nábrežní zdi																					
Provedení hlubinného založení mostu na mikropilotách skrze stávající konstrukce																					
Provedení nových úložných prahů u OP1 a OP2																					
Provedení bednění a armování nosné konstrukce																					
Betonáž NK																					
Izolace mostovky																					
Armování a betonáž mostních říms																					
Osazení zábradlí																					
Provedení vozovkových vrstev																					
Demontáž bednění NK																					
Úprava ploch kolem mostu do finální podoby																					
Uvedení mostu do provozu																					
SO 182	Vedení dopravy střídavě řízením světelnou signalizací																				

# B.8.4 SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ

## KROK Č. 1

### STÁVAJÍCÍ STAV

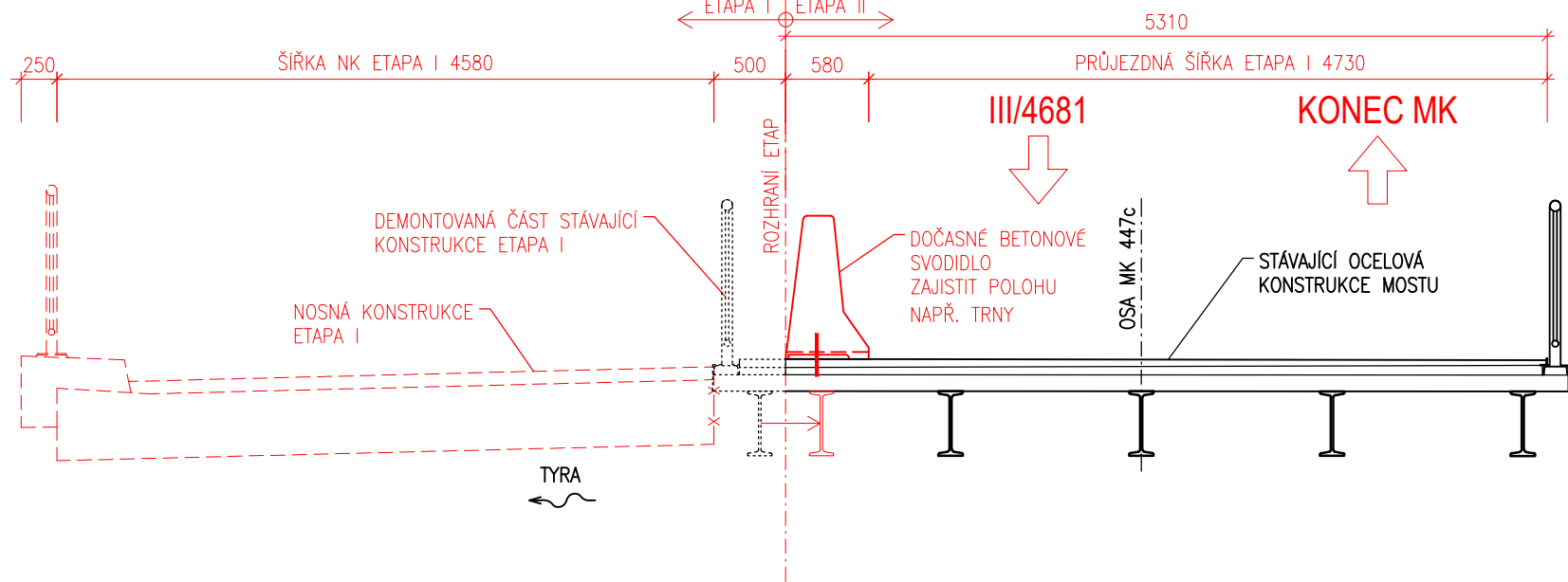
- ZJIŠTĚNÍ FUNKČNÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ ZA ÚČASTI VŠECH ZNÁMÝCH, PŘÍP. MOŽNÝCH SPRÁVCŮ INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ
- PŘÍPADNÝ ODKOP SVAHU NA LEVÉM BŘEHU SE ZAJIŠTĚNÍM PRŮJEZDNOSTI PRO SKUPINU VOZIDEL 2, BĚHEM ETAP
- PROVOZ NA MOSTĚ ZACHOVÁN



## KROK Č. 2

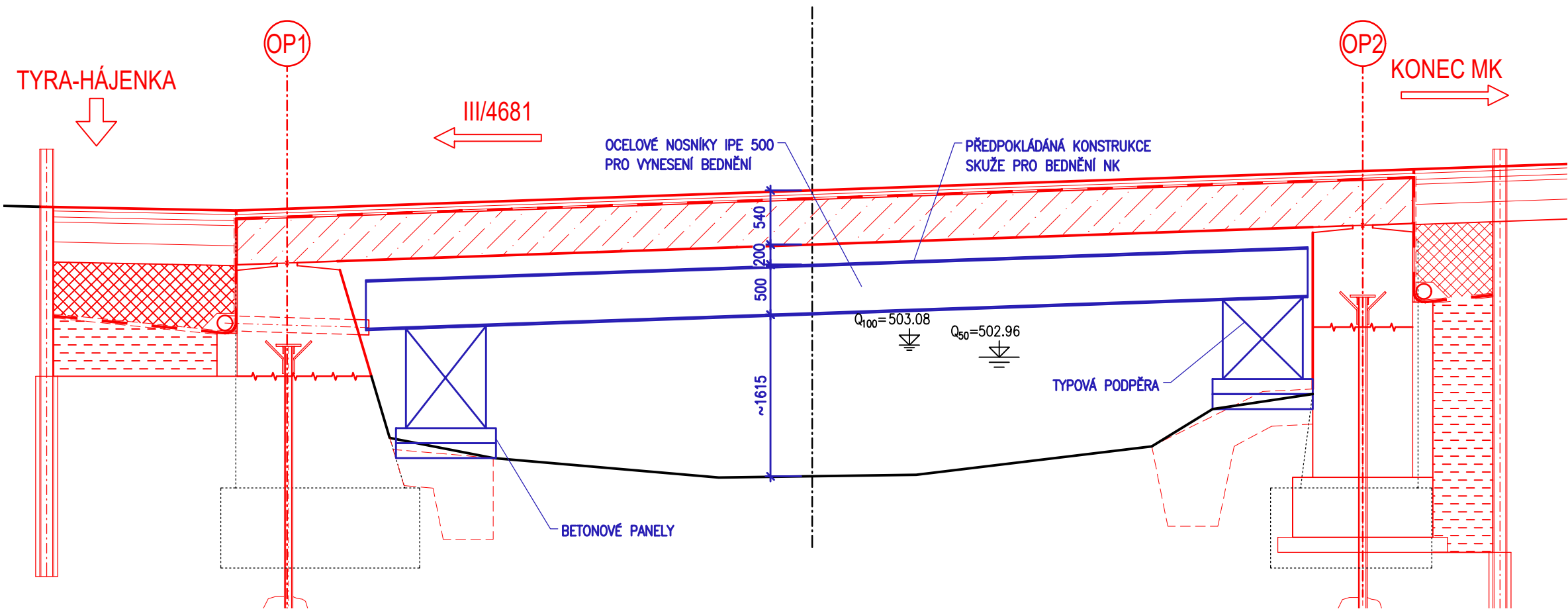
### ETAPA 1

- ČÁSTEČNÁ DEMONTÁŽ STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE
- OMEZENÍ PROVOZU NA STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCI
- PROVEDENÍ NOVÉ KONSTRUKCE SPADAJÍC DO ETAPY 1
- NAPOJENÍ NOVÉ KONSTRUKCE NA STÁVAJÍCÍ STAV



## SCHÉMA BEDNĚNÍ NK

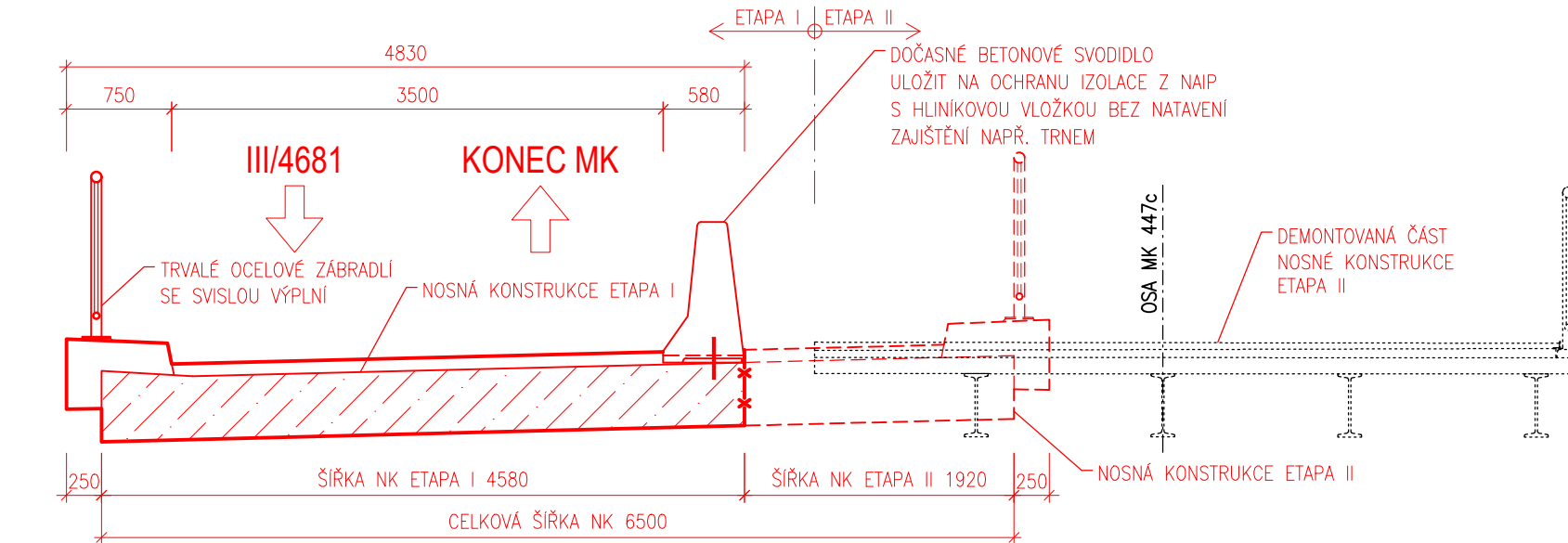
### PRO ETAPU 1 A 2



## KROK Č. 3

### ETAPA 2

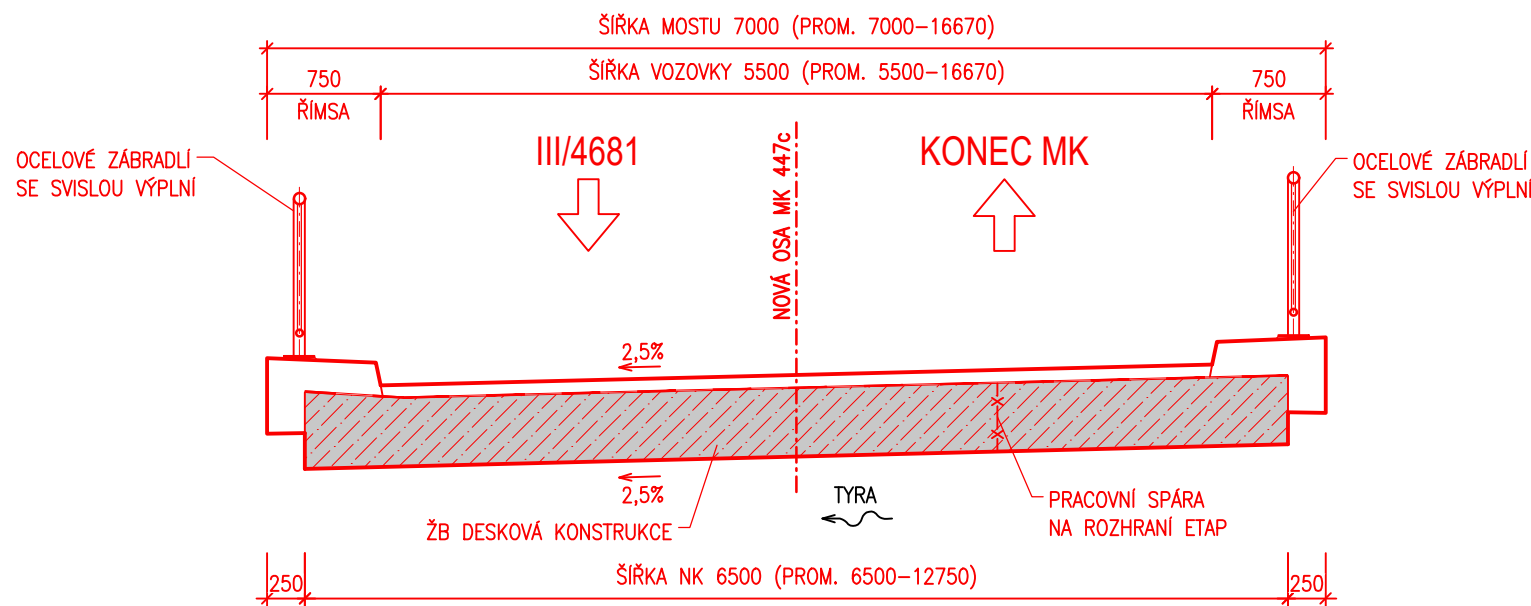
- PŘEVEDENÍ DOPRAVY NA NOVOU ČÁST MOSTU
- DEMONTÁŽ ZBYLÝCH ČÁSTÍ STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE
- PROVEDENÍ NOVÉ KONSTRUKCE SPADAJÍC DO ETAPY 2
- NAPOJENÍ NOVÉ KONSTRUKCE NA STÁVAJÍCÍ STAV



## KROK Č. 4

### NOVÝ STAV

- PROVEDENÍ FINÁLNÍCH ÚPRAV KOLEM MOSTU
- UVEDENÍ MOSTU DO PROVOZU



## B.8.5 BILANCE ZEMNÍCH HMOT

Poznámka: Jedná se o hodnoty zemních hmot, které budou v dalším stupni upřesněny v rámci detailního soupisu prací.

### Bilance hospodaření se zeminou

Stavební objekt		Zemina								
Číslo objektu	Název objektu	Výkopy				CELKEM	Násypy a zásypy			CELKEM
		drny	nestmel. vrstvy	čištění krajnic/ příkopů	hloubení jam/ rýh		násyp	zásyp jam	obsyp	
		[m³]	[m³]	[m³]	[m³]		[m³]	[m³]	[m³]	
SO 001	Demolice		65.5			<b>65.5</b>				
SO 201	Most ev.č. XII-06m přes Tyrku, Třinec-Tyra				240.9	<b>240.9</b>		67.6		<b>67.6</b>
<b>CELKEM</b>						<b>306.4</b>				<b>67.6</b>

### Bilance hospodaření s humózní zeminou

Číslo objektu	Název objektu	sejmutí	rozprostření v rovině	rozprostření ve svahu		přebytek	nedostatek
		[m³]	[m³]	[m³]		[m³]	[m³]
SO 201	Odhumusování	24.3	4.9	19.4		<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
<b>CELKEM</b>						<b>0.0</b>	<b>0.0</b>

### Bilance odstraněných asfaltových vrstev

Číslo objektu	Název objektu	frézování	asf. kryt	asf. podklad	Celkem
		[m³]	[m³]	[m³]	[m³]
SO 001	Odstranění komunikace	22.9		19.4	<b>42.3</b>
<b>CELKEM</b>					<b>42.3</b>

Závěr:

Zemina získaná při výkopových pracích bude uložena na stavbě pro následné násypy/zásypy. Nepoužitá zemina bude odvezena do zařízení k recyklaci. Se zeminou bude nakládáno dle zákona č. 541/2020 Sb. Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů (v aktuálním znění).