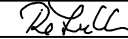


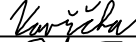



D SO 001

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSO VÁ 20, 625 00 BRNO
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Svatopluk ZOBK		
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 SO 001 Demolice		FORMÁT	A4
		MĚŘÍTKO	-
		ÚČEL	PDPS
		ČÍS. ZAKÁZKY	22062
		ARCHIVNÍ ČÍS.	001_01_TEZ
NÁZEV PŘÍLOHY: TECHNICKÁ ZPRÁVA		ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA 1

DOKUMENTACE

PDPS

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

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 001 Demolice

OBSAH

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	4
a) Stavba a objekt číslo	4
b) Název mostu	4
c) Evidenční číslo mostu	4
d) Katastrální území, obec, kraj	4
e) Pozemní komunikace – návrhová kategorie nebo typ příčného uspořádání místní komunikace, evidenční číslo	4
f) Bod křížení – všechna křížení na délce mostu	4
g) Staničení začátku úpravy, všechny podpěry, křížení a konec úpravy	4
h) Staničení přemostované překážky – plavební km, drážní km, km pozemní komunikace apod.	5
i) Úhel křížení – všech překážek	5
j) Volná výška – podjezdu, podchodu, plavební výška	5
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PŘESTAVOVANÉM MOSTĚ	5
a) Charakteristika mostu	5
b) Délka přemostění	6
c) Délka mostu	6
d) Délka nosné konstrukce	6
e) Rozpětí jednotlivých polí, resp. světlost u přesýpaných objektů	6
f) Šikmost mostu	6
g) Volná šířka mostu	6
h) Šířka průchozího prostoru	6
i) Šířka mostu	6
j) Výška mostu nad terénem	7
k) Stavební výška	7
3. ZDŮVODNĚNÍ DEMOLICE MOSTU	7
a) Zdůvodnění demolice, účel a požadavky, podklady na její řešení	7
b) Charakter přemostované překážky – převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.	7
c) Územní podmínky	8
d) Vztah k území – inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.	8
e) Geotechnické podmínky	8
4. STAVEBNÍ STAV STÁVAJÍCÍHO MOSTU	8
5. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ – BOURACÍ PRÁCE	10
a) Uvolnění staveniště	10
b) Skrývka ornice	10
c) Zemní práce	10
d) Stálé zařízení	10
e) Demolice	10
6. BEZPEČNOST PRÁCE	12

7. POŽÁRNÍ OCHRANA.....	12
8. ZÁVĚR	13

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Stavba a objekt číslo

Stavba: Most Holý, ev.č. XII-06m přes Tyru, Třinec-Tyra-rekonstrukce
Objekt: SO 001 Demolice

b) Název mostu

Most Holý, ev.č. XII-06m přes Tyru

c) Evidenční číslo mostu

Ev.č. XII-06m

d) Katastrální území, obec, kraj

Katastrální území: Tyra [772445]]
Obec: Třinec [598810]
Okres: Frýdek-Místek
Kraj: Moravskoslezský

e) Pozemní komunikace – návrhová kategorie nebo typ příčného uspořádání místní komunikace, evidenční číslo

Místní komunikace MK 447c
Šířkové uspořádání neznámé – šířka vozovky za mostem cca, 3,5 m
Volná šířka na mostě 5,70 m

f) Bod křížení – všechna křížení na délce mostu

Osa opěry OP1:
Y = 447237.635
X = 1128492.233

Líc opěry OP1:
Y = 447237.380
X = 1128492.664

Osa toku – potok Tyra (místně Tyrka)
Y = 447235.180
X = 1128496.373

Osa opěry OP2:
Y = 447232.153
X = 1128501.477

g) Staničení začátku úpravy, všechny podpěry, křížení a konec úpravy

	Staničení úpravy
Začátek úseku	km 0.000 00
OP1	km 0.003 07
Líc OP1	km 0.003 57
Křížení s vodotečí	km 0.007 88
OP2	km 0.013 81
Konec úseku	km 0.032 74

h) Staničení přemostované překážky – plavební km, drážní km, km pozemní komunikace apod.

km křížení potoka Tyra s místní komunikací MK 447c ~km 8,9

i) Úhel křížení – všech překážek

Osa opěry OP1	87.2°	96.9 g
Osa křížení s vodotečí	85.0°	94.4 g
Osa opěry OP2	90.0°	100.0

j) Volná výška – podjezdu, podchodu, plavební výška

Výška v ose toku a ose komunikace 1.475 m

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PŘESTAVOVANÉM MOSTĚ

a) Charakteristika mostu

Stávající most: Most Holý přes potok Tyra.

Most je ocelový, jednopolový, trámový, kolmý se sníženou zatížitelností – normální $v_n=3,5$ t (normální, dle HMP z r. 2020 – na mostě jsou umístěny uvedeným hodnotám odpovídající dopravní značky).

Stávající most je po statické stránce ve špatném stavu, stavebně technicky stav nosné konstrukce je ve stupni **VI – velmi špatný** a stav spodní stavby ve stupni **III-dobrý** (údaje dle HPM ze 03/2020). Použitelnost mostu na stupni **III – použitelný s výhradou**.

Založení stávajícího mostu je pravděpodobně plošné. Opěra 1 na levém břehu potoka Tyra je součástí kamenné nábrežní zdi. Opěra 2 na pravém břehu je masivní ŽB s šikmými křídly, která jsou nejspíše tvořeny zárodky předchozí mostní konstrukce. Tvar rubu opěr a přítomnost závěrných zídek nebyla zjištěna.

Nosná konstrukce je trámová ocelová. Je tvořena 5-ti nosníky I 450 s osovou vzdáleností 1,33 m. Mostovka je tvořena ocelovými trubkami Ø115/5 příčně uloženými na nosníky.

Celková šířka NK je cca 5,97 m. Na obou stranách mostu je římsa tvořena ocelovým U-profilem šířky 200 mm, na které je navařeno ocelové zábradlí se svislou výplní

Na mostě je provedena asfaltová vozovka.

Izolace nebyla zjištěna.

Nosníky jsou na opěry prostě uloženy, místo závěrných zídek jsou mezi nosníky vložena dřevěná prkna.

Tvary jsou blíže patrné z výkresové části dokumentace.

Mostní závěry nejsou. Není provedeno ani naříznutí vozovky se zálivkou nad opěrami.

Ze závěrů HMP z roku 2020 vyplývá nevyhovující stavebně technický stav mostu. Nosná konstrukce je napadena korozí, především ocelové trubky, které jsou oslabeny důlkovou korozí, v místě uložení na příruby nosníků je koroze plátková. Před opěrou 1 v poli 3 chybí u jedné trubky dolní polovina průřezu. Ve dvou polích je na 30-40% plochy trubek silná plátková koroze. Stav konstrukce je vizuální, lze předpokládat, že koroze trubek bude i z vnitřní strany, její rozsah je však těžko odhadnutelný.

Bylo proto rozhodnuto o návrhu nového mostu.

Nový most je navržen jako jednopolový, šikmost je vzhledem nábrežní zdi rozdílná u OP1 a OP2. ŽB desková konstrukce o rozpětí 10,75 m (v ose) bude mírně posunuta ve směru toku. Most bude zhotoven ve 2 etapách pro zajištění přístupu na pravý břeh Tyry.

ŽB deska je navržena tl. 450 mm v levostranném sklonu 2,5 %, který kopíruje sklon vozovky. Na levé straně je navržen proti spád 6,0 %, který tvoří úžlabí NK 150 mm od hrany obruby.

Mostovka je uložena pomocí liniových vrubových kloubů.

Na mostě nejsou navrženy závěrné zídky.

Vzhledem k navržené integrované konstrukci nejsou navrženy mostní závěry, bude provedeno pouze naříznutí vozovky nad rubem opěr se zalitím EMZ zálivkou.

Na stávajícím mostě a ani na novém nejsou chodníky. Jsou navrženy římsy š. 750 mm s výškou obruby 150 mm.

Jako záchytný systém je s ohledem na intravilán navrženo ocelové zábradlí se svislou výplní v. min. 1,10 m.

Nově bude most u sjezdu ze silnice III/4681 rozšířen, tak aby se usnadnil nájezd vozidel.

Svah na pravém břehu koryta Tyry bude opevněn kamennou rovnatinou s vyklínováním spár. Do koryta nebude zasahováno.

Dopravní značení a dopravní zařízení bude provedeno a umístěno v souladu se stávajícím dopravním značením dle platných zákonů, vyhlášek, technických předpisů a norem.

Tvary jsou patrné z přehledných výkresů SO 201

Níže jsou uvedeny hodnoty pro most po přestavbě:

b) Délka přemostění

9,75 m (v ose)

c) Délka mostu

12,70 m

d) Délka nosné konstrukce

11,75 m (v ose)

e) Rozpětí jednotlivých polí, resp. světlost u přesypaných objektů

Rozpětí:

10,75 m

Světlost mostního pole:

9,75 m

f) Šikmost mostu

Šikmý most, OP1 šikmost pravá 87.2° (96.9 g)

OP2 kolmá 90.0° (100.0 g)

g) Volná šířka mostu

5,50 m (mezi obrubami)

h) Šířka průchozího prostoru

Není zřízeno

i) Šířka mostu

7,0 m (proměnná)

j) Výška mostu nad terénem

2,85 m (v ose komunikace)

k) Stavební výška

0,54 m

3. ZDŮVODNĚNÍ DEMOLICE MOSTU

a) Zdůvodnění demolice, účel a požadavky, podklady na její řešení

Stavba se nachází v extravilánu města Třinec, část Třinec Tyra.

Stávající most přes potok Tyra

Most je ocelový, jednopolový, trámový, kolmý se sníženou zatížitelností – normální $v_n=3,5$ t (normální, dle HMP z r. 2020 – na mostě jsou umístěny uvedeným hodnotám odpovídající dopravní značky).

Stávající most je po statické stránce ve špatném stavu, stavebně technicky stav nosné konstrukce je ve stupni **VI – velmi špatný** a stav spodní stavby ve stupni **III-dobrý** (údaje dle HPM ze 03/2020). Použitelnost mostu na stupni **III – použitelný s výhradou**.

Ze závěrů HMP z roku 2020 vyplývá nevyhovující stavebně technický stav mostu. Nosná konstrukce je napadena korozí, především ocelové trubky, které jsou oslabeny důlkovou korozí, v místě uložení na příruby nosníků je koroze plátková. Před opěrou 1 v poli 3 chybí u jedné trubky dolní polovina průřezu. Ve dvou polích je na 30-40% plochy trubek silná plátková koroze. Stav konstrukce je vizuální, lze předpokládat, že koroze trubek bude i z vnitřní strany, její rozsah je však těžko odhadnutelný.

Tato dokumentace navazuje na hlavní mostní prohlídku mostu z r. 2020 a příslušný mostní list z r. 2020.

Seznam vstupních podkladů:

Prohlídka na místě, fotodokumentace (Projekční kancelář PRIS spol. s r.o., 6/2022)

Zaměření situace (ValMez geo s.r.o., 6/2022)

Vyjádření správců sítí a dotčených orgánů státní správy

Vyhodnocení kritérií znovuzískané asfaltové směsi – zkoušky PAU (TPA ČR, s.r.o., 7/2022)

Hydrologická data (Český hydrometeorologický ústav, 7/2022)

Hydrotechnické posouzení (Ing. Radek Maděřič, 1/2022)

Běžná mostní prohlídka (Ing. Jan Zaremba, 3/2019)

Hlavní mostní prohlídka (Ing. Pavel Kurečka Mosty s.r.o., 3/2020)

Mostní list (Ing. Pavel Kurečka Mosty s.r.o., 11/2020)

Na základě výše uvedených údajů a projednání bylo rozhodnuto o návrhu nového mostu.

b) Charakter přemostované překážky – převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.

Most překračuje vodní tok – potok Tyra (IDTV 10100668).

Tyra je vedena v místě mostu v korytě lichoběžníkového tvaru.

Svah koryta je na levé straně tvořen kamennou zárubní zdí silnice III/4681. Pravý břeh je tvořen kamenným záhozem, který je zarostlý převážně náletovými rostlinami.

Koryto je kamenné střednězrné s valouny. Kameny vyčnívající nad hladinu jsou pokryty mechem. Podél zdi a místy v korytu vyrůstá tráva.

Koryto bude bez zásahu. Pravý břeh bude na levé straně u křídla nově tvořen kamennou rovnalinou z těžkých kamenů (min. 80 kg) s vyklínováním spár.

c) Územní podmínky

Stavba se nachází v intravilánu města Třinec, část Tyra, na místní komunikaci MK 447c.

Hlavní objektem stavby je jednopolový most přes potok Tyra.

Navrhovanou rekonstrukcí mostu se dosavadní využití oblasti nezmění.

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

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

d) Vztah k území – inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.

Staveniště se nachází v lokalitě s nízkou koncentrací IS, práce budou probíhat v ochranných pásmech IS.

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

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 zkusena v projektu dle dostupných podkladů správce IS

Uvedené IS jsou v blízkosti mostu a práce na mostě budou probíhat v jejich ochranném pásmu.

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

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.

Stavba je situována v Chráněné krajinné oblasti Beskydy a spadá do III. Zóny ochrany. CHKO Beskydy spadá do evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000). Stavba se nachází v ochranném pásmu lesa, který se nachází na levém břehu potoka.

V potoku Tyra se nachází chráněný živočich Vranka pruhoploutvá. Před začátkem stavby bude nutné zajistit odlov ryb. Způsob a rozsah zásahu bude určen příslušným orgánem ochrany životního prostředí.

e) Geotechnické podmínky

V rámci navrhované rekonstrukce mostu nebyl proveden inženýrsko-geologický průzkum.

4. STAVEBNÍ STAV STÁVAJÍCÍHO MOSTU

Stávající most je ocelový jednopolový, trámový. Půdorysně je šikmý, s pravou šikmostí 86,4° v ose. Na mostě je snižená zatížitelnost – normální $v_n = 3,5$ t. Zatížitelnost výhradní a výjimečná není stanovena. Zatížitelnost dle HMP z roku 2020. Na mostě jsou umístěny dopravní značky odpovídající uvedené hodnotě.

Stávající most je po statické stránce ve velmi špatném stavu, stavebně technický stav nosné konstrukce je **VI – velmi špatný** a stav spodní stavby **III-dobrý** (údaje dle HMP z 03/2020). Použitelnost mostu ve stupně **III – Použitelný s výhradou**.

Základy, zemní těleso

Základy mostu nejsou přístupné, bez provedení sond nelze určit způsob založení mostu. Stav základů nelze rovněž kontrolovat. Na levém břehu je konstrukce uložena na nábrežní zdi, takže založení mostu je společně se zárubní zdí.

Opěry a křídla

Opěra na levém břehu OP1 je tvořena nábrežní zdí s kamenným obkladem. Kamenný obklad je bez závad, jen v úrovni úložného prahu je spárová malta popraskaná. Horní povrch opěry je tvořen nízkým úložným prahem. Na OP1 navazuje kamenná nábrežní zeď, která nahrazuje mostní křídla.

Opěra OP2 je betonová monolitická tížná s šikmým lícem. Křídla jsou šikmá vetknutá. Povrch opěry je porostlá mechem. Pravým křídlem je vústěna kanalizační trubka.

Materiál opěrných zdí není známý.

Nosná konstrukce

Je trémová konstrukce tvořena 5-ti ocelovými nosníky I 450 o délce přemostění 9,31 m. Nosníky jsou uloženy na opěrách. Rozteč nosníků je 1,33 m. Zajištění nosníku proti nežádoucím pohybům není přesněji zjištěno. U obou opěr je prostor mezi nosníky vyplněn dřevěným záklopem z prken.

Mostovka je tvořena z plnostěnných trubek Ø155/5 mm, které jsou uloženy na nosníky příčně. Trubky jsou k hlavním nosníkům přivřeny a kladeny na sraz. Šířka ocelové konstrukce je 5,97 m.

Konstrukce mostu nevykazuje vizuálně geometrické deformace. Ocelová konstrukce je silně napadena korozí. Na krajních nosnících dochází k odlupování nátěru. Na vnitřních plochách se skrze nátěr objevuje bodová až důlková koroze.

U trubek na vnějších stranách dochází k odlupování nátěru a stěny trubek korodují plošně až laminárně. Mezi hlavními nosníky dochází u trubek k důlkové korozi a v místě uložení na nosníky je koroze plátková. Na pravé straně mostu mezi nosníky N3-N4 a N4-N5, je na 30-40% plochy silná plátková koroze, která značně oslabuje tloušťku trubek a v některých místech je spodní část trubek zcela strávena korozí. U opěry OP1 mezi nosníkem N3 - N4 je spodní polovina trubky vlivem koroze odpadlá.

Ložiska, mostní závěry

Na mostě nejsou osazeny ani ložiska ani mostní závěry. Uložení nosníků je prosté.

Nad opěrou 1 je provedeno naříznutí vozovky se záhlvkou. Nad opěrou 2 není viditelná žádná úprava. Ve vozovce nejsou viditelné žádné stopy porušení.

Vozovka, chodníky, římsy

Římsy mostu jsou tvořeny ocelovým profilem U 200, který je navařený na ocelové trubky. K ocelové římse jsou přivařeny sloupky zábradlí. Římsa je postižena povrchovou korozí.

Mezi římsou a vozovkou je osazen ocelový L profil, který tvoří obrubu o nulové výšce.

Vozovce chybí zvýšené obruby. Povrch je nerovný.

Na mostě není chodník

Hydroizolace

Izolační systém není známý

Zábradlí

Zábradlí na mostě je tvořeno z kruhových uzavřených profilů výšky cca 1,15 m. Výplň zábradlí je svislá.

Na zábradlí se objevují známky koroze. Sloupky korodují v místě kotvení.

Odvodňovací zařízení

Není.

Opevnění koryta

Koryto potoka tvoří po levé straně nábrežní zeď s kamenným obkladem a po pravé straně kamenný zához značně prorostlý náletovými křovinami a trávou.

Koryto je přírodního charakteru kamenné střednězrné s valouny. Kameny vyčnívají nad hladiny jsou pokryty mechem. Místy se nacházejí větší kameny. V korytě se nachází trsy. Kameny, které vyčnívají nad hladiny jsou pokryty mechem.

Cizí zařízení

Na mostě nejsou známá žádná cizí zařízení. Pouze skrz křídlo 2P je vytvořen prostup pro výtok kanalizace.

5. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ – BOURACÍ PRÁCE

a) Uvolnění staveniště

Demolice mostu bude probíhat ve dvou etapách. Během obou etap bude omezen provoz na hlavní silnici III/4681 a provoz bude veden po části stávajícího mostu během etapy 1 a po části nového mostu během etapy 2

b) Skrývka ornice

Před stavbou se v prostoru zelených ploch dočasného záboru sejme kulturní vrstva zeminy v tloušťce min. 0,15 m a uloží se na dočasné skládce. Po dokončení se zemina použije ke zpětnému ohumusování terénu v plném rozsahu.

c) Zemní práce

- **Přístupová komunikace**

Přístup je možný po silnici III/4681

- **Výkopy a pažení**

Z výkopových prací budou provedeny výkopy nutné pro demolici stávajícího mostu a výkopy pro založení nového mostu. Z hlediska výkazu výkopových prací jsou tyto součástí SO 201.

Výkopy pro stavbu budou prováděny jako pažené i nepažené v otevřené stavební jámě. Zapažení stavebních jam je součástí SO 201.

Pažení bude prováděno v úrovni stávajícího terénu. Případně z terénu upraveného pro příjezd prováděcích mechanismů, které budou upřesněny v rámci TePř budoucího zhotovitele.

Voda v korytě bude usměrňována hrázkováním.

d) Stálé zařízení

Není.

e) Demolice

Před zahájením výstavby

- Sejmутí ornice, odstranění křovin pravém břehu potoka Tyra.
- Kácení stromů na levém břehu ve svahu

Pro provádění etapy 1 SO 201

- Frézování vozovkových vrstev v nutném rozsahu
- Odstranění vozovkových souvrství pro plnou výměnu vozovky
- Odkop nutné části terénu pro demolici nosné konstrukce
- Demolice levého zábradlí
- Demolice levé římsy
- Odříznutí ocelových trubek
- Uvolnění, posun a zajištění krajního I nosníku
- Zajištění zbylé stávající konstrukce
- Provedení výkopů
- Demolice nábrežní zdi v nutném rozsahu
- Demolice stávající opěry v nutném rozsahu

Pro provádění etapy 2 SO 201

- Frézování vozovkových vrstev v nutném rozsahu
- Odstranění vozovkových souvrství pro plnou výměnu vozovky
- Odkop nutné části terénu pro demolici nosné konstrukce
- Demolice Pravého zábradlí
- Demolice pravé římsy
- Odříznutí ocelových trubek
- Demolice hlavních nosníků
- Provedení výkopů
- Demolice nábrežní zdi v nutném rozsahu
- Demolice stávající opěry v nutném rozsahu

Odstranění nosné konstrukce a jejich součástí je navrženo tak, že příčné trubky budou podélně proříznuty a ocelové nosníky se za pomoci jeřábu umístí mimo most, kde budou jednotlivé části nosné konstrukce rozebrány na menší části, které pak budou v režii zhotovitele zlikvidovány.

V etapě 1 se krajní nosník s odříznutými trubkami umístí mimo most, trubky se z nosníku demontují. Nosník se očistí a horní pásnice dle potřeby zbrousí. Poté se nosník umístí zpět tak, aby zajistil stabilitu stávající konstrukce.

Ubourání nábrežní zdi na levém břehu a opěry na pravém břehu bude prováděno z břehů a ze zhotovených výkopů tak, aby se co nejvíce zamezilo pádu odbouraných částí konstrukce do potoka a zamezilo se tak k jeho znečištění.

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.

ŽB betonová ŽB suť bude odvezena na řízenou skládku.

Vyhodnocení kritérií znovuzískané asfaltové směsi

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

Na stavbě Most holý Třinec, most ev.č. XII-06m byl dne 22.7.2022 odebrán vzorek asfaltového souvrství k posouzení kvalitativních tříd znovuzískané asfaltové směsi (dále jen ZAS) dle vyhl. 130/2019 Sb.

Posuzovaná velikost vzorkovaného souboru je do 5 000 m².

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

vzorek	ZAS-T1 ≤ 12 mg.kg ⁻¹	ZAS-T2 12<vz≤25 mg.kg ⁻¹	ZAS-T3 25<vz≤300 mg.kg ⁻¹	ZAS-T4 >300 mg.kg ⁻¹
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.

- **Postup a technologie demolice mostu**

Pro demoliční práce bude proveden budoucím zhotovitelem technologický postup prací, který musí 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.

Předpokládaný harmonogram výstavby je součástí přílohy B.8 Souhrnné technické zprávy "Zásady organizace výstavby".

Veškerý výkopový a stavební materiál musí být odstraněn z koryta toku v celém rozsahu splavení. Při demolici musí být maximálním možným způsobem zabráněno padání předmětů a suti do koryta.

Přístup na staveniště je možný přímo z komunikace. Zařízení staveniště bude zřízeno v prostoru dočasného záboru. Skladovací a pracovní plochy se předpokládají v uzavřené části komunikace a na plochách zasažených stavbou. Skladovací plochy nesmí být zřízeny na pozemcích pod mostem.

Zajištění případných dalších skladovacích ploch je věcí zhotovitele stavby.

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.

6. BEZPEČNOST PRÁCE

Při realizaci opravy mostního objektu je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Veškeré práce na tomto objektu musí respektovat především:

- 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, v platném znění
- Zákoník práce č. 262/2006 Sb. v platném znění
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích včetně příloh č. 1-5., v platném znění
- Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, v platném znění

Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP dle Zákona č. 309/2006 Sb.

7. POŽÁRNÍ OCHRANA

- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění
 - § 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, v platném znění
 - § 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, v platném znění
§ 3 – podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

8. ZÁVĚR

Projekt PDPS bude podkladem pro zpracování RDS.

V Brně, listopad 2023



Ing. Lukáš Vavříčka