



TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY

**Projekční kancelář PRIS spol. s r.o.
Ing. Svatopluk Zobek
Osová 20
625 00 Brno**

**Naše značka
PB/86**

Vaše značka

**Kontakt
606 704 008
Ing. Radim Klimša
mail: radim.klimsa@trz.cz**

**Datum
V Třinci dne 30.11.2022**

Vyjádření k projektové dokumentaci stavby „Most ev.č. I/2 přes Tyrku, Třinec, ul. Závodní - rekonstrukce“

Na základě Vaší žádosti ze dne 09.11.2022 a předložené projektové dokumentaci sdělujeme, že obchodní společnost TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a. s., se sídlem Průmyslová 1000, Staré Město, 739 61 Třinec, jakožto vlastník záměrem dotčených pozemků parc. čísel 598/1, 1846/1, 1802, 2224/17, 1786/1 a 606/1, všechny v k.ú. a obci Třinec, žádá o níže uvedené doplnění/úpravu projektové dokumentace:

- Doplnění náhradní dopravní trasy do areálu koksovny po dobu uzavření mostu pro silniční dopravu, tak jak bylo uvedeno ve stanovisku k záměru, které bylo zasláno městu Třinec v březnu 2021. Žádáme do projektu u náhradní trasy zahrnout kácení dřevin a vytvoření zpevněného povrchu průjezdu do prostorou koksovny, kde naváže na areálovou komunikaci. Prostor pro náhradní výsadbu bude navrhnut v přílehlé lokalitě. Důvodem je zajištění stanovených dojezdových časů HZS TŽ v případě požáru, či jiné havarijní situace v areálu koksovny.
- Zvýšení kapacity dočasné lávky pro pěší a cyklisty po dobu rekonstrukce mostu. Navržená lávka výškově nenavazuje na ulici Závodní a je lomená do pravého úhlu na schodiště. Zejména po 14 hodině navržená lávka nebude kapacitně stačit pro velké množství pěších a cyklistů. Dočasná lávka taky musí navazovat na branku pro pěší z areálu koksovny, která je situována u navržené lávky.
- Zkrácení doby realizace, a zejména doby uzavření mostu pro silniční dopravu. Uzavření mostu pro veškerou silniční dopravu je plánováno i prvních 14 týdnů rekonstrukce, kdy se bude budovat nová energolávka pro inženýrské sítě. Po tuto

doby by bylo nanejvýš vhodné zachovat (i např. v omezeném režimu) průjezd pro silniční dopravu. Předpokládáme, že celkovou dobu uzávěry pro motorová vozidla lze zkrátit na 4 měsíce a celkovou dobu realizace stavby na 6 měsíců.

Souhlas s projektovou dokumentací bude vydán po doplnění výše uvedených požadavků a zaslání upravené projektové dokumentace.

S pozdravem



TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s.

Průmyslová 1000, Staré Město

739 61 Třinec

120

Ing. Radim Klimša
vedoucí odboru
PB - Majetek a životní prostředí

Kopie: Magistrát města Třince, odbor investic

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

Reakce/zpracování připomínek Třineckých železáren, a.s. k projektu DUSP



TŘINECKÉ ŽELEZÁŘNY

**Projekční kancelář PRIS spol. s r.o.
Ing. Svatopluk Zobek
Osová 20
625 00 Brno**

Naše značka
PB/86

Vaše značka

Kontakt
606 704 008
Ing. Radim Klimša
mail: radim.klimsa@trz.cz

Datum
V Třinci dne 30.11.2022

Vyjádření k projektové dokumentaci stavby „Most ev.č. I/2 přes Tyrku, Třinec, ul. Závodní - rekonstrukce“

Na základě Vaší žádosti ze dne 09.11.2022 a předložené projektové dokumentaci sdělujeme, že obchodní společnost TŘINECKÉ ŽELEZÁŘNY, a. s., se sídlem Průmyslová 1000, Staré Město, 739 61 Třinec, jakožto vlastník záměrem dotčených pozemků parc. čísel 598/1, 1846/1, 1802, 2224/17, 1786/1 a 606/1, všechny v k.ú. a obci Třinec, žádá o níže uvedené doplnění/úpravu projektové dokumentace:

- Doplnění náhradní dopravní trasy do areálu koksovny po dobu uzavření mostu pro silniční dopravu, tak jak bylo uvedeno ve stanovisku k záměru, které bylo zasláno městu Třinec v březnu 2021. Žádáme do projektu u náhradní trasy zahrnout kácení dřevin a vytvoření zpevněného povrchu průjezdu do prostorou koksovny, kde naváže na areálovou komunikaci. Prostor pro náhradní výsadbou bude navrhnout v přílehlé lokalitě. Důvodem je zajištění stanovených dojezdových časů HZS TŽ v případě požáru, či jiné havarijní situace v areálu koksovny.

... Příjezd do areálu koksovny po dobu přestavby mostu na ulici Závodní přes Tyrku je doplněn do dokumentace – graficky do Přílohy SO 182 DIO, včetně popisů, vč. navrženého odstranění dřevin a včetně návrhu zpevněné plochy. Doplněno i do souhrnné technické zprávy a do technické zprávy SO 182.

- Zvýšení kapacity dočasné lávky pro pěší a cyklisty po dobu rekonstrukce mostu. Navržená lávka výškově nenavazuje na ulici Závodní a je lomená do pravého úhlu na schodiště. Zejména po 14 hodině navržená lávka nebude kapacitně stačit pro velké množství pěších a cyklistů. Dočasná lávka taky musí navazovat na branku pro pěší z areálu koksovny, která je situována u navržené lávky.

... Zvýšení kapacity pro průchod chodců a cyklistů (s vedením kol) je navržen rozšířením navržené provizorní dřevěné nástavby na energolávce z š. 1,50 m na š. 2,00 m. Přejechání je navržen dle dispozičních možností a dle předešlých projednání, z něhož vyplynula maximální blízkost energolávky u mostu a maximálně možné zmenšení její dimenze šířky i výšky, i výšková poloha nad úrovní nad Q100 nejen řeky Tyry, ale i řeky Olše.

... Dokud nebude celý most hotový, dají se při „špičkových“ intenzitách jakékoliv dopravy očekávat komplikace. Pokud je návrh rozšíření průchodu na energolávce nedostatečný, napadají nás pouze 2 možnosti:

A) Nechat na energolávce průchod jen chodce a pro cyklisty navrhnout samostatné provizorium, které by dle požadavků návazností muselo být umístěné do místa výstavby a stavba by ho v průběhu výstavby musela několikrát přesouvat. Kromě výrazného navýšení ceny stavby by to vedlo i k výrazným průtahům s délkou výstavby. Pro cyklisty v obou směrech je potřeba volná šířka min. cca 2,50 m. Mostní provizorium by muselo být na rozpětí min. 25 m (spíše více - to je výrazné rozpětí), s dolní mostovkou (tj. mít vnější krajní nosníky), takže by jeho šířka mohl být v „typizované“ variantě provizoria i cca 4-5 m, což je cca necelá třetina až polovina mostu. Vzhledem ke stísněným poměrům pro zbylou výstavbu by takové preference jedné skupiny účastníků dopravního provozu výrazně ztížila výstavbu i prodloužila provedení stavby.

Jak takové provizorium může vypadat (viz např. akce z Olomouce) připojuji i s náhledem vzhledem ke stávajícímu mostu na níže uvedených obrázcích:



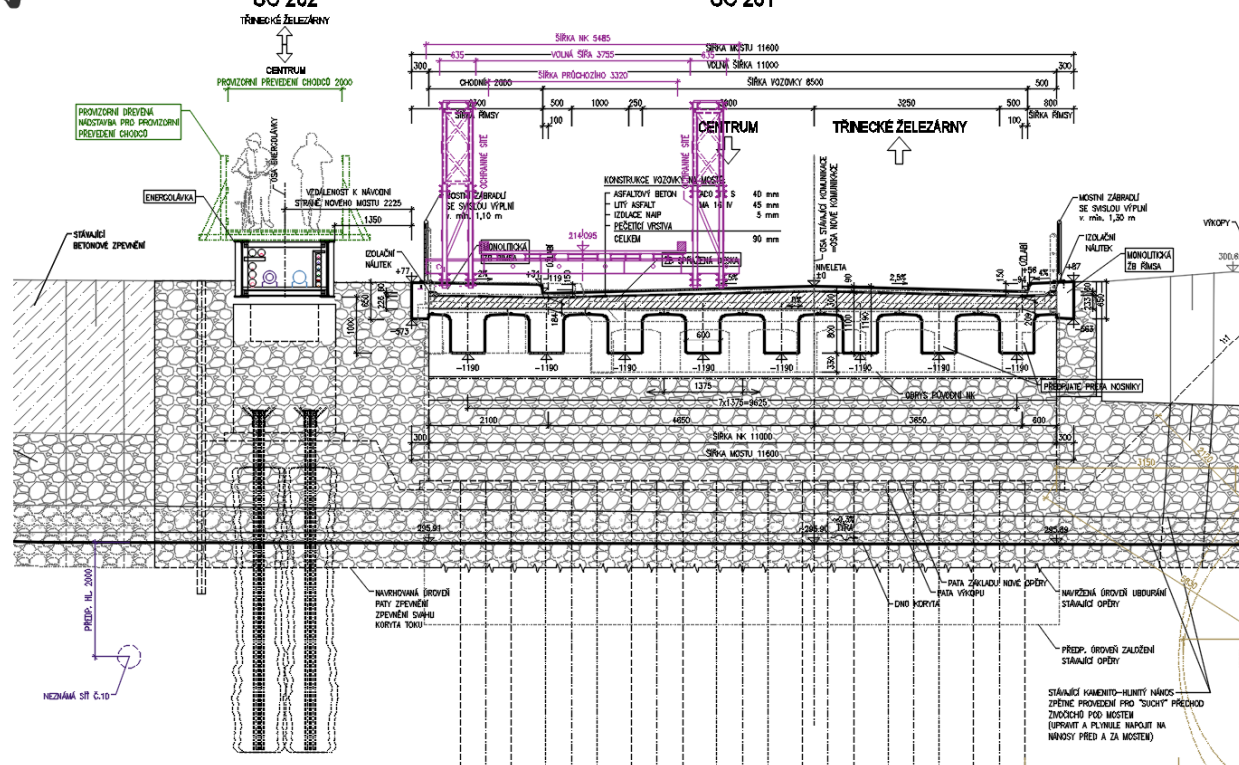


Uvedené mostní provizorium je na cca 40 m (hlavní pole) – liší se to množstvím příhrad v příčném směru a zatížitelností - jen pro info: pro pole 40 m již bylo zakázáno jakékoliv shlukování na mostě, dále byl zakázán přímý přejezd cyklistů (z důvodu bezpečnosti – dřevěná mostovka při navlhnutí klouže a zde i z důvodu enormního hluku - protože fošny a trámy jak sesychaly při průjezdu “bouchají”)

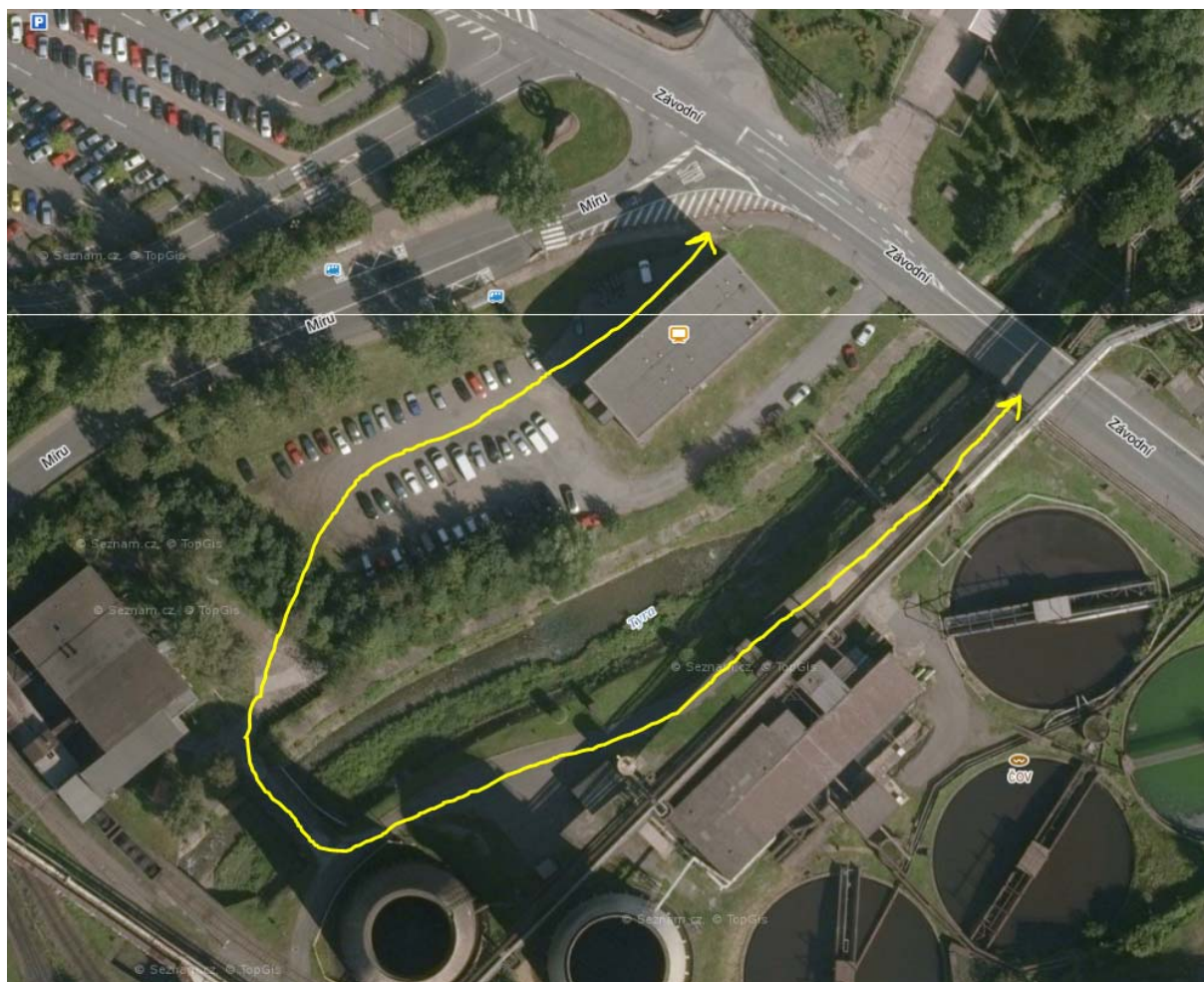
Na níže uvedeném obrázku dokladujeme, jak by takové mostní provizorium pro cyklisty bylo zasazené do situace mostu a jak by komplikovalo svojí šířkou výstavbu od pilot až po mostovku (fialově)

PŘÍČNÝ ŘEZ - NOVÝ STAV

PŘÍČNÝ ŘEZ OSOU KORYTA S POHLEDEM NA OPĚRU 2 1:50
SO 202



B) Vytvořit koridor (obehnaný např. provizorním oplocením) pro cyklisty v areálu koksovny - v podstatě ve stejné trase jako je navržen příjezd vozidel HZS/IZS a v areálu koksovny podél Tyrky směrem k začátku mostu. Neznáme detailně místní situaci, ale dle mapových podkladů se to jeví jako relevantní varianta. Je tam situovaná ŽB zeď u ulice Závodní, která by musela patrně částečně ubourat a následně obnovit. Věříme, že by toto mohlo být možné např. i pouze v určité typické hodiny, kdy je nárazová špička cyklistů nejvyšší (např. hodinu ráno, hodinu odpoledne po 14-té odpoledne) ... Mohlo by to např. zamykáno a prostor by mohl být zprůjezdňován např. zaměstnancem technických služeb města opravdu jen v nárazové časy...



Pokud není z Vaší strany dostatečně navržené zkapacitnění průchodu na energolávce, které je zohledněno i do přílohy souhrnné technické zprávy B.8 (Zásady organizace výstavby), prosíme o upřesnění, která varianta je pro Vás řešitelná. V případě první bude důsledkem kromě ceny pro investora, především nutnost prodloužit dobu výstavby – výstavba důležitých konstrukcí na mostě by musela probíhat v podstatě po polovinách, takže se bavíme v nejhorším maximu o dvojnásobném prodloužení stavby SO 201. V druhé jsou nutné vstupy do uzavřeného areálu koksovny podél řeky Tyrky pro vytvoření koridoru pro cyklisty.

Detailní řešení jedné či druhé varianty může být součástí navazujícího stupně dokumentace PDPS.

- Zkrácení doby realizace, a zejména doby uzavření mostu pro silniční dopravu. Uzavření mostu pro veškerou silniční dopravu je plánováno i prvních 14 týdnů rekonstrukce, kdy se bude budovat nová energolávka pro inženýrské sítě. Po tuto

TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a. s. / Průmyslová 1000 / Staré Město / 739 61 Třinec / Česká republika
IČ / 18050646 / DIČ / CZ699002812 / Zapsáno v obchodním rejstříku u Krajského soudu v Ostravě, oddíl B, vložka 146
TELEFON / +420 558 531 111 / FAX / 558 331 831 / www.trz.cz / ID OS / mwpcia

doby by bylo nanejvýš vhodné zachovat (i např. v omezeném režimu) průjezd pro silniční dopravu. Předpokládáme, že celkovou dobu uzavěry pro motorová vozidla lze zkrátit na 4 měsíce a celkovou dobu realizace stavby na 6 měsíců.

... Do projektu bylo zapracováno:

- zkrácení doby výstavby o 2 týdny pro vlastní přestavbu mostu SO 201 tak, aby celková uzavírka byla max 4 měsíce.
- doplnění částečná uzavírka v místě stavby (viz SO 182), které by byla po dobu budování energolávky SO 202 v dl. 14 týdnů. Tato skutečnost je pro stavbu poměrně významným limitujícím faktorem, především z hlediska prostorového, příjezdu techniky do místa stavby (přes průchod chodců, ...), nicméně je patrně realizovatelná a stavba se s tímto bude muset nějak popasovat.

Jakkoliv si uvědomujeme složitost a komplikace v omezení dopravy v daném místě, neumíme si představit zkrácení doby výstavby energolávky a to především z důvodu komplikované situace s inženýrskými sítěmi v místě stavby.

Celkovou dobu výstavby jsme zkrátili o 2 týdny, zkrácení o 2 měsíce nepovažujeme technicky za vhodné. Při výstavbě se jedná o spoustu kroků, které na sebe musí navazovat i s technologickými přestávkami a nelze je provádět současně pro urychlení výstavby, jak tomu bylo např. při rekonstrukce Nadjezdu Závodní, kde se současně dalo pracovat na vícero místech.

Upozorňujeme, že pokud by vznikla potřeba pro cyklisty provést variantu A (viz výše), doba výstavby by se naopak prodloužila.

Zapracování zkrácení doby výstavby je uvedeno v příloze B.8 Zásady organizace výstavby v souhrnné technické zprávě (Příloha B).

Reakce na připomínky a poznámky k připomínkám - za projektanta DUSP – Projekční kancelář PRIS spol. s r.o., Osová 20, 625 00 Brno

V Brně 6.12.2022


Ing. Svatopluk Zobek