

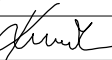


Vedoucí projektant : Ing. Pavel Kurečka 	Projektant Kontroloval	Ing. Marek Volf Ing. Pavel Kurečka	 	<div data-bbox="1252 1653 1444 1713" data-label="Image"></div> <div data-bbox="1252 1720 1444 1787" data-label="Text"> <p>Ing. Pavel Kurečka MOSTY s.r.o.</p> </div> <div data-bbox="1220 1794 1476 1848" data-label="Text"> <p>U Studia 33, Ostrava 700 30 tel. 597 494 180, mobil 603 266 474 kurecka@mostykurecka.cz</p> </div> <table border="1" data-bbox="1182 1854 1519 2145"> <tr> <td data-bbox="1182 1854 1353 1899">Datum</td> <td data-bbox="1353 1854 1519 1899">10/2019</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1182 1899 1353 1933">Formát</td> <td data-bbox="1353 1899 1519 1933"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1182 1933 1353 1966">Měřítko</td> <td data-bbox="1353 1933 1519 1966"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1182 1966 1353 2011">Účel</td> <td data-bbox="1353 1966 1519 2011">VD-ZDS</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1182 2011 1353 2056">Č.zakázky</td> <td data-bbox="1353 2011 1519 2056">2018-56</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1182 2056 1353 2101">Č.soupravy</td> <td data-bbox="1353 2056 1519 2101">Č.výkresu</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1182 2101 1353 2145"></td> <td data-bbox="1353 2101 1519 2145">B</td> </tr> </table>	Datum	10/2019	Formát		Měřítko		Účel	VD-ZDS	Č.zakázky	2018-56	Č.soupravy	Č.výkresu		B
Datum	10/2019																	
Formát																		
Měřítko																		
Účel	VD-ZDS																	
Č.zakázky	2018-56																	
Č.soupravy	Č.výkresu																	
	B																	
Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR																		
Stavba (místo) : I/11J NEBORY, MOST ev.č. 11J-172																		
B - Souhrnná technická zpráva																		

B) SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

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

Stavebním záměrem jsou stavební úpravy mostu ev.č. 11J-172 přes Bystrý potok na silnici I. tř. č. 11J. Stavební úpravy budou spočívat ve výměně mostního svršku včetně hydroizolace a v sanaci poškozených povrchů nosné konstrukce, opěr a křídel. Jedná se o stavební úpravy stávajícího mostu, které nezpůsobí žádné změny v území ani v charakteru území.

Most se nachází v katastrálním území Nebory, v obci Třinec, okres Frýdek-Místek, kraj Moravskoslezský. Most je situován v obci, v nezastavěném území.

Územím prochází silnice I. tř. č. 11J, která byla dříve hlavní mezinárodní trasou ve směru na Jablunkov a státní hranici České a Slovenské republiky. Po vybudování silničního obchvatu Třince má silnice I/11J pouze místní význam a bude výhledově převedena do sítě silnic II. třídy.

Most ev.č. 11J-172 převádí silnici I/11J přes vodní tok – Bystrý potok. Koryto potoka v místě mostu je upravené. Dno i břehy jsou opevněné kamennou dlažbou. Za mostem je ve dně stupeň.

Podél silnice I/11J vlevo je chodník, který je ve správě statutárního města Třinec. Přes Bystrý potok je chodník převeden samostatnou lávkou pro pěší ev.č. XIV-11L, která je rovněž ve správě statutárního města Třinec. Most 11J-172 je bez chodníků.

Most se nachází v obci v nesouvislé zástavbě. V blízkosti nejsou žádné obytné ani užitkové budovy.

b) Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem

Jedná se o stavební úpravy stávající stavby, které nevyvolají změny v území. Stavba nevyžaduje vydání územního rozhodnutí, veřejnoprávní smlouvu o umístění stavby ani územní souhlas.

c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly ÚP, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Pro dané území je platný Územní plán Třinec, 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 ve znění Změny č.1, 2 a Změny č.3.

Stávající most je umístěn v ploše DS – Plochy dopravy silniční. Hlavním využitím této plochy jsou pozemky a stavby a s nimi provozně související zařízení silniční dopravy. Stavebními úpravami nebude most rozšiřován - zůstane umístěn v ploše DS v souladu s jejím hlavním využitím.

V řešeném území je vymezen regionální biokoridor a prvky ÚSES, pro které je podmíněně přípustné využití dopravní a technická infrastruktura pouze v případě, že prokazatelně neexistuje alternativní řešení. Navrhovaný záměr jsou stavební úpravy stávající konstrukce, které nevyvolají žádné nové změny v území. Nedojde k zásahu do koryta toku ani ke kácení dřevin. Stavebními úpravami mostu nedojde k dotčení biokoridoru.

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

Vzhledem k charakteru stavby není nutno provádět geologické ani hydrogeologické hodnocení lokality.

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

Charakter stavby nevyžaduje provedení geotechnického, hydrogeologického, korozního ani stavebně-historického průzkumu.

f) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Zvláště chráněné území

Stavba se nedotkne žádného zvláště chráněného území ani jeho ochranného pásma. Pozemky zasažené stavbou nejsou součástí území Natura 2000, v okolí stavby nejsou žádné památné stromy.

Památkové rezervace a zóny

Pozemky dotčené stavbou se nenacházejí v žádném území plošně památkově chráněném formou ochranného pásma, památkové zóny či rezervace. Dotčené pozemky nejsou evidovány v ústředním seznamu kulturních památek ČR (ÚKSP ČR) ani se na nich nenacházejí objekty evidované v ÚKSP ČR a také nejsou součástí objektů a ploch navržených na zápis do ÚKSP ČR.

Chráněné ložiskové území

Stavba se nachází v chráněném ložiskovém území české části Hornoslezské pánve pro výhradní ložiska černého uhlí v ploše „C2“, kde jsou veškeré stavby nesouvisející s dobýváním realizovány bez zvláštních opatření proti účinkům poddolování.

Území s archeologickými nálezy

Stavba se nachází na území s archeologickými nálezy, které je chráněno jako veřejný zájem podle zvláštních právních předpisů.

Ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí

V prostoru stavby nejsou dotčena žádná ochranná ani bezpečnostní pásma inženýrských sítí.

V prostoru stavby se nachází nadzemní vedení NN (ČEZ Distribuce a.s.) a VO (ELTODO s.r.o.) do 1 kV, která nejsou chráněna ochranným pásmem, ale technickými normami, zejména PNE 33 3302 a ČSN EN 50423-1. V blízkosti stavby, ale již za její hranicí se nachází nadzemní sdělovací vedení společnosti CETIN a.s.

Inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v projektové dokumentaci. Před započítáním prací je bezpodmínečně nutno zajistit platná stanoviska správců všech sítí a řídit se jejich podmínkami.

Inženýrské sítě - nadzemní

Nadzemní vedení NN

Nadzemní vedení VO

Ochranné pásmo

Vlastník / správce

ČEZ Distribuce a.s.

SM Třinec / ELTODO s.r.o.

Nadzemní vedení NN a VO

Upravovanou silnici I/11J v blízkosti začátku úpravy kříží nadzemní vedení NN společnosti ČEZ Distribuce a.s. a nadzemní vedení VO ve správě ELTODO s.r.o. Vedení nebudou překládána, ani nebudou prováděny výkopy, které by ohrozily stabilitu podpěrných sloupů. V blízkosti vedení budou probíhat stavební práce – frézování krytu vozovky, pokládka nového krytu vozovky a osazování nových svodidel. Při provádění stavebních prací budou dodrženy vzdálenosti dané ČSN 73 6005.

Nadzemní vedení NN a VO vedoucí souběžně se silnicí vlevo jsou umístěna až za chodníkem, mimo hranici stavby a nebudou prováděním stavby nijak dotčena.

Kopie plného znění všech vyjádření a dokladů zde uvedených i neuvedených vztahujících se k této stavbě jsou přiloženy v Dokladové části a tímto tvoří nedílnou součást projektové dokumentace. Zhotovitel a všichni zúčastnění realizace jsou povinni se s nimi seznámit a řídit se jimi.

g) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Záplavové území

Údaje o záplavovém území nejsou známy.

Poddolované území

Stavba se nachází v chráněném ložiskovém území české části Hornoslezské pánve pro výhradní ložiska černého uhlí v ploše „C2“, kde jsou veškeré stavby nesouvisející s dobýváním realizovány bez zvláštních opatření proti účinkům poddolování.

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

Vliv stavby na okolí bude minimální, protože se jedná o stavební úpravy stávajícího mostu. Stávající opotřebený svršek bude nahrazen novým ve stejných parametrech – stavba nemá žádný vliv na okolní pozemky. V okolí stavby nejsou také žádné obytné ani hospodářské budovy, které by mohly být stavbou dotčeny.

Niveleta v upravovaném úseku silnice bude kopírovat stávající stav. Odtokové poměry v území se nezmění. V rámci stavby bude pročištěna kanalizační vpust' za mostem vlevo. Průtočný profil pod mostem zůstane beze změny. Koryto pod mostem nebude upravováno.

i) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Při rekonstrukci mostu nedojde k asanacím.

Stavba si vynutí odstranění stávajícího mostního svršku postupným rozebíráním až na nosnou konstrukci.

Při stavbě nedojde k žádnému kácení dřevin. Přístup pro provádění stavby bude podél mostu na vtokové straně, kde nejsou žádné porosty.

j) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF nebo PUPFL

Stavbou nedojde k dotčení pozemků ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa.

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

Most ev.č. 11J-172 je součástí dopravní infrastruktury. Rekonstruovaný úsek silnice bude na začátku a na konci úpravy plynule napojen na stávající stav.

Stavba nebude napojena na žádné inženýrské sítě.

Most není určen pro pěší provoz – podél silnice I/11J je samostatný chodník pro pěší s lávkou přes potok. Chodník i lávka jsou ve správě statutárního města Třinec, lávka má evidenční číslo XIV-11L. Na stavební úpravy mostu se nevztahuje vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

l) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Nejsou známy.

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

katastrální území	parcela č.	druh pozemku podle katastru nemovitostí	vlastník / správce
Nebory	1368/1	ostatní plocha	ČR / ŘSD ČR
Nebory	1368/3	ostatní plocha	Statutární město Třinec
Nebory	1384/1	ostatní plocha	ČR / ŘSD ČR
Nebory	1384/3	ostatní plocha	Statutární město Třinec
Nebory	1393	vodní plocha	soukromí vlastníci, identifikace viz výkres C04 – Záborový elaborát

n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Realizací stavby nevzniknou žádná nová ochranná ani bezpečnostní pásma.

o) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Není požadováno.

p) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Most ev.č. 11J-172 je součástí dopravní infrastruktury.

Stavba nebude napojena na žádné inženýrské sítě.

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

Jedná se o stavební úpravy mostu - změnu dokončené stavby. Stavební úpravy budou spočívat ve výměně mostního svršku včetně hydroizolace a v sanaci poškozených povrchů nosné konstrukce, opěr a křídel.

Diagnostický průzkum

Diagnostický průzkum mostu, zakázku „Diagnostické průzkumy mostů v MSK – 2017, Most přes potok Bystřici v obci Nebory, ev.č. 11-172, vypracoval INSET s.r.o., Divize Ostrava, Rudná 21, 700 30 Ostrava, odpovědný řešitel Ing. Roman Stoček, červen 2018.

V rámci diagnostického průzkumu byla ověřena skladba vozovky na nosné konstrukci mostu, kvalita betonu a vyztužení ŽB desky a vybraných částí spodní stavby.

Beton jednotlivých prvků mostu splňuje kritérium na nasákavost, odolnost vůči působení CHRL dle příslušných norem. Beton není zasažen karbonatací a koncentrace chloridových iontů nepřekračující limity udávané pro železobeton.

Beton nosné konstrukce má dostatečnou pevnost v tahu povrchových vrstev a splňuje kritéria ČSN 73 6242 pro sanace. Povrchové vrstvy betonu spodní stavby kritéria nesplňují.

Diagnostický průzkum ověřil tloušťku desky nosné konstrukce, na které je provedena nadbetonávka proměnné tloušťky. Nadbetonávka je vyztužena a sprážena s nosnou konstrukcí mostu. Zjištěná pevnost betonu NK i sprážené nadbetonávky odpovídá pevnostní třídě betonu C25/30. Vyztužení bylo ověřeno nedestruktivně i sekanou sondou, výztuž nosné konstrukce je typu ROXOR. Krytí výztuže je malé a lokálně dochází již k jejímu korozivnímu úbytku až o 10%.

Beton spodní stavby byl dle výsledků zkoušek zařazen do pevnostní třídy C20/25. Tloušťka opěr ani křídel nebyla v rámci diagnostického průzkumu ověřována.

V závěru zprávy z diagnostického průzkumu její zpracovatel doporučuje stávající nosnou konstrukci zachovat. Odstranit stávající mostní svršek s již nefungující izolací. Provést novou izolaci, vozovku a římsy se svodidly.

Odstranit z povrchu nosné konstrukce sanační vrstvy, ošetřit odhalenou výztuž a provést re-profilaci a kvalitní sanaci povrchu.

Z povrchů spodní stavby doporučuje odstranit stávající sanační vrstvy a povrch nově chránit kotvenou vyztuženou dobetonávkou.

Návrh stavebních úprav mostu vychází z uvedených doporučení diagnostického průzkumu.

Statický výpočet zatížitelnosti stávajícího mostu

Součástí diagnostického průzkumu je výpočet zatížitelnosti. Zatížitelnost stávajícího mostu je $V_n = 28$ t, $V_r = 80$ t, $V_e = 159$ t, $V_{aj} = 13,3$ t. Zatížitelnost je dostatečná pro současné i výhledové dopravní zatížení. Most nebude zesilován.

Hlavní prohlídka mostu

Poslední hlavní prohlídku mostu provedl Ing. Jaromír Rušar dne 23.11.2016. Stavební stav spodní stavby byl hodnocen stupněm IV - uspokojivý a nosné konstrukce stupněm V – špatný, použitelnost stupněm 2 – podmíněně použitelný.

Hlavní prohlídka konstatuje, že je na mostě nefunkční hydroizolace, nosná konstrukce je zvlhla a dochází ke korozi výztuže. Spodní stavba je protkána drobnými zvodněnými trhlkami, silný výluh je skrze úložný práh na výtoku.

b) Účel užívání stavby

Účel užívání stavby se stavebními úpravami nezmění. Jedná se o trvalý mostní objekt na silnici I. třídy.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Most je stavba trvalá.

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

Realizace stavby nevyžaduje rozhodnutí o povolení výjimky ani souhlasy s odchýlným řešením. Na stavbu se nevztahuje vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

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

Ministerstvo obrany, Odbor ochrany územních zájmů, Tychonova 1, 160 01 Praha 6

závazné stanovisko sp. zn. 90903/2019-1150 ze dne 28.03.2019

– zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky – souhlasné závazné stanovisko s podmínkou informovat o přesném termínu zahájení stavby. Podmínka je zpracována v této zprávě, bod B.8.1.n).

Krajský úřad MSK, odbor životního prostředí a zemědělství, 28. října 117, 702 18 Ostrava

stanovisko a sdělení č.j. MSK 27809/2019 ze dne 08.03.2019

– zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny - realizace záměru nemůže mít vliv na zájmy chráněné zákonem.

– zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí - záměr nepodléhá posuzování podle tohoto zákona.

– zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství – stavba nevyžaduje vydání závazného stanoviska ani souhlas podle uvedeného zákona.

Krajský úřad MSK, odbor dopravy a chytrého regionu, 28. října 117, 702 18 Ostrava

stanovisko č.j. MSK 28986/2019 ze dne 26.03.2019

– zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích – souhlas bez podmínek. Podmínky týkající se vydání rozhodnutí o omezení obecného užívání uzavírkou jsou zpracovány v této zprávě, bod B.8.1.m).

Magistrát města Třince, Jablunkovská 160, 739 61 Třinec

Koordinované závazné stanovisko č.j. MMT/10821/2019/SŘaÚP/Baj ze dne 19.03.2019

– zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech - souhlasné závazné stanovisko s podmínkou předání odpadů oprávněné osobě. Podmínka je zpracována v této zprávě, bod B.8.1.h).

– zákon č. 254/2001 Sb., o vodách – souhlasné závazné stanovisko s podmínkami, týkajícími se realizace stavby – podmínky jsou zpracovány v této zprávě, bod B.8.1.m) a B.2.6.b).

– zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu – závazné stanovisko se nevydává

– zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – charakter záměru nevyžaduje souhlas se zásahem do VKP a do krajinného rázu.

- zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší - zájmy chráněné zákonem nejsou dotčeny.
- zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu - zájmy chráněné zákonem nejsou dotčeny.
- zákon č. 289/1995 Sb., o lesích - zájmy chráněné zákonem nejsou dotčeny.
- zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči - zájmy chráněné zákonem nejsou dotčeny.
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích – zájmy chráněné zákonem v působnosti MM Třince nejsou dotčeny.

Hasičský záchranný sbor Moravskoslezského kraje, územní odbor Frýdek-Místek, Pavlíkova 2264, 738 01 Frýdek-Místek

závazné stanovisko č.j. HSOS-2259-2/2019 ze dne 14.03.2019

- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně - souhlasné závazné stanovisko bez podmínek.

Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje, Na Bělidle 7, 702 00 Ostrava

vyjádření č.j. KHSMS 15472/2019/OK/OV ze dne 10.04.2019

- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví – souhlasné závazné stanovisko bez podmínek.

Policie ČR, KŘ Policie MSK, 30. dubna 24, 728 99 Ostrava

závazné stanovisko č.j. KRPT-46000-1/ČJ-2019-0700DP ze dne 18.03.2019

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích - souhlasné stanovisko bez podmínek.

Archeologický ústav AV ČR, Čechyňská 363/19, 602 00 Brno

stanovisko zn. ARUB/1030/2019 ze dne 26.02.2019

- zákon č. 20/1987 Sb., o památkové péči – podmínka písemně ohlásit termín prací je zapracována v této zprávě, bod B.8.1.n).

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.

Jedná o stavební úpravy stávajícího mostu. Stávající opotřeбенý svršek bude nahrazen novým ve stejných parametrech. Povrchy betonových konstrukcí – nosné konstrukce, opěr a křídel – budou zasanovány. Průtočný profil zůstane nezměněn.

Šířkové uspořádání na mostě a staničení zůstane beze změny. Stavba neobsahuje žádná technologická zařízení. Stavbou nevzniknou žádná nová ochranná pásma ani chráněná území.

g) U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí

Viz bod B.2.1.a) této zprávy.

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

Stavba se nachází v chráněném ložiskovém území české části Hornoslezské pánve pro výhradní ložiska černého uhlí v ploše „C2“, kde jsou veškeré stavby nesouvisející s dobýváním realizovány bez zvláštních opatření proti účinkům poddolování.

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

Stavba není napojena na žádné zdroje energie. Provozem stavby nevznikají odpadní vody, odpady ani emise. Stavba nepodléhá tepelně technickému hodnocení.

Zajištění vody a energií během stavby bude řešeno zhotovitelem stavby, který vzejde z výběrového řízení.

- j) **Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Zahájení stavby se předpokládá v roce 2020. Stavba bude probíhat za provozu po polovinách.

V 1. etapě bude opravována levá (výtoková) polovina mostu ve směru na Český Těšín. Doprava bude vedena obousměrně v jednom jízdním pruhu po pravé polovině mostu a bude řízena světelným signalizačním zařízením. Délka 1. etapy se předpokládá 3 měsíce.

Ve 2. etapě bude doprava převedena na opravenou levou polovinu mostu a bude probíhat oprava pravé (vtokové) poloviny mostu ve směru na Třinec. Současně budou provedeny sanace betonových povrchů celého mostu. Délka 2. etapy se předpokládá 3 měsíce.

Stavba bude uvedena do užívání jako celek po dokončení všech prací. Celková doba výstavby je projektantem odhadována na 6 měsíců.

- k) **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**

Stavba bude prováděna po polovinách, vždy za vyloučeného provozu na opravované části mostu. Doprava bude přesměrována na druhou polovinu mostu, kde bude vedena obousměrně a řízena světelným signalizačním zařízením. Po dokončení rekonstrukce jedné poloviny mostu bude doprava převedena na opravenou polovinu a stejným způsobem bude provedena rekonstrukce druhé poloviny mostu.

Stavba bude uvedena do užívání po dokončení opravy obou polovin mostu.

- l) **Orientační náklady stavby**

Orientační náklady na realizaci stavby jsou 7,4 mil. Kč bez DPH.

B.2.2) Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) **Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Z urbanistického hlediska nedojde k žádné změně oproti stávajícímu stavu, protože se jedná se o stavební úpravy stávajícího mostu ve stávajících parametrech.

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

Jedná se o rekonstrukci architektonicky nevýznamného mostu v místě, které neklade zvýšené požadavky na architektonické řešení.

Tvar mostu zůstane beze změny. Nové pohledové konstrukce budou ze stejných materiálů jako konstrukce stávající – železobetonové římsy, ocelové zábradelní svodidlo, živičná vozovka.

Pohledové plochy betonu budou opatřeny sjednocujícími nátěry v barvě betonu. Barva zábradelního svodidla bude sladěna s barvou zábradlí na sousední lávce.

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 ji působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřipustné přetvoření.**

Most má nefunkční hydroizolaci a poškozené betonové povrchy nosné konstrukce, opěr a křídel. Stavba bude prováděna za provozu po polovinách.

Z mostu bude odstraněn svršek až na nosnou konstrukci. Bude zhotovena nová spádová vrstva, hydroizolace, vozovkové souvrství, mostní závěry, římsy a zábradelní svodidla. Šířkové uspořádání na mostě zůstane beze změny.

Betonové povrchy spodní stavby i nosné konstrukce budou otryskány a zasanovány. Průtočný profil pod mostem zůstane beze změny. Koryto pod mostem bude bez úprav.

Zatížitelnost stávajícího mostu je $V_n = 28$ t, $V_r = 80$ t, $V_e = 159$ t, $V_{aj} = 13,3$ t. Zatížitelnost je dostatečná pro současné i výhledové dopravní zatížení. Most nebude zesilován, zatížitelnost mostu zůstane beze změny.

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

Stavba nepotřebuje ke svému provozu žádné druhy energie, tepla a teplé užitkové vody.

- c) **Celková spotřeba vody**

K provozu stavby není nutná voda.

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

Provozem stavby nebudou vznikat odpady ani emise.

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

Most nebude připojen na žádné komunikační síť.

B.2.4) Bezbariérové užívání stavby

Most není určen pro pěší provoz – podél silnice I/11J je samostatný chodník pro pěší s lávkou přes potok. Chodník i lávka jsou ve správě statutárního města Třinec, lávka má evidenční číslo XIV-11L.

Vzhledem k tomu, že most není určen pro pěší provoz, nevztahuje se na stavební úpravy mostu vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.2.5) Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost silničního provozu je zajištěna respektováním platných ČSN při návrhu prostorového uspořádání a bezpečnostního zařízení.

B.2.6) Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu

Most je jednopolový kolmý o délce přemostění 12,20 m.

Most je založen plošně na základových pasech výšky 2,0 m, šířky 3,0 m. Opěry jsou masivní z prostého betonu. Křídla jsou rovnoběžná rovněž z prostého betonu. Tloušťka opěr je 2,40 m, tloušťka křídel je 1,8 m. Železobetonový úložný práh je výšky 0,60 m a je proveden na celou šířku opěry. Závěrná zídka je šířky 1,73 m a projektant předpokládá, že během provádění opravy mostu byla její výška upravena dobetonováním do výškové úrovně nové nadbetonávky nosné konstrukce.

Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska, která je na opěře 1 uložena na ocelovou kolejnici, na opěře 2 je deska uložena přímo na lepenku. Na původní ŽB desku výšky 0,60 m byla při opravě mostu provedena nabetonávka proměnné tloušťky, která je vyztužena a spřažena s nosnou konstrukcí. Mostní závěry jsou pravděpodobně podpovrchové.

Vozovka na mostě je v tloušťce 105-130 mm. Šířka vozovky na mostě je 8,49 m. ŽB odrazný pruh je průměrné výšky 100 mm, římsy jsou tvořeny lícními prefabrikáty. Šířka říms je 0,73 m. Do říms je kotveno zábradelní ocelové svodidlo se svislou výplní. Volná šířka je 8,49 m, celková šířka mostu 9,96 m.

Koryto vodního toku je opevněno kamennou dlažbou do betonu. Na výtokové straně mostu je vodní stupeň.

b) Popis navrženého řešení

Charakteristika mostu	:	železobetonový deskový most
Počet polí	:	1
Délka přemostění	:	11,98 m
Světlost kolmá	:	11,98 m
Délka nosné konstrukce	:	13,50 m
Rozpětí (teoretické)	:	12,85 m
Šikmost mostu	:	90,°
Převáděná silnice	:	S8,5/70
Šířka vozovky	:	8,5 m
Volná šířka	:	8,5 m
Šířka mostu	:	10,10 m
Výška mostu	:	5,91 m
Stavební výška	:	prom. (0,99 m)
Zatížitelnost mostu	:	$V_n = 28 \text{ t}$, $V_r = 80 \text{ t}$, $V_e = 159 \text{ t}$ $V_{aj} = 13,3 \text{ t}$

V celé délce úpravy bude zfrézována vozovka. Odstraní se mostní svršek včetně izolace a odhalí se rub závěrných zdí.

Zhotoví se nová spádová vrstva. Spádová vrstva v tloušťkách do 60 mm bude tvořena sanačními maltami, nad 60 mm bude provedena z betonu C25/30 XF2. Spádová vrstva z betonu bude vyztužena betonářskou výztuží a kotvena trny ke stávající ŽB desce. Osadí se mostní podpovrchové závěry. Poté bude položena hydroizolace a zhotoven nový mostní svršek.

Hydroizolace bude přetažena i na rub závěrných zídek minimálně 300 mm pod spodní hranu úložného prahu. Hydroizolace bude z NAIP. Na povrch nosné konstrukce bude ukládána na pečetiví vrstvu, na rubu spodní stavby bude uložena na penetrační nátěr.

Rub závěrných zdí bude odvodněn drenážní trubkou, která bude vyvedena na líc křídel. Přechodový klín bude tvořen stejnozrnným mezerovitým betonem.

Z boků a podhledu nosné konstrukce budou mechanicky odstraněny sanační vrstvy. Tryskáním tlakovou vodou budou následně odstraněny nesoudržné vrstvy. Odhalená výztuž bude zbavena koroze. Očištěná výztuž bude ošetřena pasivačním nátěrem. Proveďte se nástřik jednosložkovým nízkoviskózním inhibítorem koroze na bázi silanů.

Povrchy nosné konstrukce budou následně reprofilovány kvalitními sanačními maltami, které se nanášejí bez kontaktního můstku.

Vozovka bude živičná, odrazné pruhy ŽB monolitické, římsy budou tvořeny lícními prefabrikáty výšky 600 mm. Na mostě bude oboustranně ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní s úrovní zadržení H2 mimo most bude pokračovat silniční ocelové svodidlo s úrovní zadržení H1.

Přístupné povrchy spodní stavby budou otryskány tlakovou vodou. Povrchy spodní stavby budou sanovány stříkaným betonem SB 25. Stříkaný beton bude vyztužen a kotven ke stávajícímu povrchu vlepenou betonářskou výztuží. Na křídlech bude stříkaný beton proveden min. 300 mm pod stávající terén. Tloušťka stříkaného betonu bude 150 mm. Povrch stříkaného betonu bude vyrovnán sanační stěrkou.

Příčný a podélný spád vozovky na mostě bude upraven z důvodu jejího bezpečného odvodnění. Úprava vozovky vyvolá úpravu silničních obrubníků u křídel K1L a K2L.

V rozsahu výkopů a podél silničních betonových obrubníků na šířku 0,9 m bude zhotoveno nové vozovkové souvrství. Ve zbývajících dotčených délcích bude obnoven živičný kryt vozovky a lokálně ložná vrstva v závislosti na technologických možnostech pokládání tloušťek jednotlivých vozovkových vrstev.

Kamenná dlažba na březích koryta bude ponechána beze změn, pouze bude obnoveno spárování v poškozených místech.

B.2.7) Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Technická a technologická zařízení nejsou součástí stavby.

B.2.8) Zásady požárně bezpečnostního řešení

Most je stavba, která neslouží k přebývání osob a zvířat, k umístění technologií ani skladování látek. Jedná se o objekt bez požárního rizika.

Stavba bude prováděna za provozu po polovinách. Provoz bude obousměrný, vedený v jednom jízdním pruhu a řízený světelným signalizačním zařízením. Po celou dobu výstavby bude zajištěn příjezd a průjezd požárních vozidel a prostor pro případný požární zásah.

B.2.9) Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba není napojena na žádné zdroje energie a nepodléhá tepelně technickému hodnocení.

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

Mostní konstrukce neslouží k přebývání osob a zvířat, t.j. nemá nároky na větrání, vytápění, osvětlení a zásobování vodou. Provozem mostu nevznikají odpady.

Stavebními úpravami mostu nedojde ke změně vlivu na okolí – intenzita dopravy zůstane stejná.

Při provádění stavby musí zhotovitel stavby dodržet Nařízení vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce nebudou probíhat mimo 7:00 – 21:00hod.

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

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby není potřeba řešit – stavba neslouží k pobytu osob ani zvířat.

b) Ochrana před bludnými proudy

Rekonstrukce mostu spočívá v odstranění celého mostního svršku až na nosnou konstrukci, zhotovení nového spádového betonu o proměnné tloušťce, položení nové mostní izolace a provedení konstrukce vozovky, odrazných pruhů s římsami.

Stávající spodní stavba není již od výstavby vodivě oddělena od stávajícího uložení na ocelovou kolejnici a od nosné konstrukce. V rámci stavebních úprav mostu se tato situace nezmění, elektrické odizolování spodní stavby od nosné konstrukce nelze zajistit.

Z tohoto důvodu nebyl prováděn korozní průzkum ve smyslu TP 124- Základní opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací. Most se rovněž nenachází v oblasti, kde by byl dle TP 124 (Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací) předpokládán výskyt bludných proudů.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Vzhledem k charakteru stavby není potřeba řešit.

d) Ochrana před hlukem

Vzhledem k charakteru stavby není potřeba řešit.

e) Protipovodňová opatření

Rekonstrukcí mostu nedojde ke změně průtočného profilu. Koryto vodního toku zůstane bez úprav, nosná konstrukce nebude zvedána.

f) Ochrana před sesuvy půdy

Vzhledem k charakteru stavby není potřeba řešit.

g) Ochrana před vlivy poddolování

Most se nachází v ploše, která nevyžaduje zajištění staveb nesouvisejících s dobýváním proti účinkům poddolování.

h) Ostatní negativní vlivy

Nejsou.

B.3) Připojení na technickou infrastrukturu

Stavba nemá žádné nároky na energii, teplo, vodu, telekomunikační ani jiná vedení a není žádným způsobem připojena k inženýrským sítím technické infrastruktury.

B.4) Dopravní řešení

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

Jedná se o stavební úpravy mostu a krátkého úseku silnice ve stávajících parametrech. Dopravní řešení zůstane beze změny.

Most není určen pro pěší provoz – podél silnice I/11J je samostatný chodník pro pěší s lávkou přes potok. Na stavbu se nevztahuje vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Most ev.č. 11J-172 je součástí dopravní infrastruktury. Upravovaný úsek silnice bude na začátku a na konci plynule navazovat na stávající stav.

c) Doprava v klidu

Doprava v klidu není řešena, stavba se nedotýká stávajících ploch pro parkování ani nezvyšuje nároky na parkování a odstavování vozidel.

d) Pěší a cyklistické stezky

Nejsou součástí stavby.

B.5) Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

V rámci stavby nebudou prováděny žádné terénní úpravy. Plochy pro přístup k provádění stavby budou vyčištěny, srovnány a osety travním semenem.

b) Použité vegetační prvky

Vzhledem k charakteru stavby nejsou použity.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Vzhledem k charakteru stavby není použito.

B.6) Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

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

Ovzduší

Rekonstrukcí mostu se nezvýší intenzita dopravy a tím také emise z dopravy. Stavbou nejsou dotčeny zájmy chráněné zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Hluk

Provozem stavby nevzniká hluk.

Při provádění stavby musí zhotovitel stavby dodržet Nařízení vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce nebudou probíhat mimo 7:00 – 21:00hod.

Voda

Provozem stavby nebudou vznikat odpadní vody.

Během stavby nesmí dojít ke znečištění vodního toku stavebním materiálem a ropnými úkapy. Zhotovitel stavby je povinen důsledně dodržovat technologickou kázeň pracovníků a vyloučit možnost havarijního znečištění toku (únik ropných, nátěrových, toxických, cementových a jiných znečišťujících látek).

Odpady

Užíváním stavby nebudou vznikat odpady.

Nakládání s odpady vzniklými během výstavby je popsáno v bodě B.8.1.h) této zprávy.

Půda

Stavbou nebudou dotčeny pozemky ZPF ani PUPFL.

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

Ochrana dřevin, ochrana památných stromů

Dřeviny v okolí stavby budou chráněny před poškozením oděrkami, úpravou výšky terénu v okolí dřevin, poškozením kořenů, zhutňováním terénu v jejich okolí, odstavováním stavebních mechanismů v jejich okolí apod. Stromy rostoucí v blízkosti stavby musí být chráněny

(instalaci bednění) před mechanickým poškozením (např. pohmoždění a potrhání kůry, dřeva a kořenů, poškození koruny).

Vnější hrana výkopu od paty kmene musí být čtyřnásobkem obvodu kmene ve výšce 1 m, nejméně však 2,5 m. Při výkopech se nesmí přetínat kořeny s průměrem nad 2 cm. Kořeny je nutno chránit před poraněním, popřípadě je nutno kořeny ošetřit, tzn. hladce seříznout do neroztřepené části a zamazat prostředky na ošetření ran.

V prostoru stavby nejsou žádné památné stromy.

Ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Krajinný ráz

Při stavebních úpravách mostu bude obnoven mostní svršek a betonové povrchy mostu v současných parametrech. Vzhledem k prostorovým a plošným parametrům stavby nedojde ke snížení hodnoty krajinného rázu.

Významný krajinný prvek

Most překlenuje významný krajinný prvek (VKP) – vodní tok Bystrý potok. Koryto toku (dno i břehy) je opevněné kamennou dlažbou. Opevnění zůstane zachováno. Bude pouze očištěno a kolem opěr bude obnoveno poškozené spárování. Při stavbě nedojde k žádnému kácení břehových porostů. Stavebními úpravami mostu nedojde k dotčení VKP.

Ryby a vodní živočichové

Stavební práce nezasáhnou do koryta toku. Při stavbě bude důsledně dodržována technologická kázeň pracovníků a bude vyloučena možnost havarijního znečištění toku (únik ropných, nátěrových, toxických, cementových a jiných znečišťujících látek).

V případě ohrožení rybí obsádky bude proveden záchranný odlov a transfer ryb, který provede MO ČRS Třinec.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Realizace záměru nemůže mít vliv stav předmětu ochrany nebo na celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

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

Stavební záměr nepodléhá posuzování podle zákona 100/2001 Sb.

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 integrované prevence.

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

Stavbou nevzniknou žádná nová ochranná ani bezpečnostní pásma.

B.7) Ochrana obyvatelstva

Nesouvisející.

B.8) Zásady organizace výstavby

B.8.1) Technická zpráva

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

Elektrická energie bude pro staveniště odebírána z mobilního zdroje. Voda pro staveništní účely bude odebírána z přílehlé vodoteče, jestliže její kvalita bude vyhovovat pro daný účel, jinak bude voda dovážena v plastových chráněných nádobách.

b) Odvodnění staveniště

Dešťové vody budou během stavby vsakovat nebo stékat do vodoteče stejně, jako je tomu v současnosti. Je nutné dbát, aby nedošlo ke znečištění terénu a to zejména ropnými látkami nebo jinými chemikáliemi.

Splaškové vody budou jímány v mobilním bezodpadovém hygienickém zařízení umístěném po dobu výstavby na přílehlém místě v obvodu staveniště.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na stavbu je po silnici I/11J.

Zajištění vody a energie během stavby bude řešeno zhotovitelem stavby, který vzejde z výběrového řízení.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

V bezprostřední blízkosti prováděné stavby se nenacházejí žádné budovy nebo pozemky, které by mohly být stavbou ovlivněny.

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

Pro zabezpečení místa stavby a jejího provádění bude nutné provést běžná opatření, která zabezpečí zamezení vstupu nepovolaným osobám na staveniště. Bezpečnost při výstavbě bude zajištěna zhotovitelem - zhotovitel určí způsob zabezpečení staveniště proti vstupu nepovolaných fyzických osob, zajistí označení hranic staveniště tak, aby byly zřetelně rozeznatelné i za snížené viditelnosti, a stanoví lhůty kontrol tohoto zabezpečení. Zákaz vstupu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou dle nařízení vlády č. 11/2002 Sb., ve znění nařízení vlády č. 405/2004 Sb. na všech vstupech a na přístupových komunikacích, které k nim vedou. Výkopy musí být opatřeny podélnými a příčnými zábranami, předepsanými výstražnými značkami a za snížené viditelnosti osvětleny.

V okolí staveniště nedojde k žádným souvisejícím asanacím, demolicím ani kácení dřevin.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Staveniště je ohraničeno hranicí stavby, která je zřejmá z výkresové dokumentace. Obvod staveniště bude vytyčen a ohraničen. Staveniště zahrnuje plochy pro rekonstrukci mostu, plochy potřebné pro přístup, manipulační plochy a zařízení staveniště. Po dokončení stavby budou dotčené plochy uvedeny do původního stavu a travnaté plochy budou osety travním semenem.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Most není určen pro pěší provoz. Pěší budou procházet po chodníku podél silnice I/11J, který je mimo obvod staveniště a nebude stavbou dotčen.

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

S veškerými odpady, které vzniknou stavební činností, bude nakládáno v souladu s ustanoveními zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

Kovový šrot, tj. ocelové zábradelní svodidlo a svodidlo, bude odkoupen zhotovitelem stavby. Předpokládaná hmotnost šrotu je 5,2 t – podrobněji viz výkaz výměr.

Před frézováním krytu vozovky budou provedeny zkoušky, které stanoví, zda je materiál způsobilý k recyklaci. Pokud materiál vyhoví, bude odkoupen zhotovitelem stavby. Předpokládaná hmotnost zfrézované živice je 108 t - podrobněji viz výkaz výměr. Nevyhoví-li materiál k dalšímu využití, bude zhotovitelem stavby v rámci stavby odvezen na skládku.

Pro jednotlivé druhy odpadů je nutné nejprve hledat vhodný způsob využití a teprve poté způsob likvidace, který není v rozporu s předpisy upravujícími odpadové hospodářství.

Odpady vzniklé během stavby budou předány právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je oprávněna k převzetí odpadů do svého vlastnictví v souladu s § 12 zákona o odpadech. Doklady o předání odpadu oprávněné osobě požadujeme předložit odboru životního prostředí a zemědělství Magistrátu města Třince do 30 dnů od ukončení stavby.

Při stavbě se nepředpokládá vznik nebezpečných odpadů. Likvidace nebezpečných odpadů (N), které by eventuelně během stavby vznikly, bude prováděna odbornými firmami k těmto výkonům oprávněnými a disponujícími povolením orgánů státní správy k nakládání s těmito odpady v souladu se zákonem č.314/2006 Sb.

Zatřídění odpadů dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. (Katalog odpadů):

Kód odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie	Odhad množství
17 01 01	Beton	O	161 t
17 03 01	Asfaltové směsi – zfréz. živice a hydroizolace	N	109 t
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	O	43 t
17 04 05	Železo a ocel	O	5,2 t
17 05 04	Kamení a kamenivo neuvedené pod č. 17 05 03	O	73 t
17 05 04	Zemina neuvedená pod č. 17 05 03	O	167 t

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Při rekonstrukci mostu nebudou prováděny žádné významnější výkopové práce. Realizovány budou pouze výkopy ve vozovce za opěrami, které budou prováděny ve stávajícím silničním násypu.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Z důvodu ochrany životního prostředí je nutno po dobu realizace stavby zajistit:

- vozidla musí být při výjezdu ze staveniště řádně očištěna. Pokud dojde ke znečištění veřejných komunikací, je dodavatel povinen toto neprodleně odstranit.
- je požadováno ekologické provádění stavebních prací, zejména používat mechanismy ve výborném technickém stavu a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění případným úkapům či únikům ropných látek. V případě úkapů provozních kapalin z mechanismů je nutno přistoupit k jejich okamžitému zneškodnění.
- při demontážních pracích nutno zamezit vzniku nadměrné prašnosti např. nasycením prašných míst v prostoru určeném k demolici vodou, event. vytvořením vodní clony, apod.
- v rámci omezování tuhých odpadů ze stavební výroby je potřebné chránit materiály, které mohou být znehodnoceny nebo poškozeny nevhodným skladováním nebo manipulací (např. přístřešky, zpevněné plochy pro skladování apod.).
- pro přepravu sypkých materiálů nutno použít vhodných dopravních prostředků. Skládky sypkých materiálů zakrýt celtami nebo foliemi.
- určí se místa pro soustředění odpadu roztríděného dle jednotlivých druhů a kategorií.
- všechny poškozené a dotčené nezpevněné plochy stavbou budou v plné míře rekonstruovány v souladu s normou ČSN 83 9031 Travníky a jejich zakládání, ČSN 83 9011 Práce s půdou.
- v průběhu záboru je nutno chránit dřeviny a porosty před poškozením tak, aby ochrana zeleně byla v souladu s normou ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích, na základě této normy je nutno respektovat podmínky, které jsou stanovené při ochraně stromů před mechanickým poškozením a ochrany kořenové zóny při hloubení stavebních jam a jiných hloubených výkopů.
- v prostoru kořenové zóny musí být výkop prováděn ručně a nesmí se přitom vést blíže než 2,5 m od paty kmene stromu. V případě, že není možno dodržet požadovanou vzdálenost od kmene stromu, je možno vést trasu výkopu blíže stromu jen po dohodě s odborem ŽP.
- po celou dobu nebude okolní zeleň znečišťována stavbou.
- v kořenové zóně jednotlivých dřevin je zakázáno provádět navážku zeminy, popř. ukládání jiného materiálu, umístování zařízení, pojezd vozidel a jiných mechanismů, navážka a ukládání zeminy a cizorodého materiálu nesmí být blíže než 1 m od kmene a do výše maximálně 5 cm, po konzultaci s odborným dozorem až do výše maximálně 20 cm na 50 % kořenové zóny, u vyšších navážek na 20 % kořenové zóny, a to bez nadměrného zhutnění půdy a poškození koření.

k) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Organizace, které budou provádět stavební práce, jsou povinny řídit se zákonem 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. Budou-li na staveništi působit současně zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Zhotovitel stavby je povinen řídit se nařízením vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Před zahájením prací je nutno všechny pracovníky řádně proškolit a pro práci vybavit potřebnými ochrannými pomůckami. O seznámení pracovníků s bezpečnostními předpisy se provede prokazatelně zápis v knize hromadných školení. Na viditelných místech se umístí tabule s telefonními čísly první pomoci, požární ochrany, vedení stavby a výstražné tabule upozorňující na zákaz vstupu nepovoleným osobám na stavbu.

Plán BOZP bude řešen zhotovitelem stavby.

Požárně bezpečnostní opatření během stavby:

Při realizaci stavby musí být v plném rozsahu ze strany všech zúčastněných dodržovány požadavky ustanovení zákona č. 133/1985 Sb. "O požární ochraně", ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 246/2001 Sb. "O stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)". Současně bude dodržována vyhláška č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany, která stanoví jednotné technické podmínky požární ochrany při výstavbě, stavebních úpravách, udržovacích pracích, změnách dokončených staveb a zařízení staveniště.

Stavba nevyžaduje trvalé rozmístění výstražných a bezpečnostních značek a tabulek. Na viditelných místech se umístí tabule s čísly první pomoci, požární ochrany, vedením stavby a výstražné tabule upozorňující na zákaz vstupu nepovolaným osobám do prostoru stavby. Označení na vstupech, vjezdech a výjezdech ze staveniště bude dle ČSN ISO 3864 (01 8010) – Bezpečnostní barvy a značky ve smyslu nařízení vlády č.11/2002 Sb. ve znění předpisu č.405/2004 Sb.

Při provádění stavby je po celou dobu zajištěn příjezd a průjezd požárních vozidel a prostor pro případný požární zásah.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavba nebude mít vliv na jiné stavby, které by bylo nutno upravit pro potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Stavba bude prováděna po polovinách, vždy za vyloučeného provozu na opravované části mostu. Doprava bude přesměrována na druhou polovinu mostu, kde bude vedena obousměrně a řízena světelným signalizačním zařízením. Po dokončení rekonstrukce jedné poloviny mostu bude doprava převedena na opravenou polovinu a stejným způsobem bude provedena rekonstrukce druhé poloviny mostu.

Jako první bude opravována levá (výtoková) polovina mostu – směr do Českého Těšína.

Po silnici I/11J jsou vedeny linky veřejné autobusové dopravy:

- č. 871754, 871751, 871750 a 871748 provozované společností ČSAD Havířov a.s.
- č. 716 provozovaná společností ARRIVA MORAVA a.s.

Silnice I/11J bude pro linkové autobusy průjezdná po celou dobu stavby. Provoz však bude veden střídavě jedním jízdním pruhem a bude řízený světelným signalizačním zařízením.

Návrh dopravního značení bude zpracován podle TP 66 – Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Rozhodnutí o omezení obecného užívání uzavírkou vydá silniční správní úřad, odbor dopravy a chytrého regionu MSK, ve správním řízení na základě úplné a včas podané žádosti – v souladu s ust. § 39 odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů nejpozději 30 dní před dnem požadovaného uzavření komunikace spolu s doloženým závazným stanoviskem dopravního úřadu (KÚ MSK) ke změnám ve veřejné dopravě a dále po předchozím vyjádření příslušného orgánu Policie ČR.

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

Ministerstvo obrany ČR

Ministerstvo obrany ČR požaduje tři týdny před zahájením výstavby zaslat přesný termín realizace akce na adresu:

Regionální středisko vojenské dopravy

Dobrovského 6

771 11 Olomouc

nebo faxem na tel.č. 973 401 556

kontaktní osoba: prap. Regmund – tel.č. 973 401 554, mob. 724 006 068, email vd_olomouc@army.cz

Lesy ČR, Správa toků Frýdek-Místek

Lesy ČR, Správa toků Frýdek-Místek požaduje oznámit termín realizace na adresu:

Lesy ČR, Správa toků – oblast povodí Odry

Nádražní 2811

738 01 Frýdek-Místek

Český rybářský svaz

Český rybářský svaz požaduje 14 dní před zahájením výstavby zaslat písemně termín realizace a kontakt na osobu, která bude provádět stavební dozor akce na adresu:

MO ČRS Třinec

Nádražní 14

739 61 Třinec I

Archeologický ústav AV ČR

Archeologický ústav AV ČR požaduje před zahájením výstavby písemně ohlásit termín realizace na adresu:

Archeologický ústav AV ČR, Brno, v.v.i.

Čechyňská 363/19

602 00 Brno

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Rozsah a rozmístění ploch pro zařízení staveniště bude dohodnut mezi zhotovitelem stavby, investorem a vlastníkem pozemku před zahájením stavby v ploše vymezené pro dočasné zábery dle Záborového elaborátu. Umístění zařízení staveniště se předpokládá na uzavřené části komunikace před mostem.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Realizace stavby je plánována v roce , doba realizace se předpokládá 6 měsíců.

Projektant odhaduje následující časové rozložení stavby:

- Zahájení stavby – přejímka staveniště, ověření inženýrských sítí, rozmístění provizorního dopravního značení – 1 týden po zahájení stavby
- Vybourání mostního svršku na levé polovině mostu, zřízení spádové vrstvy, mostní izolace, ochrana izolace, přechodové oblasti, římsa, konstrukce vozovky a záchytné zařízení – do 12 týdnů po zahájení stavby
- Rozmístění provizorního dopravního značení, převedení dopravy na levou polovinu mostu - 13. týden po zahájení stavby
- Vybourání mostního svršku na pravé polovině mostu, zřízení spádové vrstvy, mostní izolace, ochrana izolace, přechodové oblasti, římsa, konstrukce vozovky a záchytné zařízení – do 23 týdnů po zahájení stavby
- Sanace betonových povrchů celého mostu, terénní úpravy – 19. až 23. týden po zahájení stavby
- Odstranění provizorního dopravního značení, převedení dopravy na celý dokončený most – 24 týdnů po zahájení stavby

Přesný časový harmonogram zpracuje vybraný zhotovitel stavby podle vlastních technologických možností.

B.9) Celkové vodohospodářské řešení

Průtočné podmínky se rekonstrukcí mostu nezmění, koryto zůstane bez úprav, nosná konstrukce nebude zvedána.

Odvod vody ze zpevněných ploch bude zajištěn příčným a podélným sklonem povrchů. Srážková voda bude svedena skluzy z vozovky do koryta vodoteče.

Ostrava, říjen 2019

Vypracoval: Ing. Marek Volf