

				číslo soupravy
č. změny	datum	popis a zdůvodnění	podpis	

		STRABAG Rail a.s. Železničářská 1385/29 400 03 Ústí nad Labem - Střekov tel.: +420 475 300 111 e-mail: projekt.ul@strabag.com		Investor: Krajská zdravotní a.s. - Nemocnice Most J.E.Purkyně 270, 43401 Most	
Odpov. projektant stavby Ing. David Růža 	Odpov. projektant PS, SO, části Ing. Michal Bernát	Kontroloval Ing. Michal Bernát	Vypracoval Ing. Michal Bernát		
Stavba Oprava mostu k budově C v areálu Krajské zdravotní, a.s. - Nemocnice Most, o.z.			Místo stavby: Nemocnice Most		
Objekt			Stupeň	PD	
			Datum	02/2025	
			Formát		
Příloha Průvodní zpráva			Měřítko		
			Část A	Příloha	

1	Identifikační údaje stavby	3
1.1	Stavba, stavebník, projektant	3
1.1.1	Stavba.....	3
1.1.2	Stavebník.....	3
1.1.3	Projektant	3
1.1.4	Základní charakteristika stavby a její účel	3
1.2	Dosavadní využití území.....	3
1.3	Související a podmiňující stavby.....	4
1.4	Lhůta a postup výstavby	4
2	Základní údaje o stavbě	4
2.1	Stručný popis stavby.....	4
2.2	Charakteristika území	4
2.3	Požadavky na realizaci stavby.....	5
3	Přehled výchozích podkladů	5
3.1	Doklady a vyjádření.....	5
3.2	Normy a předpisy	5
3.2.1	Výjimky z předpisů a norem	6
3.3	Umístění a stav inženýrských sítí.....	6
3.4	Geodetické a mapové podklady	6
4	Zdůvodnění stavby a jejího umístění, koncepce stavby	6
4.1	Zhodnocení dosavadního technického stavu.....	7
4.2	Zásady technického řešení	8
4.2.1	Nosná konstrukce – prefabrikovaná část	8
4.2.2	Nosná konstrukce – monolitická část	9
4.2.3	Sanace povrchu.....	9
4.3	Terénní úpravy	9
5	Příprava pro výstavbu.....	9
5.1	Ochrana inženýrských sítí.....	10
5.2	Odpady.....	10
6	Vliv stavby na životní prostředí.....	11
6.1	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	11
6.2	Hluk	12
7	Odolnost a zabezpečení stavby	12
7.1	Požární ochrana	12
7.2	Ochrana bezpečnosti práce.....	13

7.3	Ostatní vlivy	14
8	Obecné požadavky na výstavbu	14
9	Související stavby	14
10	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby.....	14

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Stavba, stavebník, projektant

1.1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	Nemocnice Most – oprava mostu k budově C
<i>Katastrální území</i>	Most II (699 594)
<i>Obec</i>	Most (567 027)
<i>Kraj</i>	Ústecký

1.1.2 Stavebník

<i>Název</i>	Krajská zdravotní, a.s.
<i>IČ</i>	254 88 627
<i>Adresa</i>	Sociální péče 3316/12a, 400 11 Ústí nad Labem

1.1.3 Projektant

<i>Název</i>	STRABAG Rail a.s.
<i>IČ</i>	254 29 949
<i>Adresa</i>	Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem

1.1.4 Základní charakteristika stavby a její účel

Předmětem stavby je oprava mostu k budově C (větev 11) v areálu nemocnice Most.

K předloženému řešení bylo přistoupeno, aby byly zajištěny požadované bezpečnostní parametry na předmětném mostním objektu.

Jedná se o stávající silniční most, který bude zajištěn z výše uvedených důvodů. Podrobný popis jednotlivých částí viz dále.

Navržené řešení bylo projednáno a odsouhlaseno investorem, který rozhodl o podepření konstrukce a instalaci ochranných sítí z důvodu nevyhovujícího stavu stávající mostní konstrukce – podrobně viz níže. Samotná konstrukce nebude sanována, protože je nutné provést celkovou rekonstrukci objektu (sanovány budou pouze horní plochy říms, chodník a vozovka). Projektant doporučuje opravit most co nejdříve v rozsahu celkové rekonstrukce. Projekt podepření nehodnotí stav spodní stavby a nosné konstrukce, úkolem není stanovení zatížitelnosti objektu a hodnocení jeho stavu.

Vzhledem k uspořádání prefabrikované části nosné konstrukce je navrženo podepření v polovině každého prostého pole tak, aby nemohlo dojít k náhlé destrukci v případě významného porušení NK. Mezi podepření a konstrukcí mostu musí zůstat volný prostor, který bude sloužit pro dlouhodobé pozorování jednotlivých prefabrikovaných nosníků. V případě negativních změn je nutné zastavit provoz na mostě a celou situaci vyhodnotit.

1.2 Dosavadní využití území

Stavba se nachází na stávající přístupové komunikaci k budově C v areálu nemocnice Most.

Most leží v intravilánu města Most v areálu nemocnice Most a převádí silniční účelovou komunikaci přes volný terén a účelovou komunikaci.

Stavba se nachází na pozemcích Krajské zdravotní, a.s. a je součástí stávající stavby komunikace v areálu nemocnice Most.

1.3 Související a podmiňující stavby

V současné době nejsou známy žádné související stavby v rámci Krajské zdravotní, a.s.

1.4 Lhůta a postup výstavby

Před zahájením výkopových a demoličních prací bude provedeno vytyčení všech inženýrských sítí v prostoru stavby a ověření jejich prostorového uložení pomocí kopaných sond.

Práce na opravě objektu budou probíhat za plného provozu na mostě, v případě potřeby zhotovitel navrhne, projedná a provede úpravu provozu – např. z důvodu uchycení ochranných sítí nebo manipulace s většími břemeny v blízkosti konstrukce mostu, případně z důvodu náhlých změn na podhledu nosné konstrukce. Komunikace pod mostem bude uzavřena pro veškerý provoz, předpokládá se ponechání provozu vždy na jedné větvi ze dvou, které jsou vzájemně propojené.

Zhotovitel zajistí vhodnou technologii umístění provizorního podepření a sanace / zajištění stávajících konstrukcí. Všechny vybourané materiály budou odvezeny na skládku, případné úpravy či změny určí nebo schválí TDS.

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2025, konkrétní termín určí investor.

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Stručný popis stavby

Viz kap. 1.1.4.

2.2 Charakteristika území

Stavba se nachází na stávající účelové komunikaci v areálu nemocnice Most.

Most leží v intravilánu města Most a převádí silniční účelovou komunikaci přes volný terén a účelovou komunikaci.

Stavba se nachází na pozemcích Krajské zdravotní, a.s. a je součástí stávající stavby komunikace v areálu nemocnice Most.

V rámci návrhu podepření nebyly zjišťovány průběhy inženýrských sítí, které se v areálu nemocnice nachází. Před započítáním stavby bude provedeno vytyčení všech inženýrských sítí v prostoru stavby a ověření jejich prostorového uložení pomocí kopaných sond. Po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ostatní:

- Umístění stavby je ve vzdálenosti větší než 50 m od hranice lesa.
- Stavba nevyžaduje vyhlášení ochranného pásma.

2.3 Požadavky na realizaci stavby

Stavba bude přístupná po přilehlých místních a účelových komunikacích. Přístup do areálu nemocnice zajistí pro zhotovitele investor na základě pevně stanovených podmínek. Zároveň je nutné stanovit pravidla pro pohyb v areálu, dobu prací a další aspekty, které by mohly ovlivnit provoz nemocnice.

Pro příjezd a manipulaci s technikou je nutné použít také zatravněné plochy v okolí mostu. Předpokládá se jejich obnova po ukončení prací.

V rámci stavby se nepředpokládá mycení zeleně, v oblasti mostu se žádná nenachází.

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2025, konkrétní termín určí investor.

3 Přehled výchozích podkladů

Projektová dokumentace stavby je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zpracováním požadavků a podmínek určených objednatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace.

3.1 Doklady a vyjádření

Při zpracovávání výkresu stávajícího stavu byla k dispozici částečná archivní dokumentace stávajícího silničního mostu. Dále jsou uvedeny podklady pro zpracování projektové dokumentace:

- Diagnostický průzkum mostu k budově “C” v areálu Krajské zdravotní, a.s. – Nemocnice Most, o. z., ČVUT, Kloknerův ústav, 09/2023.
- Mapové podklady STRABAG Rail, zaměřeno 12/2024.
- Vlastní měření na místě.
- Digitální snímek katastrální mapy 01/2025.
- Výpis údajů z katastru nemovitostí 01/2025.
- Fotodokumentace.

3.2 Normy a předpisy

Při pracích na vypracování projektové dokumentace byly používány zejména následující normy a předpisy, všechny v posledním platném znění včetně příslušných změn, oprav a dalších souvisejících předpisů.

- [1] ČSN EN 206+A2 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- [2] ČSN P 73 2404 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda – Doplnující informace
- [3] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- [4] ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí
- [5] ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí

[6] ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí

[7] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí

[8] ČSN 73 6200 Mosty – terminologie a třídění

[9] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů

3.2.1 Výjimky z předpisů a norem

Navrhované technické řešení není podmíněno žádnými zásadními výjimkami z předpisů a norem ani jinými úlevovými řešeními.

3.3 Umístění a stav inženýrských sítí

V rámci návrhu podepření nebyly zjišťovány průběhy inženýrských sítí, které se v areálu nemocnice nachází. Před započítím stavby bude provedeno vytyčení všech inženýrských sítí v prostoru stavby a ověření jejich prostorového uložení pomocí kopaných sond. Po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

3.4 Geodetické a mapové podklady

Pro zpracování dokumentace bylo použito:

- STRABAG Rail, zaměřeno 12/2024.
- Digitální snímek katastrální mapy 01/2025.

4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění, koncepce stavby

Stavba je vyvolána nevyhovujícím stavebně-technickým stavem objektu. Investor nechal zpracovat diagnostický průzkum (viz výše), ze kterého vyplývá:

- Na nosnou konstrukci i spodní stavbu dochází k dlouhodobému aktivnímu zatékání solných roztoků vlivem nefunkční hydroizolace a odvodnění vozovky.
- Obecně se v případě nosných konstrukcí mostů s využitím prefabrikovaných KA nosníků jako jedna z problematických míst ukázala podkotevní oblast nosníků, kde není možné běžnou diagnostikou zkontrolovat korozní stav kotev a zainjektování jednotlivých kanálků. Zejména u zvedaných lan může dojít k poklesu injektážní směsi v kanálcích v době injektáže a předpínací výztuž tak může být z části odhalena a je tak více náchylná ke korozi. Bohužel jsou již známy případy havárie tyčových prefabrikátů, konkrétně i typu KA.
- Doporučuje se provést okamžité opatření v podobě podepření prefabrikované nosné konstrukce v poli č. 3 v oblasti nosníku č. 3 a 4 v havarijním stavu.
- Zajistit snesení uvolněných částí sanační vrstvy nosné konstrukce tak, aby nemohlo dojít k jejich pádu do prostoru pod mostem a ohrožení osob a poškození parkujících automobilů. Odpadávající beton ohrožuje bezpečnost provozu pod mostem.
- Obnaženou výztuž je nutné provizorně pasivovat vhodným ochranným nátěrem.
- Zprůchodnit odvodňovací otvory nosníků v poli č. 1.

- Vzhledem ke kombinaci možných rizik, zejm. výskytu porušených lan předpínací výztuže, dlouhodobého aktivního zatékání do konstrukce, částečně zainjektovaných kanálků přepínací výztuže, nemožnosti kontroly stavu kotev a podkotevních oblastí předpínacích lan, vysoký obsah chloridových iontů v betonu, neshledáváme sanaci prefabrikované části nosné konstrukce běžnými postupy za vhodnou.
- Výše uvedené znamená nechat mostní konstrukci dožít pouze s okamžitými opatřeními a v horizontu přibližně 10 let celý mostní objekt odstranit.

Investor rozhodl o zajištění nosné konstrukce mostu, aby nemohlo dojít k její destrukci. Vzhledem k tomu, že bude následně provedena kompletní rekonstrukce mostu, nebudou nyní prováděny žádné sanační práce, pouze bude umístěna ochranná síť, aby nemohlo docházet k odpadávání betonu z nosné konstrukce a říms.

4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu

Most k budově „C“ je kombinovaná konstrukce postavená na začátku sedmdesátých let 20. století. Část mostu tvoří nosná konstrukce o třech prostých polích, každé pole sestává z 9 kusů předpjatých tyčových prefabrikátů KA-61, vždy 7 typických a 2 krajní nosníky. Skladebná délka prefabrikátů je 12 m. Nosníky jsou šířky 0,98 m a výšky 0,60 m. Římsy jsou monolitické. Spodní stavba je tvořena betonovými pilíři a opěrnou zdí předmostí.

Nájezd k budově „C“ (podél fasády) navazuje na montovaný most na větvi 11 a je to železobetonová monolitická konstrukce z pohledového betonu, konstrukčně se jedná o železobetonovou konzolovou desku. Spodní stavba je tvořena subtilními betonovými pilíři.

Dle podkladů došlo v minulosti k částečné opravě. Byla provedena nová roznášecí deska na montované části mostu (KA nosníky). Dále byly provedeny nové izolace a asfaltové povrchy vozovek a chodníků. Bylo provedeno zesílení říms přibetonováním s dodatečnou výztuží. Otryskání pilířů v části montovaného mostu a následné zesílení s dodatečně přidanou výztuží.

Celková délka mostu kolmá na budovu „C“ (prefabrikovaná část) je od hranice křižovatky cca 53 m, délka monolitické části podél budovy pak 47,5 m. Šířka prefabrikované části 9,2 m, monolitické části pak 9,0 m. Pro zajištění denního světla v místnostech pod mostem jsou osazeny dva světlíky – ocelové rošty.

Z nosné konstrukce mostu dochází k silnému zatékání na pilíře a opěrnou zeď zejména přes degradující římsu NK. Na pilířích dochází plošně k odpadávání krycí vrstvy betonu a korozi obnažené betonářské výztuže, jednak dodatečně přidaných sítí, ale i hlavní výztuže pilířů.

Na spodním líci nosné konstrukce jsou patrné lokální výluhy mezi jednotlivými nosníky. V poli 3 téměř mezi všemi nosníky, v poli 1 a 2 jsou to pouze lokální stopy. Na obou bocích NK jsou patrné stopy po zatékání po římsu a jsou patrné výluhy na bocích NK. Lokálně dochází k degradaci povrchových vrstev betonu.

V poli 3 došlo k poškození několika lan předpínací výztuže při spodním povrchu nosníků. Vlivem zjevného zatékání mezi nosníky došlo k degradaci krycí vrstvy betonu a odhalení jednotlivých lan předpínací výztuže, což umožnilo rozvoj koroze a v některých případech jejich rozpad. Dochází k zatékání na čela krajních nosníků v místě dilatací.

Ve větší míře dochází ke korozi hlavní výztuže a třmínků pilíře v oblasti dilatace rampy, kde je porušena krycí vrstva betonu v rozích pilíře, v podstatě po celé jeho výšce.

Na monolitické deskové nosné konstrukci je patrná nesoudržná, z velké části i opadaná, krycí vrstva betonu a plošná koroze obnažené výztuže vykonzolované desky. Zejména se jedná o oblasti v okolí původních světlíků a říms. Dále se jedná o oblast okolo dilatace, kde dochází k zatékání pod nesoudržnou vrstvu sanace a ke korozi výztuže.

Na mostě nejsou prováděny mostní prohlídky.

Stávající objekt vyžaduje okamžitou opravu, aby bylo dosaženo požadované bezpečnosti provozu na objektu. Projektant doporučuje provést kompletní rekonstrukci celého objektu.

4.2 Zásady technického řešení

V souladu se závěry Diagnostického průzkumu se navrhuje provést základní opatření pro zajištění bezpečnosti provozu na mostě a pod ním a v blízkém horizontu realizovat kompletní rekonstrukci mostu.

Při provádění stavebních prací musí být zajištěno, aby nedošlo k poškození ponechávaných částí stávající konstrukce.

4.2.1 Nosná konstrukce – prefabrikovaná část

Vzhledem k degradaci povrchových vrstev betonu na podhledu nosné konstrukce a jejich odpadávaní do prostoru pod mostem bude provedeno zajištění všech ploch na spodní části nosné konstrukce a na bocích říms ochrannou sítí s protierozním geosyntetikem. Sít' bude držena ocelovými lany a pomocí kotev. Přesné umístění kotevních prvků navrhne zhotovitel dle konkrétního systému sítí.

Nosná konstrukce tvořená prefabrikovanými nosníky KA-61 je v havarijním stavu, proto se provede její podepření v každém poli. Zhotovitel vybere vhodný systém podepření, v projektu je uvažováno se systémem PIŽMO.

Pro umístění podepření je nutné odstranit vrchní pokryvnou vrstvu zeminy pod mostem a provést hutněný šterkový podsyp. V rámci projektu nebyl proveden inženýrsko-geologický průzkum, proto se doporučuje přizvat k realizaci založení podepření geologa, který zhodnotí aktuální nalezený stav zemin v základové spáře podepření.

Na zhutněnou základovou spáru bude položena panelová rovinanina a vytvořen vhodný podklad pro založení podpěrné konstrukce. Založení podepření nesmí zůstat neodvodněné.

Osa podpěrné konstrukce bude shodná s osou nosné konstrukce mostu. Jestliže bude nutné zachovat provoz na silnici pod polem č. 1, je možné částečně posunout osu podepření.

Mezi spodním povrchem nosné konstrukce mostu a horním povrchem podpěrné konstrukce je nutné nechat prostor, který zajistí průběžné dlouhodobé sledování chování nosné konstrukce mostu a upozorní na případné pohyby spojené s možnou destrukcí nosné konstrukce (v takovém případě je nutné zastavit provoz na mostě a celou situaci vyhodnotit). Polohu podepření i nosné konstrukce v místě podepření se doporučuje geodeticky sledovat po dobu 5 měsíců od realizace podepření. Následné měření 1x ročně bude provádět investor a není součástí stavby.

Zhotovitel zvolí takovou variantu podepření, kterou bude možné umístit pod stávající nosnou konstrukci i vzhledem k relativně stísněným podmínkám v prostoru pod mostem. Podpěrná konstrukce musí mít dostatečnou únosnost a stabilitu.

Pod 1. polem prefabrikované části se nachází účelová komunikace a chodník, které jsou částečně využívány také pro parkování osobních vozidel. Po dobu umístění provizorního podepření budou parkovací stání zrušena, provoz na silnici bude jedním pruhem a bude zachován provoz pěších pod

mostem. Pro úpravu provozu je nutné realizovat dopravní opatření – předběžný návrh je patrný z příložených výkresů, nicméně konečnou podobu navrhne a projedná zhotovitel.

Předpokládá se navezení, vykládka a uložení veškerého materiálu pro stavbu podepření a následné zahájení prací na výstavbě pilířů provizorního podepření. Pro samotné sestavení bude použita kombinace ruční a strojní montáže.

4.2.2 Nosná konstrukce – monolitická část

Vzhledem k degradaci povrchových vrstev betonu na podhledu nosné konstrukce a jejich odpadávání do prostoru pod mostem bude provedeno zajištění všech ploch na spodní části nosné konstrukce a na bocích říms ochrannou sítí s protierozním geosyntetikem. Sít' bude držena ocelovými lany a pomocí kotev. Přesné umístění kotevních prvků navrhne zhotovitel dle konkrétního systému sítí.

Jiná závažná poškození ohrožující bezpečnost provozu na mostě a pod ním Diagnostický průzkum neodhalil, proto nejsou navržena ani jiná opatření.

Je však nutné po celou dobu životnosti provádět pravidelné mostní prohlídky včetně mimořádných pozorování, aby byla případně zachycena výrazná změna stavu nosné konstrukce nebo spodní stavby mostu.

4.2.3 Sanace povrchu

Horní povrch mostu bude sanován – předpokládá se vyspravení povrchu vozovky a chodníku v rozsahu 10 % plochy a sanace horního povrchu betonových říms v rozsahu 20 % plochy.

4.3 Terénní úpravy

Dotčený terén bude uveden do původního stavu.

5 Příprava pro výstavbu

Stavba se nachází na pozemcích Krajské zdravotní, a.s. a je součástí stávající stavby komunikace v areálu nemocnice Most.

Před zahájením prací je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí, které se v oblasti stavby nacházejí. Po vytyčení je nutné provést jejich odhalení a po celou dobu výstavby dbát zvýšené opatrnosti při provádění prací v blízkosti těchto sítí a zároveň dodržet podmínky ochrany sítě jednotlivých správců a vlastníků. Nesmí dojít k porušení žádného vedení inženýrských sítí.

Případné omezení dopravy na pozemních komunikacích zhotovitel v dostatečném předstihu projedná s příslušnými DOSS a investorem (vlastníkem komunikací).

Pod 1. polem prefabrikované části a pod monolitickou částí se nachází účelová komunikace a chodník, které jsou částečně využívány také pro parkování osobních vozidel. Komunikace pod mostem bude uzavřena pro veškerý provoz, předpokládá se ponechání provozu vždy na jedné větvi ze dvou, které jsou vzájemně propojené. Konkrétní omezení provozu při stavbě projedná zhotovitel s investorem při sestavování harmonogramu výstavby a postupu prací.

5.1 Ochrana inženýrských sítí

V rámci návrhu podepření nebyly zjišťovány průběhy inženýrských sítí, které se v areálu nemocnice nachází. Před započatím stavby bude provedeno vytyčení všech inženýrských sítí v prostoru stavby a ověření jejich prostorového uložení pomocí kopaných sond. Po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

5.2 Odpady

Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Odpady vzniklé především při demolici stávajících konstrukcí bude zhotovitel třídit a likvidovat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a související legislativou. Vytěžený a odpadový materiál ze staveniště bude odvážen na skládku, kde bude tříděn a separován (ocel, dřevo, zemina, kámen atd.). Vhodný materiál bude použit k druhotnému zpracování. Se zpětným použitím na stavbu se počítá pouze se zeminou, bude-li vhodná do zpětných zásypů. Kategorizace odpadu se provádí podle Vyhlášky MŽP č. 8/2021 Sb. Při hledání způsobu využití nebo odstranění odpadů bude dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady, tedy pokud nelze vzniku odpadu předejít nebo jej opětovně použít, bude dána přednost recyklaci odpadů před jiným využitím odpadů. Odstranění odpadů (např. skládkováním) bude použito až v poslední řadě. Před zahájením přípravných prací prověří zhotovitel kapacitu skládky a její vhodnost z hlediska druhovosti odpadů.

Přehled jednotlivých druhů a kategorií odpadů, jejichž vznik se během realizace předpokládá, a konkrétní způsob naložení s jednotlivými druhy odpadů (O = ostatní odpad, N – nebezpečný odpad):

Katalogové číslo odpadu	Název druhu odpadů – zkráceně	Kategorie odpadu	Druh odpadu
02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	O	odstraněná náletová zeleň, kácení, tráva
05 01 05	Uniklé (rozlité) ropné látky	N	útky stavebních strojů, havárie
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny	N	znečištěné dřevní piliny, písek, hadry - havárie; likvidace asfaltových emulzí při pokládání vozovek
16 01 03	Pneumatiky	O	zbytky pneumatik

17 01 01	Beton	O	úkapy při betonáži, bourání stávajících konstrukcí
17 02 01	Dřevo	O	oplocení, bednění
17 04 05	Železo a ocel	O	oddělená výztuž z železobetonu
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503	O	Přebytečná výkopová zemina
20 02 02	Zemina a kameny	O	údržba zelených ploch
20 03 04	Kal ze septiků a žump	O	odpad z chemických WC na ZS

Původcem odpadu je po dobu stavby dodavatel stavby. Základní povinností původce vzniku odpadu je v průběhu své činnosti předcházet vzniku odpadu a vlastní vznik odpadu co nejvíce omezovat. Společně s omezováním vlastního vzniku je nutné vytvářet předpoklady pro jeho opětovné využití, omezovat nebezpečné vlastnosti, popř. zajistit odpovídající zneškodnění. Původce odpadu je povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním.

Odpad charakteru „N“ bude v průběhu stavby shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených uzavřených nádob z nepropustných materiálů, které budou chráněny proti odcizení, neodborné manipulaci a úniku nebezpečné látky do okolního prostředí. Nebezpečné odpady budou likvidovány osobami oprávněnými k nakládání s těmito látkami. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spaleny.

6 Vliv stavby na životní prostředí

6.1 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

Stavba nebude mít zásadní negativní vliv na zájmy obecné ochrany přírody.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními případného stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Provoz stavby nesmí nepříznivě ovlivnit životní prostředí. Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu vzniklého užíváním stavby.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen

vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu. Po uvedení stavby do provozu budou emisní a hlukové poměry srovnatelné se stávajícím stavem, není proto nutno provádět žádná speciální opatření.

6.2 Hluk

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací. V období výstavby dojde v důsledku vyvolané dopravy u obytné zástavby k nárůstu imisního hlukového zatížení jen o 0,1 dB. Tento minimální nárůst nepředstavuje postřehnutelné zvýšení imisního zatížení venkovního prostoru v okolí komunikace. Po ukončení nebude mít stavba žádný vliv na změnu v hlukovém zatížení okolí.

Pro ochranu okolí stavby z hlediska hlukových poměrů je potřeba postupovat dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nebezpečnými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Zhotovitel zvolí postup výstavby a technologie pro stavbu, aby vibrace a hluk působící na okolní obyvatele nepřekračoval limity ohrožující zdraví a jsou přípustné pro dané prostředí a pracoviště. Práce na všech částech stavby budou probíhat pouze v denní době. Na stavbě je nutné používat takové stavební stroje a pracovní dobu, aby byly požadavky na nejvyšší přípustnou ekvivalentní hladinu akustického tlaku dle příslušného předpisu splněny.

Zároveň je nutné stanovit pravidla pro pohyb v areálu, dobu prací a další aspekty, které by mohly ovlivnit provoz nemocnice.

Umístění a charakter stavby po uvedení do provozu nevyžaduje posouzení z hlediska negativních dopadů hluku. Po dokončení se nepředpokládá zvýšení hlukové zátěže v místě stavby oproti stávajícímu stavu.

7 Odolnost a zabezpečení stavby

7.1 Požární ochrana

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika. Při stavbě bude omezen provoz na účelových komunikacích. Při výstavbě nedojde k omezení vnějších odběrných míst – nesmí dojít k omezení vnějších odběrných míst.

Zároveň je nutné stanovit pravidla pro pohyb v areálu, dobu prací a další aspekty, které by mohly ovlivnit provoz nemocnice.

Stavbou prochází inženýrské sítě. V případě, že vedení zasáhne částečně do výkopové jámy, bude předepsaným způsobem ochráněno před poškozením a následně uloženo do tělesa.

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména Zákon č. 133/85 Sb. – o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášku č. 246/2001 Sb. – o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

7.2 Ochrana bezpečnosti práce

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

V závislosti na rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce a
- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP.

Povinnosti zhotovitele stavby v oblasti BOZP a PO vůči investorovi a koordinátorovi BOZP stanovují příslušné předpisy. Mezi povinnosti patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik a
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany). O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

Vybrané právní a ostatní předpisy:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- Zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- Zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- 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. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů.

Dále platí vyhlášky a nařízení související. Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků. Zákres inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a před zahájením stavby musí být provedeno vytýčení inženýrských sítí. Během stavby je nutné vytýčení chránit před poškozením. Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

Zhotovitel plánu BOZP rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech sítí,

- manipulaci s břemeny.

7.3 Ostatní vlivy

Umístění a charakter stavby po uvedení do provozu nevyžaduje posouzení z hlediska negativních dopadů hluku.

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod.

8 Obecné požadavky na výstavbu

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu.

Vzhledem k charakteru stavby není třeba posuzovat technické řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

9 Související stavby

V současné době nejsou známy žádné související stavby KZ.

10 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2025, termín určí investor.

V Mostě, únor 2024

Ing. Michal Bernát