



<b>1</b>	<b>Identifikační údaje .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Úvod .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Věcná část.....</b>	<b>4</b>
3.1	Charakteristika stavby .....	4
3.2	Základní popis stavby .....	4
3.3	Havarijní plán .....	6

**1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE****a) Údaje o stavbě**

Název stavby: III/27515 Kolomuty, most ev. č. 27515-7 přes Klenici za Kolomuty  
Katastrální území: Kolomuty, Řepov  
Obec: Kolomuty  
Kraj: Středočeský kraj  
Označení pozemní komunikace: III/27515  
Druh stavby: Rekonstrukce  
Stupeň PD: PDPS

**b) Údaje o stavebníkovi**

Název investora: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje  
Adresa: Zborovská 11, 150 21 Praha 5  
IČ: 00066001  
DIČ: CZ 00066001

**c) Údaje o zpracovateli dokumentace****Společnost BIM SAS4S**

zastoupená společností:

SAGASTA s.r.o. Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4  
AFRY CZ s.r.o. Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4  
SATRA, spol. s r.o. Pod pekárny 878/2, 190 00 Praha 9  
4roads s.r.o. Slunná 541/27, 162 00 Praha 6  
SHB, akciová společnost Masná 1493/8, 702 00 Ostrava

Zpracovatel části dokumentace:

Název: Sagasta s.r.o.  
Adresa: Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4  
IČ: 04598555  
DIČ: CZ04598555

Hlavní inženýr projektu: Ing. Dávid Kuczik, ČKAIT 3000196



## 2 ÚVOD

Havarijní plán byl vypracován na základě platných právních předpisů v době zpracování projektu.

Obsahuje soubor činností a opatření nutných k ochraně povrchových a podzemních vod před závadnými látkami při realizaci stavby.

**Podrobný havarijní plán bude součástí realizační dokumentace stavby a bude zpracován zhotovitelem stavby.**

## 3 VĚCNÁ ČÁST

### 3.1 Charakteristika stavby

Stávající nosná konstrukce mostu vykazuje různé závady, které mají za následek oslabení nosné konstrukce a snížení zatížitelnosti mostu. Jeho rekonstrukce řeší hlavní nedostatky stávajícího mostu – poruchy na nosné konstrukce a izolačního systému. Z tohoto důvodu je navržena demolice stávajícího nosné konstrukce a jeho přestavba na novou železobetonovou polorámovou konstrukci. Založení stávajícího mostu je plošné. V rámci stavby dojde také k odláždění koryta pod mostem, k zřízení jednoho revizního schodiště, k přeložce/úpravě inženýrských sítí. Veškeré inženýrské sítě budou umístěny mimo konstrukci mostu. V rámci SO mostního objektu dojde také k úpravě komunikace III/27515 v nezbytné délce na předpolích mostu. Součástí stavby je také napojení na nově navrhovanou stezky pro chodce a cyklisty, které investorem je obec Kolomuty, a dále pak zrušení stávajícího sjezdu a vybudování nového sjezdu v nové poloze.

### 3.2 Základní popis stavby

#### **SO 001- Demolice a bourací práce**

Stávající most o 1 poli se nachází v intravilánu obce Kolomuty, přemostňuje Klenický potok. Most je kolmý, vodní tok kříží pod úhlem cca 90°. Nosná konstrukce je tvořena železobetonová trémová. Původní opěry jsou kamenné. Povrch vozovky je živičný a na mostě jsou osazené ocelová zábradelní svodidla neznámého typu. Římky jsou železobetonové.

Demolice mostu a příprava území bude provedena postupně ve třech etapách, aby byl zajištěn provoz v době stavby a zároveň nebyla narušena funkčnost inženýrských sítí. V rámci SO bude provedena také demolice komunikace a chodníků před a za mostem. Současně bude provedeno zrušení sjezdu vlevo za mostem. Sjezd je situován na pozemku obce. Provoz pěších bude zabezpečen provedením provizorní stezky vč. dočasné lávky přes vodní tok. Provizorní stezku vč. lávky provede zhotovitel stavby před započítáním výkopových a bouracích prací. Demolice budou probíhat v pažených i otevřených stavebních jamách. Před započítáním veškerých prací je nutné provést vytyčení stávajících inženýrských sítí. Potok bude v prostoru stavby zatrubněn a na vtoku i výtoku bude provedena těsnící hráz.

**SO 191 - Dopravně inženýrská opatření**

Při přestavbě mostu ev. č. 27515-7 dojde po dobu výstavby k omezení dopravy kolem mostu na silnici.

Pro automobilovou dopravu je navržena objízdná trasa po komunikacích III/27515, I/16, III/27513, III/27514 a III/27944 po trase Kolomuty – Plazy – Mladá Boleslav – Jemníky – Bojetice – Týnec - Holé Vrchy - Kolomuty.. V dopravně inženýrských opatřeních (DIO) jsou navržena dopravní značení a další doporučená opatření potřebná pro občany a řidiče po dobu rekonstrukce mostu.

Uzavírka mostu ev.č. 27515-7 neovlivní trasy autobusů, případně budou využívat objízdny trasy nebo jiné trasy dle upraveného jízdního řádu autobusové společnosti.

Provoz pěších a cyklistů bude po dobu výstavby zachován v rámci dočasné stezky (SO001). Cyklisti budou muset po této provizorní stezce pouze vést kolo, jízda bude zakázána.

Návrh DIO je zakreslen v přehledné situaci.

Na několika křižovatkách bude potřeba upozornit vozidla jedoucí do úseku s omezením dopravy.

Přechodné dopravní značky budou pokud možno umístěny na sloupcích stávajících značek. V místech, kde tato možnost nebude, budou osazeny sloupky nové nebo budou použity sloupky osazené do podkladní desky. Umístění dopravních značek je třeba provést dle TP 66 – Zásady pro přechodné dopravní značení na PK.

Trvalé dopravní značení související s rekonstrukcí mostu bude provedeno v následujícím rozsahu:

- na mostě bude umístěna evidenční tabulka mostu
- na mostě a v přilehlém úseku bude provedeno vodorovné značení

Materiál a způsob provedení vodorovného značení bude v souladu s příslušnými technickými předpisy.

**SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 27515-7**

Stávající most je v nevyhovujícím stavu, šířkové uspořádání na mostě je nedostačující, zatížitelnost mostu nevyhovuje požadavkům na převedení dopravy na silnici III. třídy. Hlavním důvodem přestavby mostu je technický stav mostu. Nevyhovující je nefunkční hydroizolační systém, spodní povrch nosné konstrukce je porušen, patrná je odhalená korodující výztuž nosné konstrukce a říms. Z tohoto důvodu je navržena demolice stávajícího mostního objektu pod silniční komunikací a jeho přestavba na nový.

Rozsah úprav silnice III/27515 vychází z návrhu mostního objektu a záchytných zařízení před a za mostem, šířka vozovky na mostě je 6,50 m, šířka stezky na mostě je 2,50 m. Délka úpravy komunikace je 37,036 m.

Stávající konstrukce mostu včetně části základových bloků bude demolována a bude provedena žlb. monolitická polorámová konstrukce. Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení dle ČSN EN 1991-2 zm. Z3.

Délka nosné konstrukce je 13,40 m. Křídla mostu jsou rovnoběžná, částečně uložena na společném základu a částečně vykonzolována. Založení je navrženo plošné.

Římsy na nosné konstrukci jsou navrženy jako monolitické š. 2800 mm vpravo a 800 mm vlevo. Výška obruby nad povrchem vozovky je 150 mm. Pravostranná římsa je navržena pro provedení společné stezky pro chodce a cyklisty.

Most je vybaven na pravé římse ocelovým zábradlím se svislou výplní výšky 1,30 m. Do levé římsy je kotveno zábradelní svodidlo, které je ukončeno krátkými náběhy před a za mostem.

Odvodnění povrchových vod je za pomoci navržené uliční vpustě, která je navržena vpravo před mostem. Z uliční vpustě je pak odtokem DN150 odvedena voda skrz dřík opěry do koryta vodoteče. V rámci navrhování byla prověřována nejdříve možnost odvedení vody a zabezpečení přirozeného vsakování. S ohledem na to, že vpust' odvádí vody ze silnice, kde po stranách je veden zvýšený obrubník, tak nelze provést povrchové odvedení vody. Po pravé straně mostu se nachází mírné násypové těleso, v patě kterého se nachází stávající oplocení soukromého vlastníka. V případě povrchového odvedení by docházelo k podmáčení stávajícího plotu pod násypem. V okolí se pak nachází geologické podloží, které je přímo ovlivněné korytem vodního toku (vysoká hladina podzemní vody a proto malá kapacita pro vsakování) a proto nelze toto prostředí považovat za vhodné pro umístění vsakovacího objektu. Z těchto důvodů bylo nejlepším řešením navržení odvedení vody z uliční vpusti přes odtok přímo do koryta řeky, kde dochází k naředění ve vodním toku. Tímto se zabezpečí co nejmenší vliv odvedené vody na životní prostředí.

Pod nově rekonstruovaným mostem protéká Klenický potok, jeho koryto je ve stávajícím stavu částečně zpevněné. V rámci rekonstrukce mostu bude v úseku pod mostem provedeno odláždění dlažbou z lomového kamene tl. 250 mm do betonového lože tl. 150 mm. Dlažba bude na obou koncích ukončena kamenným záhozem.

Vlevo za mostem se nachází stávající sjezd. Sjezd bude v rámci stavby zrušen, a bude nahrazen novým sjezdem, který je navržen za ukončením svodidla za mostem. Nový sjezd bude navržen v délce cca 4,77 m a základní šířky 3,0 m s plynulým napojením na stávající komunikaci. Sjezd je navržen jako nezpevněný ze zhuťného štěrku.

### 3.3 Havarijný plán

Havarijním zhoršením jakosti vod je mimořádné závažné zhoršení, případně ohrožení jakosti vod. Je zpravidla náhlé, nepředvídané a projevuje se zejména závadným zbarvením, zápachem, vytvořením usazenin, olejovým povlakem hladiny nebo pěnou, popřípadě úhynem ryb a jiných organismů. Za mimořádné závažné ohrožení jakosti vod se považuje ohrožení vzniklé neovladatelným vniknutím závadných látek, popřípadě odpadních vod v jakosti nebo množství, které může způsobit havárii, do prostředí souvisejícího s povrchovou nebo podzemní vodou, dále případy technických poruch a závad, které takovému vniknutí předcházejí a případy úniku ropných látek ze zařízení k jejich zachycení, skladování, dopravě a odkládání.

Za havárii se vždy považuje znečištění nebo i ohrožení povrchových a podzemních vod ropnými látkami, radioaktivními látkami nebo jedy.

O havárii nejde v tom případě, kdy vzhledem k rozsahu a místu úniku je vyloučeno nebezpečí vniknutí závadných látek do povrchových nebo podzemních vod.

V průběhu stavby je nutné omezit na nejnižší možnou míru skladování ropných látek (pohonné hmoty, mazadla, oleje). V případě, že by došlo k manipulaci s nimi, je nutno postupovat přesně dle ustanovení ČSN 75 34 15 „Ochrana vody před ropnými látkami. Objekty pro manipulaci s ropnými látkami a jejich skladování.“ Skladování a manipulace s posypovými solemi, stejně tak jako jejich používání k zajištění sjízdnosti staveništních ploch a místních komunikací není pro tuto stavbu povolené. V zátopovém území nesmí být skladovány pohonné hmoty, maziva, oleje a nátěrové materiály,

rovněž tak materiály odplavitelné a znehodnotitelné (prkna, cement a jiné), viz. Povodňový plán.

Po dobu výstavby musí zhotovitel udržovat koryto Klenického potoka průtočné a to zejména tím, že bude odstraňovat veškeré plovoucí předměty zachycené v prostoru stavby, které by zužovaly průtočný profil.

Při vzniku nebo zjištění ekologické havárie je nutno provést okamžitě taková opatření, aby nedošlo k úniku závadné látky do povrchových nebo podzemních vod. Zároveň je třeba ihned havárii nahlásit vodohospodářskému orgánu (odboru životního prostředí příslušného úřadu nebo Česká inspekce životního prostředí – oddělení ochrany vod), správci toku, Hasičskému záchrannému sboru nebo Policii ČR. Havárii hlásí ten, kdo ji způsobil nebo zjistil, nejvhodnějším a nejrychlejším způsobem, pokud není dohodnuto jinak. Včasné zjištění a ohlášení havárie je jedním z nejdůležitějších faktorů, které mají vliv na rozsah následků havárie a účinnost zásahu havarijních jednotek. Není – li jednoznačně jasné, kdo havárii způsobil, je nutno odebrat vzorky znečišťující látky, znečištěné vody a pozadí (profil nad místem zjištěného nebo předpokládaného vniknutí znečištění do toku). To má značný vliv na prokázání původce a rozsahu havárie.

Zároveň je nutno zahájit okamžitě práce na omezení škodlivých následků havárie, resp. učinit taková opatření, aby nemohlo dojít k znečištění povrchových a podzemních vod. Především je nutno zabránit, popřípadě omezit únik znečišťujících látek do povrchových a podzemních vod a zahájit odstraňování znečištění (např. pomocí norných stěn, sorpčních prostředků, balíků slámy apod., za pomoci různého nářadí a náčiní). Sesbíraný produkt je nutno ukládat do vhodných nádob, popřípadě vybudovat taková zařízení, aby nemohlo dojít k následnému znečištění (jímka s fólií, sudy apod.).

Za normálních okolností není nebezpečí úniku ropných látek, pouze v případě prasknutí hydraulických hadic dopravních prostředků nebo stavebních strojů (zcela ojediněle) nebo při převrácení nákladního automobilu (za normální situace nepřichází v úvahu). V případě havárie, to jest při úniku hydraulického oleje nebo nafty, bude způsob likvidace záležet na rozsahu havárie. Při malém rozsahu je možno zasažené místo zasypat Vapexem a shrabat, případně nasát ropnou látku do fibroilové textilie. V případě, že kontaminující látka již vnikla do zeminy, je nutno zasaženou zeminu neprodleně odtěžit a odvést na skládku určenou odborem životního prostředí nebo do nejbližšího zařízení na čištění kontaminovaných zemin. Pro mimořádný případ, kdy by došlo k přímému úniku ropných látek do vodního toku, je nutno na staveništi skladovat Vapex nebo textilií Fibroil. V případě, že by bylo nutno na vodoteči zřídit nornou stěnu při větším rozsahu havárie, je třeba spolupracovat s HZS, se správcem toku – Povodí Labe s.p..

Plán havarijních opatření začíná platit dnem jeho schválení.

Při realizaci stavby nesmí dojít ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami škodlivými vodám (ropné látky, nátěrové hmoty, sanační materiály). Na stavbě musí být prostředky pro likvidaci případné havárie. Vodní tok nesmí být znečištěn splachy z čištění mostní konstrukce. Zahájení a ukončení stavby bude s předstihem oznámeno správci vodního toku - Povodí Labe s.p. Havarijní plán musí být schválen vodoprávním orgánem (OŽP Krajský úřad Středočeského kraje).

Praha, srpen 2023

Vypracoval: Ing. Dávid Kuczik