

Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK Přístaviště Hodonín

Číslo projektu 500 553 0009

Číslo ISPROFOND 500 554 0002

**Projektová dokumentace pro vydání společného územního rozhodnutí a stavebního
povolení**

D. Dokumentace objektů a technických a technologických zařízení

D.1.1.4 SO 04 Přesun pontonového mola

D.1.1.4.1 Technická zpráva

Objednatel: Česká republika-Ředitelství vodních cest

Nábř. L. Svobody 1222/12, Praha 1



**ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST
ČESKÉ REPUBLIKY**

Zhotovitel: Projekční sdružení Přístaviště Hodonín

Provod – inženýrská společnost, s.r.o.

V Podhájí 226/28, Ústí nad Labem 400 01



Vodní cesty, a.s.

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4



Datum:

Listopad 2021
(aktualizace 01/2022)

Vypracoval:

Ing. Petr Plichta
Ing. Jakub Hajdina

Obsah:

D.1	Dokumentace stavebního nebo inženýrského objektu.....	3
D.1.1	Architektonicko – stavební řešení	3
1.	SO 04 Přesun pontonového mola	4
1.1.	Stávající pevné molo	4
1.1.1	Stávající ukotvení mola ke břehu.....	4
1.1.2	Stávající přístup k molu	4
1.1.3	Bezbariérové užívání mola	4
1.1.4	Požadavky stavebního objektu na tepelnou techniku, osvětlení, oslunění, hluk, vibrace	5
1.2.	Přesun pontonového mola, přístupového schodiště, dlažby a kotevních prvků	6
1.1.5	Přesun mola	6
1.1.6	Ocelové přístupové schodiště.....	6
1.1.7	Dlažba na sucho.....	6
1.1.8	Kotevní prvky na břehu.....	6
1.1.9	Budoucí přístup k molu	6
1.1.10	Bezbariérové užívání mola	6
1.1.11	Požadavky stavebního objektu na tepelnou techniku, osvětlení, oslunění, hluk, vibrace	7

D.1 Dokumentace stavebního nebo inženýrského objektu

D.1.1 Architektonicko – stavební řešení

Technická zpráva stavebního objektu:

SO 04 Přesun pontonového mola

Záměrem výstavby přístaviště Hodonín je realizace přístaviště pro až 8 plavidel o maximálním výtlaku 58 t. K vyvážení plavidel je navržena pevná přístavní hrana užité délky cca 47,0 m, ke které budou přikotveny 4 plovoucí ocelové výložníky. Stavba je navržena z důvodu zvýšení atraktivity města Hodonín pro plavbu a řešení vyčerpané kapacity veřejné přístavní infrastruktury.

Přístaviště bude dále zahrnovat:

- Informační systém přístaviště
- Kamerový systém
- Záchranný kruh
- Plavební značení
- Žebřík v nábrežní hraně
- Odběrné sloupky elektro
- Úvazné prvky
- Úprava bermy a schodiště veslařského klubu (VK)

Plavební hladiny v řece Moravě ř.km 101,95:

- | | |
|------------------------------------|---------------|
| • Maximální hrazená hladina v jezu | 163,54 m n.m. |
| • Nominální hladina | 163,04 m n.m. |
| • Minimální plavební hladina | 162,94 m n.m. |
| • Možný zákles hladiny | 162,74 m n.m. |
| • Kóta dna při hraně | 161,24 m n.m. |
| • Plavební hloubka | 1,5 m |

Související části dokumentace:

Výkresová část

Situační výkresy	C.
Výkresy stavebních objektů	D.1
Výkres PBŘ	D.1.3

Textová část

B. Souhrnná textová zpráva

D.1.2 Stavebně konstrukční řešení – statické výpočty

1. SO 04 Přesun pontonového mola

Tento stavební objekt řeší stávající umístění pontonového mola a následně jeho přemístění.

Situační zakres původního umístění, včetně budoucího umístění pontonového mola viz [D.1.1.4.2 Situace](#). V příloze [G.3 Povodňový plán pontonového mola](#) této PD, je obsažen povodňový plán pro toto pontonové molo.

1.1. Stávající pevné molo

Výstavba Přístaviště Hodonín vyvolává investici pro přesun stávajícího pontonového mola a následně jeho nové umístění a ukotvení ke břehu, včetně přesunu schodišťového ramena (přístup k molu) ale i kotevních bloků umístěných na břehové části řeky Moravy.

Pontonové molo se momentálně nachází na pravém břehu řeky Moravy v ř. km. 101,95 – Přístaviště „U Jezu“.

Pontonové molo pro loď Konstancii se sestává ze samotného mola, spojovací lávky a schodišťového ramene. Ocelový ponton je uzavřená ocelová konstrukce sestavená ze dvou dílů o rozměrech 5,40m x 2,25m x 1,0m. Celková délka pontonu činí 10,20m. Na pontonu jsou upevněny polotrámce po 0,77m. Na takto vytvořený rošt z polotrámců je upevněna podlaha z dřevěných fošen tl. 5 cm.

1.1.1 Stávající ukotvení mola ke břehu

Momentálně je ponton uchycen dvojicí ocelových lan. Lana jsou upevněna na břehu do kotevních bloků. Na bermě mezi hrází a korytem řeky jsou vybudovány čtyři kotevní železobetonové bloky. Jedná se o vrtané piloty průměru 410 mm vyplněné armovacím košem s osazenou ocelovou trubicí průměru 133 mm, tvořící v nadzemní části pachole ukončené ochrannou ocelovou zárubnicí. Kotevní bloky jsou dva před pontonem a dva za pontonem, přičemž vždy je jeden z této dvojice na bermě a druhý pro případ potřeby vyvázat molo výš – ve vrchní části svahu hráze.

Mezi pontonem a břehem je zřízena ocelová lávka o šířce 1,5m. Ta je spojena s pontonem kloubovými spojkami. Na břehu jsou zaraženy ocelové trubky a k nim je lávka uchycena rovněž kloubovými spoji. Spoje jsou rozebíratelné za účelem demontáže. Lávka i molo jsou doplněny trubkovým zábradlím.

1.1.2 Stávající přístup k molu

Ve svahu hráze je osazeno ocelové schodišťové rameno. Rameno zajišťuje přístup z cyklostezky směrem k molu. Mezi molem a nástupním stupněm ocelového schodiště je položena dlažba na sucho. Rameno má pro případ velké vody či ledochodu odnímatelné zábradlí.

1.1.3 Bezbariérové užívání mola

S ohledem na charakter pontonového mola se nepředpokládá přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

1.1.4 Požadavky stavebního objektu na tepelnou techniku, osvětlení, oslunění, hluk, vibrace

Tepelná technika

V rámci stávajícího mola se netýká.

Osvětlení a oslunění

Molo se nachází na jihovýchod a svým umístěním je přes běžný den plavební sezóny dostatečně osluněno.

Hluk

Netýká se.

Vibrace

Netýká se.

1.2. Přesun pontonového mola, přístupového schodiště, dlažby a kotevních prvků

1.1.5 Přesun mola

Pontonové molo se v rámci výstavby Přístaviště Hodonín přesune poproudním směrem na ř. km. 101,92 podél pravého břehu řeky Moravy.

Molo se před samotnou výstavbou rozebere. Nejprve se rozeberou pochozí prkna na vrchní části mola. Ty se následně uskladní v areálu Přístaviště „U Jezu“. Plovoucí část mola (plovoucí lávka) se přesune protiproudě pomocí člunu k sjezdu do vody (cca 150 m), a tam se za pomoci malého jeřábu vytáhne z vody.

1.1.6 Ocelové přístupové schodiště

Stávající ocelové schodiště se v rámci výstavby přesune směrem poproudě podél pravého břehu řeky Moravy.

Schodiště se vyjme ze stávajícího umístění a následně se přesune cca 35 m poproudě a bude osazeno do břehu, tak, aby při případném nárustu hladiny řeky Moravy nebylo odplaveno popř. poškozeno.

1.1.7 Dlažba na sucho

Tato dlažba se nachází pod nástupním schodišťovým stupněm a bude přesunuta směrem poproudě, podél pravého břehu řeky Moravy. Následně bude osazena do stávajícího terénu pod nástupní stupeň nového umístění původní schodiště. Rozměry dlažby se nebudou od původního řešení nikterak lišit.

1.1.8 Kotevní prvky na břehu

Kotevní prvky, umístěné na břehu se demolují a jámy vzniklé touto demolicí budou zasypány dostatečně zhučněnou zeminou (min. 95 % Proctor standart) pro homogenní hráze. Beton bude v rámci výstavby Přístaviště Hodonín odtěžen.

Nové kotevní prvky budou vybudovány stejným způsobem, jako ty původní. Bude se jednat o vrtané piloty průměru 410 mm vyplněné armokošem s osazenou ocelovou trubkou průměru 133 mm tvořící v nadzemní části pachole ukončené ochrannou ocelovou zárubnicí. Kotevní bloky budou dva před pontonem a dva za pontonem, přičemž vždy je jeden z této dvojice na bermě a druhý pro případ potřeby vyvázat molo výš – ve vrchní části svahu hráze.

1.1.9 Budoucí přístup k molu

Přístup k molu bude zajištěn pomocí (původního přesunutého) ocelového schodiště, přístupného z cyklostezky. Dále bude prostor mezi nástupním stupněm schodiště a pontonovým molem vydlážděn původní dlažbou na sucho.

1.1.10 Bezbariérové užívání mola

S ohledem na charakter pontonového mola se nepředpokládá přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

1.1.11 Požadavky stavebního objektu na tepelnou techniku, osvětlení, oslunění, hluk, vibrace

Tepelná technika

V rámci budoucího umístění mola se netýká.

Osvětlení a oslunění

Molo se bude nacházet na jihovýchod a svým umístěním bude přes běžný den plavební sezóny dostatečně osluněno.

Hluk

Netýká se.

Vibrace

Netýká se.

V Ústí nad Labem

Leden 2022

Ing. Petr Plichta

Ing. Jakub Hajdina