

PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY

NÁZEV STAVBY: **Bařův kanál, Huštěnovice - Babice III. etapa,
km 37,527 - 39,150, oprava opevnění**

ČÍSLO STAVBY: 323417

VODNÍ CESTA: Bařův kanál

ČÍSLO HYDR. POŘADÍ: 4-13-01-0770-0-30

KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ: Staré Město, Huštěnovice

OKRES: Uherské Hradiště

KRAJ: Zlínský

ORP: Uherské Hradiště

POU: Staré Město, Uherské Hradiště

CHARAKTER STAVBY: Údržba vodního díla

INVESTOR: Povodí Moravy, s. p.

Dřevařská 11

602 00 Brno

IČO: 70890013

DIČ: CZ70890013

PROJEKTANT: Povodí Moravy, s. p.

Závod Střední Morava - projekce

Moravní nám. 766

686 11 Uherské Hradiště

2. PODKLADY PROJEKTU

1. Mapy zájmového území 1:50000, 1:25000, 1:10000 a 1:2000.
2. Manipulační a provozní řád pro plavební cestu Otrokovice – Rohatec.
3. Původní projektová dokumentace Baťova kanálu a projekty řešící opravy opevnění BK v sousedních úsecích.
4. Vlastní výškopisné a polohopisné zaměření.
Pevný bod – fixační čep na koruně PB zdi plavební komory Huštěnovice o kótě 179,391 m n.m. Výškový systém - Balt p.v.

3. UMÍSTĚNÍ STAVBY

Předmětný úsek Baťova kanálu se nachází v km 38,570 – 39,150. Jedná se již o III. etapu údržby vodního díla Baťův kanál v úseku od dolního zhlaví plavební komory Huštěnovice v km 37,527 po km 39,150, kde se na PB nachází rybník Mokřad u Huštěnovic.

Na PB Baťova kanálu se nachází asfaltová cyklostezka a za ní Huštěnovický potok, na LB je hráz plavebního kanálu a za ní odvodňovací příkop.

4. STÁVAJÍCÍ STAV

V současné době je stav břehů značně závadný. V důsledku dlouhodobé eroze, podemílání a narážení vln jsou svahy koryta zcela zdevastované.

Na svazích vznikly menší či větší, ale prakticky nepřetržitě nátrže, které ohrožují stabilitu obou břehů a zároveň tak stabilitu cyklostezky na PB a ochranné hráze na LB. Stav této hráze je velmi špatný a hrozí zde nebezpečí destrukce až protržení hráze.

Koryto kanálu je také částečně zaneseno.

5. ÚČEL STAVBY

Účelem stavby je obnova opevnění břehů Baťova kanálu, aby nedocházelo k dalšímu zvětšování nátrží a případně i k narušení cyklostezky na PB a ochranné hráze na LB.

Dalším narušováním by se dále zvětšovali škody a následné udržovací práce by vyžadovaly daleko větší finanční náklady.

Touto údržbou nebude narušena stabilita vodního díla.

6. NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

Příčný profil

Koryto má mít lichoběžníkový profil s šířkou dna min. 6 m v normálním úseku a min. 11 m ve výhybnách.

Na PB mezi vodou a cyklostezkou se odstraní traviny. Na LB hrázi se odstraní traviny, křoviny i s kořeny, určené stromy a všechny pařezy, i ty které tam zůstaly po předešlých probírkách břehových porostů. Odpadní dřevní hmota se spálí, případně poštěpkuje, ostatní se použije jako palivové, příp. užitkové dřevo. Pařezy se převezou na skládku investora, případně se převezou na rozdrčení a použijí se jako palivo. Kmeny se také převezou na určenou skládku investora.

Na narušených svazích koryta v km 38,570 – 39,150 (580 m) se provede obnova původního opevnění záhozem z lomového kamene o hmotnosti 200 - 500 kg tak, aby byl zabezpečen sklon svahů 1 : 1,5. V horní části opevnění se na délce 1,5 m po svahu provede rovinanina z lom. kamene tl. 40 cm tak, aby kámen ve výšce 40 cm pod a nad hladinou byl kvalitně vyskládán, urovnán a vyklínován.

Pata líce záhozu bude v úrovni původního projektovaného dna kanálu. Spodek záhozu bude zapuštěn ještě o 60 cm níže. Délka opevnění bude 3,6 m po svahu. V patě bude mít zához tl. 60 cm, u vrchu 40 cm. Patka záhozu bude předsazena o 40 cm.

Líc záhozu se také řádně urovná v předepsaném sklonu a vyklínuje. Na začátku se zához plynule zaváže na konec opevnění II. etapy. Na konci úseku se plynule zaváže do břehů tak, aby kameny nepřekážely plavbě lodí.

Na LB hrázi se odstraní drn a provede se podélné zryhování. Všechny nerovnosti hráze se dohutní vhodnou zeminou z výkopů, které se provedou ve dně do úrovně původní nivelety a v patách svahů pro uložení záhozu. Tato zemina se předtím nechá vyschnout na vzdušné straně hráze, příp. ve vypuštěném korytě. Šířka koruny bude min. 3 m (i více, tak, aby byl celý výkop zeminy zahutněn do hráze) a sklon vzdušného svahu k odvodňovacímu příkopu bude 1 : min.1,5.

Krátké svahy na PB nad záhozem se také dohutní zeminou.

Všechny dotčené svahy, koruna hráze, a ostatní plochy se vyčistí, upraví a zatravní. Také dno kanálu se vyčistí od všech nežádoucích předmětů (kameny, kořeny, různé naplaveniny apod.) a povrch se urovná, aby zde nezůstali žádné překážky pro průjezd lodí. Obdobně se vyčistí také odvodňovací příkop na LB za hrází.

Podélný profil

Dno plavebního kanálu má mít v daném úseku mírný sklon 0,1 ‰.

Zához bude vytažen na kótu 179,20 m n. m., tj. do výše 40 cm nad plavební hladinu, která je uváděna na kótě 178,80 m n. m. Pata svahu záhozu bude v úrovni původního dna.

Koruna LB hráze bude na původní kótě 179,50 m n. m.

Směrové poměry

Směrové poměry vodní cesty zůstanou zachovány. Všechny linie musí být plynulé. Pravobřežní hrana koryta bude vedena plynule tak, aby vzdálenost od asf. cyklostezky byla min. 2 m. Zához bude navazovat na opevnění II. etapy.

Manipulační plochy a cesty, příp. dočasně dotčené pozemky se uvedou do původního stavu podle instrukcí investora (upraví, zatravní, vyspraví odpovídajícím materiálem apod.).

7. MAJETKOPRÁVNÍ POMĚRY

Vlastní stavba se nachází na pozemcích p. č. 3884/1 na k. ú. Staré Město u Uherského Hradiště a p.č. 1073/3, 1073/4, 1073/5 na k. ú. Huštěnovice, které jsou ve vlastnictví České Republiky a kde má právo hospodařit investor stavby Povodí Moravy, s. p., Brno. Tento pozemek zahrnuje vlastní Bařův kanál i sousední cyklostezku na PB a odvodňovací příkop na LB.

8. NADZEMNÍ A PODZEMNÍ VEDENÍ

Nadzemní vedení NN a VN jsou patrna v terénu . Musí být dodržována ochranná pásma.

Případné meliorační výusti, které jsou patrné na březích, se nesmí poškodit. Výusti se opraví, upraví do profilu a okolí se zpevní kamenem podle instrukcí investora.

Vyjádření o existenci nadzemních a podzemních vedení s orientačními situacemi jednotlivých sítí jsou uvedena v příloze „Doklady“.

Všechna vedení, včetně těch, které vedou podél břehových hran, musí být vytyčena, řádně označena a musí být dodržována ochranná pásma. Zhotovitel musí dodržovat podmínky uvedené ve vyjádření jednotlivých správců sítí. Místa přejezdu nad podzemními vedeními musí být dostatečně ochráněna po dohodě se správcem těchto sítí. Nesmí dojít k jakémukoliv poškození těchto vedení, příp. i jiných zařízení v korytě nebo v blízkosti toku.

9. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Příjezdové cesty

Příjezd ke stavbě bude umožněn po stávajících komunikacích a zpevněných polních cestách od Starého Města. Případnou možnost příjezdu od Huštěnovic si musí zhotovitel projednat a dohodnout se starostou obce. Zhotovitel také prověří únosnost obou hospodářských mostů přes Bařův kanál u St. Města a u Huštěnovic. Únosnost těchto mostů se nesmí překračovat a mostní konstrukce se musí pravidelně kontrolovat.

Pro příjezd od polní cesty za Rybárnami na LB je dohodnuta možnost přejezdu v určených manipulačních pruzích přes pole v honu Trumpětka, které obdělává zemědělská firma Lukrom plus, s.r.o., středisko Staré Město. Dotčené plochy budou vyčištěny, urovnané a přeorány. Zhotovitel zaplatí běžnou náhradu za škodu na polních kulturách podle plodin a výměry dotčených ploch.

Přes odvodňovací příkop se na určených místech provedou dočasné propustky (potrubí min. DN 600, hrázka z lom. kamene, zeminy a kameniva). Vlastní pojezd mechanismů bude prováděn po koruně hráze na LB, která se nakonec dohutní a vyrovná do předepsaného profilu. Dočasné propustky se odstraní a celé dno příkopu se vyčistí a vyrovná v původním sklonu.

Pojezd těžké techniky po cyklostezce na PB není povolen. Případný menší pojezd na PB nutno předem dohodnout se zástupci Starého Města a Huštěnovic.

Před zahájením stavebních prací investor spolu se zhotovitelem projedná a upřesní všechny příjezdy na stavbu s odpovědnými zástupci všech dotčených subjektů. Stav všech používaných komunikací a cest se musí před stavbou zdokumentovat.

Komunikace musí být udržovány v čistém stavu. V případě jakéhokoli narušení se komunikace kvalitně vyspraví odpovídajícím materiálem. Ostatní dotčené plochy určené pro pojezd mechanismů se po ukončení stavebních prací uvedou do původního stavu.

Obvod staveniště

Zahrnuje vlastní část plavebního kanálu, hráz a odvodňovací příkop na LB, příp. manipulační pruhy a plochy v nezbytně nutném rozsahu.

Zemina na násypy

Na dohutnění LB hráze a svahů nad záhozem bude použita vhodná zemina, která nesmí obsahovat různé pevné předměty, traviny, větve, kořeny apod. Použije se zeminy ze dna kanálu. Do hutněného násypu jsou vhodné tyto druhy zeminy - hlína, jílovitá příp. písčitá hlína. Hutnění bude probíhat po vrstvách tl. 20 cm. Celý násyp musí být řádně zhutněný do 96 % zkoušky Proctor – Standart tak, aby nedocházelo k dalšímu sedání.

Materiál na opevnění

Lomový kámen bude navážen přímo k místu potřeby na levý břeh. V rámci přesunu hmot a přehození, si zhotovitel přemístí vhodným způsobem potřebný kámen i na pravou stranu koryta. Kámen může být částečně složen na vhodném místě po dohodě zhotovitele s investorem, příp. se zástupci Starého Města, Huštěnovic a Lukrom plus, s.r.o., středisko Staré Město.

Lomový kámen musí být tvrdý, kvalitní a odolný proti obrušování i agresivitě vody. Zhotovitel bude používat kámen, který splňuje požadavky na předepsanou tloušťku opevnění, tj. 60 cm v patě a 40 cm u vrchu záhozu. Pro uložení záhozu se provede potřebný výkop i s ohledem na částečné zatlačení záhozových kamenů tak, aby byl dodržen předepsaný sklon svahu i tloušťka opevnění.

Veškerý materiál na stavbu musí odpovídat příslušným normám.

Provádění stavebních prací

Postup stavebních prací musí zhotovitel předem dohodnout se zástupci investora, střediska vodních cest, města Starého Města, obce Huštěnovice, Lukrom plus, MRS Uherské Hradiště i ostatních zainteresovaných složek.

Pro vlastní provádění oprav břehů bude nutno předmětný úsek Baťova kanálu vypustit. Proto si zhotovitel vybuduje nad koncem úseku dostatečnou provizorní těsnicí hrázku z lom. kamene a zeminy těsněnou pevnou dvojitou folií, příp. vhodné těsnicí hrazení, a voda se postupně vypustí přes plav. komoru Huštěnovice. Případní vodní živočichové, kteří zůstanou na dně se vysbírají a převezou na určené místo.

Do hrázky, případně do hrazení, se zabuduje dostatečné přepadové potrubí, uprostřed koryta se vyhloubí příkop směrem k plavební komoře a případná přetékající i průsaková voda bude sváděna do plavební komory.

Všechny dotčené plochy se uvedou do původního stavu, příp. se upraví podle instrukcí investora. Případná poškozená místa nebo úseky na používaných komunikacích a cestách se opraví příslušným materiálem.

Případné nutné stavební změny , které by vyplynuly z konkrétních podmínek na stavbě, budou prováděny podle instrukcí investora tak, aby byly dodrženy celkové finanční objemy stavebních prací.

Termín stavebních prací

Předpokládá se, že stavba bude provedena v období mezi plavebními sezónami, tj. říjen 2016 – duben 2017.

10. PÉČE O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vlastním prováděním stavebních prací nedojde ke zhoršení životního prostředí na stavbě ani v jejím okolí a nebude narušena stabilita vodního díla.

Materiál potřebný na sanaci nátrží je přírodního charakteru. Nebudou používány prefabrikované prvky.

Na stavbě nesmí dojít ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami závadnými vodám v souladu se zákonem 254/2001 (především ropnými látkami - pohonné hmoty, oleje a pod.). Používané mechanismy a stroje musí být v řádném technickém stavu a musí být zamezeno jakýmkoliv možností úniku ropných látek do vody a půdy. Pro případ havárie je nutno přichystat ochranné zařízení a prostředky (norná stěna, vapex atd.)

11. BEZPEČNOST PRÁCE

Na stavbě je nutno učinit veškerá opatření k ochraně zdraví a života pracovníků, kolemjdoucích i kolemjedoucích.

Všichni pracovníci musí dodržovat všechny požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích podle platných zákonů, vyhlášek a nařízení (zákon č. 88/2016 Sb., zákon č. 309/2006 Sb., NV 591/2006 Sb., zákon č. 251/2005 Sb. apod.).

Zvláštní pozornost je třeba věnovat při provádění záhozu z lom. kamene a hutnění zeminy. Nutno dodržovat bezpečnou vzdálenost mechanismů pracujících na hrázi od nátrží ve svahu koryta. V případě blížící se větší vody musí být všechny mechanismy i jiné překážky vyvezeny z koryta kanálu.

Uherské Hradiště, červenec 2016

Ing. Otépka Miroslav
projektant