




Zakázka:

**VYPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE
PRO ZAJIŠTĚNÍ OPRAV MOSTŮ A PROPUSTKŮ**

TÚ 2411 Rohatec (mimo) – Sudoměřice nad Moravou (mimo)
DÚ 04 SD FEROTECH, EUROKAPITAL – Sudoměřice nad Moravou

Zodp. projektant zakázky:	Ing. Juraj Figuli		<div>Zhotovitel PD:</div> <div><div>F-PROJEKT DOPRAVNÍ STAVBY</div><div>F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY s.r.o. Janáčkova 4642/5d 79601 Prostějov</div></div>	
Zodp. projektant objektu:	Ing. Juraj Figuli			
Vypracoval:	Ing. Juraj Figuli			
Kontroloval:	Ing. Martin Major			
Kraj: Jihomoravský	K.ú.: Sudoměřice			
Objednatel: Správa železnic, s. o., OŘ Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno				
<div>Stavba:</div> <div>Oprava mostu v km 4,258 tratě Rohatec - Sudoměřice nad Moravou</div> <div>Objekt:</div> <div>SO 2411-19-15</div> <div>Název přílohy:</div> <div>TECHNICKÁ ZPRÁVA</div>			Datum: červen 2020	
			Stupeň: DSP	
			Číslo zakázky: 219009	
			Měřítko: -	
			Část PD: D.2.1	
Číslo přílohy: 01				

**Oprava mostu v km 4,258 tratě Rohatec – Sudoměřice na
Moravě**

Dokumentace pro stavební povolení

SO 2411-19-15 Železniční most

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU	4
3	VSTUPNÍ PODKLADY	4
4	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU MOSTU	4
5	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	6
6	PRŮZKUMY A ZJIŠŤOVÁNÍ	7
6.1	Inženýrsko-geologický průzkum.....	7
7	TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU MOSTU	8
7.1	Založení mostu a spodní stavba.....	9
7.2	Nosná konstrukce	10
7.3	Ochrana proti bludným proudům	10
7.4	Vodotěsná izolace a odvodnění mostu	10
7.5	Přechodové oblasti a ZKPP.....	10
7.6	Vybavení mostu	11
7.7	Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí	11
7.8	Úpravy v okolí mostu	11
8	POSTUP VÝSTAVBY MOSTU	11
8.1	Staveniště a přístupy.....	11
8.2	Technologický postup výstavby mostu	12
8.3	Bourání a odstraňování staré konstrukce	12
8.4	Skrývka ornice a ochrana okolního území	12
8.5	Výkopy a zajištění stavební jámy	13
8.6	Zásypy konstrukcí a budování zemních těles	13
8.7	Výstavba nosné konstrukce mostu	14
8.8	Omezení dopravy	14
8.9	Dotčené inženýrské sítě	14
9	SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY	14
9.1	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	14
9.2	Koordinace s jinými stavbami	15
10	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ	15
11	VÝPOČTY	16
11.1	Statické výpočty	16
11.2	Hydraulické řešení	16
12	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ	16
13	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	17
14	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	18
15	ZÁVĚR	18

PŘÍLOHA Č. 1 HYDROTECHNICKÝ VÝPOČET

PŘÍLOHA Č. 2 HYDROLOGICKÉ ÚDAJE POVRCHOVÝCH VOD

PŘÍLOHA Č. 3 VÝMĚR ČÍSLO: 1 7.4 6 0/VI/14A

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby	Oprava mostu v km 4,258 tratě Rohatec – Sudoměřice na Moravě
Stavební objekt	SO 2411-19-15 Železniční most
Druh stavby	nový most
Evidenční km	4,258
Katastrální území	Sudoměřice
Parcelní čísla pozemků	240/1
Obec	Sudoměřice
Okres	Hodonín
Kraj	Jihomoravský
Stavebník (investor stavby)	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město Korespondenční adresa: Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26, 611 43 Brno
Správce mostu	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů Kounicova 26, 611 43 Brno
Zhotovitel projektu	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY, s. r. o. Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov
Traťový úsek	2411 Rohatec (mimo) – Sudoměřice nad Moravou (mimo)
Definiční úsek	04 SD FEROTECH, EUROKAPITAL – Sudoměřice nad Moravou
TUDU	241104
Staničení mostního objektu	evidenční km 4,258
Poloha na trati	v širé trati mezi dopravními Rohatec a Sudoměřice nad Moravou
Kategorie dráhy	dráha regionální
Provozovatel dráhy	Správa železnic, státní organizace
Číslo tratě podle KJŘ	343 Hodonín – Vrbovce
Číslo tratě podle prohlášení o dráze (úředního povolení)	802 00 Rohatec – Veselí nad Moravou
Číslo tratě podle TTP	317E Rohatec – Veselí nad Moravou
Dovolené zatížení tratě	B2/50 (18 t / 6,4 t) maximální traťová třída zatížení (TTZ) s přidruženou rychlostí
Skupina přechodnosti	1
Počet kolejí	jednokolejná trať
Traťové zabezpeč. zař. (TZZ)	automatické hradlo
Základní traťové rádiové spojení	TRS
Trakce	-
Traťová rychlost	50 km/h
Prostorová průchodnost	průjezdny průřez ZGC
Překonávané překážky	Sudoměřický potok
Stupeň projektové dokumentace	dokumentace pro stavební povolení

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Stávající most je situován na trati Rohatec – Sudoměřice na Moravě v km 4,258 mimo obydleného území obce Sudoměřice, kde se v okolí tratě nachází malé plochy s výskytem lesního porostu a slouží k převedení jednokolejné tratě přes koryto Sudoměřického potoka. Výstavba mostu proběhla v roce 1889 a obnova (provedení PKO) se datuje do roku 1970.

Stavba je umístěna v místě dosavadního mostu pouze na stávajících pozemcích dráhy ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření pro Správu železnic, s. o.

Převáděná železniční trať

Most převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční celostátní trať. Trať přechází územím v násypu a vede ze stanice Rohatec přes Sudoměřice nad Moravou do Veselí nad Moravou. Trať byla vybudována ve dvou etapách od 10. října 1887 do 1. října 1889. Provoz na trati na úseku Rohatec - Sudoměřice n. M. byl zahájen 1. října 1889 a na úseku Sudoměřice n. M. - Veselí n. M. již 10. října 1887. Trať je kategorizována jako regionální dráha. Při převzetí funkce provozovatele Správou železniční dopravní cesty v roce 2008 byla ještě úsekem celostátní dráhy.

Překážka – Sudoměřický potok

Sudoměřický potok pramení na západním úbočí Tlště hory v CHKO Bílé Karpaty. Od svého pramene vytváří potok přirozenou hranici mezi Slovenskem a Českou republikou téměř po obec Sudoměřice, kde se od hranice vzdaluje. Před soutokem s potokem Radějovkou přechází opět hranicí. Tok potoka je v úseku, kde se nachází most ohrazován. Koryto potoka je pod mostem zpevněno kamenem do betonu. Dno zpevněného koryta je vyvýšeno nad přilehlými nezpevněnými částmi koryta a má podle zaměření negativní sklon – vytváří překážku přirozenému proudění vody. Sklon přirozeného koryta je velmi malý a klesá z levé strany mostu ve sklonu cca 5-10 %.

3 VSTUPNÍ PODKLADY

Podklady pro vypracování projektu opravy:

- *Podklady pro zadávací dokumentaci pro zpracování projektu na opravu mostu v km 215,561 trati Brno hl. n. (mimo) – Česká Třebová (mimo).* Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů. Duben 2019.
- *Zaměření stávajícího mostu, železniční tratě a okolí.* HiGeo s. r. o., Brno. Listopad 2019.
- *Vlastní měření a fotodokumentace zpracovatele projektu.* Prosinec 2019.
- *Projekt Opravy mostu v km 4,258 trati Rohatec - Sudoměřice.* Červenec 1998.
- *Sudoměřice – Rohatec – most v km 4,258 inženýrsko-geologický průzkum.* Červenec 1998.
- *Vodopravní výměr číslo: 1 7.4 6 0/VI/14a Úprava Radějovky ve spojení se Sudoměřickým potokem.* Srpen 1935.

4 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU MOSTU

Stávající most je šikmý a má světlost 10,0 m, délka mostu je 16,6 m a šířka 4,9 m (4,74 m hlavní nosníky). Výška objektu nad terénem je 3,18 m. Konstrukci mostu tvoří kamenné opěry, které jsou založeny plošně na betonových základech. Opěry jsou doplněny masivními úložnými kameny v místě uložení nosné konstrukce. Nosná konstrukce je prvková s plnostěnnými krajními hlavními nosníky doplněna o dva vnitřní plnostěnné podélníky, které jsou spojeny s hlavními nosníky plnostěnnými příčnicí. Dřevěné mostnice jsou uloženy na podélnících.

V úseku mostu je trasa vedena směrově v přímé a niveleta stoupá cca +0,5 ‰. Podle původní dokumentace opravy mostu z roku byla niveleta v úseku mostu navržena vodorovná v délce 22,0 m.

Charakteristika mostu podle ČSN 73 6200 Mosty – Terminologie a třídění

Podle druhu převáděné komunikace	dražní most
Podle druhu převáděné dráhy	železniční most
Podle povahy svršku	s kolejovým ložem
Podle konstrukce mostovky	s prvkovou mostovkou
Podle překračované překážky	most přes potok
Podle počtu mostních otvorů nebo polí	most o jednom otvoru

Podle počtu úrovní mostovek nad sebou	most s mostovkou v jedné úrovni
Podle výškové polohy mostovky	most s dolní mostovkou
Podle přesypávky	most bez přesypávky
Podle měnitelnosti základní polohy hlavní nosné konstrukce	nepohyblivý
Podle plánované doby trvání	trvalý most
Podle průběhu trasy na mostě	most v přímé
Podle úhlu křížení	šikmý most
Podle materiálu	ocelový most (plnostěnný)
Podle ohybové tuhosti nosné konstrukce	most s ohybově tuhous nosnou konstrukcí
Podle statické funkce hlavní NK	trámový most
Podle volné výšky na mostě	s neomezenou volnou výškou
Podle uspořádání příčného řezu	most otevřeně uspořádaný
Délka mostu	16,60 m
Šířka mostu	4,88 m
Výška mostu	3,18 m
Délka přemostění	12,48 m
Šikmost mostu	levá (úhel křížení 58,5 g)
Délka nosné konstrukce	13,88 m
Šířka nosné konstrukce	4,74 m
Rozpětí nosné konstrukce	13,41 m
Tloušťka nosné konstrukce	0,45 m (ve středu)
Výška kolejového lože a přesypávky	0,55 m
Volná výška pod mostem	3,94 m (nejmenší)
Rok dokončení mostu	1889 (MES)
Rok poslední opravy mostu	1970 (PKO nosné konstrukce)

Stavební stav mostu je hodnocen jako vyhovující (K2/S2).

Popis závad a poruch mostu ¹

Stav nosné konstrukce

- V horní pásnici podélníků jsou otvory po původním rozdělení mostnic. V napojení podélného ztužení na podélníky je štěrbinová koroze tloušťky až 15 mm, ztužení je na hranách vyrezlé až do hloubky 15 mm.
- Na konstrukci silně roste řasa.
- PKO: nátěr sešlý s místním prorozáváním do cca 50 % plochy (Ri 5).
- Uložení: ložiska na O 01 jsou znečištěná, rezivá na ploše cca 50 % (Ri 5). Podružná ložiska, jsou znečištěná, rezivá na ploše cca 50 % (Ri 5), nezalitá, v sedlech uvolněná. Ložiska na O 02 jsou znečištěná, rezivá na ploše cca 50 % (Ri 5). Podružná ložiska, jsou znečištěná, rezivá na ploše cca 50 % (Ri 5), nezalitá, v sedlech uvolněná.

Stav spodní stavby

Opěra O 01

- Zdivo pod terénem.

¹ odstavec byl převzat z Protokolu o podrobné prohlídce z 27. 3. 2018

- Úložný práh: spárování se místy vydroluje až do hloubky 70 mm, na horní ploše je znečištěný. Žulové úložné kvádry stav dobrý, pískovcové jsou zvětřelé, vydrolují se až do hloubky 60 mm, jsou uvolněné.
- Závěrná zeď: kamenné zdivo je vyspravené betonem, beton je vydutý a opadáva. Spárování se vydroluje až do hloubky 100 mm. Na horní ploše vlevo i vpravo je kámen zvětřelý, vydroluje se až do hloubky 20 mm, roste mech a lišejník, beton zvětřelý, vydroluje se až do hloubky 10 mm, roste mech a lišejník.
- Přilehlý svahový kužel je vlevo i vpravo porostlý vegetací a keři.

Opěra O 02

- Spárování popraskané, uvolněné, vydrolené do hloubky až 40 mm.
- Úložný práh: spárování se místy vydroluje až do hloubky 40 mm, na horní ploše je znečištěný.
- Žulové úložné kvádry stav dobrý, pískovcové jsou zvětřelé, vydrolují se až do hloubky 40 mm, jsou uvolněné. Pod pravým podružným ložiskem je kvádr prasklý až do hloubky 50 mm, trhлина přes roh ve vzdálenosti 200 a 600 mm (viz foto č. 1).
- Závěrné zdivo: je vyspravené betonem, beton je vydutý a opadáva. Spárování se vydroluje až do hloubky 140 mm, spára nad úložným prahem až do hloubky 180 mm. Na horní ploše vlevo i vpravo je kámen zvětřelý, vydroluje se až do hloubky 20 mm, roste mech a lišejník.
- Přilehlý svahový kužel je vlevo i vpravo porostlý vegetací a keři.

Stav železničního svršku

- Upevnění koleje: v celé délce mostu je v dobrém stavu bez zjevných závad.
- Pozednice: jsou čelně i podélně rozpraskané.
- Mostnice: jsou čelně i podélně rozpraskané. Na 19. mostnici vlevo chybí matice. Na 24. mostnici roste houba (viz foto č. 2). Šrouby jsou uvolněné, mostnice při průjezdu vlaku pulzují až 20 mm.

Stav vybavení

Podlahy

- Chodníkové podlahy: nátěr je sešlý, prorezavění cca 10 % plochy (Ri 5). Vlevo je poslední díl chodníkové podlahy deformovaný u pozednice na ploše 300x300 mm, plech je ohnutý i s chodníkovým nosníkem až o 50 mm směrem dolů. Silně roste řasa.
- Hlavové podlahy: nátěr je sešlý, prorezavění cca 10 % plochy (Ri 5). Vrutky jsou místy uvolněné. Silně roste řasa.
- Středové podlahy: nátěr je sešlý, prorezavění cca 10 % plochy (Ri 5). Stav dobrý. Silně roste řasa.

Zábradlí

- Vlevo: koroze profilů, prorezavění nátěrů cca 50 % (Ri 5). Nedostatečná výška zábradlí. Na začátku je madlo deformované směrem dolů až o 320 mm, v 1. poli až o 30 mm.
- Vpravo: koroze profilů, prorezavění nátěrů cca 50 % (Ri 5). Nedostatečná výška zábradlí. V 1. poli deformace 45 mm a ve 3. poli 20 mm.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Nátěr je sešlý, tabulka na začátku vlevo poškozená.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Svahy před i za objektem porůstají vegetací, keři a stromy.
- Dlažba koryta potoka je místy rozrušená, spárování je vyplavené až do hloubky 70 mm.

Přechody do tratě

- Neřešené, neupravené, vlevo na začátku a vpravo na konci chybí šterk až na výšku 500 mm – nebezpečné.

5 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

V rámci péče o stavebně-technický stav mostu a přechodnost trati naplánoval správce stavební záměr spočívající v celkové přestavbě mostu včetně vybavení. Důvodem pro tento krok je vznik závad ovlivňujících provozuschopnost dráhy a životnost mostu.

Přestavbou mostu se do budoucna zaručí plná provozuschopnost dráhy. Stávající parametry trati zůstanou zachovány, jelikož účelem opravy není zlepšení parametrů dráhy nad mostem. Upevnění koleje i kolej nad mostem je v dobrém stavu kromě pozednic a mostnic, které jsou rozpraskané a uvolněné.

Oprava bude provedena v jednom stavebním postupu s potřebou výluky železničního provozu.

Uvedená přestavba mostu vyžaduje stavební povolení speciálního stavebního úřadu. Podrobnosti k jednotlivým opravám jsou uvedeny v následujícím textu.

6 PRŮZKUMY A ZJIŠŤOVÁNÍ

6.1 Inženýrsko-geologický průzkum

Pro danou stavbu byl proveden geotechnický průzkum a byly zjištěny geologické a hydrogeologické poměry v okolí. Byly provedeny laboratorní rozborů zeminy a chemická analýza podzemní vody. Zeminy byly rozděleny do jednotlivé geotechnických typů a podtypů na základě zjištěných vlastností a parametrů.

Níže je uveden stručný výtah z průzkumu. Podrobnější informace jsou uvedeny v kompletní dokumentaci Inženýrsko-geologického průzkumu, která je součástí dokumentace pro Opravu mostu.

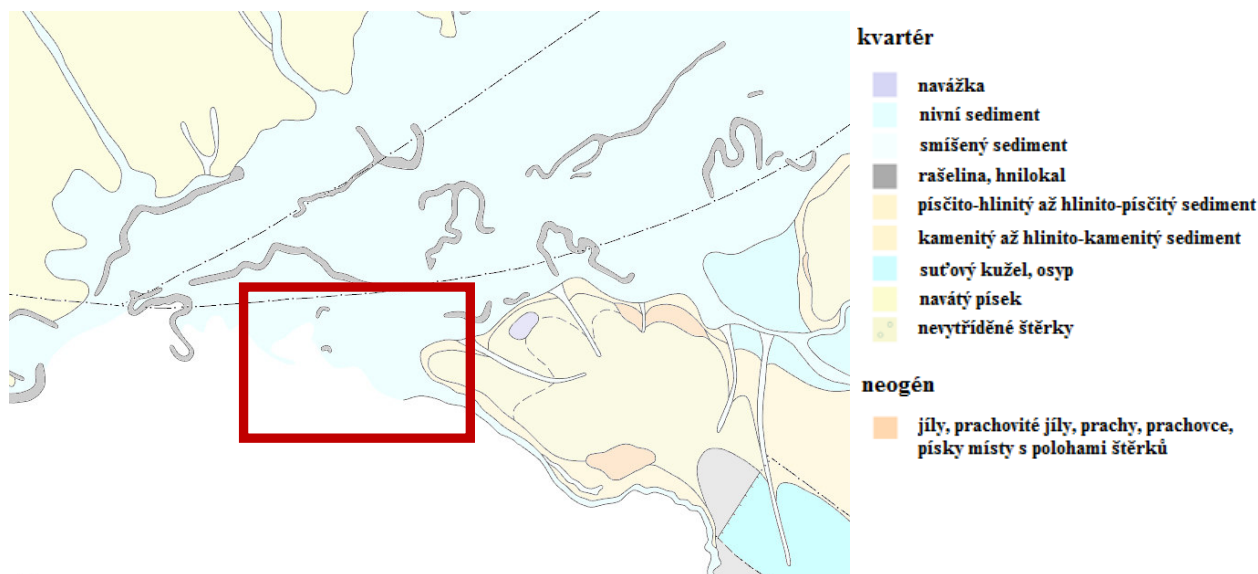
Geologické poměry

Z hlediska geologického členění leží sledovaná lokalita na území vídeňské pánve. Sedimenty jsou neogenního stáří (pannon) a zastoupeny jsou zde mořské jíly, prachy, písky a štěrky bzeneckého souvrství. Kvartérní pokryv tvoří v zájmové lokalitě deluviofluviální a fluviální sedimenty a dále se v širším okolí vyskytují spraše a sprašové hlíny.

Hydrogeologické poměry

Sledovaná oblast je součástí hydrogeologického rajónu 2250 – Dolnomoravský úval – severní část (Hydrogeologická rajonizace ČR – Olmer, Hermann, Kadlecová, Prchalová et al. 2006).

Hydrogeologické poměry jsou ovlivněny geologickou stavbou. Pro naše účely mají význam sedimenty vyskytující se v přepovrchové zóně. Štěrky a písky jsou průlinově propustné, jíly vytvářejí hydrogeologický izolátor. Spraše a sprašové hlíny mají funkci poloizolátoru.



Geotechnický podtyp	2.1	3.1	3.2	4.1	4.2
ČSN P 73 1005	F8 CH	S5 SC	S3 S-F	G5 GC	G3 G-F
objemová tíha γ (k.Nm ⁻³)	20,5	18,5	17,5	19,5	19,0
vlhkost w (%)	31,5	-	14,20	11,20-13,40	-
mez tekutosti (%)	67,60	-	-	24,90-25,40	-
mez plasticity (%)	29,60	-	-	13,70-14,30	-
index plasticity	38,00	-	-	10,60-11,70	-
konzistence/ulehllost	tuhá	tuhá	stř. ulehlý	pevná	stř. ulehlá
stupeň konzistence dle F. Vrtka	*0,93	-	-	*0,99	-
ef. úhel vnitřního tření ϕ (°)	15	26	31	30	36
ef. koheze (kPa)	5	5	0	6	0
tot. úhel vnitřního tření (°)	0	-	-	-	-
tot. koheze (kPa)	40	-	-	-	-
modul přetvárnosti (MPa)	3	6	17	50	90
Poissonovo číslo ν	0,42	0,35	0,30	0,30	0,25
orientační tabulková únosnost (kPa)	80	225	260	250	455

7 TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU MOSTU

Stávající most je navržen k přestavbě. Stávající konstrukce mostu tvořená plnostěnnou trámovou NK na zděných kamen-
ných opěrách se nahradí novou betonovou polorámovou konstrukcí, která splňuje podmínku prostorové průchodnosti
(volný mostní průřez VMP 2,5 podle ČSN 73 6201). Založení mostu je hlubinné na skupinách pilot. Zajištění přechodo-
vých oblastí mostu a napojení na stávající drážní těleso bude rovnoběžnými křídly vetknutými do stojek hlavní kon-
strukce. Římsy na NK a křídlech budou osazena ocelovým zábradlím. Přechody do trati budou zřízeny skloněnými křídly.

Nový most je navržen na přenos účinků zatížení modelů LM71 a SW/2. Podrobnosti jsou uvedeny ve Statickém výpočtu.

Kolej na mostě se po přestavbě mostu osadí do stejné polohy jako předtím a pouze se výškově upraví niveleta. Směrově
je kolej navržena v přímé a výškově na mostě stoupá ve sklonu 0,53 ‰. Svršek bude tvořit průběžné kolejové lože a
kolejnice 49E1 na betonových pražcích SB8 P s upevněním K.

Charakteristika mostu podle ČSN 73 6200 Mosty – Terminologie a třídění

Podle druhu převáděné komunikace	drážní most
Podle druhu převáděné dráhy	železniční most
Podle povahy svršku	s kolejovým ložem
Podle konstrukce mostovky	-
Podle překračované překážky	most přes potok
Podle počtu mostních otvorů nebo polí	most o jednom otvoru
Podle počtu úrovní mostovek nad sebou	-
Podle výškové polohy mostovky	-
Podle přesypávky	most bez přesypávky
Podle měnitelnosti základní polohy hlavní nosné konstrukce	nepohyblivý
Podle plánované doby trvání	trvalý most
Podle průběhu trasy na mostě	most v přímé

Podle úhlu křížení	šikmý most
Podle materiálu	betonový most (plnostěnný)
Podle ohybové tuhosti nosné konstrukce	most s ohybově tuhou nosnou konstrukcí
Podle statické funkce hlavní NK	polorámový most
Podle volné výšky na mostě	s neomezenou volnou výškou
Podle uspořádání příčného řezu	most otevřeně uspořádaný
Délka mostu	22,085 m
Šířka mostu	5,80 m
Výška mostu	3,03 m
Délka přemostění	12,58 m
Šikmost mostu	levá (úhel křížení 58,5 g)
Délka nosné konstrukce	14,085 m
Šířka nosné konstrukce	5,60 m
Rozpětí nosné konstrukce	13,33 m
Tloušťka nosné konstrukce	0,50 m (ve středu)
Výška kolejového lože a přesypávky	0,55 m
Volná výška pod mostem	1,71 m (nejmenší)

7.1 Založení mostu a spodní stavba

Pro most je navrženo hlubinné založení na svislých pilotách délky 9,0 m v rastru 1×5 pro jeden základ – dvě krajní piloty blíž k sobě a jedna středová v řadě za sebou. Vrtý jsou prováděny hluchým vrtáním z upravené výkopové jámy. Průměr dříku bude 750 mm. Výztuž piloty bude tvořit vázaný armokoš z betonářské oceli z prutů ovinutých příčnou výztuží.

Číslo opěry	Úroveň hlav [m n. m.]	Počet [ks]	Sklon [°]	Celková délka [m]	Délka kořene [m]	Výztuž [mm]
1	165,634	5	0,0	9,0	9,0	B500 B
2	165,634	5	0,0	9,0	9,0	B500 B

Vrtý budou prováděny na projektovanou hloubku z dna stavební jámy zabezpečené proti vnikání podzemní vody a koryto bude zatrubněné. Vrtý Ø750 mm budou prováděny náběrovým vrtáním s vrtným šnekem a budou postupně paženy. Dno vrtu bude po dosažení potřebné hloubky začištěno.

Betonáž pilot bude prováděna následně po odvrtání a dočištění vrtu. Vcelku vkládaný armokoš bude opatřen distančními kroužky. Betonáž pilot bude probíhat najednou ze dna vrtu sypákovou rourou, která musí být během betonáže ponořena min. 1,5 m v betonu. Použije se beton třídy C30/37-XA1 svými vlastnostmi vhodný pro prováděný pilot, zejména musí mít odolnost proti rozměšování, částečnou schopnost samozhutnění a správnou zpracovatelnost pro umožnění vytahování pažnic – vodní součinitel by měl dosahovat hodnoty max. 0,6. Vrtý se vyplní betonem nad projektovanou výšku a následně po provedení výkopu 100 mm pod základovou spáru se hlavy pilot dočistí. Dno výkopu bude vyplněno podkladním betonem C8/10-X0 v tl. 100 mm.

Piloty budou vetknuty do betonového základového pasu 1200×600 mm z betonu C30/37-XA1. Vrch hlavy pilot může být zapuštěn do základu 50 mm. Horní povrch základu je navržen vodorovný.

Svislé rubové plochy základů, stěn a křídel ve styku se zeminou budou na rubu chráněny proti účinkům podzemní vody 1× penetračním nátěrem a izolací z NAIP, ochrana izolace je provedena geotextilií (min. 600 g/m²). V líci budou ve styku se zeminou opatřeny 1× penetračním a 2× asfaltovým nátěrem proti zemní vlhkosti a ochráněny geotextilií min. 600 g/m². Izolace v líci stěn bude vytažena pod dlažbu koryta potoka.

7.2 Nosná konstrukce

Nosnou konstrukci mostu bude tvořit monolitický polorám ze železobetonu C40/50-XC4, XF3 vyztužen vázanou betonářskou výztuží B500 B s minimálním krytím 50 mm. Nosná konstrukce má délku 14085 mm a šířku 5600 mm. Nosná konstrukce je v levé šikmosti a sleduje úhel křížení 58,5 g s potokem. Stojky konstantní tloušťky 600 mm jsou vetknuty do základových pasů. Deska polorámu je proměnné tloušťky – ve vrcholu má tl. 500 mm a v místě rámového rohu 750 mm. Náběhy začínají ve čtvrtinách délky přemostění v podélném směru se sklonem 1:10 s kolmou délkou 2,5 m. Horní povrch je ve střechovitém podélném sklonu 1,0 % a v místě napojení na stěny žlabu bude provedeno zkosení 150/150 mm. Ostré hrany rámového rohu a podélných spodních hran desky budou zkoseny 50/50 mm.

Stěny žlabu tloušťky 400 mm jsou betonovány na desku rámu. Roh mezi stěnou a deskou je proveden zkosením 150/150 mm – na konci desky bude zkosení navazovat na sklon zkosení rámového rohu. Stěny mají horní povrch podélně i příčně vodorovný a navazují na křídla mostu.

Křídla mostního objektu jsou zavěšená, rovnoběžná, lichoběžníkového tvaru, vetknutá do stěn rámu. Křídla jsou navržena z monolitického železobetonu C40/50-XC4, XF3. Výška vetknutí je 2,98 m, na konci mají křídla výšku 1,25 m. Tloušťka křídel je 0,40 m a lícují s krajem stěn. Horní povrch křídel má podélný sklon 11,50 %, v příčném směru je vodorovný.

Celá konstrukce bude betonována v kvalitě pohledového betonu. Provádění betonových konstrukcí bude dle ČSN EN 13670. Pro ošetřování betonu je stanovena třída ošetřování 4. Konstrukce bude kontrolována dle prováděcí třídy 2.

Deska nosné konstrukce bude betonována s nadvýšením uprostřed rozpětí desky 20 mm.

7.3 Ochrana proti bludným proudům

Most se nenachází na elektrizované trati, avšak ve vzdálenosti do 5 km od mostu se nachází elektrizovaná trať. Primární ochrana se pro most nebude provádět. V rámci výstavby mostu bude provedena sekundární ochrana konstrukce, kterou bude plnit navržený systém vodotěsné izolace a izolace základů a stojek proti zemní vlhkosti, tloušťka krycí vrstva vyztuže a použití kotevních nebo zálivkových hmot na bázi polymerů.

7.4 Vodotěsná izolace a odvodnění mostu

Na nosné konstrukci je navržen nový systém izolace. Horní povrch nosné konstrukce bude zbaven výstupků, ostrých hran a prachu a bude ošetřen penetračně-adhezním nátěrem. Tvořen bude z celoplošně natavených asfaltových pásů tl. 4 mm položených na ošetřený beton s přesahy v podélném i příčném směru dle technologického postupu použitého systému schváleného Správou železnic. V přesazích bude izolace natavena a natavena bude i na svislých plochách žlabu. V podélném směru se přetáhne přes hranu nosné konstrukce až na stěny, kde se napojí na rubovou izolaci stěn rámu.

Druhou vrstvu bude tvořit ochranná geotextilie s gramáží min. 300 g/m². Geotextilie bude vytažena pod římsu a přichycena páskem 40×4 mm z nerezové oceli zakotveným nerezovými vruty s hmoždinkami do betonu.

Na geotextilii bude položena separační PE fólie tl. 0,2 mm, na které se provede tvrdá ochrana tl. 50 mm z betonu třídy C25/30-XC2, XF1 vyztužena svařovanou sítí Ø4/100 × Ø4/100. Na svislých plochách bude také ochrana z betonu v tl. 50 mm nebo je možné provést cihelnou přizdívkou v tl. 70 mm.

7.5 Přechodové oblasti a ZKPP

Přechodová oblast

Přechodová oblast bude zřízena na délku 7,0 m ze štěrkdrti fr. 0/32 hutněné po vrstvách s mocností max. 0,3 m. Míra zhutnění pláně musí odpovídat relativní ulehlosti $I_D = \min. 0,95$ a deformační únosnosti $E_0 = \min. 30 \text{ MPa}$.

ZKPP – zesílená konstrukce pražcového podloží

V úseku přechodové oblasti se zřídí vrstva ze štěrkdrti fr. 0/32 tl. 550 mm hutněná ve dvou vrstvách. Míra zhutnění na povrchu musí odpovídat relativní ulehlosti $I_D = \min. 0,8$ a deformační únosnosti $E_{def} = \min. 50 \text{ MPa}$.

Mimo přechodové oblasti bude na stávajícím zemním tělese proveden výběh ZKPP v délce 5,0 m ze stejného materiálu v tl. 550 mm.

7.6 Vybavení mostu

Římsy

Na obou stranách mostu se vybetonují monolitické římsy z betonu C30/37-XC4, XF3. Příčný sklon říms na nosné konstrukci je 4,0 % směrem do koleje a na křídlech jsou vodorovné. V podélném směru jsou římsy na křídlech skloněny a na NK jsou vodorovné. Výška říms je 250 mm a šířka 580 mm. Z rubové strany je římsa předsazená před rubovou stěnu o 80 mm z důvodu zatažení a ukotvení izolačních pásů a geotextilie na svislých stěnách pod okrajem římsy. Na vnější straně je proveden přesah 100 mm s okapním vlysem vytvořeným vložením lišty do bednění. Všechny hrany říms budou zkošený lištou 15/15 mm.

V obou římsách se osadí kabelové plastové chráničky pro převedení stávající kabelové trasy na pravé straně tratě a pro případné převedení budoucích kabelových tras.

Zábradlí

Na mostě bude osazeno nové ocelové úhelníkové zábradlí třídy S235 JR s jedním madlem a dvěma příčlemi. Výška zábradlí na NK i křídlech bude 1,1 m. Zábradlí bude osazeno přes ocelové patky kotvené vlepuvanými kotvami do jádrových vývrtů – po výškové rektifikaci bude podlito polymermaltou. Podrobný popis a detaily zábradlí jsou uvedeny ve výkresové části.

Všechny části zábradlí budou vyráběny dílensky. Ostré hrany (svary, plechy) budou zaoblené s poloměrem 2 mm. Díly zábradlí se nebudou vodivě propojovat. Protikorozi ochrana je uvedena v samostatném odstavci této zprávy. V případě nutnosti zhotovitel zábradlí vypracuje VTD a TP pro zábradlí.

Tabule s letopočtem opravy

Na NK na vnější straně obou stěn žlabu kolejového lože se vyznačí rok dokončení stavby mostu vlysem do betonu.

7.7 Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí

Zábradlí

Systém ochrany je podle tab. D/1 přílohy D Předpisu SŽDC S 5/4 Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí navržen pro stupeň korozi agresivity prostředí C3 podle tab. B/1 jako zinkování ponorem + ONS 91 se složením dle tab. E/3.

- | | |
|--|------------|
| - příprava povrchu otryskáním na stupeň Sa 2 1/2 (dle přílohy C) | |
| - žárový povlak Zn nanášený ponorem | 80 µm |
| - 1× základní nátěr na bázi EP | NDFT 80 µm |
| - 1× vrchní nátěr na bázi PUR | NDFT 80 µm |

Barevný odstín je uvažován RAL 6017 (zelená). Konkrétní nátěrový systém a vrchní odstín musí být schválen zástupcem objednatele.

7.8 Úpravy v okolí mostu

Pod mostem se nachází koryto, kterého svahy a dno se odláždí. Dlažba bude realizována v celkové tloušťce 350 mm z lomového kamene do betonu C16/20-XA1. Dlažba bude uzavřena příčnými prahy 300×700 mm z prostého betonu C16/20-XA1. Za příčnými prahy zpevněného koryta se zřídí kamenná rovinanina z DK 63/125 v délce 2,0 m s napojením na stávající koryto řeky.

Vedle mostu se provede obnova svahů a dalších stavbou poškozených ploch a opatří se vrstvou zeminy ze skrávky a provede se nové zatravnění. Ohumusování se provede v tloušťce min. 150 mm.

8 POSTUP VÝSTAVBY MOSTU

8.1 Staveniště a přístupy

Plocha zařízení staveniště je navržena na sousedním pozemku p. č. 1828/1 v majetku České republiky s právem hospodaření pro Povodí Moravy s. p. po pravé straně tratě mezi svahem násypu železničního tělesa a lesní cestou. Dovolují-li to místní podmínky, je vhodné vybudovat zařízení staveniště přednostně v blízkosti mostu na pozemcích Správy železnic. Předpokládá se plocha o rozměrech uvedených v příloze Koordinační situace stavby. Vybudování zařízení staveniště je

možné i na jiném pro zhotovitele vhodném místě nebo může zhotovitel od výstavby zařízení staveniště upustit. Je však třeba ponechat plochu pro přístup k mostu a pro nájezd na drážní těleso. Pokud bude plocha zařízení staveniště a přístupové cesty zpevněna, je potřeba položit na stávající urovnaný terén oddělovací vrstvu např. z geotextilie.

Jako zdroj elektrické energie při provádění stavby se využije naftová nebo benzinová elektrocentrála. Při předpokládaném větším odběru elektrické energie je možné zřídit dočasnou přípojku 400/230 V AC z distribuční sítě – nedalekého vedení NN po levé straně tratě za místní komunikaci – vzdálenost cca 85 m k nejbližšímu stožáru.

Staveniště je dostupné odbočením z komunikace pod nadjezdem na silnici I/70 ve směru na hraniční přechod Sudoměřice/Skalica – dále po účelové komunikaci, která vede v souběhu se Sudoměřickým potokem nebo po polní cestě v souběhu s tratí (pro přístup na polní cestu je nutné překonání Sudoměřického potoka brodem). Od odbočky je most vzdálen přibližně 1 km. Z hlediska možnosti poškození asfaltové účelové komunikace těžkými mechanizmy je pro přístup vhodnější použití polní cesty.

8.2 Technologický postup výstavby mostu

Výstavba mostu proběhne v jedné časově omezené etapě s výlukou na železniční trati v délce 60 dní. Odstranění a zpětná montáž koleje je samostatný objekt stavby.

Popis postupu stavby

- zřízení přístupové cesty;
- vybudování zařízení staveniště;
- vytyčení inženýrských sítí;
- demontáž kolejového svršku (objekt svršku);
- odstranění stávající nosné konstrukce mostu;
- zatrubnění potoka;
- bourání spodní stavby, výkopové práce v místě mostu;
- provedení vrtných šablon a pilot;
- úprava podloží a podkladní beton;
- zhotovení bednění, vyvázání výztuže a následná betonáž základů;
- zhotovení podpěrné skruže a bednění, vyvázání výztuže a následná betonáž nosné konstrukce a křídel;
- zřízení izolací proti zemní vlhkosti a stékající vodě včetně ochrany;
- hutněný zásyp a obsyp nového mostu včetně přechodových oblastí;
- montáž kolejového svršku a zřízení přechodů do trati (objekt svršku);
- betonáž prahů a pokládka dlažby v korytě pod mostem, zpevnění dna kamennou rovinou a drobné terénní úpravy v okolí mostu;
- odstranění zařízení staveniště;
- rekultivace ploch zařízení staveniště a přístupové cesty.

Předpokládaná doba výstavby je 2 měsíce. Zahájení stavby se předpokládá ve 2. čtvrtletí 2021 a ukončení ve 3. čtvrtletí 2021.

8.3 Bourání a odstraňování staré konstrukce

Stávající most se kompletně vybourá. Nosná konstrukce bude po demontáži koleje a mostnic rozmontována a vyjmuta z otvoru po jednotlivých částech. Po vytřídění jednotlivých částí bude odvezena jako výzisk. Vybourány budou i kamenné opěry a základy starého mostu – kámen bude očištěn, vytříděn a uložen na meziskládku a použije se pro zpevnění a úpravy nových svahů koryta v okolí mostu.

8.4 Skrývka ornice a ochrana okolního území

Před zahájením stavby budou odstraněny křoviny na svazích koryta v nejnútnejším rozsahu pro provedení úprav koryta. V blízkosti stavby se nachází území s lesním porostem s výskytem vzrostlých a nově vysazených stromů, které by mohly být při výstavbě poškozeny. Je nutno dbát na zřízení dodatečné ochrany, pokud budou práce prováděny v jejich blízkosti.

Na svazích a v místě výkopů pro nový most se provede skryvka ornice. Zemina se uskladní na drážním pozemku nebo v blízkosti stavby a v závěru stavby se použije pro ohumusování nového zemního tělesa dráhy a pro úpravy a rekultivaci terénu v okolí mostu a v místě zařízení staveniště a přístupové cesty.

8.5 Výkopy a zajištění stavební jámy

Zemní práce budou probíhat v rozsahu nutném pro realizaci nového mostu. Jedná se především o odstranění drážního tělesa, výkopy přechodových oblastí, výkopy pro založení mostu a pro spodní stavbu. Vykopaný materiál bude vytříděn a rozdělen podle možnosti dalšího využití a odvezen na meziskládku. Ostatní nevyužitelný materiál bude přímo odvezen na oficiální skládku, kde bude uložen dle zásad hospodaření s odpady nebo jako materiál určen k recyklaci.

Po výkopech nad úroveň základů se následně provede pilotové založení mostu. Pak se provede výkop 100 mm pod úroveň základové spáry včetně dočištění hlav pilot. Případná voda ve stavební jámě bude odčerpávána.

Výkopy

Výkopy budou provedeny v otevřených svahovaných jámách se sklonem svahů 1:1 na stávajícím násypovém drážním tělese a přilehlém terénu. Rozsah výkopů je určen novým základem mostu, délkou křídel a délkou ZKPP v přechodové oblasti a ve výběžích ZKPP. Ve výkopu je vhodné počítat se zřízením odvodňovací drážky a jímky pro čerpání přítokové vody.

Výšková úroveň základové spáry je zřejmá z přehledných výkresů mostu. Dno stavební jámy je nutné před zhotovením podsypu a základu mostu chránit před přitékající vodou.

Výkopy pro úpravy v korytě jsou dány vnějším obrysem nové nosné konstrukce a délkou opevnění koryta a napojení kamennou rovnalinou na stávající koryto potoka.

Provizorní převedení vodního toku

Po odstranění stávající nosné konstrukce mostu musí být zabezpečeno dočasné převedení vodního toku po dobu výstavby nového mostu. Ve stávajícím korytě potoka se osadí dočasné potrubí z 3 plastových trub DN 800 a vodní tok se přehradí sypanými hrázkami, aby voda nevtékala do stavební jámy, ale do potrubí. Kapacita potrubí dočasného obtoku musí podle MVL 649 vyhovět průtoku Q_2 . Navržený průměr potrubí vyhoví pro podélný sklon potrubí 3,0 %. Po výstavbě nové nosné konstrukce s úpravou koryta toku se voda převede do nového otvoru a plastové potrubí se rozebere.

Protože se jedná o stavbu na vodním toku, je nutné (například při přívalových deštích) počítat s možností zatopení staveniště a jeho následným odvodněním např. pomocí odčerpání vody. V případě hrozícího zaplavení stavební jámy při povodních se doporučuje s předstihem stavební jámu uměle zaplavit. Sníží se tak případné další škody na zařízení staveniště či stavbě samotné.

Čerpání vody

Nový základ polorámu je umístěn pod hranicí hladiny spodní vody, která přímo koresponduje s výškou hladiny v Sudoměřickém potoku. Výstavba objektu by měla být prováděna v letních měsících, aby se eliminovalo množství vody v základové spáře. Budou zřízeny jímky a případná spodní voda bude čerpána a odváděna zpět do potoka.

8.6 Zásypy konstrukcí a budování zemních těles

Podsypy

Podsyp musí být proveden z nenamrzavé, nesoudržné zeminy zrnitosti 0/32 s mírou zhutnění min 92 % PS.

Zpětný zásyp a obsypy

Konstrukce mostu bude zasypána nenamrzavým materiálem z nesoudržné zeminy hutněný po vrstvách s největší tloušťkou 0,30 m. Míra zhutnění zásypů se řídí podle úrovně a oblasti, ve které se zásyp provádí. Nad základovou spárou po úroveň přilehlého terénu musí splňovat podmínky pro podloží násypu. Zásyp konstrukce mostu musí probíhat současně na obou stranách, aby nedocházelo k nadměrné deformaci jenom jedné strany – to se týče především křídel. Jako zásypový materiál se může použít pouze zemina vhodná do násypu případně zemina podmíněčně vhodná do násypu, tj. zejména písky a štěrky nebo písčité a štěrkovité zeminy. Použití stávající odkopané zeminy se musí na místě posoudit.

Do vzdálenosti 1,0 m od rubu opěrných zdí bude použit materiál se zrnem o velikosti max. 16 mm.

Pro zpětné zásypy v lici křídel a opěr (svahové kužele bez opevnění) bude použita výkopová zemina. Pro zásypy rýh a podobných výkopů mimo těleso železničního spodu je min. míra zhutnění zásypu 92 % PS nebo $I_D = 0,75$.

Násyp

Budování násypu tj. doplnění zemního tělesa do normového sklonu 1:1,5 bude probíhat současně s obsypem konstrukce mostu. V blízkosti betonových konstrukcí (zejména trub) se musí zeminy hutnit pouze takovou mechanizací, aby nedošlo k poškození systému izolace a zasypávaných konstrukcí.

Zemní pláň

Konstrukce spodku bude tvořena z propustných nenamrzavých zemin písčitých, štěrkovitých nebo směsných s neplastickou příměsí – míra zhutnění musí odpovídat relativní ulehlosti $I_D = \min. 0,8$ nebo z jemnozrnných zemin písčitých nebo štěrkovitých – míra zhutnění musí odpovídat hodnotě maximální objemové hmotnosti zeminy min. 100 % PS. Deformační únosnost na povrchu zemní pláně musí dosahovat hodnot $E_0 = \min. 15 \text{ MPa}$.

Při zřizování konstrukční vrstvy železničního spodku přímo na stávající zemní pláni bude provedena statická zatěžovací zkouška a naměřená hodnota modulu přetvárnosti redukována opravným součinitelem „z“ musí být větší než požadovaná hodnota E_0 . Jinak se musí únosnost zemní pláně zvýšit vhodným způsobem. Bude-li při zkoušce dosaženo vyšších hodnot jako 20 MPa, musí být požadované deformační únosnosti v přechodové oblasti a ZKPP zvětšeny.

Použití kamenité a balvanité sypaniny se v úrovni 0,5 m pod zemní pláň nepřipouští.

Pláň železničního spodku

Konstrukční vrstva spodku bude tvořena z propustného nenamrzavého nesoudržného materiálu písčitého nebo štěrkovitého. Frakce použitého materiálu musí splňovat filtrační kritérium nebo musí být mezi vrstvami zřízena separační vrstva z geotextilie. Míra zhutnění pláně musí odpovídat relativní ulehlosti $I_D = \min. 0,8$ a deformační únosnosti $E_{pl} = \min. 30 \text{ MPa}$.

8.7 Výstavba nosné konstrukce mostu

Výstavba proběhne v jedné etapě s výlukou provozu na železniční trati. Výstavba bude sestávat z realizace hlubinného založení na dvou řadách vyztužených pilot $\varnothing 750 \text{ mm}$. Hlavy pilot budou spojeny železobetonovým základovým pasem, na kterém se vybetonují stěny rámy společně s deskou, která bude bedněna na podpěrné skruži. Následně se provede bednění a betonáž stěn žlabu a křídel. Na stěny a křídla bude vybetonována římsa na jednotlivé dilatační celky. Konstrukce mostu se opatří navrženým systémem izolace a postupně se budou konstrukce zasypávat. Zřídí se přechodové oblasti a ZKPP v předmostí a začne se s pokládkou kolejového lože a železničního svršku.

Harmonogram výstavby je uveden jako příloha části B Souhrnná technická zpráva.

8.8 Omezení dopravy

Stavba musí být provedena za výluky železničního provozu na převáděné trati. Bude zřízena náhradní autobusová doprava

K omezení silniční dopravy kvůli opravě mostu nedojde.

8.9 Dotčené inženýrské sítě

Stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy a podzemního kabelu zabezpečujícího železniční provoz po pravé straně dráhy. Kabel se po dobu stavby dočasně podepře a zabezpečí proti poškození; přeložka není navržena. Další podrobnosti jsou uvedeny ve vyjádřeních správců kabelů.

9 SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY

9.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Jednoduchá stavba je rozdělena na dva stavební objekty:

- SO 2411-17-15 Železniční svršek
- SO 2411-19-15 Železniční most

9.2 Koordinace s jinými stavbami

Stavba bude zhotovena ve stejném termínu společně s dalšími stavbami na trati Rohatec – Myjava s vyloučením provozu v úseku Rohatec – Veselí nad Moravou. Seznam plánovaných staveb:

- Oprava propustku v km 2,276 Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku
- Oprava propustku v km 2,872 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)
- Oprava propustku v km 3,009 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)
- Oprava propustku v km 3,195 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)
- Oprava mostu v km 11,665 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)

10 POŽADAVKY NA MĚŘENÍ

Pro potřebu zpracování projektu opravy mostu byl stávající most s okolím zaměřen. Výsledky zaměření jsou uvedeny v části projektu Geodetická dokumentace.

Vytyčení mostu

Podrobné body jsou uvedeny v souřadnicovém systému S-JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

Přesnost vytyčení (obecně)

Mezní odchylky vytyčení vztažných přímek půdorysné osnovy nebo os jsou stanoveny podle ČSN 73 0421.

- a) vzájemné vzdálenosti d ve dvou směrech:
 - výkop základů ± 50 mm
 - bednění ± 8 mm
- b) rovnoběžnosti: ± 15 mgon
- c) sevřeného úhlu: ± 30 mgon
- d) přímosti:
 - výkop základů ± 25 mm
 - bednění ± 8 mm
- e) vytyčení výškové úrovně základů: ± 5 mm
- f) vytyčení vodorovné roviny:
 - výkop základů ± 25 mm
 - betonáž základů ± 5 mm
 - betonáž konstrukcí ± 3 mm
- g) vytyčení konstrukčních výšek h při vytyčování: ± 4 mm
- h) vytyčení svislice: ± 4 mm

Přesnost provádění

Celá konstrukce bude provedena podle platných či doporučených ČSN:

- ČSN 73 0202 Geometrická přesnost ve výstavbě. Základní ustanovení
- ČSN 73 0203 Přesnost geometrických parametrů ve výstavbě. Funkční tolerance
- ČSN 73 0204 Přesnost geometrických parametrů ve výstavbě. Zásady výpočtu
- ČSN 73 0210 Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění.
 - Část 1: Přesnost osazení
- ČSN 73 0210 Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění.
 - Část 1: Přesnost monolitických betonových konstrukcí

Při výstavbě mostu je nutno dodržet následující požadované tolerance:

a) Piloty	- směrově	± 40 mm
	- výškově	± 20 mm
	- svislost vrtu	± 2 % délky vrtu
b) Základy	- směrově	± 40 mm
	- výškově	± 20 mm
c) Nosná konstrukce	- směrově	± 15 mm
	- výškově	± 10 mm
	- rovinatost povrchu na vztažnou délku 2 m.....	6 mm
d) Zábradlí	- směrově	± 15 mm
	- výškově	± 10 mm

Geodetická sledování v průběhu stavby a po dokončení stavby

V průběhu stavby před betonáží se geodeticky ověří polohová a výšková správnost bednění nosné konstrukce. Po dokončení stavby bude provedeno zaměření nového objektu.

Požadavky na uvedení mostu do provozu a další sledování mostu

Po dokončení stavby se provede hlavní prohlídka mostu jako součást technickobezpečnostní zkoušky. Zatěžovací zkouška mostu se nepožaduje. Další sledování stavu mostu bude podle předpisu SŽDC S5 Správa mostních objektů.

11 VÝPOČTY

11.1 Statické výpočty

Statický výpočet byl proveden pro nosnou konstrukci a založení mostu a konstrukce mostu byla ověřena v mezním stavu únosnosti a použitelnosti na návrhovou životnost 100 let. Konstrukce vyhovuje na převedení normou stanoveného zatížení železniční dopravou. Zatížitelnost mostu $Z_{LM71} = 1,21$.

Statický výpočet nosné konstrukce a založení je samostatnou přílohou projektové dokumentace a obsahuje další podrobnosti. Charakteristiky a vyhodnocení průzkumu jsou uvedeny v samostatné dokumentaci, která je přiložena k dokumentaci mostu. Statický výpočet jiných částí mostu nebyl proveden.

Stanovení zatížení železniční dopravou dle ČSN EN 1991-2

Nosná konstrukce mostu musí vyhovět pro zatížení železniční dopravou definované „modelem zatížení 71“ s klasifikačním součinitelem $\alpha = 1,21$ a modelem zatížení SW/2.

Způsob založení a geotechnické charakteristiky podloží v základové spáře

Založení mostu je hlubinné na dvou skupinách pilot. Podloží pod základovou spárou bylo zjištěno a vlastnosti zemin byly vyhodnoceny inženýrsko-geologickým průzkumem.

11.2 Hydraulické řešení

Hydraulické řešení je provedeno podle TP 204 Hydrotechnické posouzení mostních objektů na vodních tocích a TP 232 Propustky a mosty malých rozpětí a splňuje požadavky ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů. Hydrotechnický výpočet je uveden v příloze č. 1 této technické zprávy.

12 PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ

- ČSN 73 6200. *Mosty – Terminologie a třídění*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, říjen 2011;
- ČSN 73 6201. *Projektování mostních objektů*. Praha: Český normalizační institut, říjen 2008, ve znění změny Z1. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, leden 2012.
- ČSN 75 1400. *Hydrologické údaje povrchových vod*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2014.

- SŽDC S3. *Železniční svršek*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2008, ve znění Změny 1, Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2014, Změny 2, Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2014 a Změny 3, Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019.
- SŽDC S4. *Železniční spodek*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2008, ve znění Změny 1, Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2014.
- SŽDC S5. *Správa mostních objektů*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2012.
- SŽDC (ČD) SR5/7 (S). *Služební rukověť. Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů*. Praha: České dráhy, s. o., 1997.
- MVL 649. *Železobetonové trubní propustky*. Mostní vzorový list. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, OTH, 2012.
- *Obecné technické podmínky pro železobetonové trouby propustků*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2012.
- Směrnice SŽDC č. 67. *Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011.
- TP 124. *Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2008.
- TP 204. *Hydrotechnické posouzení mostních objektů na vodních tocích*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2009.
- TP 232. *Propustky a mosty malých rozpětí*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2012.
- *Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (České dráhy, s. o.), 2000-2019.
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006. *Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2006, ve znění pokynu SŽDC PO-07/2019-GŘ. *Aplikace novel vyhlášek o dokumentacích staveb*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

13 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Po dobu stavby bude pomocí informačních tabulí zakázán vstup cizích osob na staveniště. Staveniště bude ohrazeno mobilním zábradlím příp. mobilním oplocením.

Při přípravných a dokončovacích stavebních pracích, kdy nebude zavedena výluka železničního provozu, nebudou pracovníci vstupovat do kolejí. Po obou stranách koleje bude umístěna výstražná páska ve výšce 1,2 m nad terénem na sloupcích v délce 30 m a bezpečnostní tabulky zakazující vstup do provozované koleje. Další podmínky z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci se pro provádění stavby v projektu nestanovují. Je potřebné dodržovat obecně platné právní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci, tj. zejména:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 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 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů;

- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů;
- 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. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí;
- nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů;
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků;
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, ve znění pozdějších předpisů;
- SŽDC Bp1. Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Právní předpisy upravující požární ochranu

- zákon ČNR č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách;
- SŽDC Ob14. Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

14 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ochrana proti úniku závadných látek do okolí

Při stavebních pracích může dojít k úniku motorové nafty a hydraulického oleje z dopravních a mechanizačních prostředků. Při úniku ropných látek musí být ihned přerušeny stavební práce a podniknuty kroky k zamezení rozšíření uniklých závadných látek do okolí a následně provedena jejich likvidace. Likvidaci zachycených ropných a dalších závadných látek je nutno zajistit u odborné autorizované firmy.

Nároky na likvidaci odpadů

Nakládání s odpady vzniklými při stavebních pracích se řídí zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech. Vytěžený přebytečný materiál a vybourané stavební hmoty budou odvezeny na nejbližší skládku pro daný druh odpadu dle zvážení dodavatele. Předpokládá se vzdálenost do 20 km. Podrobnosti jsou uvedeny v části B.8 projektové dokumentace.

Odtok povodňových vod

Území stavby se nachází v oblasti ohrožené povodněmi. Pro stavbu bude zpracován povodňový plán.

15 ZÁVĚR

Před zahájením stavebních prací je nutné nechat vytyčit a viditelně označit všechny inženýrské sítě jejich majiteli příp. správci nebo uživateli – v okolí mostu by se mělo jednat pouze o podzemní kabel ČD – Telematika Olomouc, který je na mostě uložen v ocelové chráničce. Práce v blízkosti vedení musí probíhat dle podmínek vyjádření majitelů nebo správců sítí.

Zhotovitel před zahájením prací předloží technologické postupy pro jednotlivé speciální stavební činnosti.

Tato dokumentace slouží k realizaci přestavby mostu. Případné změny během výstavby vůči této dokumentaci podléhají souhlasu investora stavby. V rozhodujících fázích výstavby mostu bude na vyžádání prováděn autorský dozor projektanta.

V Brně, červen 2020

Příloha č. 1 Hydrotechnický výpočet

stavba: Oprava mostu v km 4,258 tratě Rohatec - Sudoměřice nad Moravou
objekt: SO 2411-19-15 Železniční most

druh stavby: přestavba mostu
účel stavby: most slouží pro převedení dráhy přes vodní tok

Výpočet je zpracován podle:
ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
TP 204 Hydrotechnické posouzení mostních objektů na vodních tocích
TP 232 Propustky a mosty malých rozpětí

Účelem výpočtu je prokázat, že navržený most nevytváří překážku přirozenému odtoku vody při všech odtokových stavech, které se mohou vyskytnout s významnou pravděpodobností za období fyzické životnosti mostu.

Zatřídění mostního objektu křižujícího vodní toky a vodní nádrže

- Zatřídění mostního objektu podle dopravního významu
mostní objekt dráhy
2. kategorie podle kap. 12 ČSN 73 6201
- Zatřídění mostního objektu podle charakteru křižovaných vodních toků
most křižující malý vodní tok
- Zatřídění mostního objektu z hlediska nebezpečí jeho ohrožení při povodních
Mostní objekt ohrožovaný při výskytu povodní
- s obdélníkovým příčným profilem s odlážděnými šikmými svahy

Výchozí údaje a podklady

- Hydrologické podklady (údaje od ČHMÚ)
plocha povodí

$A = 29,06 \text{ km}^2 \leq 50 \text{ km}^2 \rightarrow$ lze navrhnout proudění se zahlceným vtokem
n-letá řada průtoků

Q_1	Q_2	Q_5	Q_{10}	Q_{20}	Q_{50}	Q_{100}
4,30	6,40	11,00	15,00	21,00	30,00	39,00

hodnoty v m^3/s

stanovení návrhového průtoku podle ČSN 73 6201

hodnota variačního rozpětí

$V_R = Q_{100}/Q_1 = 9,1 \geq 6,5 \dots$ nelze navrhnout proudění se zahlceným vtokem

návrhový průtok

$NP = Q_{100} = 39,00 \text{ m}^3/\text{s} < 50 \text{ m}^3/\text{s} \dots$ vodní tok lze převést propustkem

kontrolní návrhový průtok

$KNP = 54,60 \text{ m}^3/\text{s}$

návrh tvaru a velikosti příčného profilu mostu

most obdélníkového příčného profilu s šikmými odlážděnými svahy

výška	$h = 1,715 \text{ m}$	1715 mm	šířka dna	3,600 m	
světlost	$b = 10,000 \text{ m}$	10000 mm	výška koryta	1,200 m	
sklon svahů	1: 1,5	šířka bermy	1,180 m	výška kynety	0,500 m

návrh délky a podélného sklonu koryta pod mostem

šířka mostu

$l = 6,350 \text{ m}$

navržený podélný sklon dna pod mostem

$i = 1,30 \% < 0,5 ; 5,0 > \%$

výška pláň železničního tělesa nad dnem vtoku

$h_1 = 2,100 \text{ m}$

návrh tvarového řešení vtokové části mostu

vtok je tvořen kolmým čelem - rovnoběžnými křídly opěr

Hydraulické posouzení mostu pro návrhový a kontrolní návrhový průtok**posouzení režimu proudění v mostním otvoru**

rozměry a podélný sklon dna mostu jsou navrženy tak, aby bylo zaručeno proudění o volné hladině

stanovení hloubky vody nad mostem

Měrná křivka koryta v profilu nad objektem za předpokladu ustáleného rovnoměrného proudění - Chézyho rovnice

sklon hladiny	I =	0,0130	sklon	13 ‰
součinitel drsnosti	n =	0,025	pro přirozené přímé koryto	
tvary koryta		lichoběžníkový		
šířka dna	b =	6,000 m	šířka bermy	0,250 m
sklony svahů	1: 1,50		výška koryta	2,000 m

hloubka h_0	průtočná plocha S_0	omočený obvod O	hydraulický poloměr R	rychlostní součinitel C	rychlost v_0	průtok Q	
[m]	[m ²]	[m]	[m]	[m ^{1/2} ·s ⁻¹]	[m·s ⁻¹]	[m ³ ·s ⁻¹]	
0,10	0,615	6,361	0,097	27,10	0,96	0,59	
0,25	1,594	6,901	0,231	31,33	1,72	2,74	
0,40	2,640	7,442	0,355	33,65	2,29	6,03	
0,55	3,754	7,983	0,470	35,27	2,76	10,35	
0,70	4,935	8,524	0,579	36,52	3,17	15,63	
0,85	6,184	9,065	0,682	37,53	3,53	21,85	
1,00	7,500	9,606	0,781	38,38	3,87	29,00	
1,10	8,415	9,966	0,844	38,89	4,07	34,29	
1,18	9,200	10,266	0,896	39,28	4,24	39,00	NP
1,43	11,637	11,152	1,043	40,28	4,69	54,60	KNP

pro NP = 39,00 m³/s je

$h_0 =$ 1,183 m

$E_0 =$ 2,099 m

pro KNP = 54,60 m³/s je

$h_0 =$ 1,429 m

$E_0 =$ 2,551 m

ověření režimu proudění

střední hloubka proudění

$h_s = S_N / B_N =$ 0,963 m 1,131 m

šířka hladiny

$B_N =$ 9,550 m 10,287 m

Froudovo číslo

$F_r = \frac{v_0^2}{g \cdot h_s} =$ 1,90 > 1 ... bystrinné proudění

1,98 > 1 ... bystrinné proudění

výpočet úrovně čáry energie nad mostem

$h_\sigma = h_d = h_0 =$ 1,183 m předpoklad ovlivnění dolní vodou 1,429 m

průřezová plocha v profilu mostního otvoru

$S_\sigma =$ 6,360 m² 8,770 m²

rychlostní součinitel

$\varphi =$ 0,96 pro křídla kolmá

úroveň čáry energie

$E = h_\sigma + \frac{Q^2}{2g \cdot \varphi^2 \cdot S_\sigma^2} =$ 3,263 m 3,573 m

pomínka ovlivnění proudění dolní vodou

$\kappa \cdot E =$ 2,349 m 2,572 m

> h_d ...proudění neovlivněno dolní vodou

> h_d ...proudění neovlivněno dolní vodou

součinitel výškového zúžení

$\kappa =$ 0,72 pro křídla kolmá

přepočet E pro režim, kdy vtokový profil mostního otvoru není ovlivněn dolní vodou

$$E = \left(\frac{Q}{m \cdot b \cdot \sqrt{2g}} \right)^{2/3} =$$

1,815 m

2,272 m

součinitel přepadu

m =

0,36 pro křídla kolmá

Coriolisovo číslo

$\alpha =$

1

stanovení hloubky vzduté vody na vtoku

h = iterační výpočet

h = E =

1,415 m

2,011 m

$S_0 =$

14,497 m²

25,135 m²

$v_0 =$

2,690 m/s

2,172 m/s

h =

1,415 m

2,011 m

vzdutí hladiny nad mostním objektem

$\Delta h = h - h_0 =$

0,232 m

0,582 m

Měrná křivka objektu za předpokladu ustáleného rovnoměrného proudění

sklon hladiny

l =

0,0130

součinitel drsnosti

n =

0,025 koryto z vyspárované kamenné dlažby

hloubka h	průtočná plocha S	omočený obvod O	hydraulický poloměr R	rychlostní součinitel C	rychlost v	průtok Q
[m]	[m ²]	[m]	[m]	[m ^{1/2} ·s ⁻¹]	[m·s ⁻¹]	[m ³ ·s ⁻¹]
0,10	0,375	3,961	0,095	27,00	0,95	0,36
0,30	1,215	4,682	0,260	31,95	1,86	2,25
0,50	2,175	5,403	0,403	34,37	2,49	5,41
0,70	3,727	8,484	0,439	34,88	2,64	9,82
0,90	5,399	9,205	0,587	36,60	3,20	17,25
1,10	7,191	9,926	0,724	37,91	3,68	26,45
1,30	9,368	13,287	0,705	37,74	3,61	33,85
1,50	11,840	13,687	0,865	39,05	4,14	49,03
1,70	14,312	14,087	1,016	40,11	4,61	65,97
1,90	16,784	14,487	1,159	40,99	5,03	84,44
1,37	10,243	13,428	0,763	38,24	3,81	39,00
1,57	12,680	13,823	0,917	39,43	4,31	54,60

pro NP =

39,00 m³/s je

pro KNP =

54,60 m³/s je

$h_0 =$

1,371 m

$h_0 =$

1,568 m

$E_0 =$

2,110 m

$E_0 =$

2,513 m

ověření režimu proudění

střední hloubka proudění

$h_s = S_N / B_N =$

1,024 m

1,268 m

šířka hladiny

$B_N =$

10,000 m

10,000 m

Froudovo číslo

$F_r = \frac{v_0^2}{g \cdot h_s} =$

1,44 > 1 ... bystřinné proudění

1,49 > 1 ... bystřinné proudění

přepočet E pro režim, kdy vtokový profil mostního otvoru je ovlivněn dolní vodou

$$E = h_{\sigma} + \frac{Q^2}{2g \cdot \varphi^2 \cdot S_{\sigma}^2} =$$

3,263 m

3,573 m

Coriolisovo číslo

$\alpha =$

1

stanovení hloubky vzduté vody na vtoku

h = iterační výpočet

h = E =

3,215 m

3,493 m

$S_0 =$

40,185 m²

43,661 m²

$v_0 =$

0,971 m/s

1,251 m/s

h =

3,215 m

3,493 m

vzdutí hladiny nad mostním objektem

$\Delta h = h - h_0 =$

2,032 m

2,064 m

Posouzení obtokového potrubí během výstavby

DN800

3 ks

$l_0 =$

0,030

3 %

D =

0,800 m

$Q_{d,1} =$

2,293 m³/s

$Q_d =$

6,878 m³/s

> $Q_2 =$

6,400 m³/s

Hydraulické posouzení mostu pro návrhový průtok

$v = 3,81 \text{ m/s} < v_{\max} = 5,0 \text{ m/s}$ omezení rychlosti proudění vody

Hydraulické posouzení mostu pro kontrolní návrhový průtok

$v = 4,31 \text{ m/s} < v_{\max} = 5,0 \text{ m/s}$ omezení rychlosti proudění vody

způsob tlumení kinetické energie vodního proudu za výtokem z mostu

Voda pod mostem odtéká říčním prouděním. Koryto pod výtokem bude opevněno kamennou dlažbou do betonu.

posouzení režimu proudění pod mostem

velikost otvoru a podélný sklon dna pod mostem jsou navrženy tak, aby bylo zaručeno proudění o volné hladině

Stanovení návrhové hladiny a kontrolní návrhové hladiny

výška dna na vtoku	167,070		
navrhová hladina NH		kontrolní návrhová hladina KNH	
$V_{NH} + \Delta h = 1,415 \text{ m} \rightarrow$	168,485	$V_{KNH} + \Delta h' = 2,011 \text{ m} \rightarrow$	169,081
výchozí návrhová hladina		výchozí kontrolní návrhová hladina	
$V_{NH} = 1,183 \text{ m}$		$V_{KNH} = 1,429 \text{ m}$	
vzdutí způsobené objektem		vzdutí způsobené objektem	
$\Delta h = 0,232 \text{ m}$		$\Delta h' = 0,582 \text{ m}$	
minimální volná výška nad návrhovou hladinou		minimální volná výška nad KNH	
$MVV = 0,000 \text{ m} \rightarrow$	168,485	$MVV' = 0,000 \text{ m} \rightarrow$	169,081
podle tab. 12.1 ČSN 73 6201			

navržená nejnižší výška spodního povrchu deskové nosné konstrukce

168,784

rezerva nad MVV

$\Delta MVV = 0,299 \text{ m}$

$\Delta MVV' = -0,297 \text{ m}$

Posouzení světlé výšky mostního otvoru pro převedení NP a KNP

$MVV + NH = 1,415 \text{ m} \leq 1,715 \text{ m}$	$MVV' + KNH = 2,011 \text{ m} > 1,715$
... návrh mostu vyhovuje pro NH	... návrh mostu nevyhovuje pro KNH

Závěr

Navržený most 10000×1715 (šířka × výška mostního otvoru) převede návrhový průtok s volným vtokem neovlivněným dolní vodou s rezervou 0,299 m. Kontrolní návrhový průtok bude mostem převeden se zatopeným vtokem s volnou hladinou v mostním otvoru. Vzhledem na stávající výšku nivelety a koryta není možné navrhnout otvor s dostatečnou rezervou. Odtokové poměry se oproti stávajícímu stavu zlepší a v budoucnosti je možné tvar koryta upravit pro převedení průtoků s dostatečnou rezervou.



VÁŠ DOPIS ZN: 15 TÚ 2041
DORUČENO DNE: 25. 10. 2019

ODDĚLENÍ: Hydrologie
VYŘIZUJE: Mgr. Boleslav Bárta
TELEFON: 541 421 024
E-MAIL: boleslav.barta@chmi.cz

DATUM: 18. 11. 2019
Č. evid.: CHMI/11583/2019
Č. j.: CHMI/561/881/2019
Sp. zn.: ZN/CHMI/561/6/2019

INGREMO s.r.o.

Janáčkova 4642/5d

796 01 Prostějov

HYDROLOGICKÉ ÚDAJE POVRCHOVÝCH VOD

Na Vaši žádost Vám zasíláme požadované základní hydrologické údaje podle ČSN 75 1400 pro:

Vodní tok	Sudoměřický potok	
Číslo hydrologického pořadí	4-13-02-0650	
Profil	270 m nad Skalickým potokem, žel. most, k. ú. Sudoměřice	
Plocha povodí A	29,06	km ²
Souřadnice S-JTSK: X, Y (východ/sever)	X = -556499 m, Y = -1201321 m	

N-leté průtoky Q_N						$m^3 \cdot s^{-1}$	
1	2	5	10	20	50	100	třída
4,3	6,4	11	15	21	30	39	III.

- N-leté průtoky jsou odvozeny z dat staniční sítě ČHMÚ za maximální období pozorování podle reálného režimu odtoku v povodí. Odpovídají současnému stavu poznatků o režimu povodní v povodích.
- Způsob a rozsah ovlivnění stanovených průtoků není znám.
- Doba platnosti poskytnutých hydrologických údajů od data jejich vydání je 5 let. Platnost hydrologických údajů lze prodloužit jejich ověřením. Na základě nových poznatků může dojít k jejich změnám.
- Podmínky využívání dat se řídí Všeobecnými smluvními podmínkami ČHMÚ, dostupnými na www.portal.chmi.cz – záložka Informace pro Vás.

Kroftova 2578/43, 616 67 Brno
tel.: 541 421 011, e-mail: pobočka.brno@chmi.cz

IČ: 00020699, DIČ: CZ00020699
č. ú.: 54132041/ 0710, www.chmi.cz

Zemský úřad v B r n ě .

Číslo: 1 7.4 6 O/VI/14a.

Úprava Radějovky ve spojení se
sudoměřickým potokem,
vodoprávní výměr.

V Brně, dne 9. srpna 1935.

V ý m ě r .

Zemský úřad odd.X-26 požádal podáním ze dne 10.4.1935, čís.9489/X-26, jménem země moravskoslezské jako stavebníka o vodoprávní projednání svého projektu na úpravu Radějovky v úseku od silničního mostu u Petrova a Sudoměřického potoka v úseku od železničního mostu dráhy Sudoměřice-Rohatec, oha až po ústí do upraveného toku Morávky, resp. plavebního a závlahového kanálu, vodoprávně schváleného výměrem zemského úřadu ze dne 14.září 1934, číslo 20.409/VI/14a, a vyústní úsek Radějovky od místa odbočení zmíněného kanálu až do řeky Moravy.

Zároveň požádal o vyvlastnění pozemků ve prospěch projednávaného projektu v místech a v míře, uvedené v přílohách 9 A až D projektu.

I. Účel a rozsah podniku.

Zamýšlené zařízení má za účel zvýšiti hodnotu nemovitostí tím, že se uchrání před zhoubnými následky velké vody ze zmíněných toků.

Trasa k úpravě navrženého toku Radějovky je vedena od počátku, km 0.000, asi 400 m podle nynějšího toku Radějovky až k soutoku Radějovky s Morávkou, až po km 0.650, kde trasa ústí obloukem do upraveného toku Morávky, sloužícího zároveň jako plavební a závlahovací kanál; tento upravený tok Morávky, jehož projekt byl schválen výměrem zemského úřadu ze dne 14.9.1934, číslo 20.409-VI/14a, opouští trasa upraveného toku Radějovky zase až v km 4.950. Odtud po km 5.970 je navrženo přímé vedení koryta Radějovky až do Moravy /do km 7.160 upraveného tohoto toku, přibližně naproti pozemku p.č.2073/16 kat.území obce Rohatce/ na pravém břehu řeky Moravy. V km 3.96 ústí do upraveného toku Morávky z levé strany upravený Sudoměřický potok, jenž až na zcela krátký úsek u ústí je trasován podle nynějšího neupraveného koryta tohoto toku.

Průtočná kapacita k úpravě navrženého úseku potoka Radějovky byla stanovena podle projektu na úpravu Radějovky z r.1927 množstvím 26 m³ vt.pro úsek horní, nad vyústěním do Morávky, resp.plavebního a závlažo..

vacího kanálu, a množstvím 27 m³/vt pro úsek spodní, mezi upravenou Morávkou až po vyústění do řeky Moravy. Podle údajů býv. zem. stav. úřadu v Brně z r. 1921 byla udána pro Radějovku střední velká voda množstvím 16 m³/vt., velká/velká voda množstvím 27 m³/vt a katastrofální voda množstvím 45 m³/vt.; odtokový koeficient 0.3, množství ročních srážek 650 m/m/. Pro velkou vodu 27 m³/vt by tedy odpovídal specifický odtok zaokrouhleně asi 0.6 m³/vt/km². Ponechají-li se tyto předpoklady pro srážkové a odtokové poměry pro potok Sudoměřický, výsleduje pro povodí ve výměře 32.6 km² množství velké vody zaokrouhleně 18 m³/vt. Byla tedy průtočná kapacita toku k úpravě navrženého určena až po soutok se Sudoměřickým potokem na množství 27 m³/vt a pod tím soutokem na 27 + 18 = 45 m³/vt.

Průtočný profil byl stanoven pro Radějovku se šířkou dna 3.0 m, se sklonem svahů 1 : 2, s korunou hráze/tok je po celou délku ohražován, až na vyústní trať s inundací Moravy, kde hráze se spojují s oboustrannými hráziemi inundačními: /2.00 m širokou, s hloubkou nevzduté vody Radějovky 2.82 m, a pod vyústěním Sudoměřického potoka s hloubkou 3.55 m, při spádu 0.4135 o/oo. Uvažovaného spádu v horní trati km 0.00-0.400, až po spojení s Morávkou, jenž měří 1 o/oo, bylo dosaženo pomocí dvou stupců o výšce 1.115 m. V úseku km 0.000-0.100 byla zvolena šířka dna 5.50 m a hloubka vody 1.9 m, vzhledem k malé světlé výšce silničního mostu na začátku upravy. V úseku km 0.100-0.400 stačí profil, při šířce dna 3.0 m a hloubce vody 2.3 m. Pro Sudoměřický potok byl spád dna stanoven na 2 o/oo rovněž pomocí dvou stupňů o výšce 1.255 m; šířka dna 1.5 m, sklon svahů 1 : 2, hloubka vody 1.91 m.

Opevnění břehů: V Radějovce v horní části nad km 0.400 a v Sudoměřickém potoku se zamýšlí opevnění kamennou patkou, zapuštěnou do dna, / 0.25 -0.40 m³ na běžný metr/, o níž se opírá dlažba z bet. desek 0.15 m silných na šířku svahů 0.7 -2.10 m, zbytek do výše rostlého terénu se odrnuje, další svah se oseje.

Upravený profil je ohražován až na dolní úsek v inundaci Moravy, jenž je navržen bez hrází, ježto hráze upraveného koryta jsou navázány po obou stranách na inundační hráze moravní. Koruna hráze je navržena 0.5 nad nejvyšší hladinou vodní.

Objekty: Na Radějovce v km 0.100 a 0.300 dva stupně s výškou 1.115 m; v km 0.445 trubicí propustek Ø 60 cm s klapkou pro svedení povrchových vod levostranného území do Radějovky. V km 5.276 železný hospodářský most o světlosti 10 m a šířce mostovky 4 m, pro odříznuté pozemky; v km 5.970 práh o výšce 1.28 m, za účelem převedení výše položeného dna Radějovky na projektované dno řeky Moravy, z kamenného záhozu za pilotami s patřičným zajištěním bo-ků dlažbou; v pravostranné hrázi ná-
pustné stavidlo pro propouštění vody závlahové.

Na Sudoměřickém potoce budou zřízeny v km 0.050 a 0.400 / podle stanovení tohoto potoka/ jen zmíněné dva stupně o výšce 1.255.

II. P ř í p u s t n o s t .

Na základě výsledku vodoprávního řízení, zejména pak místního jednání dne 10. července 1935 o tomto projektu ve smyslu §§ 76. a 82. mor. vodního zákona ze dne 28/8. 1870, z. z. číslo 65. a § 163. zákonného článku XXIII-1885 konaného, uděluje zemský úřad v Brně v dohodě s Krajin- ským úřadem v Bratislavě jménem ministerstva zemědělství, jakožto příslušného úřadu, se zřetelem k tomu, že předložený projekt se dá uskutečnit, že jest účelný a nutný, zemi Moravskoslezské ve smyslu §u 86. cit. zákona a § 168. citovaného zákonného článku povolení k usku- tečnění projektu s výhradou, že budou splněny níže uvedené podmínky úřadu, úřadem uznané požadavky stran a schválené dohody.

III. P o d m í n k y, které předepisuje úřad.

- 1/ Stavebník jest povinen šetřiti při provádění stavby dispo- sic schváleného projektu, upraveného podle výsledku dnešního místního šetření.
- 2/ Stavebník zajistí řádné udržování celého podniku ve smyslu plat- ných předpisů.
- 3/ Stavebník se postará při provádění stavby o neškodné svedení vod srážkových a vůbec povrchových, jež dosud stékaly do toků, tak aby nebyly podstatně zhoršeny nynější poměry.
- 4/ Stavebník se postará o zachování komunikací, pokud tyto budou dot- čeny zamýšleným podnikem tak, aby proti nynějším poměrům nenastalo podstatné zhoršení.
- 5/ Knihovní pořádek buď proveden nákladem stavebníka.
- 6/ Vodoprávnímu úřadu zůstává vyhrazeno předepsati další podmínky, kdyby byly zjištěny okolnosti, dotýkající se nepříznivě zájmů veřejných.
- 7/ K provedení stavby se stanoví lhůta 5ti roků ode dne, kdy nabude vodoprávní výměr právní moci, nejdéle do konce roku 1940.
- 8/ Po ukončení stavby nechť požádá stavebník u příslušného vodopráv- ního úřadu o vodoprávní kolaudaci za současného předložení všech ve smyslu vládn. nař. č. 160 z r. 1925 pro zápis do vodní knihy nut- ných plánů a dokladů podle skutečného provedení.

IV. Podmínky vyplývající z dohod a jejich schválení.

A./ Ředitelství státních drah v Brně uplatnilo tyto požadavky:

- 1) Železniční pozemek parc. č. 2867 v kat. území Sudoměřic nesmí býti

zatížen žádnou služebností ani vyvlastněn a to vzhledem k zákonným ustanovením a nařízením. Žádají proto zástupci dráhy, aby část železničního pozemku nebyla ani vyvlastňována ani zatížena služebností.

2) O použití železničního pozemku pro účely regulace nutno se dohodnouti předem se státní správou železniční, která s tímto použitím zásadně souhlasí.

3) Stavebník úpravy regulační na pozemku dráhy musí předem schváliti ředitelství státních drah v Brně. Za tím účelem nutno, aby stavebník předložil tomuto ředitelství plán těchto uprav v pěti vyhotoveních.

4) Stavbu na železničním pozemku provede stavebník svým nákladem a bude regulované koryto na pozemku dráhy udržovati a čistiti.

5) Vzniknou-li v důsledku provádění regulace neb jejím udržováním státní správě železniční jakékoliv výdaje, zaplatí tyto výdaje stavebník.

B/ Zástupce ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze žádá o zapůjčení plánů tohoto projektu stavební správě v Olomouci.

C/ Zástupcové krajinského úřadu v Bratislavě, okresu a města Skalice žádali, aby s pracemi bylo ihned započato a to nejříve s úpravou Sudo-měřického potoka v trati od železničního mostu po vyústění.

D/ Zástupcové obce Petrova žádali, aby přejezd v km 0.035 v průtahu obecní cesty parc. č. 918/1 a 993/2 byl upraven jako brod pro plavební dobytka s možností, by potřebná voda byla získána též pro požární účely, tím způsobem, že se na stupni v km 0.100 postaví nástavek 50-40 cm vysoký z fošen, který při velké vodě obec svým nákladem odstraní. Obsluha tohoto nástavku a udržování jeho, jakož i případné znovuzřízení tohoto nástavku přísluší obci Petrovu.

Rozhodnutí zemského úřadu.

Zástupcové projektu vyslovili souhlas s požadavky v odstavci IV A-D, byla tudíž mezi stranami docílena dohoda, která nahražuje úřední rozhodnutí a kterou zemský úřad současně schvaluje s hlediska veřejných zájmů podle ustanovení § 66 vl. nař. č. 8/1928 Sb. z. a n.

E./ Mezi Františkem Kozinou v Petrově č. 296, který žádal, aby mu bylo umožněno přikoupiti část obecního pozemku sousedícího s přejezdem, by tím mohl rozšířiti svůj dvorek, který se částečně zabírá k provedení projektu, a zástupcem obce Petrova byla docílena dohoda v tom směru, že požadavek Frant. Koziny bude v obecním zastupitelstvu podporován a doporučen k příznivému vyřízení.

Dohoda tato není na úkor účelu projektu, pročez ji zemský úřad jako úřad vodoprávní s hlediska veřejných zájmů podle § 66 vl. nař. č. 8/1928, sb. z. a n. schvaluje.

V. Rozhodnutí o námitkách proti projektu.

Odpadá, jelikož žádné námítky podány nebyly.

VI. Postoupení pozemků.

A./ Na základě ustanovení § 48 mor. vodního zákona vyslovuje zemský úřad, že níže uvedení vlastníci jsou povinni za náhradu postoupiti zemi moravskoslezské do trvalého vlastnictví pozemkové částice, ze-
vrubně označené v seznamech pozemků k vykoupění určených, jež byly
u okresního úřadu v Hodoníně vyloženy jako součást projektu a jež
se v následujícím uvádějí:

Katastrální obec P e t r o v .

Jméno majitele pozemku, obydlí	Parc. čís.	Vložka poz. knihy	Kultura dle ka- tastru	Výměra dle katastru ha a m2	Potřebuje se na re- gulaci ha a m2	Celkem ha a m2
Obec Petrov	918/2	137	p 2	1 11 76	9 20	9 20
Kršová Alžběta	918/7	1706	z 2	67	40	40
Obec Petrov	3261	137	z 2	84	60	60
Káčerek Pavel 1/2 Kristina 1/2 čís. 175	918/8	1704	z 2	1 60	55	55
Hartman Anna 1/2 Jan 1/2 č. 182	918/9	1705	z 2	53	40	40
Daniel Martin	918/10	1698	z 2	1 68	55	55
Daniel Viktor	918/11	1697	z 2	95	40	40
Danielová Anna	918/12	1792	z 2	1 60	40	40
Daniel Cyril	918/13	177	z 2	1 93	30	30
Konečný Josef 1/2 Václav 1/2 čís. 191	918/14	1773	z 2	1 73	20	20
Obec Petrov	2644/2	137	cesta	10 49	34	34
Svoboda Frant., Petrov č. 6	916/3	709	p 3	4 46	60	60
Veřejný statek	2660/1	II.	řeka	77 76	38 97	38 97
Obec Petrov	917	137	p 3	24 13	5 10	5 10
"	993/2	137	p 3	98 67	15 00	15 00
"	993/3	137	p 3	18 70	17 70	17 70
"	993/1	137	p 3	56 79	6 70	6 70
"	2644/1	137	cesta	17 19	2 25	2 25
Salčák Tomáš č. 42	995/1	1687	r 3	10 40	40	40
Březovská Marie	995/2	1312	r 3	10 35	20	20

				ha a m2	ha a m2	ha a m2
Martinek Jan 1/2, Marie 1/2, 996	1710					
Zvolenov 41	1603	r 3		19 28	10	10
Šebestová Hedvika 1/2	1049					
Bučková Anna 1/4	915	1 3		83 59	5 10	5 10
Karolina 1/4	1050	z 2		10 14	6 25	6 25
Svobodová Marie	1051	z 2		4 71	2 05	2 05
Martinek Martin, Zvolenov č. 34	1054	z 2		4 89	2 20	2 20
Burešová Kateřina	1055	z 2		3 85	2 65	2 65
" "	1056	L 3		20 14	10	10
Košťuríková Anna, čís. 278	1057	L 3		23 81	25	25
" "	1058	z 2		3 13	3 35	3 35
Svobodová Rozalie	1059	z 2		4 50	3 90	3 90
" "	1060	L 3		23 16	10	10
Ohrtlík Josef č. 41	1062	z 2		7 01	4 55	4 55
Podrazil Josef, Marie, Zvolenov 62	824	z 3		20 68	1 60	1 60
" "	821	z 3		8 38	1 30	1 30
Bučková Anna, Sudoměř., č. 87	820	z 3		5 25	2 45	2 45
Jamný Frant. č. 254	815	z 3		4 78	1 55	1 55
Vajčner Jan 1/2 Svinková Kat. 1/2, čís. 166	814	z 3		3 38	70	70
Příkaská Marie, Strážnice 534	812/1	z 3		3 20	65	65
Opavský Václav, Sudoměřice 27	811	L 2		43 52	55	55
Vajčner Martin, Strážnice 532	810/2	z 3		4 50	15	15
Gajdík František, Ratiškovice 81	809/1	z 3		3 27	10	10
" - " -	807	z 3		4 39	20	20
Varmužová Anna, číslo 53	806	z 3		7 88	1 35	1 35

Katastrální obec S u d o m ě ř i c e .

Jméno majitele pozemku, obydlí	Parc. čís.	Vložka poz. knihy	Kultura dle ka- tastu	Výměra dle katastru ha a m ²	Potřebuje se na re- gulaci ha a m ²	Celkem ha a m ²
Fukanec Martin 1/2 Kateřina 1/2 Sudoměřice 14	2025 1645/70		L 3	76 55	3 90	3 90
Opavská Alžběta nezl. Sudoměřice 130	2009 1645/71		L 3	79 70	11 30	11 30
Čermák Jan 1/2, Marie 1/2 Sud.1	1960 1645/72		L 3	77 62	7 10	7 10
Míša, Frant. a Kat. a 1/2, Sudoměř. 114'	2003 1645/73		L 3	74 86	10	10
Cigánek Frant. 1/2; Sudoměř. Marie 1/2, c. 91	1645/74 1957		L 3	75 40	10 50	10 50
Štefka Martin 1/2, Kateřina 1/2, Sudoměřice 116	1645/75 2033		L 3	59 15	25 15	25 15
Štefková Anna, Sudoměřice 41	1645/76 2034		L 3	71 66	30 50	30 50
Okanik Josef 1/2, Anna 1/2, Sudoměřice 141	1645/77 2008		L 3	1 16 45	55	55
Havlíčková Anna, Rohatec 37	1645/5 1290		L 4	53 48	10	10
Cigánková Anna, Mor. Budějovice	1645/4 1291		L 4	68 48	6 60	6 60
Havlíčková Anna, Rohatec 37	1645/3 1290		L 4	65 21	19 80	19 80
Burešová Kateřina, Rohatec 160						
Tomala Jakub 1/4 Marie 1/4	1645/2 1289		L 4	89 92	15 15	15 15
120 majitelů okol- ních pozemků	1645/130 2047		cesta	29 13	1 40	1 40
51 majitelů okol- ních pozemků	1645/131 2043		přík. L 3	10 60 21 30	10	10
Junek Severín 1/2, Karolina 1/2, Sudoměřice 133	1645/55 1973		L 3	48 66	2 15	2 15
Veřejný statek	1645/14 I.		potok	18 85	7 15	7 15

				ha a m2	ha a m2	ha a m2
Landtöf. Gut, Strážnice	1644/4	II	L 4	39 79	25	25
" -	1644/3	II	L 3	14 65	6 00	6 00
Rybecký Jan, Rohatec čís. 140	1647/1	1571	z 3	16 82	2 70	2 70
Rybecký Karel, Rohatec 63	1646/3	832	L 3	36 04	10 05	10 05
Antošová Markéta, Rohatec 88	1650/1	1094	L 3	17 44	11 55	11 55
" -	1650/2	1094	z 3	10 93	1 90	1 90
Rybecký Pavel	1651/3	833	L 3	21 22	11 55	11 55
" "	1651/2	833	z 3	10 05	10 05	10 05
Novák Josef, Rohatec 97	1654/1	280	z 3	22 42	3 35	3 35
Zahnášová Alžbě- ta, Rohatec č. 174	1652	834	L 3	44 85	9 10	9 10
Sýkora Martin 1/2, Marie 1/2, Sudoměřice 49	1903/1	2211	r 4	1 07 37	50 50	50 50
Obec Sudoměřice	2849	149	p	53 85	2 00	2 00
" -	1902/22	2220	L 4	18 88	9 55	9 55
" -	1902/21	2220	L 4	23 31	23 31	23 31
Hartmanová Magd. Petrov č. 103	1902/17	2136	L 4	5 93	2 25	2 25
" -	1902/18	2136	L 4	1 29	30	30
" -	1902/19	2136	L 4	2 77	20	20
" -	1902/24	2136	L 4	36 61	3 70	3 70
" -	1902/23	2136	L 4	56 64	25 85	25 85
Štica Ignát 1/2, Marie 1/2, čís. 48	1735	859	L 3	68 30	10	10
Macháček Jan 1/2, Marie 1/2, Sudoměřice 129	1734	127	L 3	27 91	45	45
Turkovič Pavel 1/4 Anna 1/4 Skalice 418	1733	314	L 3	25 82	60	60
Kobeda Josef 1/8, Alžběta 1/8 Skalice č. 189	1732	314	L 3	64 56	6 70	6 70
Podrazil Jiří 1/8 čís. 179 Alžběta 1/8,						

				ha a m2	ha a m2	ha a m2
Šupálková Terezie 1/2						
Macková Frant. 1/2	1731	313	L 3	66 11	12 20	12 20
Rybecká Marie,						
Rohatec č. 62	1730	858	L 3	25 14	6 85	6 85

Katastrální obec R o h a t e c .

Veřejný statek	2236	S I	Struha	1 20 60	3 80	3 80
Společná cesta		1243	soukr.			
50ti majitelů přidělů	2090/26		cesta	19 14	95	95
Balíčková Marie,	2090/21					
Vacenovice č. 201	1208	L 4		42 81	40	40
Bělík Julius a Žofie,	2090/20	1211	L 4	43 34	6 00	6 00
Vacenovice 93						
Belka Jakub a Karol.	2090/19					
Vacenovice 149	1212	L 4		40 34	6 50	6 50
Berucha Frant. a	2090/18					
Anděla, Vacenovice 251	1213	L 4		42 04	7 75	7 75
Bíla Jakub a Anna,	2090/17					
Vacenovice 207	1214	L 4		41 34	7 15	7 15
Blahoušek Frant. a	2090/16					
Karolína, Vacen. 195	1216	L 4		42 47	6 20	6 20
Dobeš Josef a Anežka	2090/15	1220	L 4	38 08	8 20	8 20
a 1/2, Rohatec						
Dobeš Josef a Marie	2090/14					
a 1/2, Rohatec	1221	L 4		40 36	9 15	9 15
Dobešová Josefa,	2090/13					
Rohatec	1222	L 4		41 68	5 75	5 75
Obec Rohatec	2081/1	1126	L 4	22 80 13	33 95	33 95
" - "	2074	1126	L 4	5 55 01	5 20	5 20
Veřejný statek	2239	III	1511 řeka	7 52 55	1 00	1 00

B/ Pokud se jedná o pozemky v území katastr.obce Skalice a uvedené v seznamu č.9 D projektu,týkajícího se pozemků určených k výkupu, jest stavebník oprávněn k provedení projektu použití těchto pozemků po získání jejich vlastnictví dobrovolným výkupem neb vyvlastněním, než nutno zakročit.

C./ Proti použití veřejného statku k provedení projektu není závad.

VII. Odškodnění.

Pokud by o odškodnění za postoupené pozemky na území moravskoslezském nebylo docíleno dohody mezi stavebníkem a jednotlivými vlastníky,ponechává se jim,aby zažádali u zemského úřadu o rozhodnutí.

VIII. Útraty řízení.

Útraty řízení nese jako žadatel země Moravskoslezská /§ 98.cit.zákona/.

IX. Závěrečná ustanovení.

Předložený projekt,opatřený schvalovací doložkou,dodává se žadateli.

Tento výměr se dodává kromě žadateli též i osobám,jež postupují pozemky,ve věci kladly požadavky,pak opatrovníku neznámých a všem účastněným obcím.Kromě toho dodává se opis k vědomosti ministerstvu zemědělství,krajinskému úřadu v Bratislavě,ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze a ředitelství státních drah v Brně.

Mimo to se zařizuje,aby dostatečný počet výměrů byl vyložen po 15 dnů v obvyklých úředních hodinách k volnému nahlédnutí u obecních úřadů v Petrově,Skalici,Sudoměřicích a Rohatci,a aby to bylo veřejnou vyhláškou na úředních tabulích obecních a způsobem v místě obvyklým vyhlášeno s doložením,že doručení tohoto nálezu platí ve smyslu § 33.vládního nařízení ze dne 13.ledna 1928,číslo 8 Sb.z. a n. za vykonané,když od vyvěšení na úřední tabuli obecních úřadů uplynulo 15 dní.

Vzhledem k rozsáhlosti projednaného projektu a z toho vyplývající okolnosti,že data potřebná k zápisu do vodní knihy mohou být přesně stanovena až po provedení vodního díla,upouští se prozatím od vypracování návrhu pro znění zápisu do vodní knihy a ponechává se řízení kolaudačnímu./srovn.odst.III.8/.

K provedení vodoprávního řízení o tomto projektu byl výnosem ministerstva zemědělství z 29.V.1935,číslo 45449-VII-B/1935 pověřen podle čl.9.organisáčního zákona č.125/1927 Sb.z. a n. zemský úřad v Brně.

Jelikož tento výměr se vydává jménem ministerstva zemědělství jako příslušného úřadu,není proti němu přípustno odvolání.

Za zemského presidenta: Hejný v.r.