

ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

NA ZPRACOVÁNÍ STATICKÉHO PŘEPOČTU

ŽEL. MOSTŮ V KM 142,470 A 142,475 NA TRATI BŘECLAV - BRNO

A) ZÁKLADNÍ INFORMACE

Název: Statický přepočet mostů v km 142,470 a 142,475 na trati Břeclav - Brno

Místo:

TÚ: 2001 Břeclav předn. (mimo) - Brno hl. n. (včetně)

DÚ: J1 žst. Brno hl.n. - (dopravní koleje)

km: 142,475 (skutečné staničení přesně neověřeno)

evidenční km: 142,470 a 142,475

pozemky: most na rozhraní dvou katastrálních území – Štýřice a Staré Brno

k.ú. Štýřice- p.č. 116/1 (ČD a.s.) a 191 (Povodí Moravy s.p.)

k.ú. Staré Brno p.č. 1338/1 (ČD a.s.)

Investor: Správa železnic, státní organizace
se sídlem Dláždění 1003/7, 110 00 Praha 1
zastoupená
Oblastním ředitelstvím Brno
Kounicova 26, 611 43 Brno

Popis dosavadního stavu

Evidenčně se jedná o dva železniční mosty (dva ev. km) fyzicky tvořící jeden celek, most převádějící celkem 4 koleje přes účelovou komunikaci, řeku Svatku, žel. vlečku BVV a silnici (ul. Poříčí / Opuštěná).

Most ev. km 142,470 převádí jednu kolej (vpravo při pohledu ve směru kilometráže, dopravní č. 4), most ev. km 142,475 pak převádí zbylé 3 koleje (zleva dopravní č. 3, 1 a 2).

Most ev. km 142,470 má 7 otvorů (1. – úč. komunikace, 2. – inundační, 3. – řeka, 4. – inundace, 5. – žel. vlečka, 6.-7. silniční komunikace).

Most ev. km 142,475 má pod dvěma kolejemi zleva otvorů 9 (1. – úč. komunikace, 2. – inundační, 3.-5. – řeka, 6. – inundace, 7. – žel. vlečka, 8.-9. silniční komunikace), pod třetí kolejí zleva je konfigurace stejná, jako u mostu v km 142,470.

Nosné konstrukce a spodní stavba na mostech jsou různé a různého stáří.

Nejstarší část mostu je z roku 1838-9 – pod druhou kolejí zleva na mostě v km 142,475, sestává z cihelných zděných kleneb. První kolej zleva na mostě v km 142,475 byla přistavěna a zprovozněna v roce 1869, tato část je tvořena kamennými klenbami. Zbylá část mostu(-ů) (dvě koleje zprava) byla vystavěna v 90. letech 19. stol., jedná se o betonové klenby, přes řeku a inundační otvory tvoří nosné konstrukce ocelové konstrukce s prvkovou mostovkou (střední OK byly po zásahu ve druhé svět. válce nahrazeny za nové). Ve druhé polovině 20. stol. byly některé lícové části kleneb a opěr opatřeny betonovým nástřikem (torkret), došlo také k rekonstrukci některých z kleneb. V roce 2002 došlo k vypadení velkého bloku zdiva klenby v posledním otvoru mostu km 142,475, na základě toho došlo k zesílení částí kleneb v 8. a 9. otvoru.

Trať je v poloze mostu směrově v přímé s přechodem na pravý oblouk, niveleta v rovině. Trať je elektrizovaná. Na mostě ev. km 142,475 je v první i druhé kolejí zleva průběžné uzavřené kolejové lože. Ve zbylých dvou kolejích (pravá kolej ev. km 142,475 a kolej na mostě ev. km 142,470) je průběžné uzavřené kolejové lože nad otvory č. 1, 5, 6 a 7, nad zbylými otvory je kolej na mostnicích a pozednicích.

Parametry mostu:

Délka mostu: 108,5 m (oba ev. km)
 Šířka mostu: 5,60 m (ev. km 142,470), 14,95 m (ev. km 142,475)
 Výška mostu: 7,30 m (oba ev. km)
 Úhel křížení: 90°

	1. otvor	2. otvor	3. otvor	4. otvor	5. otvor	6. otvor	7. otvor	8. otvor	9. otvor
km 142,475 levá kolej - světlost	7,40	9,45	9,10	9,00	9,00	9,00	7,30	7,25	7,20
km 142,475 prostřední kolej - světlost	7,40	9,45	9,10	9,00	9,00	9,00	7,30	7,25	7,20
km 142,475 pravá kolej - světlost	7,62	9,50	32,76	9,50	7,40	7,40	7,49	-	-
km 142,470 - světlost	7,62	9,50	32,76	9,50	7,40	7,40	7,49	-	-
km 142,475 levá kolej – volná výška	4,03	5,30	5,50	5,50	5,50	3,60	4,90	4,06	4,28
km 142,475 prostřední kolej - volná výška	4,03	5,30	5,50	5,50	5,50	3,60	4,90	4,06	4,28
km 142,475 pravá kolej - volná výška	4,06	5,42	5,50	3,63	5,10	4,25	4,29	-	-
km 142,470 - volná výška	4,06	5,42	5,50	3,63	5,10	4,25	4,29	-	-
km 142,475 levá kolej – rozpětí kce	8,35	8,25	10,25	10,25	10,25	10,20	8,20	8,20	8,20
km 142,475 prostřední kolej – rozpětí kce	8,35	8,25	10,25	10,25	10,25	10,20	8,20	8,20	8,20
km 142,475 pravá kolej – rozpětí kce	8,20	10,70	34,86	10,70	8,20	8,20	8,20	-	-
km 142,470 – rozpětí kce	7,93	10,70	35,20	10,70	7,65	7,50	7,80	-	-

pozn.: míry je nutno ověřit

Zjištěné závažné závady :

- Značné poruchy zdiva kleneb i spodní stavby, torkretů i omítek.
- Silné průsaky vody.
- Koroze ocelových konstrukcí.

B) POŽADAVKY NA STATICKÝ PŘEPOČET

- Přepočítání bude vypracováno dle metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů (č.j. S 30135/2015-O13; platnost od 09/2015).
- Přepočítání bude vypracováno pro kategorii zatížitelnosti C, na základě ověření skutečného stavu
- Součástí přepočítání bude provedení stavebně technického průzkumu, kterým se prověří rozměry jednotlivých prvků a materiálové charakteristiky jednotlivých konstrukcí a spodní stavby mostu (na základě destruktivních i nedestruktivních zkoušek).
- Součástí přepočítání bude základní inženýrsko-geologický průzkum, který bude podkladem pro stanovení zatížitelnosti spodní stavby zadání.
- Přepočítání bude vypracováno pro nosné konstrukce i spodní stavbu.
- Při přepočítání je nutno uvažovat veškerá poškození uvedená v zápisech z podrobných prohlídek a poškození zjištěná zhotovitelem přepočítání v rámci stavebně technického průzkumu.
- Bude stanovena přechodnost mostního objektu (nutné posouzení pro TTZ D2 a D4 s přidruženou max. možnou rychlostí).

- Vzhledem k členění mostního objekt (různém stáří a typ konstrukcí, různý materiál, i evidenčnímu členění) bude zatížitelnost a přechodnost uváděna po kolejích a konstrukcích v nich ležících.
- V roce 2018 byla na klenby pod levou kolejí mostu v km 142,475 položena izolace, průzkumy je třeba plánovat tak, aby nedošlo k jejímu poškození.

Zhotovitel přepočtu provede potřebné průzkumy, jejichž výsledky budou součástí dokumentace. Před zahájením prací bude svolána vstupní porada, na které budou projednány případné upřesňující informace. V průběhu prací budou svolávány výrobní porady dle potřeby (minimálně však jedna).

Upozorňujeme, že všechny osoby, které se budou v souvislosti s touto akcí (zaměření, prohlídka, průzkumy, ...) pohybovat na mostním objektu nebo na trati musí mít vydané Oprávnění ke vstupu do provozované železniční dopravní cesty SŽDC a o jejich činnosti musí být informováni dopravní zaměstnanci dle „Upozornění k zajištění informovanosti dopravních zaměstnanců o činnostech konaných CPS na provozovaných traťových kolejích“.

C) PŘEHLED A INFORMACE O DOSUD ZPRACOVANÝCH MATERIÁLECH MAJÍCÍCH VZTAH K PŘEPOČTU

Archivní dokumentace je částečně k dispozici, žádné materiály mající vztah k přepočtu nebyly dosud zpracovány.

D) ÚDAJE A INFORMACE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH

K dispozici nejsou žádné provedené průzkumy. (Stavebně technický a inženýrsko-geologický průzkumu je součástí dodávky přepočtu).

E) VÝSLEDKY VÝBĚRU STAVENIŠTĚ

Není třeba.

F) DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO STAVU

Je k dispozici u správce mostu, není však kompletní pro všechny části mostů. Stejně tak jsou u správce mostu archivovány podrobné prohlídky mostů.

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 778860

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 0f12ffcc-467e-4a58-b5ce-a36fa54dd4ae

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Monika DVOŘÁKOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 05.06.2020 14:06:00



4ca0d8f1-6a37-4b2f-916b-52c806a48491