

Evidenční list Změny stavby

Název a evidenční číslo Stavby: I/11 OSTRAVA - PORUBA, MOSTY EV. Č. 11-137 A, B, C Název stavebního objektu/provozního souboru (SO/PS): SO 202.1 - Most ev.č. 11-137b.1	Číslo SO/PS / / číslo Změny SO/PS: SO 202.1/1	Číslo ZBV: 1
--	--	------------------------

Strany smlouvy o dílo na realizaci výše uvedené Stavby uzavřené dne 16. 12. 2015 (dále jen Smlouva):

Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

Zhotovitel: Společnost "FIRESTA+ECS+MAKOS - I/11 Poruba mosty"

se sídlem FIRESTA - Fišer, rekonstrukce, stavby a. s. , odštěpný závod Ostrava, Palackého 105, 702 00 Ostrava

Přílohy Evidenčního listu Změny stavby:

Zápis o projednání ocenění soupisu prací a ceny SO/PS, Rozpis ocenění Změn položek, Informace o zařazení Změny do režimu ZBV včetně event. vyjádření Úseku GR - počet listů A4

Soupis prací - počet listů A4

Dokladová část Změny:

Další doklady nezbytné pro řádné zdůvodnění, popis, dokladování a ocenění Změn - počet listů A4

Paré č.

Příjemce

1

Správce stavby (v elektronické verzi Intranet RSD ČR)

2

Zhotovitel

3

Projektant

4

Supervize

Iniciátor změny: Zhotovitel

Popis a zdůvodnění Změny včetně uvedení a zdůvodnění kategorie Víceprací v ZBV:

Při zahájení opravy mostů ev. č. 11-137b.2 a 11-137b.1, byl na základě požadavku na upřesnění skutečného stavu konstrukcí proveden doplňkový diagnostický průzkum. Důvodem provedení průzkumu byla nově objevená nepředpokládaná zásadní závada na podhledu nosné konstrukce ve 3. mostním poli mostu ev. č. 11-137b.2 (SO 202.2). Tato závada nebyla popsána v žádné předchozí běžné, hlavní, ani mimořádné prohlídce. Po odkrytí betonu na spodním povrchu nosníku KA-61 bylo zjištěno, že předpínací výztuž je v místě pracovní spáry v jednom nosníku zcela, ve třech dalších nosnicích silně zkorodovaná či přerušena. Z hlediska statického působení tedy předpínací výztuž zcela nebo z velké míry neplní svou funkci.

Dle dostupných dokladů o provedených mostních prohlídkách, které sloužily k přípravě projektové dokumentace pro rekonstrukci, byly spodní stavba i nosná konstrukce mostních objektů v roce 2009 hodnoceny stavem IV – uspokojivý, dále pak od roku 2013 jako V-špatný. Výše popsaná závada nebyla viditelná či rozpoznatelná vizuální kontrolou. Místa závad vykazovala pouze viditelná zavlhlá místa spodního pohledu nosníku popsaná v protokolech o prohlídkách jako „lokální mapy výluhů“ bez odpadání svrchních vrstev betonu. Z tohoto hlediska se tak jednalo o nepředvídatelnou závadu, kterou nebylo možno bez podrobného diagnostického průzkumu konstrukcí (spojeného s odstraněním povrchových vrstev betonu) zaznamenat.

Projektant s oprávněním k provádění mostních prohlídek, ve smyslu výše uvedeného dne 17. 03. 2016 konstatoval, že dle ČSN 73 6221 aktuální stavební stav nosné konstrukce obou mostních objektů je v kategorii VII – havarijní, stavební stav spodní stavby zůstává stejný jako při poslední mimořádné prohlídce ze dne 07. 01. 2014, tj. V – špatný.

V návaznosti na tento závěr a výsledky diagnostického průzkumu byl okamžitě proveden statický výpočet zatížitelnosti mostu ev. č. 11-137b.1, po kterém je obousměrně veden veřejný silniční provoz po dobu provádění stavby. Bezodkladně byla přijata nezbytná opatření, která umožnila další používání uvedeného mostu. Jedná se o neprodlené usměrnění provozu na vozovce tak, aby nebyly pojižděny nepoškozenější nosníky KA nosné konstrukce, změnou půdorysného tvaru jízdních pruhů na mostě a souvisejícího osazení betonových svodidel u středové římsy. Dále byl most obousměrně uzavřen pro vozidla nad 20 T a neoddělitelně zřízena nejkratší možná objízdná trasa vedená po dálnici D1. Uvedená dopravní opatření jsou neoddělitelnou součástí předkládané změny a jsou podrobně popsána v dokumentaci změny SO 110.

Z výše uvedených závěrů nepředvídatelně vznikla potřeba zásadní změny koncepce opravy mostních objektů spočívající v demolici stávajících nosných konstrukcí a vybudování nových. Posouzením variant bylo s ohledem na ekonomický dopad rozhodnuto o zachování stávajících základových konstrukcí i statického modelu mostů - tedy třípolové nosné konstrukci s podpěrami, které jsou kyvnými stojkami. Z hlediska konstrukčního uspořádání je navržena nová nosná železobetonová spřažená konstrukce tvořená tyčovými prefabrikáty tvaru I se železobetonovou deskou a příčnicí nad podporami. Příčnicí a systém nosné konstrukce si vyžádají vybudování nových úložných prahů nad opěrami a podpěrami. Základní změna koncepce opravy nově z rozsahu prací vyjímá provádění převážně většiny sanačních prací, opravy spodní stavby stříkaným betonem a s nimi související činnosti. Nově pak rozšiřuje stavební práce o demolici stávající nosné konstrukce, pilířů podpěr a úložných prahů opěr. Stavební práce se rozšíří především o vybudování zcela nové nosné konstrukce mostu (spřažená železobetonová deska na předpjatých železobetonových nosnicích typu VST12000) a vybudování nových železobetonových konstrukcí kyvných stojek podpěr i úložných prahů opěr a s tím souvisejících činností.

Údaje v Kč bez DPH:

Cena navrhovaných Méněprací	Cena navrhovaných Víceprací	Cena navrhovaných Méněprací a Víceprací celkem
-11 796 601,96	14 072 255,82	2 275 653,86

