

DODATEK Č. 3 KE SMLouvĚ O DíLO NA ZHOTOVENÍ STAVBY

Název zakázky: „Oprava trati v úseku Bystřička - Jablůnka“

Smluvní strany:

Správa železnic, státní organizace

se sídlem: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město

IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze,

spisová značka A 48384

zastoupena: Ing. Ladislavem Kašparem, ředitelem Oblastního ředitelství Olomouc

Korespondenční adresa:

Správa železnic, státní organizace

Oblastní ředitelství Olomouc

Nerudova 1, 779 00 Olomouc

(dále jen „**Objednatel**“)

číslo smlouvy: **E633-S-4955/2020**

a

Společnost „Bystřička – Jablůnka 2020“

Vedoucí společník

TOMI – REMONT a.s.

se sídlem: Přemyslovka 2514/4, 796 01 Prostějov

IČO: 255 08 571, DIČ: CZ25508571

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Brně,

spisová značka B 2501

bank. spojení:

zastoupena: Ing. Martinem Dokoupilem, předsedou představenstva

Ing. Milošem Packem, členem představenstva

a

Druhý společník

Elektrizace železnic Praha a.s.

se sídlem: Praha 4 – Nusle, nám. Hrdinů 1693/4a, PSČ 140 00

IČO: 471 15 921, DIČ: CZ47115921

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze,

spisová značka B 1809

zastoupena: Ing. Luděkem Valtrem, předsedou představenstva

Ing. Martinem Janovským, místopředsedou představenstva

Korespondenční adresa:

TOMI – REMONT a.s., Přemyslovka 2514/4, 796 01 Prostějov

(dále jen „**Zhotovitel**“)

číslo smlouvy: **SML1-90/2020**

I.

Dne 18. 12. 2020 uzavřel objednatel a zhotovitel Smlouvu o dílo č. objednatele E633-S-4955/2020, č. zhotovitele SML1-90/2020 (dále též jen „smlouva“), jejímž předmětem je oprava trati v úseku Bystřička - Jablůnka.

Tímto Dodatkem ke smlouvě se na základě Změnových listů č. 1, 2 a 3 mění cena Díla následovně:
Původní cena Díla: 153 324 382,25 Kč bez DPH

Cena díla na základě Dodatku č. 3 ke Smlouvě o dílo: **156 643 558,65 Kč** bez DPH.

Důvody vytvoření Změnových listů (dále jen „ZL“) jsou následující:

Jedná se o nepodstatné změny podle ustanovení § 222 odst. 5 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek. Podrobnější zdůvodnění u víceprací a méně prací je uvedeno u jednotlivých položek.

ZL č. 1:

SO 10-01-04 – Trakční vedení km 33,740 – km 37,165

Při realizaci základů TP 61 – TP 75 ve stávající kamenné stěně se při výkopech bortily stěny výkopů z důvodu nesoudržnosti podloží pod kamennou dlažbou. Tím se navýšilo množství výkopů, přemístění výkopku, zpětné zásypy, skládkovné. Díky zvětšeným výkopům se muselo použít i více betonu do spodní části základu pod bednění. Dále při výkopu základu pro TP 75 byl v hloubce 4 m starý beton, který se musel odbourat pro betonáž nového základu.

ZL č. 2:

Po zahájení Díla došlo k upřesnění a úpravě rozsahu provedených prací. Změna je níže řešena.

- a. Provedení vrtných prací při provádění pažení mezi kolejemi k osazení pažících, ocelových profilů. Vrtné práce nebyly v závazku zahrnuty.
(SO 10-19-31 a SO 10-19-2 – pol. č. 6a, 6b)
- b. Nájezd mechanizace (vrtná souprava) pro provedení vrtných prací. Jde o výše uvedenou ceníkovou položku, která nebyla v zadání zahrnuta. Nájezd mechanizace je sice obsažen v ceníkové položce provedení vrtných prací, ale vzhledem k tomu, že položka pro vrtné práce nebyla v zadání, nemohl tedy zhotovitel v nabídce zohlednit násobný nájezd mechanizace pro vrtné práce. Samotné vrtné práce a zavedení ocelových profilů lze rozdělit, nicméně nájezd mechanizace musí být proveden vždy v plném rozsahu. Nájezd mechanizace je tedy uveden o jeden méně, než zadavatelem počet poskytnutých nočních výluk.
(SO 10-19-31 a SO 10-19-32 – pol. č. 6h)
- c. Pažení do zápor. V ceníkové položce je uvedena výměra pro pažení v I. etapě. Není už zohledněna plocha pažení do zápor II. etapy (povedení zápor a pažení pro možnost napojené konstrukce z kol. č. 2. na konstrukci v kol.č.1.). U propustku km 34,918 trati nebylo nutno, dle předpokladu projektu, provést záporu a tedy ani pažení.
(SO 10-19-31 a SO 10-19-32 – pol. č. 13)
- d. Záporu výkopu. V ceníkové položce je uvedena výměra zápor výkopu jen pro I. etapu.
(SO 10-19-31 a SO 10-19-32 – pol. č. 6, navazuje pol. č. 10)
- e. Nejsou zohledněny záporu pro II. etapu (povedení zápor pro možnost napojené konstrukce z kol. č. 2. na konstrukci v kol.č.1.). S tím souvisí i položka M pro

ocel profilovanou. U propustku v km 34,918 trati nebylo nutno provést, dle návrhu projektu, pažení v celé délce ZKPP.
(SO 10-19-31 – pol. č. 6, 6e, 6i, 8, 9, 10; SO 10-19-32 – pol. č. 6, 6e, 6i, 8, 9, 10)

- f. Délka zábradlí. U propustku v km 35,020 trati je v rozpočtu délka zábradlí 8,80m, na výkrese 10,80m.
(SO 10-19-32 – pol. č. 43 a 44)
- g. Nesouhlasí u obou propustků výměra betonářské výztuže v ceníkové položce a výkresu (tabulky) výztuže, nesouhlasí výměra kamenné rovnaniny příčného odvodnění.
(SO 10-19-31 a SO 10-19-32 – pol. č. 28, 32, 36 a 42)
- h. Nebyly dodány a položeny veškeré chráničky z PVC v SO železniční spodek, protože budou provedeny až při rekonstrukci k.č.2.
(SO 10-16-09 – pol. č. 21, 22, 23)
- i. Kamenivo frakce 0-32 není odčerpáno v plném rozsahu, pouze skutečně použité množství.
(SO 10-16-09 – pol. č. 14 a 31)
- j. Separáční geotextilie byla v původním rozpočtu pouze v rozsahu shodném s množstvím použité výztužné geomříže. Skutečné množství 1950 m². Viz zápis projektanta
(SO 10-16-09 – pol. č. 16 a 30)
- k. Na opěrnou zeď nebylo použito 7ks krabicových dílů, část opěrné zdi doplnily čelní zdi propustků. V PD uvedeno, v rozpočtu chybné množství.
(SO 10-16-09 – pol. č. 7 a 8)
- l. Kamenivo šterkového lože frakce 32-63 B1 není odčerpáno v plném rozsahu, pouze skutečně použité množství.
(SO 10-17-04 – pol. č. 2, 3, 33 a 34)
- m. Kolejový rošt nebyl předmontován na uložisti, vložen na pláň a následně vyměněny kolejnice. Z časových důvodů byla kolej namontována v ose, pro urychlení prací.
(SO 10-17-04 – pol. č. 5, 8, 9, 39, 40 a 41)
- n. Opravné souvislé broušení nebylo provedeno v rozsahu dle výkazu výměr.
(SO 10-17-04 – pol. č. 17 a 18)
- o. Výměna LIS byla upřesněna TDI dle skutečného požadavku.
(SO 10-17-04 – pol. č. 10)
- p. Odtavovací i termitové svary jsou provedeny dle odsouhlaseného návrhu bezstykové koleje. Z důvodu vhodných klimatických podmínek nebylo třeba čerpat položku dosažení dovolené upínací teploty.
(SO 10-17-04 – pol. č. 13, 14 a 45)
- q. Zdemontoval se a vytřídil kolejový rošt v délce 3 598m.
(SO 10-17-04 – pol. č. 24, 26, 27 a 28)
- r. Vyzískané dřevěné pražce byly kategorizovány a část byla ponechána k dalšímu použití. Z tohoto důvodu nebyly uloženy v plném předpokládaném rozsahu na skládku.
(SO 10-17-04 – pol. č. 32 a 37)
- s. Ruční výměna betonových pražců, vyplynulo z požadavku TDI.
(SO 10-17-04 – pol. č. 42 a 43)
- t. V soutěžním rozpočtu nebyla uvedena přeprava veškeré použité mechanizace, fakturace je dle skutečně použité mechanizace.
(SO 10-17-04 – pol. č. 46)

- u. Další montáž a demontáž celopryžžové přejezdové konstrukce je nutná pro následné podbití v místě přejezdu.
(SO 10-17-06 – pol. č. 27 a 38)

a) Vícepráce

SO 10-19-31 Propustek v km 34,918

- a. Velkoprofilové vrty s náběhovým vrtáním pro osazení ocelových zápor. Součástí této chybějící ceníkové položky jsou i náklady na převozy a přemístění, montáž a demontáž vrtných souprav.
(pol. č. 6a, 6b, 6h)
- b. Záporů výkopu. Chybějící ocelové záporů výkopu HEA 160 pro II. etapu včetně ocelových převážek UPE 120. S tím související ocelové profily a vytažení záporů.
(pol. č. 6, 6e, 8, 9, 10)
- c. V rozpočtu zadání nebyla položka na pálení ocelových záporů, které byly zabetonované.
(pol. č. 6i)
- d. Chybně vedena položka výztuže římsy.
(pol. č. 28, 32, 36 a 42)

SO 10-19-32 Propustek v km 35,020

- a. Velkoprofilové vrty s náběhovým vrtáním pro osazení ocelových záporů. Součástí této chybějící ceníkové položky jsou i náklady na převozy a přemístění, montáž a demontáž vrtných souprav.
(pol. č. 6a, 6h)
- b. Záporů výkopu. Chybějící ocelové záporů výkopu HEA 160 pro II. etapu včetně ocelových převážek UPE 120. S tím související ocelové profily, vytažení záporů a pažení.
(pol. č. 6, 6e, 8, 9, a 10)
- c. V rozpočtu zadání nebyla položka na pálení ocelových záporů, které byly zabetonované.
(pol. č. 6i)
- d. Délka zábradlí. Na výkrese zábradlí (délka jako délky římsy ve smyslu ČSN 73 6201) je délka o 2m větší, než délka v rozpočtu.
(pol. č. 43 a 44)

SO 10-16-09 Železniční spodek km 33,480 – km 37,141

- a. Materiál pro pokládku separační geotextilie za opěrnou zdí nebyl uveden v rozpočtu v celkovém množství nutném pro realizaci. S dodáním geotextilie souvisí i položka doprava materiálu na stavbu do 20 km.
(pol. č. 16 a 30)

SO 10-17-04 Železniční svršek km 33,480 – km 37,141

- a. Výměna LISŮ tv. S49 - v rozpočtu bylo počítáno s výměnou 12 ks LISŮ délky 3,6 m. Ve skutečnosti na stavbě bylo nutné vyměnit navíc ještě 2 ks LISŮ délky 3,6 m na přejezdu Pržno.
(pol. č. 10)
- b. Z důvodu změny technologie pokládky kolejového roštu byla nově použita položka montáž koleje bezстыkové na betonových pražcích v celkové délce 3.598 m. S tím souvisí i položka Naložení objemnějšího kusového materiálu a přesun hmot do 5 km – jedná se o nakládku a přesun nových betonových pražců B91 dodávaných investorem.
(pol. č. 39, 40 a 41)
- c. Ruční výměna betonových pražců na záhlaví žst. Jablůnka – celkem 135 ks.
(pol. č. 42 a 43)
- d. Před započítáním trhání KP bylo nutné zdemontovat pražcové kotvy na dřevěných pražcích, tato položka nebyla součástí původního rozpočtu.
(pol. č. 44)
- e. V technické zprávě v PD je uvedeno, že závěrné svary budou provedeny termitem, tato položka ovšem v rozpočtu nebyla uvedena. Z tohoto důvodu je ve VCP nově svařování termitem.
(pol. č. 45)
- f. Rozpočet obsahoval položku přeprava mechanizace do 200 km (ASP 2*, SČ), na návoz další mechanizace (2*SPZ, 1*UK jeřáb, 2*EDK, 2*dvoucestný bagr) byla nově použita položka přeprava mechanizace od 50 do 100 km.
(pol. č. 46)

SO 10-17-06 Železniční přejezd

- a. Další montáž a demontáž celopryžové přejezdové konstrukce je nutná pro následné podbití v místě přejezdu. Provede se kompletní demontáž a montáž v délce 19,2 m.
(pol. č. 27 a 38)

b) Méněpráce

SO 10-19-31 Propustek v km 34,918

- a. Betonářská výztuž. V rozpočtu je vyšší výměra, než je dle tabulky výztuže. Mimo výztuž římsy.
(pol. č. 28, 32, 36 a 42)
- b. Zápory výkopu v délce ZKPP. Na základě skutečnosti nebylo nutno tyto záporny provádět v celé délce. S tímto souvisí i záporny a výměra pažení.
pol. č. 6, 10 a 13)
- c. Kamenná rovnanina na příčném odvodnění je ve výkresové dokumentaci jen pro k. č. 1.
(pol. č. 45)

SO 10-19-32 Propustek v km 35,020

- a. Betonářská výztuž. V rozpočtu je vyšší výměra, než je dle tabulky výztuže.
(pol. č. 28, 32, 36 a 42)

SO 10-16-09 Železniční spodek km 33,480 – km 37,141

- a. Nebyly dodány a položeny veškeré chráničky z PVC, protože budou provedeny až při rekonstrukci k.č.2 Nebyly v plné výši provedeny položky, které s jejich pokládkou souvisí a to:
- Těžení zeminy železničního spodku pro výkop rýhy pro pokládku
 - Materiál chráničky z tvrdého PVC včetně manžety a upínací pásky
 - Obetonování nepoložených chrániček včetně dodávky betonu
- (pol. č. 4, 21, 22 a 23)
- b. Dodávka kameniva frakce 0-32 není odčerpáno v plném rozsahu, pouze skutečně použité množství, s tím souvisí rovněž doprava materiálu šterkodrtě na stavbu.
(pol. č. 14 a 31)
- c. V položce č. 29 doprava obousměrná do 20 km je započítán 2krát odvoz vybouraného kyklopského zdiva.
- d. Nebylo osazeno celkem 7ks krabicových dílů U3, požadovanou délku opěrné zdi doplňují čelní zdi propustků.
(pol. č. 7 a 8)

SO 10-17-04 Železniční svršek km 33,480 – km 37,141

- a. Kamenivo šterkového lože frakce 32-63 BI není odčerpáno v plném rozsahu, pouze skutečně použité množství. S tím souvisí i doprava kameniva na stavbu a doplnění KL souvisle v koleji.
(pol. č. 2, 3, 33 a 34)
- b. Kolejový rošt nebyl předmontován na uložišti, následně vložen na pláš a vyměněny kolejnice - s tímto souvisí nečerpání těchto položek.
(pol. č. 5, 8 a 9)
- c. Odtavovací svary jsou provedeny dle odsouhlaseného návrhu bezstykové koleje. Důvodem jejich nedočerpání je provedení závěrných svarů termitem.
(pol. č. 13)
- d. Z důvodu vhodných klimatických podmínek nebylo třeba čerpat položku dosažení dovolené upínací teploty.
(pol. č. 14)
- e. Opravné souvislé broušení bylo provedeno v celkové délce 3661 m.
(pol. č. 17 a 18)
- f. Demontáž kolejového roštu byla provedena v celkové délce 3598m, s tím souvisí i třídění kolejnic, prahů a spojovacího materiálu. S touto položkou souvisí i položka odvoz na skládku.
(pol. č. 24, 26, 27, 28 a 32)
- g. Vyzískané dřevěné prahy byly kategorizovány a část byla ponechána k dalšímu použití. Z tohoto důvodu nebyly uloženy v plném předpokládaném rozsahu na skládku. S touto položkou souvisí i položka odvoz na skládku.
(pol. č. 37)

ZL č. 3:

PS 10-14-01.1 – TZZ Jablůnka – Valašské Meziříčí – úprava dálkové kabelizace

OŘ Olomouc trvá na pokládce 3xHDPE dle konzultace s O14 (HDPE pro dálkový optický kabel, HDPE pro traťový optický kabel, HDPE rezerva - pro potřeby SŽ). Celková délka trasy od Jablůnky po Bystřičku je cca 5km, tzn. v kabelové kynetě je uložen 2 x kab. žlab pro projektovanou kabelovou trasu a z prostorových důvodů je položen v místě opěrné zdi kabelový žlab T2N v délce 385m. Modrá fólie je šířky 34cm, proto je fólie ve výkopu 2x, šířka výkopu je 600mm, v souběhu s kabelem 6kV je šířka výkopu 800mm + červená fólie. Dále došlo k doplnění technologických a konstrukčních prvků dle přiloženého výkazu výměr na žádost SSZT a ČD Telematika při realizaci díla. Dle směrnic SŽ pro uložení kabelizace jsou umístěny vyhledávací Markery.

PS 10-14-01.2 – Zemní práce

Montáž žlabů a řízených protlaků z důvodu změny vedení kabelové trasy – viz PS 10-14-01.1.

PS 10-28-02.1 – TZZ Jablůnka – Valašské Meziříčí – přeložka kabelů zabezp. zařízení

Stávající skříně KO (žluťásek) musely být demontovány, jelikož neodpovídaly připojovacím podmínkám nově natažených kabelů TCEPKPFLEZE, viz realizační dokumentace. Dodávka skříní byla v rámci OŘ Olomouc bez vybavení svorkovnicemi. Na základě požadavků SSZT a ČD Telematika provedeno zemnění kabelů jednotlivě dle odvětví, provedeno přemístění sdělovacího a informačního zař. z výpravní budovy nz. Bystřička do nového RD-7.

Použitá délka kabelů nesouhlasí s projektovou dokumentací.

PS 10-04-01 Přeložky kabelového rozvodu 6kV

Montáž omezovače přepětí byla provedena pouze v množství uvedeném v přiloženém soupisu.

II.

Platnost tohoto dodatku ke smlouvě je dnem jejího podpisu oběma smluvními stranami. Dodatek ke smlouvě vzniká projevem souhlasu s celým jejím obsahem.

Měnit nebo doplňovat text této smlouvy (dodatků) nebo příloh této smlouvy (dodatků), které jsou její nedílnou součástí, je možné jen formou průběžně číslovaných písemných dodatků řádně potvrzených a podepsaných oprávněnými zástupci smluvních stran.

Části textu smlouvy, které nejsou uvedeny v tomto dodatku zůstávají v platnosti beze změn.

Tento dodatek ke smlouvě je vyhotoven v písemné podobě ve čtyřech vyhotoveních, z nichž dvě vyhotovení obdrží zhotovitel a dvě vyhotovení obdrží objednatel.

V Olomouci Dne 29. 11. 2021

V Olomouci Dne 29. 11. 2021

Objednatel

Zhotovitel

.....
Ing. Ladislav Kašpar
Ředitel Oblastního ředitelství Olomouc
Správa železnic, státní organizace

.....
Ing. Martin Dokoupil Ing. Miloš Pacek
Předseda představenstva Člen představenstva
TOMI – REMONT a.s.

.....
Ing. Luděk Valtr Ing. Martin Janovský
Předseda představenstva Místopředseda představenstva
Elektrizace železnic Praha a.s.