

Dodatek č. 6
ke Smlouvě o dílo na „ZHOTOVENÍ STAVBY“ ve znění předchozích
dodatků

Název projektu:
Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly

Smluvní strany:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

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

IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze,

oddíl A, vložka 48384

zastoupená: Ing. Mojmír Nejezchleb, náměstek GŘ pro modernizaci dráhy

na základě pověření č. 1616

Korespondenční adresa:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

(dále jen „**Objednatel**“)

číslo smlouvy: E618-S-1236/2013

ISPROFIN: 3273215206

a

STRABAG Rail a.s.

se sídlem: Železničářská 1385/29, Střekov, 400 03 Ústí nad Labem - Střekov

IČ: 25429949, DIČ: CZ25429949

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ústí nad Labem,

oddíl B, vložka 1370

bank. spojení: XXXXXXXXXX

zastoupená: Ing. Ondřej Novák – předseda představenstva

Ing. Luboš Tomášek – člen představenstva

(dále jen „**Zhotovitel**“)

číslo smlouvy: 1-01-2013-027/DBAB/D6



PREAMBULE

Smluvní strany shodně konstatují, že důvodem uzavření tohoto Dodatku č. 6 je potřeba v návaznosti na podepsané "ZMĚNOVÉ LISTY STAVBY" a na podepsaný „Zápis z jednání v rámci jednacího řízení bez uveřejnění“ ze dne 18.11.2015 změnit ustanovení Článku 3, bod 3.3. V této souvislosti se mění Článek 7., bod 7.9 Příloha č. 4 - Cena díla dle SO a PS.

I.

1. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se smluvní strany v souladu s čl. 7. odst. 7.3 Smlouvy dohodly na úpravě a doplnění Smlouvy č. Objednatele: E618-S-1236/2013, č. Zhotovitele: 1-01-2013-027/DBAB takto:

Článek 3, PŘEDMĚT, CENA A HARMONOGRAM POSTUPU PRACÍ SMLOUVY

Ustanovení čl. 3, bod 3.3 se mění tak, že nově zní:

3.1 Objednatel se zavazuje řádně provedené Dílo převzít a za řádně provedené a předané Dílo zaplatit Zhotoviteli za podmínek stanovených touto Smlouvou Cenu Díla, přičemž maximální Cena Díla je:

Cena Díla bez DPH:	1 412 933 051,-- Kč
Celkem vícepráce ze schválených	
ZL Č. 6, 18, 20, 27, 28, 29, 30, 35, 36, 38, 41, 47:	13 439 744,81 Kč
Celkem méněpráce ze schválených	
ZL Č. 27, 41, 47:	2 352 232,65 Kč
Korekce zaokrouhlení po Dodatku č. 4	- 42,08 Kč
Cena Díla po změně bez DPH:	1 424 020 521,08 Kč

(slovy: jednamiliardačtyřistadvacetčtyřimilionůdvacetisícpětsetdvacetjednakorunčeských)

Rozčlenění Ceny Díla dle stavebních objektů (SO) a provozních souborů (PS) je uvedeno v Příloze č. 4 této Smlouvy.

Článek 7, ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ, bod 7.9

V souvislosti s výše uvedenými změnami se tímto Dodatkem č. 6 se zrušuje dosavadní Příloha č. 4 - Cena Díla dle SO a PS a nahrazuje se novým zněním Přílohy č. 4 Smlouvy, která tvoří přílohu tohoto Dodatku č. 6 a je jeho nedílnou součástí.

II.

1. Ostatní ustanovení Smlouvy na „ZHOTOVENÍ STAVBY“ Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly (č. Smlouvy Objednatele: E618-S-1236/2013, č. Smlouvy



Zhotovitele: 1-01-2013-027/DBAB), ve znění předchozích dodatků, nedotčená tímto Dodatkem č. 6 se nemění

2. Tento Dodatek č. 6 nabývá platnosti a účinnosti dnem jeho podpisu oběma smluvními stranami.
3. Tento Dodatek č. 6 je vyhotoven v **šesti** vyhotoveních s platností originálu, z nichž Objednatel obdrží **čtyři** vyhotovení a Zhotovitel obdrží **dvě** vyhotovení.
4. Zhotovitel podpisem tohoto Dodatku č. 6 výslovně stvrzuje, že souhlasí se zveřejněním Dodatku č. 6 na internetových stránkách Objednatele.
5. Nedílnou součástí Dodatku č. 6 tvoří tyto přílohy:
Příloha č. 1 tohoto Dodatku č. 6 (Příloha č. 4 Smlouvy) - Cena Díla dle PS a SO
Příloha č. 2 tohoto Dodatku č. 6 - Kopie „Zápisu z jednání v rámci jednacího řízení bez uveřejnění“

Smluvní strany prohlašují, že si tento Dodatek č. 6 přečetly, že s jeho obsahem souhlasí a na důkaz toho k ní připojují svoje podpisy.

V Praze dne *24. 11. 2015*

V Ústí nad Labem dne *24. 11. 2015*

.....
Ing. Mojmír Neiezchleb
náměstek GŘ pro modernizaci dráhy
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

.....
Ing. Ondřej Novák
předseda představenstva
STRABAG Rail a.s.

.....
Ing. Luboš Tomášek
člen představenstva
STRABAG Rail a.s.



Zápis z jednání v rámci jednacího řízení bez uveřejnění

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00, IČ: 70994234, organizační jednotka Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 (dále jen „zadavatel“), v souladu s § 34 odst. 5 písm. b) za splnění podmínek stanovených v § 23 odst. 7 písm. a) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, **zadává** veřejnou zakázku na dodatečné stavební práce v rámci realizace stavby o názvu

„Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“,

dodatečné práce dle změnového listu č. 6, 18, 20, 27, 28, 29, 30, 35, 36, 38, 41 a 47

Dodavatel (zhotovitel stavby):

STRABAG Rail a.s.
Železničářská 1385/29, Střekov
400 03 Ústí nad Labem – Střekov
IČ: 25429949

Písemný soupis dodatečných prací:

Písemný soupis dodatečných prací včetně jejich cen tvoří přílohu tohoto zápisu.

Celková cena dodatečných prací:

	vícepráce	méněpráce
Za ZL č. 6	1 097 711,52 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 18	380 240,28 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 20	641 613,03 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 27	411 661,80 Kč	411 695,46 Kč
Za ZL č. 28	263 463,22 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 29	858 038,25 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 30	743 816,07 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 35	3 758 886,81 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 36	915 271,06 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 38	2 142 416,58 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 41	1 014 786,06 Kč	232 846,15 Kč
Za ZL č. 47	1 211 840,13 Kč	1 707 691,04 Kč
Celkem	13 439 744,81 Kč	2 352 232,65 Kč

Odůvodnění nezbytnosti a nepředvídatelnosti dodatečných prací:

Předmětem zakázky je provedení dodatečných stavebních prací, jejichž potřeba vznikla v důsledku okolností, které zadavatel jednající s náležitou péčí nemohl předvídat, a tyto dodatečné stavební práce jsou nezbytné pro provedení původních stavebních prací.

ZL č. 6

Pro umožnění výluk 1. a 2. TK v úseku Úvaly – Blatov a výstavby nových nástupišť na zastávce Klánovice budou podle projektu stavby vybudována podél 0. TK dvě provizorní nástupiště, kde budou cestující vystupovat a nastupovat z vlaků příměstské dopravy. Předmětem změnového řízení jsou práce nutné pro zřízení přístupových chodníků k těmto nástupištím včetně osvětlení, které zabezpečí bezpečný příchod a odchod cestujících z provizorního nástupiště bez omezení stavební činnosti při realizaci nových definitivních nástupišť a pracích na rekonstrukci železničního spodku a svršku. Projektová dokumentace tyto přístupové cesty neobsahovala, jedná se však o práce technicky neoddelitelné a nutné k splnění předmětu původní zakázky.

ZL č. 18

Při výstavbě trativodu na objektech SO 1302 a SO 1402 je zjištěna nedostatečná kubatura položky pro přesyp trativodu.

Přesyp trativodu na objektu SO 1302 se provádí vně koleje číslo 2 v km 393,546-393,592 a v km 394,318-394,389, mezi kolejí číslo 1 a 0 v km 394,300-394,415, vně koleje číslo 1 v km 394,125-394,300 a mezi kolejí číslo 1 a 101 v km 394,415-394,565. V těchto úsecích trativodu chybí 200,55m³ kameniva frakce 16/32.

Na objektu SO 1402 se přesyp provádí vně koleje číslo 1 v km 394,565-395,014 a v km 395,712-396,070 a vně koleje číslo 2 v km 395,712-395,951. V objektu SO 1402 chybí pro přesyp trativodu 358,52m³ kameniva frakce 16/32.

Doplnění kubatur drceného kameniva nelze oddělit od původní zakázky, jelikož všechny práce na trativodech probíhají v extrémně krátkých výlukových časech na 2,5 Km dlouhém násypovém úseku s jediným přístupovým místem.

ZL č. 20

ZBV 44:

Po vybourání stávající desky na SO 2100 byl nalezen nesoudržný materiál, který bude odtěžen a nahrazen výplňovým beton do úrovně předpokládané projektem.

Po sejmutí stávajícího římsového prefabrikátu a především jeho ukotvení do stávajících poprsních zdí, došlo k odhalení nežádoucích prasklin v horních vrstvách poprsní zdi. Na základě těchto skutečností bylo rozhodnuto o úpravě bourání do úrovně nad ozub stávajícího prefabrikátu a vytvoření vodorovné spáry mezi novou železobetonovou deskou a poprsní zdí. Byla navržena úprava tvaru železobetonové desky s vnějším ozubem, který stabilizuje vysoké poprsní desky v úrovni železobetonové desky. Vlivem úprav dojde k rozšíření železobetonových úložných pásů desky.

ZBV 47:

Po odstranění křovin a náletů ve spodní stavbě mostu Výmola SO 2100 byl zjištěn vyšší objem zeminy určené k odtěžení (příloha geodetické zaměření). Zemina musí být odtěžena, aby bylo možno provést tryskovou injektáž stávajících základů pilířů mostu, která je součástí PD. Odtěžená zemina 323 m³ bude převezena na skládku Vrátkov.

ZL č. 27

Při kácení dřevin na objektu SO 1102 byl zjištěn velký výskyt akátu, který je vysoce invazivní a nepůvodní rostlina. Mechanické odstranění pařezu akátu nezabrání jeho dalšímu rozšíření, a proto je navržena změna spočívající v nahrazení mechanického odstranění pařezu za chemické. Pařezy budou navrtány a napuštěny Roundapem. Poté bude celý prostor podroben plošnému postřiku. Toto řešení zamezí novému obnovení výrostu této dřeviny a problému se znovu odstraňováním. Nedochozí k finančnímu navýšení.

ZL č. 28

Při zahájení výkopových prací na SO 1111 ŽST Úvaly, nástupiště byla v prostoru ŽST Úvaly odhalena kanalizace, do které jsou zapojeny stávající dešťové svody z výpravní budovy. Tato kanalizace nebyla zakreslena v žádné dokumentaci a ani v době zpracování aktualizace projektu stavby v r. 2012 nebyl její průběh znám.

Z důvodu nevyhovujícího stavu této kanalizace, která je v celé délce zanesena a v některých místech poškozena, je nutno pro zachování její funkce a pro dokončení objektu nástupiště, provést její rekonstrukci, resp. rozšíření rozsahu navržené kanalizace v rámci SO 1111 ŽST Úvaly, nástupiště.

ZL č. 29

Pro provizorní umístění kabelů mimo prostor stavebních činností bude pro dvě kabelové trasy vybudována provizorní kabelová lávka. Po dostavbě mostu na Spojce SO 2103 budou kabely zpět uloženy na nově vybudovanou mostovku a provizorní kabelová lávka bude demontována.

První kabelová trasa je v kovovém korytu uchyceném na stěně mostu. Kabelová trasa slouží k napájení osvětlovacích věží, elektrickému ohřevu výměn a dálkovému ovládní odpojovačů. Druhá kabelová trasa se nachází na římsě mostu v obetonovaných chráničkách a kabely jsou ve správě ČD T - železniční dálkový kabel, traťový kombinovaný kabel a optický kabel v modré HDPE trubce. Tyto trasy zajišťují provoz a musí zůstat po celou dobu stavebních prací na mostě (demolice a následná výstavba mostu SO 2103) plně funkční.

ZL č. 30

Před zahájení stavebních prací na mostě Výmola bude nutné přemístit stávající funkční kabelovou trasu na mostě. Kabelová trasa je umístěna v kovovém kabelovém žlabu uchyceném na římsě mostu. V této trase jsou funkční kabely DOO, kabely zabezpečovacího zařízení ke vjezdovým návěstidlům a dvě HDPE trubky se zafouknutými optickými kabely.

Překládka funkčních kabelů bude mít 2 fáze. Nejdříve bude kabelová trasa umístěna k 0. TK a uložena do překopu v celé délce od mostu Výmola po přejezd tak, aby byl umožněn přejezd techniky pro stavební práce. Po vytrhání 0. TK budou překopy otevřeny a kabely budou v celé délce od mostu Výmola po přejezd uloženy ke 2. TK a opět založeny do překopů. Opětovné uložení do překopů umožní následný přejezd stavební mechanizace. Po ukončení stavebních prací na mostě Výmola budou překopy otevřeny a kabelová trasa bude umístěna zpět do definitivní polohy u 1. TK. Optické kabely musí být po manipulaci přezkoušeny a přeměřeny.

ZL č. 35

Na objektech železničního spodku byly během výkopových prací vně koleje č.1 nalezeny skryté betonové konstrukce, které byly skryté pod stávajícím terénem. Jelikož by stávající betonové prvky zasahovaly do nově budovaného zpevněného příkopu, je nutné zajistit jejich demontáž a odvoz na skládku.

ZL č. 36

ZBV 45:

V žst. Úvaly se v rámci stavby prodlužuje podchod na nástupiště i pod 4. kolej (SO 2102), na jeho nový severní výstup navazuje nová přístupová cesta ve svahu stávajícího tělesa (SO 2102.1), pro ni se zřizuje nová opěrná zeď (SO 2102.2).

V průběhu výstavby bylo při odtěžování a úpravě stávajícího násповého tělesa pro zřízení opěrné zdi a přístupové cesty zjištěno, že aktuální stav terénu v místě paty svahu a stávajícího plotu je odlišný od zaměření, které bylo podkladem pro zpracování PS. Ověření aktuálního průběhu terénu v rámci zpracování PS nebylo možné, a to zejména z důvodu nepřístupnosti terénu – svah násповého tělesa byl zarostlý dřevinami s obvodem kmene větším než 80 cm měřeným ve výšce 130 cm nad zemí a keří s celkovou plochou větší než 40 m².

Změnový list řeší úpravu sklonu a povrchovou úpravu násповého tělesa mezi novým přístupovým chodníkem a hranicí drážního pozemku na patě náspu z důvodu odlišných geotechnických podmínek, než byl předpoklad ve schváleném PS.

V patě svahu v km 387,679-387,767 (dl.88m) a podél Vydrovy ulice v dl.3,0m ke stávající garáži se odtěží materiál tělesa pro zřízení gabionu. Zřídí se betonový základ ve výškových úrovních podle schématu. V úseku se osadí gabiony celkové výšky 2,0m, ve spodní řadě o rozměru 1,5 x 1,0m, v horní řadě 1,0 x 1,0m. Celková délka gabionové zdi je 91m. Dolní gabion se zapustí min. 0,5m do původního terénu v patě svahu, nad terén vyčnívá jeho horní polovina. Svah mezi chodníkem a gabionem se překryje biodegradační rohoží.

Gabion je lícem osazen na hranici sousedního pozemku. V ose gabionu (tj. ve vzdálenosti 0,50m od líce gabionu) se do zídky zapustí plot (SO 1161).

ZBV 53:

Podstatou změny je potřeba vytvoření homogenního podkladu pro zřízení železničního spodku SO 1102 (Úvaly - Běchovice Blatov, žel. spodek). ZBV je doložena v situaci a příčných řezech (viz příloha ZL). Zhotovitel nárokuje vyšší kubaturu odtěžené zeminy a následný zásyp se zhutněním pro stavbu železničního spodku. Navýšení kubatury u požadovaných položek nepřesáhne 10% a zároveň 5% na SO 2102.2 a vznikne neuspokojený nárok zhotovitel (NNZ).

ZL č. 38

Důvodem změny během výstavby je zajištění bezpečnosti cestujících v době konání výluky liché skupiny kolejí v žst. Úvaly v době od 3. 3. 2015 do 29. 6. 2015. Podle projektové dokumentace měl být pohyb cestujících veden po provizorní přechodové lávce přes provozovanou 2. staniční kolej. Intenzita vlakové dopravy je však taková, že tento způsob nemůže zajistit dostatečnou bezpečnost cestujících v kolejišti a pro jejich přístup na ostrovní nástupiště je nutné zřídit provizorní přístupovou cestu, která umožní bezpečný příchod cestujících ve směru od křižovatky Smetanovy a Pražské ulice (přejezd na kolínském zhlaví) k vyústění nově

prodlouženého podchodu pro cestující. Původní podchod pro cestující, který vede souběžně s přejezdem je uzavřen, protože koliduje s výstavbou podchodu nového.

ZL č. 41

Předmětem změny je doplnění nových návěstidel opakovacích předvěstí OPřL0, OPřL1, OPřL2 a dále umístění návěstidla L4a mimo návěstní lávku v kolejišti žst. Úvaly včetně jejich zapojení. Tato potřeba vyvstala při definitivním situování návěstidel L0, L1, L2 a L4a (provádí se až po dokončení směrové úpravy nově položených staničních kolejí), kdy nebyla zajištěna jejich viditelnost z míst, kde v kolejích č. 0, 1, 2 a 4 stojí pravidelně čelo vlaku při jeho zastavení. Podmínka viditelnosti návěstidel vychází z novelizovaného předpisu SŽDC D1 s účinností od 1.7.2013 a přímo souvisí s podmínkami odjezdu vlaků, jež specifikuje čl. 2979 bod d).

Změnu navrhuje objednatel a v případě jejího schválení se bude jednat o práce technicky a ekonomicky neoddělitelné od předmětu původní zakázky. Tato situace nemohla být objektivně předvídána, neboť ke změně předpisu SŽDC D1 došlo v průběhu soutěže a změnily se tak podmínky, na které byl zpracován projekt stavby a současně je nutno dodržet všechny předem schválené parametry stavby.

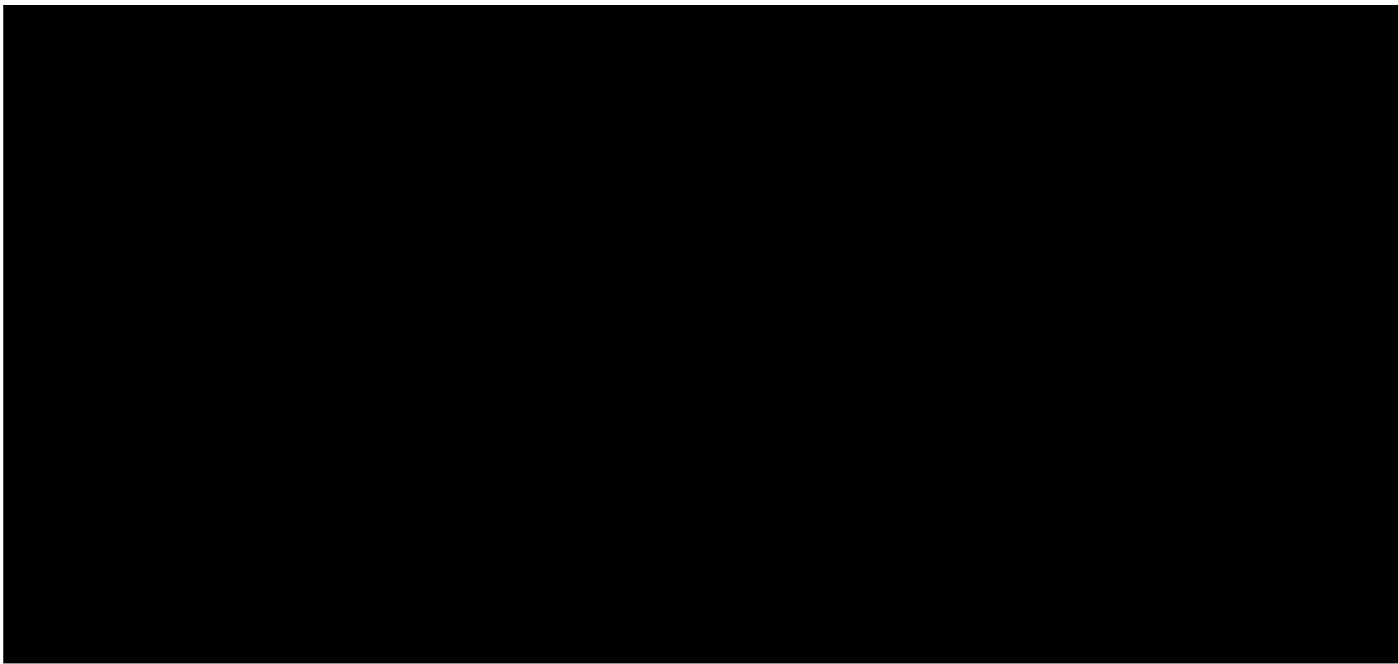
Technická neoddělitelnost vyplývá z principu funkce elektronického stavědla, u kterého software pomocí příslušného interface ovládá vnější prvky zabezpečovacího zařízení a naopak přijímá a vyhodnocuje informace o jejich stavu. Tento software je společný pro celou stanici, protože zajišťuje nutné vazby pro zabezpečení jednotlivých jízdních cest ve smyslu ČSN 342600 a ČSN 342620. K naplnění příslušných ustanovení předpisu D1 je nutné modifikovat software stavědla tak, aby byly do vlakových cest zahrnuty i nové předvěsti. Modifikaci software nelze provést odděleně nebo následně, neboť popsané (i jiné) úpravy musí být provedeny najednou při instalaci celého systému zabezpečovacího zařízení a tudíž je musí provést pouze dodavatel elektronického stavědla.

ZL č. 47

Zhotovitel stavby z důvodu potřebné úspory výluk a vlivem posunutí začátku výstavby (odvolání uchazeče v soutěži), zvolil nákup kolejnicových pasů délky 120m ze zahraničí.

Výkazy výměr svrškových objektů kalkulují s pasy o délce 75m. Použitím 120m kolejnicových pasů dojde k úspoře počtu svarů a též k potřebnému zkrácení časů při svařování v jednotlivých stavebních postupech. Další výhodou tohoto řešení je zlepšení jízdních vlastností a snížení rozsahu budoucí údržby provozovaných kolejí.

Zhotoviteli však vznikají zvýšené náklady při samotné manipulaci s pasy o délce 120m. Uplatňuje tak "Příplatek za ztížení výměny kolejnic při rekonstrukcích" (položka z URS) a zároveň odečítá uspořené počty svarů. Výsledný změnový list je bilančně úsporný.



V Praze dne 18 -11- 2015

Za zadavatele:

██████████
████████████████████

Za dodavatele:

Ing. Ondřej Novák
předseda představenstva

██████████
████████████████████
Stavební správa západ

Ing. Luboš Tomášek
člen představenstva

Rozhodnutí zadavatele:

Se skutečnostmi uvedenými v zápise z jednání v rámci jednacího řízení bez uveřejnění, jehož předmětem je zadání dodatečných prací provedených při realizaci stavby „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ v rozsahu dle změnového listu stavby č. 6, 18, 20, 27, 28, 29, 30, 35, 36, 38, 41 a 47 a se zadáním dodatečných prací stávajícímu zhotoviteli stavby

s o u h l a s í m - n e s o u h l a s í m

V Praze dne

23 -11- 2015

Ing. Mojmír Nejezchleb
náměstek GR pro modernizaci dráhy
Správa železniční dopravní cesty
státní organizace