

Dodatek č. 10
ke Smlouvě o dílo na „ZHOTOVENÍ STAVBY“ ve znění předchozích
dodatků č. 1-9

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/D10



PREAMBULE

Smluvní strany shodně konstatují, že důvodem uzavření tohoto Dodatku č. 10 je nutnost změny ustanovení článku 3, bod 3.3. V této souvislosti se mění také článek 7., bod 7.9 příloha č. 4 - Cena díla dle SO a PS, a to z následujících důvodů:

1. v návaznosti na podepsané "ZMĚNOVÉ LISTY STAVBY" č. 46, 48, 55, 56 a 57 a na podepsaný související „Zápis z jednání v rámci jednacního řízení bez uveřejnění“ ze dne 05. 08. 2016,
2. v návaznosti na podepsané "ZMĚNOVÉ LISTY STAVBY" č. 37, 39, 43 a 64, u kterých nebylo použito „Jednací řízení bez uveřejnění“, zde se odečítají pouze méněpráce, vícepráce byly provedeny na základě otevřeného řízení a s ním souvisejícího samostatného smluvního vztahu, který není předmětem této smlouvy.
3. realizace SO 9802 „Ochrana DK (dálkový kabel) a MK (místní kabel) Telefónica O2“ a případné přeložení, aby tyto kabely nebyly poškozeny či zničeny následkem výstavby, nemůže být provedena Zhotovitelem, ale musí jí zajistit Objednatel samostatně, citovaný objekt se proto vypouští ze smluvního vztahu.

I.

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:

3.3 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:	1 455 304 859,76 Kč
Celkem vícepráce ze schválených	
ZL č. 46, 48, 55, 56 a 57:	+ 36 803 228,52 Kč
Celkem méněpráce ze schválených	
ZL č. 48, 57:	- 7 833 590,69 Kč
Celkem méněpráce ze schválených	
ZL č. 37, 39, 43, 64	- 1 600 686,48 Kč
Celkem méněpráce SO 9802	- 2 408 154,56 Kč

Cena díla po změně bez DPH: **1 480 265 656,55 Kč**

(slovy: **jednamiliardačtyřistaosmdesát milionů dvěstěšedesátpěttisícšestsetpadesátšest korun českých padesát pět haléřů**)

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. 10 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. 10 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. 10 se nemění
2. Tento Dodatek č. 10 nabývá platnosti a účinnosti dnem jeho podpisu oběma smluvními stranami.
3. Tento Dodatek č. 10 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. 10 výslovně stvrzuje, že souhlasí se zveřejněním Dodatku č. 10 na internetových stránkách *Objednatele*.
5. Nedílnou součástí Dodatku č. 10 tvoří tyto přílohy:
Příloha č. 1 tohoto Dodatku č. 10 (Příloha č. 4 Smlouvy) - Cena díla dle PS a SO
Příloha č. 2 tohoto Dodatku č. 10 - Kopie „Zápisu z jednání v rámci jednacího řízení bez uveřejnění“

Smluvní strany prohlašují, že si tento Dodatek č. 10 přečetly, že s jeho obsahem souhlasí a na důkaz toho k ní připojují svoje podpisy.

V Praze dne **27-09-2016**

V Ústí nad Labem dne **22.9.2016**

Ing. Mojmír Nejezchleb
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.



stavba:			Kontrolní součet [Kč]	Včetně dodatku č.2	Včetně dodatku č.4	ACD po zaokrouhlení	Rozdíl	Včetně dodatku č.6	Včetně dodatku č.8	Včetně dodatku č.10	Cena stavby [Kč]
Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly			1 360 511 181	1 395 351 081	1 412 933 051	1 412 933 008,92	42,08	1 424 020 521,08			1 480 265 656,55
Číslo objektu	Název objektu	Budoucí majitel	Cena objektu [Kč]	Cena objektu [Kč]	Cena objektu [Kč]	Cena objektu [Kč]		Cena objektu [Kč]	Cena objektu [Kč]	Cena objektu [Kč]	Cena typu objektů [Kč]
SO 0141	TM Běchovice - zpevněná plocha	SZDC									
SO 0192	Úprava komunikací na stavbě	OSTATNÍ									
E.1.9 Kabelovody, kolektory											9 920 114,86
SO 1171	ZST Úvaly, kabelovod ve stanicích	SZDC					0,10				
E.1.10 Protihlukové objekty											47 739 063,49
SO 101	BHS Běchovice, ZS4	SZDC									
SO 3101	ZST Úvaly, protihlukové stěny km 388,320 - 387,470	SZDC									
SO 3102	ZST Úvaly, protihlukové stěny km 387,484 - 387,988	SZDC									
SO 3103	ZST Úvaly, protihlukové stěny km 387,993 - 389,494	SZDC									
SO 3104	ZST Úvaly, protihlukové stěny km 388,353 - 388,507	SZDC									
SO 3105	ZST Úvaly, protihlukové stěny km 388,695 - 388,803	SZDC									
SO 3201	Praha Klánovice, úmrtílukové stěny	SZDC									
SO 3301	Praha Újezd n. Lesy, protihlukové stěny	SZDC									
SO 3401	Praha Běchovice, protihlukové stěny	SZDC									
E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů, E.3.2 Napájecí											28 179 205,06
SO 1161	Úvaly - Běchovice, odpojení	OSTATNÍ									
SO 1162	ZST Úvaly, odpojení areálu BSM	OSTATNÍ									
SO 1163	ZST Úvaly, odpojení a oděrná zpr. věž/ov. Vrtava	OSTATNÍ									
SO 4161	ZST Úvaly, Provazní budova, stavební úpravy pro technologii	SZDC									
SO 4162	ZST Úvaly, Výtravní budova, stavební úpravy	CD									
SO 4411.1	TM Běchovice, stavební úpravy - odpojení	SZDC									
SO 4111	ZST Úvaly, orientační systém	SZDC									
SO 4211	Zast. Praha Klánovice, přístřešek	SZDC									
SO 3111	ZST Úvaly, protihluková opatření (IPO)	OSTATNÍ									
SO 3211	Praha Klánovice, protihluková opatření (IPO)	OSTATNÍ									
SO 3311	Praha Újezd n. Lesy, protihluková opatření (IPO)	OSTATNÍ									
SO 4121	ZST Úvaly, orientační systém	SZDC									
SO 4221	Zast. Praha Klánovice, orientační systém	CD									
SO 4301	ZST Úvaly, demolic	CD									
SO 4301	Úvaly - Běchovice Blatov, demolic	SZDC									
SO 4411	TM Běchovice, stavební úpravy	SZDC									
E.3.1 Trakční vedení, E.3.7 Ukoljeňování kovových konstrukcí											189 036 799,01
SO 6101	ZST Úvaly, trakční vedení	SZDC									
SO 6301	Úvaly - Běchovice Blatov, trakční vedení	SZDC									
SO 6301	Běchovice Blatov, trakční vedení	SZDC									
SO 6401	Běchovice Blatov - Běchovice, trakční vedení	SZDC									
SO 6411	TM Běchovice, připojení napájecího vedení	SZDC									
SO 6412	TM Běchovice, připojení napájecího vedení	SZDC									
SO 6910	ZST Úvaly, ukončení ocel. konstrukcí a TP ve vosurukách spojek	SZDC									
SO 6911	Úvaly - Praha Běchovice, ukončení ocelových konstrukcí a TP	SZDC									
SO 6912	ZST Praha Běchovice, ukončení ukončení ocelových konstrukcí a TP	SZDC									
E.3.4 Ohřev výměn, E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů, E.3.8 Vnější											22 790 555,98
SO 6104	ZST Úvaly, EOY	SZDC									
SO 6304	Běchovice Blatov, EGV	SZDC									
SO 2102.3	ZST Úvaly, most km 387,895 (pochod na nástupiště), úprava osvětlení	SZDC									
SO 6011	ZST Úvaly, vstupní spolek, step-down transform. TS 220/4 kV a přípojka vn	SZDC									
SO 6101	ZST Úvaly, úprava rozvodů 6 kV	SZDC									
SO 6102	ZST Úvaly, úprava osvětlení a rozvodů nn	SZDC									
SO 6102.1	ZST Úvaly, osvětlení nástupového chodníku	SZDC									
SO 1102.2	ZST Úvaly, osvětlení nástupového chodníku pro pěší	OSTATNÍ									
SO 6103	ZST Úvaly, DOO	SZDC									
SO 6201	Úvaly - Běchovice Blatov, úprava rozvodů 6 kV	SZDC									
SO 6202	Zast. Praha Klánovice, úprava osvětlení a rozvodů nn	SZDC									
SO 6303	Běchovice Blatov, DOO	SZDC									
SO 6303.1	Běchovice Blatov, DOO - osvětlení	SZDC									
SO 6403	TM Běchovice - úprava DOO a realizace NV 60	SZDC									
SO 1405	TM Běchovice, úprava rozvodů 6 kV	SZDC									
SO 1405.1	TM Běchovice, úprava rozvodů 6 kV	SZDC									
SO 6512	ZST Úvaly, osvětlení pochodu Pražská - Husova	OSTATNÍ									
SO 6622	Zast. Praha Klánovice, úprava rozvodů nn a osvětlení pochodu	SZDC									
SO 1444	TM Běchovice, vnější upravení	SZDC									
Všeobecný objekt											11 965 005,22
SZDC											
CD											
OSTATNÍ											
Kontrolní součet [Kč]			1 360 511 181	1 395 351 081	1 412 933 051	1 412 933 008,92	42,08	1 424 020 521,08	1 455 304 859,76	1 480 265 656,55	



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

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, **zadáva veřejnou zakázku na dodatečné stavební práce v rámci realizace stavby o názvu**

„Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“, dodatečné práce dle změnového listu č. 46, 48, 55, 56 a 57.

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. 46	9 673 295,09 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 48	19 637 623,58 Kč	-667 475,20 Kč
Za ZL č. 55	1 068 538,08 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 56	346 407,00 Kč	0,00 Kč
Za ZL č. 57	6 077 364,77 Kč	-7 166 115,49 Kč
Celkem	36 803 228,52 Kč	-7 833 590,69 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 prací.

ZL č. 46

Během stavebních prací na SO 2100 kamenném viaduktu, po odtěžení šterkového lože a následném částečném odbourání železobetonové římsy dle schváleného technologického postupu došlo na klenbě K1 k rozevření skryté trhliny mezi 5 a 6, resp. 6 a 7 kamenem klenby u pilíře P1 a k

posunutí kamenů podél trhliny v rozsahu 2/3 šířky klenby. V polovině šířky klenby došlo k vysunutí kamene o cca 8 cm. Mezi 7 a 8 kamenem (uvažováno od vrcholu klenby) byla znatelná další trhlina rozsahu 1/3 šířky klenby z jižní strany. Jedná se o nepředvídatelnou poruchu, která nemohla být zjištěna za provozu.

V souvislosti s výše uvedeným stavem na SO 2100 mostním objektu nemohla být využívána deponie pro výzisk ze sanačního vlaku na projektem určeném místě za mostem Výmola. V důsledku přemístění deponie došlo ke zvýšení rozsahu a nadměrnému zatížení užívaných komunikací a způsobilo jejich podstatné poškození nákladními automobily odvážejícími výzisk ze sanačního vlaku RPM 2002.

Na základě posouzení skutečného rozsahu poškození po dokončení příslušné části stavebních prací a odvozu výzisku požádalo Město Úvaly o opravu dotčených komunikací (viz příloha dopis Města Úvaly). V první řadě bude opravena komunikace Na Spojce SO 01 a následně dojde k opravě ulic Foersterova a Čelakovského v SO 9192. Další podmínkou pro užívání komunikací je permanentní čištění dotčených a přilehlých komunikací, aby došlo k minimalizaci šíření prachu a jiných nečistot. Čištění komunikací nebylo obsahem soupisu prací v PD. Komunikace budou čištěny v rozsahu podle mapy přiložené k tomuto ZL, v případě potřeby budou doloženy účetními doklady (například stazky) a cena za čištění bude použita z třídníku OTSKP.

SO 01: Obsahem vícepráce v ulici Na Spojce je výměna neúnosného podloží v celé šířce komunikace včetně obrusných asfaltových vrstev (obalované kamenivo a lity asfalt).

SO 9192: V ulici Čelakovského a Foersterova proběhne výměna neúnosného podloží a zhotovení finálního asfaltového povrchu v celé délce a šířce komunikací.

ZL č. 48

Během stavebních prací na SO 2100 kamenném viaduktu, po odtěžení štěrkového lože a následném částečném odbourání železobetonové římsy dle schváleného technologického postupu došlo na klenbě K1 k rozevření skryté trhliny mezi 5 a 6, resp. 6 a 7 kamenem klenby u pilíře P1 a k posunutí kamenů podél trhliny v rozsahu 2/3 šířky klenby. V polovině šířky klenby došlo k vysunutí kamene o cca 8 cm. Mezi 7 a 8 kamenem (uvažováno od vrcholu klenby) byla znatelná další trhlina rozsahu 1/3 šířky klenby z jižní strany. Jedná se o nepředvídatelnou poruchu, která nemohla být zjištěna za provozu.

V souvislosti s výše uvedeným stavem na SO 2100 mostním objektu Výmola požádal zhotovitel investora o svolání mimořádného ředitelského kontrolního dne. Na kontrolním dni byla přijata opatření, která zajistí minimální navýšení výluk a umožní jízdu sanačního a obnovovacího stroje.

Podle PD na SO 1201 se měla realizovat sanace kolejového lože v pořadí k. č. 2, 1 a 0. Pořadí etap musí být změněno na k. č. 1, 0 a 2 z důvodu prodloužení výluky liché kolejové skupiny v žst. Úvaly. SO 1201 a PS 0121 z důvodu domluvené změny pořadí etap, musí být demontovány a opět namontovány stykové transformátory DT a přesunuty již připravené kolejnice v celém úseku SO 1201.

Na mimořádném ředitelském dnu (viz příloha) bylo domluveno prodloužení jízdy sanačního stroje RPM mezi zhotovitelem, projektantem a investorem. Tímto opatřením bude možno prodloužit stávající výluky a zkrátit následující etapy na pražském zhlaví v žst. Úvaly. Sanační stroj RPM pojedí až do objektu SO 1102 a to v koleji č. 1 a 0 v km 389,200-389,000 a v koleji č. 2 v km 389,200-388,950. Technologie použitá pro prodloužený úsek bude zachována z SO 1202.

SO 1202 a SO 1102 - podle původního plánu se výzisk ze sanačního stroje měl vysypávat před mostem Výmola ve směru staničení. Most Výmola však do vyřešení problému uvedeného v

prvním odstavci není možno používat. Pro sanační stroj bude muset být doobjednán výkonnější výsypný vůz s delším ramenem a zřízeno nové výsypné místo u koleje číslo 1 a následné u koleje číslo 2.

SO 9898:

Předmětem změnového listu je změna dopravních tras a tím pádem i nárůst dopravního značení oproti projektové dokumentaci. Plánované dopravní trasy v projektové dokumentaci neodpovídají současnému stavu propustnosti jednotlivých komunikací. Z tohoto důvodu město Úvaly požádalo stavebníka o aktualizaci návrhu dopravních tras pro realizaci stavebních prací na železničním koridoru. Aktualizací dopravních tras dojde k navýšení dopravního značení. Jednotlivé etapy uzavírek budou předkládány dle aktuálního postupu prací k odsouhlasení městem Úvaly.

Dalším důvodem nárůstu dopravního značení ve městě Úvaly zapříčiní úplná uzavírka železničního přejezdu a objízdné trasy s tím spojené. K úplné uzavírce železničního přejezdu dojde v souvislosti se stavem na SO 2100 mostě Výmola popsaném v prvním odstavci, kdy bude průjezdná pouze jedna kolej ze tří a vytížení dopravní cesty zaručuje minimální propustnost pro automobilovou dopravu (viz příložený grafikon). Ze stejného důvodu musí být pro zajištění bezpečnosti instalováno mobilní oplocení k zabránění vniknutí nepovolaných osob do prostor používaných stavbou (například prostor pro výsypné místo RPM vozu nebo zabezpečení přejezdu).

ZL č. 55

Zhotoviteli stavby nebyly přiděleny denní výluky, v souvislosti s nárůstem dopravy a udržení dopravní propustnosti v úseku stavby, realizuje podstatnou část prací na rekonstrukci trakčního vedení (TV) v tzv. krátkodobých nočních 4 hodinových zastavených provozech. Vícepráce představují o 1164 hod více zajištění pracoviště než je množství stanoveného ve výkazu výměr.

Stávající trakční sestava, která má pevné body realizované přes všechny tři koleje (takzvané „pavouky“ realizované v roce 1961 podle tehdy platné trakční sestavy), neumožňuje, i při posílení kapacit zhotovitele, provádět práce na více kotevních úsecích za sebou. Výměnu a montáž zesilovacího vedení pro nultou kolej, v celém rozsahu stavby, též nelze zrealizovat z důvodů kotvení všech lan k 1. traťové koleji v denních výlukách, ale pouze za minimální doby krátkodobé noční výluky. Tato výměna a montáž má za následek i nutnost zajistit pracoviště pro 1. TK, i když se na ní nepracuje.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti bude nutné zvýšit počet úkonů spojených se zajištěním krátkodobě vyloučeného pracoviště (zapínání a vypínání TV). Bude nutné použít více zkratovacích souprav, manipulace s odpojovači nebude možná dálkově ale pouze ručně a tím dojde i k navýšení počtu hodin položky „Výkon jednotek správce TV mimo výkonů investora“ z 840 hodin na 2004 hodin.

ZL č. 56

Při zahájení výkopových prací, v průběhu realizace nově navrženého odvodnění v rámci objektu železničního spodku bylo zjištěno, že aktuálně zastižené geotechnické podmínky jsou odlišné, než předpokládal zpracovaný projekt stavby a vysvahováním svahů zářezů nad tímto odvodněním do požadovaného sklonu min. 1:1,5 by došlo k narušení jejich stability, včetně stávajícího oplocení umístěného na hraně zářezu a případného zásahu do mimodrážních pozemků. Ověření geotechnických podmínek v průběhu zpracování projektu stavby v r. 2012 nebylo možné a to z důvodu překrytí výzisky z čističek kolejového lože a pokrytí svahu náletovou vegetací. Z tohoto důvodu bylo nutné, pro podchycení takto nestabilních svahů nad nově navrženým

odvodněním, vpravo koleje č. 2, v km 387,385 – 387,429, nahradit příkop z tvárnic TZZ4 příkopovým žlabem „malé J“ a vlevo kol. č. 3, v km 388,377 – 388,397 a v místě stožáru TV 113, doplnit zídku ze svahovek max. výšky 1,0 m.

ZL č. 57

Změna A:

PS 0111, PS 0121 a PS 0131 v rámci doprojektování provozních souborů, které je součástí smlouvy o dílo, dojde k upřesnění použitých kabelů a následné úpravě soupisu prací a dodávek tak, aby odpovídal skutečnému provedení. Celková bilance této změny je minusová.

Změna B:

Realizační projektová dokumentace řešila na TM Běchovice kombinaci několika druhů úpravy vnějších povrchů:

- Vyspravení reprofilační maltou, cementová stěrka se sklotextilní síťovinou, akrylátová omítkovina s kamennou drtí.
- Rekonstrukce stávajících vnějších omítek, % otlučení, vyspravení omítky, silikátový nátěr.
- Kontaktní zateplovací systém z minerálních desek tl. 100mm, uzavřený tenkovrstvou probarvenou omítkou.
- Kontaktní zateplovací systém z extrudovaného polystyrenu tl. 80mm, uzavřený akrylátovou omítkovinou s kamennou drtí.
- Vyspravení stávajícího keramického obkladu.
- Nové železobetonové konstrukce s probarvenou omítkou.

V průběhu stavby jsou upřesněny úpravy jednotlivých ploch v návaznosti na stav konstrukcí obnažených po odkrytí, vztlínání vlhkosti do konstrukcí vlivem narušení (strávení) stávajících izolací proti zemní vlhkosti a využití jednotlivých částí budovy. Navržené změny budou odpovídat skutečně realizovaným pracím. Celková bilance změny je minusová.

Změna C:

- SO 5101:

Realizační projektová dokumentace řeší hodiny tažného hnacího vozidla k pracovním soupravám formou nepřetržitých výluk. V průběhu stavby byly upřesněny výluky z důvodu zachování plynulosti železničního provozu a tak nutnosti realizovat provizorní úpravy TV (např. převést stávající TV na nové ocelové konstrukce – tj. brány a stožáry TV, vložit provizorní úsekové děliče v kolejích č. 0, 1, 2). V průběhu stavby byla změněna také výstavba protihlukové stěny u koleje č. 2a z výhledového stavu na realizaci, a proto musí být úpravy TV zrealizovány až po jejím dokončení. Z výše uvedených důvodů dojde k navýšení hodin tažného vozidla o 720h.

V projektové dokumentaci je kotvení nosného lana troleje na stožáru TV umístěno přímo na nástupišti. Podle zkušeností z provozu je toto řešení nebezpečné a je zdrojem častých úrazů. Po pochůzce s objektovým projektantem a technickým dozorem investora byla navržena změna. Z důvodu bezpečnosti cestujících by měl být na kotevní lano osazen ochranný koš.

- SO 5101 a 5102:

Projektová dokumentace neřeší problém s možností průsaku vody a tedy i kontakt troleje s vodou v místech, kde trakční vedení prochází pod mostní konstrukcí. Úprava těchto mostních konstrukcí nebyla ani předmětem stavby (silniční mosty v Úvalech a Klánovicích). Pro zabránění kontaktu vody s živou částí trakčního vedení a předejití s tím spojených problémů je navrženo

vložení izolace (MVLC 18-A/241 75 m Izolace násuvná) v místech pod mostem, kde hrozí kontakt s vodou.

- SO 5301:

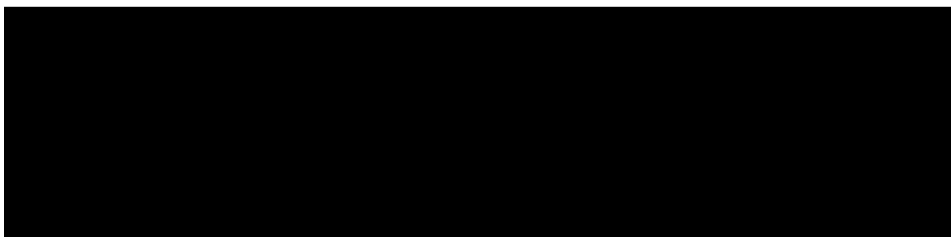
Při bourání stávajících betonových základů trakčního vedení projektová dokumentace uvažuje s ubouráním patek na úroveň zemní pláň. Při pracích na železničním spodku byla změněna hloubka prací na zemní pláni (z důvodu nutnosti provedení stabilizace v celém úseku) a z nutnosti požadované homogennosti podloží je potřeba zvětšit rozsah bourání patek trakčního vedení. Rozsah bouracích prací by se měl zvětšit z 38m³ na 93,63m³.

- SO 5201, 5301 a 5401:

Při tvorbě projektové dokumentace nemůže být zadána skládka a tím pádem km pro odvoz zeminy, suti atd. jsou jen odhadnuty. Po dohodě s konzultantem (FRAM consult) je navrženo řešení na narovnání příplatků za odvoz suti podle skutečné vzdálenosti. Proto na některých SO dojde k odpočtu a na jiných k navýšení km za odvoz na skládku.

- U všech SO ukolejnění ocelových konstrukcí a TP (SO 5411, SO 5910, SO 5911, SO 5912) dochází k úspoře rozpočtových nákladů. K úspoře došlo zvolením rozdílných technologických postupů při výstavbě, které nemají vliv na konstrukci ani na její funkci ale výrazně šetří rozpočtové náklady.

Celková bilance změny je mínusová.



V Praze dne 28 -07- 2016

Za zadavatele:

Za dodavatele:

[Redacted signature]

Ing. Ondřej Novák
předseda představenstva

[Redacted signature]

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. 19, 33, 40, 42, 44, 50, 51 a 52. 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

05 -08- 2016

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