

## **Písemná zpráva zadavatele**

č.j.: 6502/2015-SSZ-ÚE

zpracovaná dle § 85 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění (dále jen zákon)

### **a) Identifikační údaje zadavatele, předmět veřejné zakázky a cena sjednaná ve smlouvě**

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,  
Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00  
zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze oddíl A,  
vložka 48384, IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234  
Odpovědný zástupce zadavatele: Ing. Lubor Hrubeš  
ředitel Stavební správy západ, na základě pověření č. 1605 ze dne 13.6.2013

Název veřejné zakázky: „**Rekonstrukce tratí Liberec - Tanvald**“

Předmět veřejné zakázky:

SO 09-11-02 Tanvald, železniční spodek

V průběhu výstavby na železničním spodku ve Smržovském zhlaví byla podle schváleného kontrolního a zkušebního plánu prováděna pravidelná kontrolní měření únosnosti zemní pláně. Zjištěné hodnoty modulu přetvárnosti byly porovnány s výsledky průzkumu, jež se staly podkladem projektové dokumentace. Protože hodnota tohoto modulu (7,7 MPa) byla nižší než hodnoty zjištěné v době přípravy projektu (10,8-13,5 MPa) a nedosahovala ani 60% požadované minimální požadované únosnosti dle předpisu SŽDC S4 (tabulka č. 1, příloha č. 6), bylo po konzultaci s odborným geotechnickým poradcem objednatele od projektového řešení (tj. použití výztužných geomříží v konstrukci železničního spodku) upuštěno. S cílem využít málo vhodné zeminy v aktivní zóně bez nutnosti jejich odtěžení a náhrady jiným vhodnějším materiálem navrhujeme v oblasti Smržovského zhlaví v nezbytně nutném rozsahu upravit tuto zeminu promísením s pojivem na bázi nehašeného vápna. Zlepší se tím nejen její fyzikální ale i mechanické vlastnosti. (příloha pdf, ZL. č.1- I. kolo). V Harrachovském zhlaví byly při realizaci železničního spodku obnaženy převlhčené hlinité a jílovité zeminy. Vysoký obsah vlhkosti znemožňoval úpravu zemní pláně v souladu s projektovou dokumentací a požadavky TKP, Kapitola 3 Zemní práce. Na základě výsledků laboratorních zkoušek zastížených zemin a konzultaci s odborným geotechnickým poradcem objednatele navrhujeme v souladu s přílohou č. 13 předpisu SŽDC S 4 upravit tuto zeminu promísením s pojivem na bázi vápna a cementu. (příloha pdf, ZL. č.1- I. kolo). Kromě výše uvedených skutečností byl v zemní pláni zaznamenán téměř pravidelný výskyt žulových balvanů značných rozměrů, které komplikovaly její finální úpravu. Z těchto důvodů navrhujeme část zemních prací klasifikovat vyšší třídou těžitelnosti (příloha foto). Finanční náklady úprav železničního spodku jsou oproti projektu o 17% vyšší při úpravě plochy železničního spodku v rozsahu dvojnásobné plochy zemní pláně.

SO 06-11-02 Jablonec n.N.-Smržovka, železniční spodek

Součástí projektové dokumentace a prací na železničním spodku v tomto traťovém úseku byla oprava a pročištění bočního odvodnění Smržovského tunelu. V průběhu odtěžování šterkového lože na projektovanou hloubku byla v počvě tunelu odkryta projektem nepředpokládaná středová tunelová stoka, jejíž funkční části odváděly vydatné přítoky podzemních vod. Značný rozsah poškození bočních trativodních trub znemožňoval plnohodnotnou opravu odvodnění tunelu a tak byly opětovně posouzeny hydrotechnické podmínky v celé délce Smržovského tunelu.

Na základě ověření skutečných hydrotechnických podmínek v tunelu a jeho nejbližším okolí a ekonomického porovnání případajících způsobů řešení navrhujeme boční značně

poškozené potrubí z tunelu vyjmout a provést rekonstrukci středové tunelové stoky. Tím bude zajištěna dlouhodobá funkčnost celkového odvodnění v tunelu. Finanční náklady úprav železničního spodku jsou oproti projektu o 17% větší při realizaci 500m trativodu.

SO 07-11-02 Smržovka, železniční spodek

Při sanačních pracích ve skalním zářezu (očišťování a odtěžování zemin) byl odhalen úsek skalní stěny, který bezprostředně zasahoval pod stávající komunikaci. Tato část koruny svahu přiléhající ke komunikaci byla pokryta půdní vrstvou a v době průzkumu nebyl znám její hloubkový dosah. Dlouhodobé erozivní účinky přitékající povrchové a podpovrchové vody zejména v období intenzivních srážek trvale snižují stabilitu koruny svahu a přilehlé komunikace. Z důvodu zachování trvalé a dlouhodobé bezpečnosti železničního provozu v uvedeném úseku navrhujeme upravit rozsah původního projektového řešení a na hranici pozemkové části SŽDC, s.o. vybudovat v koruně svahu věncovou betonovou zeď.

Kromě očisty skalních stěn byla v rámci vyprojektovaných sanačních opatření prováděna jejich stabilizace tj. svahy byly zajišťovány kotvenými ocelovými sítěmi. Geologická členitost povrchu očištěného skalního masivu vedla k navýšení plochy zasíťování o 900 m<sup>2</sup>, tj. o 19% projektem uvažované.

SO 06-11-04 Smržovský tunel, stabilizace skalních struktur

V průběhu stavebních prací na stabilizaci skalních struktur v místě Lučanského portálu Smržovského tunelu byl po očištění odhalen svah z nestabilního nesourodého materiálu, který zpracovateli projektu nemohl být znám. Navrhujeme nestabilní místa očistit až na skalní podklad a přebytečný materiál odtěžit. Bude tím zajištěna požadovaná dlouhodobá stabilita skalních struktur. Finanční náklady úprav stabilizace skalních struktur jsou oproti projektu o 200% při odtěžení nestabilních zemin v rozsahu 1150m<sup>3</sup>.

Cena veřejné zakázky: **10.479.545,87 Kč (bez DPH)**

**b) Druh zadávacího řízení**

Jednací řízení bez uveřejnění - stavební práce

**c) Identifikační údaje vybraného uchazeče, popřípadě uchazečů, je-li smlouva uzavírána s více osobami na straně uchazeče, odůvodnění výběru nejvhodnější nabídky a uvedení, jaká část veřejné zakázky má být plněna prostřednictvím subdodavatele**

Vybraný uchazeč: **STRABAG Rail a.s. (dříve Viamont DSP a.s.)**  
Železničářská 1385/29  
400 03 Ústí nad Labem  
IČO: 25429949

Odůvodnění výběru nejvhodnější nabídky:

Jednalo se o veřejnou zakázku na dodatečné stavební práce, která byla zadávána postupem v jednacím řízení bez uveřejnění podle § 34 odst. 5 písm. b) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, (dále jen „zákon“), za současného splnění všech podmínek stanovených v § 23 odst. 7 písm. a) zákona. V rámci zadávacího řízení tak nebyly předkládány nabídky, zadavatel pouze v souladu se zákonem pořídil písemný soupis takto zadaných stavebních prací včetně jejich ceny a odůvodnil nezbytnost jejich provedení a na základě těchto skutečností rozhodl o zadání veřejné zakázky na dodatečné stavební práce stávajícímu zhotoviteli stavby.

Prostřednictvím subdodavatelů bude plněno 60 % z hodnoty zakázky.

**d) Identifikační údaje všech uchazečů a jejich nabídková cena**

Pouze 1 uchazeč.

**e) Identifikační údaje zájemců či uchazečů, jež byli vyloučeni z účasti v zadávacím řízení a odůvodnění jejich vyloučení**

Žádná nabídka nebyla vyloučena z účasti v zadávacím řízení.

**f) Odůvodnění vyloučení uchazeče, jehož nabídka obsahovala mimořádně nízkou nabídkovou cenu**

Žádná nabídka nebyla vyloučena z důvodu, že by obsahovala mimořádně nízkou nabídkovou cenu.

**g) Důvod použití soutěžního dialogu, jednacího řízení s uveřejněním či jednacího řízení bez uveřejnění**

Předmětem veřejné zakázky byly dodatečné stavební práce, které nebyly obsaženy v původních zadávacích podmínkách, jejich potřeba vznikla v důsledku objektivně nepředvídatelných okolností, byly nezbytné pro provedení původních stavebních prací a současně byly splněny i zbývající podmínky stanovené v § 23 odst. 7 písm. a) zákona.

**h) Důvod zrušení zadávacího zařízení**

Zadávací řízení nebylo zrušeno.

Zpracoval: Ing. Marek Chromčák

V Praze dne 23.04.2015



**Ing. Lubor Hrubeš**

ředitel Stavební správy západ  
na základě pověření č. 1605 ze dne 13.6.2013  
Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace