

## VÁLLALKOZÁSI SZERZŐDÉS

### 1. SZÁMÚ MÓDOSÍTÁSA

#### Tata és Agostyán közötti kerékpárút építése

amely létrejött egyrészt

név: **Tata Város Önkormányzata**  
székhely: 2890 Tata, Kossuth tér 1.  
adószám: 15729617-2-11  
bankszámlaszám: 50440016-10016147  
képviseli: Michl József polgármester  
mint megrendelő (továbbiakban: **Megrendelő**)

másrészről

cégnév: **FTK-ÉPÍTŐ Építőipari Kft.**  
székhely: 2890 Tata, Barina utca 9.  
adószám: 11795360-2-11  
pénzforgalmi jelzőszám: 11740009-20084259-00000000  
képviseli: Fekete Gyula ügyvezető

mint vállalkozó (továbbiakban: **Vállalkozó**), (a továbbiakban együtt: **Szerződő Felek**)  
között az alulírott helyen és időben, az alábbi feltételek mellett:

"Tata és Agostyán közötti kerékpárút építése" tárgyban 2020. február 24-én  
létrejött vállalkozási szerződéshez.

Eredeti szerződéses feltételek, melyek törlésre kerülnek:

### 2. A SZERZŐDÉS ÖSSZEGE

Az 1. pontban foglalt munkák ellenértéke, amely a kivitelezés megvalósításának  
teljes költségét tartalmazza.

Vállalkozói díj (szerződéses ár) <sup>1</sup>:

nettó 224 588 515 HUF + ÁFA

azaz nettó kettőszázhuszonnégymillió - ötszáznyolcvannyolcezer-ötszázötvenöt HUF  
+ ÁFA, amely a befejezési határidőre prognosztizált egyösszegű fix átalányár.

### 3. A SZERZŐDÉS KIVITELEZÉSI HELYE ÉS HATÁRIDEJE

2890 Tata, Agostyáni út  
1128. számú Tarján–Tata összekötő út 0+263-2+100km szelvény és a 2+315-3+641  
szelvény között

<sup>1</sup> Az ajánlatban megadott egyösszegű ajánlati ár

NUTS-kód: HU212

Teljesítési határidő: A munkaterület átadásától számított 8 hónapon belül.

**Jelen 1. számú módosításban szereplő hatályba lépő szerződéses feltételek:**

A változás kiemelt dőlt betűvel került jelzésre.

**2. A SZERZŐDÉS ÖSSZEGE**

Az 1. pontban foglalt munkák ellenértéke, amely a kivitelezés megvalósításának teljes költségét tartalmazza.

Vállalkozói díj (szerződéses ár)

nettó **242 564 894** HUF + ÁFA

azaz nettó **kettőszáznegyvenkettőmillió-ötszázhatvannégyezer-nyolcszázkilencvennégy** HUF + ÁFA, amely a befejezési határidőre prognosztizált egyösszegű fix átalányár.

**3. A SZERZŐDÉS KIVITELEZÉSI HELYE ÉS HATÁRIDEJE**

2890 Tata, Agostyáni út

1128. számú Tarján–Tata összekötő út 0+263-2+100km szelvény és a 2+315-3+641 szelvény között

NUTS-kód: HU212

Teljesítési határidő: A munkaterület átadásától számított 8 hónap **+ 23 napon belül**.

Indoklás:

1. Telekommunikációs közműaknák szintbe emelése (615/2016 msz.)

A tervezett 0+000 és 0+850 kmsz közötti szakaszon a tervezett nyomvonal kitűzését és a növényzet irtását követően vált láthatóvá, hogy a kerékpárútba esik 3 db távközlési akna. Az aknák a kivitelezési tervdokumentáció rajzain nem kerültek feltüntetésre. A kerékpárút biztonságos kialakításához az aknákat új fedlap kerettel szintre kell emelni.

2. Feltételezett mart aszfalt burkolatú pályaszakasz felújítása (615/2016 msz.)

A 0+045 és 0+130 kmsz közötti szakaszon a terveken feltételezett mart aszfalt burkolatú út meglétének kérdése merült fel. Szemrevételezéssel a burkolat meglévősége nem ellenőrizhető, a területen kavicsos-homokos hordalék, járművek által felhordott anyag volt látható. A feltételezett pálya rétegtrendje több helyen feltárássra került. A feltárássok alapján megállapítható, hogy mart aszfalt burkolat, valamint felhasználható útalap nincs. A meglévő törmelékes töltéses "pályaszerkezetet" el kell bontani, teljes rétegtrend kiépítése szükséges.

3. Telekommunikációs oszlop áthelyezése helyett tűzcsap áthelyezése nyomvonal módosítással (615/2016 msz.)

A 0+570 kmsz-ben a kerékpárút tervezett nyomvonalába távközlési oszlop esik. E szelvényszakaszban a pálya mellett víziközmű akna és tűzcsap áll. A megvalósítandó műszaki tartalom szerint a távközlési oszlop áthelyezése szükséges. A közműszolgáltatók szakfelügyelete során történt egyeztetések szerint egyértelművé vált, hogy a tervezett nyomvonal kis mértékű módosításával, a víziközmű-akna fedlap cseréjével, valamint a tűzcsap áthelyezésével elkerülhető a távközlési oszlop költséges és szolgáltatás-kiesést okozó áttelepítése. A módosított megoldásra vonatkozó vállalkozói ajánlat szerint a kivitelezés e része így kisebb költséggel megvalósítható, megrendelő részére vállalkozói díj csökkenést eredményez.

#### 4. Elégtelen teherbírású általaj 0+870 – 0+968 (615/2016 msz.)

A 0+870 és 0+968 kmsz között a tervezett szinten elkészült földmű tükör gyökérral sűrűn átszőtt, teherbírása nem megfelelő, a tervezett útalap építésére nem alkalmas. Az útalap alatt FZKA mészkőzúzalékkal további 20 cm vtg-ú talajcsere szükséges.

#### 5. Átereszt méretének módosítása 0+975 (615/2016 msz.)

A 0+975 kmsz-ben a közút alatti átereszt meghosszabbítása tervezett a kerékpárút alatt. A kivitelezési tervdokumentációban a meglévő átereszt meghosszabbítása  $d=400$  mm átmérővel szerepel.

Az érintett szakasz terepmunkái alatt a meglévő közút alatti átereszt folyásfenékszintjének és keresztmetszetének megállapításához az átereszt alvízi oldalán a növényzet kiirtását követő feltárás során megállapításra került, hogy az átereszt mérete a tervezett új átereszténél nagyobb.

Az építésre vonatkozó közútkezelői szakfelügyelet-előírásnak eleget téve műszaki ellenőr a Magyar Közút szakfelügyelőjével a kialakult helyzetet egyeztette. A szakfelügyelet során az útkezelő képviselőben jegyzőkönyvben előírta, hogy a kerékpárút alá kizárólag a közút alatti meglévő átereszthez igazodó keresztmetszetű átereszt beépítése engedélyezett.

A tervezett kerékpárút alatt 800 mm átmérőjű átereszt beépítése szükséges.

#### 6. Emésztő megszüntetése (615/2016 msz.)

A tükörkialakítási földmunkák során az 1+208 kmsz-ben a tervezett pálya helyén takart helyzetű, falazott falszerkezetű vb. földemes emésztőgödör került feltárrásra. A földem leemelése után az aknát megvizsgáltuk, szerves anyagot nem találtunk benne. Az aknát jól tömöríthető töltőanyaggal réteges tömörítéssel kell a feltölteni; az akna falazatát a pályaszinttől mérten -0,50 mRe szintig vissza kell bontani.

#### 7. Elégtelen teherbírású általaj 1+285 – 1+325 (615/2016 msz.)

Az 1+285 és 1+325 kmsz között a tervezett szinten elkészült földmű tükör gyökérral sűrűn átszőtt, teherbírása nem megfelelő, a tervezett útalap építésére nem alkalmas. Az útalap alatt FZKA mészkőzúzalékkal további 30 cm vtg-ú talajcsere, valamint georácsos alaperősítés kivitelezése szükséges.

#### 8. 1+700 és 1+810 kmsz közötti szakasz (615/2016 msz.)

Az 1+700-1+810 kmsz közötti nyomvonalszakaszon a növényzet kiirtását követő nyomvonal kitűzés alapján megállapításra került, hogy a terven megadott terepviszonyok eltérnek a tervdokumentációban szereplőektől. A tervezett pályaszint megépítéshez helyenként 2-2,5 méter magas töltésépítésre lenne szükség, amely viszont a kisajátítási határon belül nem építhető meg. Megállapításra került, hogy a tervlapok hibás adatokat tartalmaznak a meglévő terepszintekre vonatkozóan: a terveken szereplő terepmagasság és a valós állapot között a szakasz jellemző részén 1,4 m különbség áll fenn (a tényleges terep mélyebben fekszik).

Az érintett szakaszon geodéziai felmérést követően Tervező fedvénytervet készített. A módosított tervek szerint a nyomvonal kisajátítási határon belüli megépítéséhez a pályaszint magassága csökkentésre került, az elkészült különbözeti költségvetési kiírás tartalmazza a nyomvonal kiépítéséhez ténylegesen szükséges munkákat. A jelentős szintkülönbség miatt a fedvénytervbe kerékpáros korlát telepítése is előírásra került.

#### 9. Átereszt kialakítása 3+380 kmsz (615/2016 msz.)

A 3+380 kmsz-ben a közút alatti átereszt meghosszabbítása tervezett a kerékpárút alatt. A kivitelezési tervdokumentációban a meglévő átereszt meghosszabbítása  $d=400$  mm átmérővel szerepel.

A kivitelezés e szakaszában a meglévő közút alatti átereszt folyásfenékszintjének és keresztmetszetének megállapításához az átereszt alvízi oldalának kitakarítása szükséges, mivel az teljes keresztmetszetében eltömődött, növényzettel benőtt. A feltárás során megállapításra került, hogy a meglévő átereszt mérete és a tervezett meghosszabbítás átmérője nincs összhangban.

Az építésre vonatkozó közútkezelői szakfelügyelet-előírásnak eleget téve műszaki ellenőr a Magyar Közút szakfelügyelőjével a kialakult helyzetet egyeztetette. A szakfelügyelet során az útkezelő képviselőben jegyzőkönyvben előírta, hogy a kerékpárút alá kizárólag a közút alatti meglévő átereszhez igazodó keresztmetszetű átereszt beépítése engedélyezett.

A tervezett kerékpárút alatt 1400 mm átmérőjű átereszt beépítése szükséges.

#### 10. Támfal építése 2+315 és 2+330 kmsz között (615/2016 msz.)

A 2+315 és 2+330 kmsz között a kerékpárút sz. szerinti bal oldalán az új telekhatáron a meglévő terepszint magassága, valamint az elkészült burkolatszint magassága közötti szintkülönbség a kisajátított területen belül kialakított földmunka következtében meredek földpartfalat eredményezett. A kialakult nagy meredekségű rézsű állékonysága nem igazolható, megtámasztása szükséges.

A 15 m hossz a padka szintjétől mérten 1,00 m magas látszó zsalueleemes vb. támfal építése szükséges, e felett már kialakítható önmagában állékony, humusztolt rézsű.

#### 11. 2+660 és 3+220 kmsz közötti szakasz (615/2016 msz.)

A 2+660-3+220 kmsz közötti nyomvonalszakaszon a nyomvonal kitűzés alapján megállapításra került, hogy a terven megadott terepviszonyok eltérnek a tervdokumentációban szereplőektől. A tervezett pályaszint megépítéshez helyenként 2,2 méter magas töltésepítésre lenne szükség, amely viszont a kisajátítási határon belül nem építhető meg. Megállapításra került, hogy a terlapok hibás adatokat tartalmaznak a meglévő terepszintekre vonatkozóan: a terveken szereplő terepmagasság és a valós állapot között jellemzően 60-80 cm, de egyes szakaszokon 140-190 cm különbség áll fenn.

Az érintett szakaszon geodéziai felmérést követően Tervező fedvénytervet készített. A módosított tervek szerint a nyomvonal kisajátítási határon belüli megépítéséhez a pályaszint magassága módosításra került, az elkészült különbözeti költségvetési kiírás tartalmazza a nyomvonal kiépítéséhez ténylegesen szükséges munkákat.

#### 12. Elégtelen teherbírású általaj 3+420 – 3+620 (615/2016 msz.)

A 3+420 és 3+620 kmsz között a tervezett szinten elkészült földmű tükör teherbírása nem megfelelő, a tervezett útalap építésére nem alkalmas. Az útalap alatt további 30 cm vtg-ú talajcsere, valamint georácsos alaperősítés kivitelezése szükséges.

#### 13. Csapadékcsatorna építése az „M” és a „1.” jelű aknák között (715/2018 msz.)

A szakaszon tervező által feltételezett, bizonytalan állapotú meglévő csatorna fekszik. A tervezői műszaki leírásban foglaltakkal összhangban („Tekintettel a meglévő védett fasor gyökérzónájára ezt a kb. 48 fm hosszúságú csatornaszakaszt a kivitelezés során fel kell tární és a meglévő nyomvonalat felhasználva kell kiépíteni a tervezett gerincvezeték”) a helyszíni vizsgálatok, feltárások alapján a kivitelezés az alábbiak szerint történik:

A 0+108 és 0+125 kmsz közötti szakaszon 3 db nagy méretű platánfa áll, a csatorna nyomvonala a fák alatt húzódik. Az új csatorna nyomvonal a meglévő helyén az érintett fa kivágása, vagy gyökérzetének megsértése nélkül nem kivitelezhető. A nyomvonal e szakaszon nem helyezhető át a területen feltárt további közművek elhelyezkedése miatt. Tata Város Polgármesteri Hivatala által kiadott állásfoglalás szerint az érintett 3 db fa kivágása, gyökérzetük átvágása, megsértése nem engedélyezett. A tervezett nyomvonal a köztéri kút alatt épülne ki, azonban Megrendelő a kút elbontását nem tervezi. Műszaki ellenőr kérésére az érintett meglévő csatornaszakaszt T. Vállalkozó megkamerázta. A kamerázás, a nyomvonalra való rábontások alapján és a fentiek figyelembe vételével a csapadékvíz csatorna nyomvonalát az alábbiak szerint lehetséges kivitelezni: a 0+108 és 0+125 kmsz között a védendő fák alatti meglévő csatorna megmarad. E szakaszon a csatornába benőtt gyökérzet kimarását kell elvégezni. A 0+087 kmsz-ben a köztéri kút mellett, a kerékpárút alatt épül ki az új csapadékvíz nyomvonal, ill. az 1. sz. akna. Az új 1. sz. akna és a 0+108 kmsz-ben feltárt meglévő cső között új nyomvonal épül ki, tervezett csőkeresztmetszettel. A 0+108 kmsz-ben új aknát kell létesíteni. Az új KGPVC csövet a folyásiránynak megfelelően a meglévő csőbe be kell dugni, az illesztésnél a vízzárást vízzáró rugalmas tömítőanyaggal kell elkészíteni. A 0+125 és az M jelű akna között az új csapadékvíz csatorna megvalósul. A 0+125 kmsz-ben a meglévő betoncsőre az új KG csővezetékét rá kell húzni, majd a csőkapcsolatot körül kell betonozni.

A fenti ténylegesen elvégzendő munkafolyamatokra vállalkozó az elkészítendő és elmaradó munkafolyamatok költségvetését elkészítette.

#### 14. „Kancsófülek” elhagyása (615/2016 msz.)

A 0+267 és a 3+611 kmsz-ekben a tervezett kerékpárút végeinél az átellenes forgalmi sávra történő rávezetés a kerékpárosok előzetes úton történő merőleges átvezetésével tervezett a projekt 2016. évi tervezésekor a tervezési irányelvek szerint. A jelenleg hatályos tervezési előírások szerint e megoldás nem szükséges.

A kancsófülek elhagyása költségmegtakarítási szempontok (felmerült pótmunkák pénzügyi forrásainak biztosítása) alapján indokolt.

#### 15. Forgalomtechnika felülvizsgálata

A kivitelezés közben felmerült pótmunkák pénzügyi forrásainak biztosítása érdekében tervező felülvizsgálta a tervek forgalomtechnikai munkarészét. A tervek a 2016. évi tervezésekor érvényes irányelvek szerint készültek. A jelenleg hatályos tervezési előírások szerint számos közlekedési tábla elhagyására van lehetőség. Ezek elhagyása költségmegtakarítási szempontok alapján megrendelő számára indokolt.

#### 16. Átereszt kialakítása 2+250 (615/2016 msz.)

A nyomvonal helyén a növényzet kiirtását követően vált láthatóvá, hogy a 2+250 kmsz-ben egy földárok húzódik, amely keresztezi a tervezett nyomvonalat. A vízlevezető árkot a nyomvonal alatt zárt áteresztben kell átvezetni.

#### 17. Víznyelő aknák építése, kiemelése (715/2018 msz.)

A megemelt kerékpárút kiépítésével a szelvényezés szerinti bal oldalon az ingatlanok előtti területek vízelvezetése helyenként megszűnt, vagy a megmaradó víznyelők pozíciója a módosított területviszonyokhoz nem megfelelő. A tervdokumentációkban az érintett aknákkal kapcsolatosan nem szerepel elvégzendő feladat. Műszaki ellenőr az aknákkal kapcsolatos munkákat szükségesnek tartja, ezért kezdeményezte T. Megrendelőnél a kivitelezési munkák pótmunkaként való megrendelését.

18. korlátok kiépítése 2+185 – 2+225 (615/2016 msz.)

A 2+130 és a 2+250 kmsz között a tervezett kerékpárút a közúttal párhuzamosan jelentős magassági szintkülönbséggel létesül. A rézsú koronaéle a 2+170 és 2+230 kmsz közötti szakaszon a kialakított padka élével megegyező. A jelentős szintkülönbség miatt e szakaszon a biztonságos közlekedés érdekében közúti korlát, valamint kerékpáros korlát telepítése elengedhetetlen. A kivitelezési tervdokumentáció nem tartalmaz korlát építésre vonatkozó tervlapot, költségvetési tételt.

19. szervízút vízelvezetés, töltésszélesítés 2+160 – 2+220 (615/2016 msz.)

A 2+177 és 2+200 km szelvény közötti szakaszon a megépült szervízút és a közút között 3,5-5 m közötti a szintkülönbség. Az új nyomvonal részére rendelkezésre álló koronaszélesség e szakaszon csak a tervezettnél kisebb szélességű padka kialakítását tette lehetővé.

Az augusztus hónapban lehullott jelentős mennyiségű csapadék a burkolt felületről lefolyva a rézsút lemosta, suvadást okozott. A szakaszon két helyen következett be súlyos károsodás, de a padka kis terhelésre bekövetkező süllyedése alapján további esőzések esetén várható a folyamat további eszkalációja, akár a szervízút tönkremenetele. Műszaki ellenőr az adott szakaszt veszélyesnek minősítette.

Az érintett szakaszon a töltést szélesíteni kell. A 2+160 és 2+210 km szelvények között a süllyesztett szegély "K" szegélyre cserélendő. A 2+150 szelvényben surrantóval javasolt levezetni a csapadékvizet a közút árkába.

Az erodált rézsűrészeken töltésszélesítés készítenő humuszolással, cserjetelepítéssel.

A szerződés értékbeni módosítása a projekt megvalósítása során felmerült fenti pótmunkák elvégzésének szükségessége miatt indokolt.

**Mivel a jelen pótmunkára vonatkozó szerződésmódosítás eredményeként az ellenérték növekedése nem éri el az eredeti szerződéses érték 15%-át, valamint a módosítás nem változtatja meg a szerződés általános jellegét és illeszkedik az eredeti szerződés jellegéhez, ezért a Kbt. 141. § (2) bekezdés b) pontja szerinti feltétel teljesül, továbbá a Kbt. 141. § (3) bekezdésben előírtaknak megfelel tekintettel arra, hogy a szerződésmódosítás a szerződés értékének változásával jár, melyben a szerződéses jogviszony több eleme módosul amelyek az érték változásával összefüggenek.**

A pótmunkák fedezetének biztosítására testületi jóváhagyásra volt szükség, ami 2020. szeptember 30-án megtörtént. A felmerült pótmunka igények és azok megrendelésének időbeni elhúzódásának problémái az építési naplóban 2020.04.09-től folyamatosan dokumentálásra kerültek (2020.04.26.; 2020.05.20.; 2020.05.27.; 2020.09.01). Műszaki ellenőr az érintett munkák kivitelezésének felfüggesztését kérte a tervmódosítások, valamint a szerződésmódosítás megkötéséig.

Megrendelő részére a projektre vonatkozóan felmerült további forrásigény csak a testületi jóváhagyás után állt rendelkezésre, ezért a szerződés módosítása is 2020. októberében kerülhet csak sor. Vállalkozó a módosítással érintett szakaszokon a kivitelezési munkákat a pótmunka elfogadása és az ehhez tartozó szerződésmódosítás hiányában nem végezhetett. Az akadályoztatás tényét Vállalkozó 2020. 08. 03-án az építési naplóban rögzítette.

A több mint 2 hónapos akadályoztatás miatt a Vállalkozó által kérelmezett 23 napos kivitelezési véghatáridő módosítás, a szerződés teljesítési határidejének 23 nappal történő meghosszabbítása teljes mértékben indokolt és elfogadható.

Az akadályoztatás miatti 23 nappal későbbi befejezés, a szerződés szerinti rendelkezésre álló 8 hónap nem módosult.

**A szerződésmódosítás határidőre vonatkozó pontja nem lényeges, mivel a módosítás nem határoz meg olyan feltételeket, amelyek ha szerepeltek volna a szerződéskötést megelőző közbeszerzési eljárásban, az eredetileg részt vett ajánlattevőkön kívül más ajánlattevők részvételét vagy a nyertes ajánlat helyett másik ajánlat nyertességét lehetővé tették volna, a módosítás a szerződés gazdasági egyensúlyát a nyertes ajánlattevő javára változtatja meg és a módosítás a szerződés tárgyát az eredeti szerződésben foglalt ajánlattevői kötelezettséghez képest jelentős új elemre terjeszti ki, ezért a Kbt. 141. § (6) bekezdése szerint a szerződés módosítása jogszerű.**

A jelen szerződésmódosítással nem érintett részek változatlanul hatályban maradnak.

Jelen szerződésmódosítás 3 megegyező, eredeti példányban készül, melyből 2 példány a Megrendelőt, 1 példány a Vállalkozót illeti meg.

Melléklet:

Műszaki ellenőri nyilatkozat.pdf

Tata - Agostyán kerékpárút építése pótmunka FTK Építő Kft 20200717M\_PG \_ KG mod vegkuld mod.xls

Építési napló hivatkozott oldalai.pdf

Tata, 2020. október 20.

**FTK Építő Kft.**  
2800 Tata, Barina u. 9.  
Adósz.: 11795360-2-11

**Fekete Gyula**  
ügyvezető  
a Vállalkozó képviselőjében

  
**Michl József**  
polgármester  
a Megrendelő képviselőjében



Jogi ellenjegyzés: Dr. Horváth József

Pénzügyi ellenjegyzés: Fesselné Harsányi Marietta irodavezető

