

# Dodatek č. 1 ke SMLOUVĚ O DÍLO

## „Rekonstrukce mostu CH-05 Most přes Ohři v Chebu“

mezi těmito smluvními stranami:

1. objednatel: **město Cheb**  
se sídlem: **náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb**  
IČO: **00253979**  
DIČ: **CZ 00253979**  
Bankovní spojení: **KB Cheb č. ú. 528331/0100**  
Zastoupená: **Ing. Janem Vrbou, starostou města**

a

2. zhotovitelem: **STRABAG Silnice a.s.**

zapsána v obchodním rejstříku vedeném rejstříkovým soudem v **Praze**, spisová značka **B 24650**

se sídlem: **Kačírkova 982/4, 158 00 Praha 5**

IČO: **453 59 041**

DIČ: **CZ45359041**

Bankovní spojení: **Komerční banka, a.s.**

číslo účtu 

zastoupená: **Ing. Radim Cihlář, Ing. Michael Procházka, zmocněnci**

### Preambule

Smluvní strany se v souladu s ustanovením § 222 odst. 4 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“), dohodly na změně stávající smlouvy o dílo č. INV-94/2023 ze dne 18.10.2023 (dále jen „smlouva o dílo“), spočívající ve změně ceny díla tak, jak je ujednáno ve změnových listech č. ZL1, ZL2 a ZL3 ve výši víceprací 1 343 570,80 Kč bez DPH a ve výši méněprací 80 569,92 Kč bez DPH. Tyto skutečnosti objektivně nastaly až v průběhu realizace předmětného díla a objednatel ani zhotovitel je nebyli schopni s náležitou péčí dopředu předvídat. Jedná se o změnu projektu bez časového dopadu na konečný termín dokončení stavby.

Změnový list č. 1 - se týká změny v dopravně inženýrském opatření spočívající v zajištění možnosti pěšího provozu během realizace stavby. V původní projektové dokumentaci bylo uvažováno s úplnou uzavírkou i pro pěší provoz. Pro zajištění pěšího provozu je nutné během stavby neustále přesouvat dopravní značení a je nutná instalace přechodových lávek přes výkopy u obou opěr mostu.

Změnový list č. 2 - se týká změny ve způsobu bourání chodníků. V původní projektové dokumentaci bylo navrženo a kalkulováno strojní bourání za předpokladu, že stávající ocelové chráničky probíhající sítě jsou ve stavu, kdy snesou strojní bourání. Po zahájení prací bylo zjištěno, že vlivem zatékání vody do konstrukce chodníku jsou ocelové chráničky silně zkorodované a nelze provést strojní bourání, protože by byly poškozeny sítě v nich vedené. S ohledem na možné poškození bylo tedy zvoleno ruční bourání stávajícího litého asfaltu.

Změnový list č. 3 - se týká změny ve způsobu bourání a odtěžení materiálu za závěrnými zídками pro možnost zřízení nových závěrných zídek dle projektové dokumentace. Po otevření horní vrstvy vozovky a zahájení odtěžení materiálu za závěrnými zídками bylo zjištěno, že původní materiál neodpovídá projektové dokumentaci, kde byl uveden prostý hubený beton. Závěrné zídky byly zality vysokopevnostním betonem, pro jehož odstranění bylo nutné použít těžkou mechanizaci.

*Vyjádření projektanta ze dne 26.04.2024:*

Jako podklad pro soupis prací opravy mostu byl k dispozici původní projekt rekonstrukce mostu z roku 1985. V původní projektové dokumentaci byl materiál zásypového klínu za opěrou specifikován jako Beton B105. Zásyp se nachází v oblasti s výskytem prosakující vody skrze vozovkové souvrství, jež je nasycena rozmrazovacími prostředky. Horní část násypu se nachází v zámrazné hloubce.

Beton B 105 je velmi hubený, nemá odolnost proti mrazu a jeho označení odpovídá dnešní třídě C-/7.5, který se již nepoužívá ani pro zásypy. Projektant proto předpokládal, že beton zásypu bude po 40 letech zdegradovaný a snadno vytěžitelný. Materiál zásypu je však kvalitní a nevykazuje známky samovolného rozpadu. Původní materiál zásypu měl zřejmě vyšší pevnost a je odolný proti mrazu.

Další změnou oproti původnímu zadání bylo objevení 4 ks ocelových šachet, které měli sloužit pro případné odpálení mostu v případě potřeby. Dle stanoviska Ministerstva obrany k projektové dokumentaci ze dne 27.09.2024 se zde nemělo nacházet žádné vojenské zařízení. Ocelové trubky musely být tedy vybourány a odstraněny, aby nebyly v kolizi s navrženým řešením u závěrných zídek mostu.

## I. Předmět dodatku

Smluvní strany se dohodly dodatkem č. 1 na následující změně výše uvedené smlouvy o dílo:

### Původní znění odstavce č. 1. článku VII. Cena díla smlouvy o dílo:

1. *Objednatel se za níže uvedených podmínek zavazuje uhradit zhotoviteli celkovou smluvní cenu za řádné provedení díla ve výši:*

<b>Cena bez DPH</b>	<b>14 801 605,71 Kč</b>
<b><u>DPH 21 %</u></b>	<b><u>3 108 337,20 Kč</u></b>
<b>Cena celkem včetně DPH</b>	<b>17 909 942,91 Kč</b>

se zrušuje a nahrazuje se novým zněním:

1. *Objednatel se za níže uvedených podmínek zavazuje uhradit zhotoviteli celkovou smluvní cenu za řádné provedení díla ve výši:*

<b>Cena bez DPH</b>	<b>16 064 606,59 Kč</b>
<b><u>DPH 21 %</u></b>	<b><u>3 373 567,38 Kč</u></b>
<b>Cena celkem včetně DPH</b>	<b>19 438 173,97 Kč</b>

## II. Závěrečná ustanovení

**Ostatní ustanovení smlouvy o dílo nedotčené tímto dodatkem zůstávají v platnosti.**

Tento dodatek ke smlouvě nabývá platnosti dnem podpisu oprávněnými zástupci obou smluvních stran. Dodatek ke smlouvě nabývá účinnosti nejdříve dnem uveřejnění prostřednictvím registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv. Objednatel se zavazuje realizovat zveřejnění této smlouvy v předmětném registru v souladu s uvedeným zákonem.

V Karlových Varech dne.....

V Chebu dne .....

Ing. Radim  
Cihlář

Podepsal Ing. Radim  
Cihlář  
Datum: 2024.05.27  
14:56:08 +02'00'

Ing. Michael  
Procházka

Podepsal Ing. Michael Procházka  
DN: cn=Ing. Michael Procházka, c  
=CZ, email=michael.prochazka  
1111@gmail.com  
Datum: 2024.05.27 14:36:25 +02'  
00'

za zhotovitele

**Ing. Radim Cihlář, Ing. Michael Procházka  
zmocněnci**

Ing. Jan  
Vrba

Digitálně podepsal  
Ing. Jan Vrba  
Datum: 2024.05.31  
11:24:49 +02'00'

za objednatele

**Ing. Jan Vrba, starosta**