



ДОПЪЛНИТЕЛНО СПОРАЗУМЕНИЕ КЪМ

Договор РД-33-2/27.02.2018 г. за възлагане на обществена поръчка с предмет: "Определяне на изпълнител за строителството на 3 обекта – Лот 16, Лот 17 и Лот 18 на ОП „Региони в растеж“ 2014 – 2020 по обособени позиции“, в частта по Обособена позиция 3: „Лот 18 „Път III-112 Дъбова махала – Монтана от км 10+500 до км 16+227.88, от км 20+579 до км 27+736.15, от км 29+675 до км 36+654.63 и от км 37+825 до км 47+806.74, с обща дължина 29,846 км, област Монтана“

Днес, 2019 г., в гр. София, между:

1. Агенция „Пътна инфраструктура“, със седалище и адрес на управление: гр. София ПК 1606, бул. „Македония“ № 3, с ЕИК по БУЛСТАТ 000695089, представлявана от Георги Терзийски-Председател на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“, наричана по-долу за краткост **ВЪЗЛОЖИТЕЛ**

и

2. „КАРО ПЪТСТРОЙ“ ДЗЗД, със седалище и адрес на управление: гр. София ПК 1404, р-н Триадица, ж.к. „Гоце Делчев“ (сграда „Крит“), бл. 22, вх. В, ап. 1В, с ЕИК по БУЛСТАТ 177128444, представлявано от Красимир Димитров Караиванов – управител, съгласно Удостоверение, издадено от Агенцията по вписванията, с участници в обединението:

- „КАРО ТРЕЙДИНГ“ ООД, със седалище и адрес на управление: гр. София ПК 1404, р-н Триадица, ж.к. „Гоце Делчев“ (сграда „Крит“), бл. 22, вх. В, ап. 1В, с ЕИК 131070485, представлявано от Красимир Димитров Караиванов – Управител;

- „ПЪТСТРОЙ-92“ АД, със седалище и адрес на управление: гр. София ПК 1421, р-н Лозенец, бул. „Арсеналски“ № 111, с ЕИК 121015330, представлявано от Петко Йорданов Николов – Изпълнителен директор, наричан по-долу за краткост **ИЗПЪЛНИТЕЛ**,

I. УСТАНОВИТЕЛНА ЧАСТ

1. Между Агенция „Пътна инфраструктура“ /АПИ/ и „КАРО ПЪТСТРОЙ“ ДЗЗД в резултат на проведена открита процедура по реда на Закона за обществените поръчки и Решение № 139 от 19.12.2017 г. на Председателя на Управителния съвет на Агенцията за определяне на изпълнител, е сключен Договор № РД-33-2 от 27.02.2018 г. за възлагане на обществена поръчка за обособена позиция № 3 за строителство на обект: Лот 18 „Път III-112 Дъбова махала-Монтана от км 10+500 до км 16+227.88, от км 20+579 до км 27+736.15, от км 29+675 до км 36+654.63 и от км 37+825 до км 47+806.74, с обща дължина 29,846 км, област Монтана“.

2. В разпоредбата на чл. 5, ал. 1 от Договор № РД-33-2/27.02.2018 г. е посочено, че изменения на настоящия договор са възможни по изключение, в случаите предвидени в чл. 116 от ЗОП. Съгласно чл. 116, ал. 1, т. 3 от ЗОП „договорите за обществени поръчки и рамковите споразумения могат да бъдат изменяни когато: поради обстоятелства, които при полагане на дължимата грижа възложителят не е могъл да предвиди, е възникнала необходимост от изменение, което не води до промяна на предмета на договора или рамковото споразумение“.

3. В резултат на проведена открита процедура между АПИ и „Трансконсулт-22“ ООД е сключен Договор РД-32-7/21.12.2015 г. с предмет: „Разработване на проекти в пълна степен на проектна готовност, с които Агенция „Пътна инфраструктура“ ще има възможност да кандидатства за финансиране по Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 по дванадесет обособени позиции“, за Обособена позиция 4 – област Монтана. Път III-112 „Дъбова махала – Монтана от км 10+500 до км 16+174, от км 20+579 до км 27+627, от км 29+675 до км 36+600 и от км 37+825 до км 47+735, с обща дължина 29,557 км“. Избраният за изпълнител „Трансконсулт- 22“ ООД е вписан в Регистъра на проектантските бюра към КИИП. Дружеството е с дългогодишен опит и е специализирано основно в изготвянето на проекти за пътни проекти, улици, пътни възли и пътни съоръжения, включително прединвестиционни проучвания и технически проекти за ново строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни отсечки, а също така и в изготвянето на парцеларни планове за отчуждителни процедури.

4. С писмо № 33-00-368/12.05.2016 г. Институтът по пътища и мостове (ИПМ) е изготвил изходни данни за проектиране на рехабилитация на обекти, включени в план-графика на обществените поръчки за 2015 година, с което приложено изпраща на Дирекция ИПОП относно препоръки за извършване на ремонт по метода „студено рециклиране“ на Път III-112.

5. С писмо с изх. № 161/12.07.2016 г. „Трансконсулт-22“ ООД внася в ИПМ за съгласуване на ремонт по метода „студено рециклиране“ за горепосочения обект. С писмо изх. № 53-00-845/26.08.2016 г. ИПМ съгласува представените материали без забележки, като материалите са оразмеряване на пътната настилка по метода „студено рециклиране“, необходим еквивалентен модул за 15-годишен период $E_n = 262$ МПа и категория на движението „тежко“, както и технология за извършване на ремонтните дейности.

5. След гореизвършените дейности ЕТИС към АПИ одобрява техническия проект за обекта, въз основа на който е издадено Разрешение за строеж за обекта. Проведени са процедури за избор на изпълнители на дейностите СМР, строителен надзор и съответно са сключени договори с избраните изпълнители.

6. С писмо с вх. № 53-00-9309/05.10.2018 г., постъпило в Агенция „Пътна инфраструктура“ /АПИ/, изпълнителят „КАРО-ПЪТСТРОЙ“ ДЗЗД уведомява Възложителя, че след стартирането на строителството на пътната отсечка е констатирано, че в рамките на 1 месец след полагане на пласт биндер в участък 1 се установява поява на надлъжни пукнатини, разположени в двете платна и оста на пътя.

8. В резултат на извършени обследвания на обекта от ИПМ и представени становища с изх. № 33-00-662/08.10.2018 г., изх. № 33-00-789/19.11.2018 г. и изх. № 33-00-16/11.01.2019 г. се установява, че „студено рециклираният пласт“ е изпълнен съгласно одобрените рецепти и изискванията на ТС 2014.. Установено е, че земната основа и в четирите участъка е изградена от преовлажнени глинести почви от групи А-6 и А-7, които се характеризират с висока пластичност и ниска носимоспособност, като причина за преовлажняването на почвата е лошото отводняване и в четирите участъка на обекта. Установено е също, че под пласта, изпълнен по метода „студено рециклиране“ е разположен пласт от „непретрошена едрозърнеста речна баластра“, която по показателя „зърнометричен състав“ не отговаря на изискванията на нормативните документи. В допълнение е представена метеорологична справка с изх. № 82/05.04.2019 г. от НАИМХ- филиал Плевен- хидрометеорологична обсерватория Монтана за периода 01.01.2018-31.03.2019 г.. С писмо с № 93-01-4578/03.06.2019 г. Дирекция ИПОП излага мнение, че периодът е бил с „чести и интензивни валежи, които са довели до преовлажняване на земната основа.“

9. По отношение на разкрития пласт от речна баластра съществува несъответствие, доколкото в проекта за обекта, одобрен от възложителя и представен към документацията за участие за избор на изпълнител на СМР не е отбелязано наличието на такъв пласт, а напротив, навсякъде се посочва „пласт трошен камък“. Предвид изложеното, потенциалните участници в процедурата за избор на изпълнител на СМР не са били запознати с това обстоятелство, съответно не са имали възможност да го предвидят при изготвяне на оферти и изпълнение на обекта.

10. Съгласно становищата на проектанта, изразени в писма 53-00-2908/25.03.2019 г. и 53-00-4688/16.05.2019 г., „...при извършената реконструкция през 1972 - 1973, пътят е уширяван от еднолентов с габарит Г 6,00/3,50 м до двулентов за постигане на габарит Г8,00/6,00 или Г9,50/6,50 м.“ Уширенията са изпълнявани предимно двустранно. Също така несъответствието с изработения технически проект се дължи на „факта, че по време на проектирането е било недопустимо разкриване на шурфове в средата на пътната лента, поради опасност от ПТП и невъзможност и липсата на подходяща техника и материали от проектанта за възстановяване на конструктивните качества на настилка след приключване на обследването. Стандартна процедура за проектантите е шурфовете да бъдат разкрити в зоната на банкета до ръба на съществуващата настилка“.

11. С писмо с вх. 93-01-4578/03.06.2019 г. Дирекция ИПОП е потвърдила това, че „направата на шурфове „в средата на пътната лента, би създавало проблем за трафика, а от друга страна- би застрашила животът на проектантите. По време на изпълнение на полско-измервателните

работи, както и при разкриването на шурфове по трасето на път III-112, т.е. по участъците на лот 18 преминава изключително голям тежкотоварен трафик, част от направлението „Видин – Монтана“. Това създаде големи технически затруднения при изпълнението на полевите работи за направата на съответните шурфове. Направата на 1 шурф, измервателните работи, както и последващите действия, свързани с възстановяването на конструкция по пътните участъци на лот 18 е трудоемък процес и изискващ организирането на въвеждане на временна организация и безопасност на движението. В конкретния случай, ако шурфове бяха изпълнявани в средата на пътното платно щеше да е наложително цялостно затваряне на път III-112 със забрана за преминаване на всякакъв вид моторни превозни средства. В допълнение, Възложителят не е поставил конкретни изисквания относно разположението на шурфове, но на практика при условията на неотбито движение, те се изпълняват в непосредствена близост до един от ръбовете на пътната настилка от страната на банкета.“

12. Извършеното от ИПМ обследване е в средата на пътната лента (т.е. на около 1,5 м от ръба) по време на строителството в момент, в който пътят е затворен за движение, при което е установен основен пласт от непретрошена речна баластра, с която е била изградена основата на строения през 1962-1965 год. път с намален габарит, а извършеното от проектанта „Трансконсулт-22“ ООД“ обследване е в ръба на настилката, където са установени качествата на основните пластове на допълнително изгражданите уширения. Това се потвърждава от местоположението на надлъжните пукнатини. В резултат на проведена кореспонденция между страните, ангажирани в инвестиционния процес, по отношение на гореизложеното и с цел успешната реализация на проекта, проектантът с писмо с вх. № 53-00-4688/16.05.2019 г. предлага техническо решение, което е прието от консултанта на обекта с писмо с вх. 53-00-5191/29.05.2019 г., а именно:

Т. 1 „За участък 1 във връзка с установените пукнатини и увеличаване на широчината на част от пукнатините през зимния период, предлагаме два подхода в зависимост от установената широчина на пукнатините:

- Участъците с изяви по-големи пукнатини (над 3 см), трябва да бъдат предварително фрезовани с дълбочина 6 см (за да се достигне до „студено рециклирания пласт“) на пълна ширина на съответното платно. След фрезоването пукнатините отново се почистват и обработват с разреден битум или битумна паста. По цялата ширина в тези участъци се полага метална мрежа върху предварително обработена с битумен разлив повърхност. Полага се нов биндерен пласт с дебелина 6 см, за да се постигне изравняване на нивото на биндерния пласт със съседните участъци.

- Участъците с пукнатини по – малки от 3 см се почистват, обработват се с битумна паста или с разреден битум. Върху тях се полага стъклофибърна мрежа с ширина 1 метър, след което се полага износващият пласт с дебелина 5 см.

По цялата дължина и ширина на първи участък в извънградска среда е необходимо износващият пласт да бъде положен с дебелина 5 см, за да се осигури работата на металната и стъклофибърната мрежа. В района на с.Дъбова Махала не са установени пукнатини и съответно износващият пласт се запазва 4 см.

Към момента появилите се пукнатини в участък 1 са с дължина около 1300 метра.

Т. 2 За подучастък 2 е възможно строителството да продължи по основния проект, като върху биндерния пласт се положи износващ пласт с дебелина 4 см. Задължително преди полагането на износващия пласт е необходимо да се извърши оглед на участъка, и при появата на пукнатини, същите следва да бъдат обработени с битумна емулсия или битумна паста, и обезопасени с мрежа на ленти с ширина 1 м, както в участък 1. Износващият пласт следва да се положи с проектната дебелина – 4 см, но само в зоните на положените стъклофибърни мрежи се предвижда полагане на износващ пласт 5 см.

Т. 3 За подучастъци 3 и 4 предлагаме след извършване на рециклирането се изчаква минимум един месец, за да се проявят пукнатините, след което същите се обработват с разреден битум. Обработва се повърхността, върху която ще бъде положена мрежа (битумен разлив) и се полага стъклофибърна мрежа на ленти с ширина 1 м. Полагането на асфалтови пластове се извършва съгласно основния проект, като само в зоните на положените стъклофибърни мрежи се предвижда полагане на износващ пласт 5 см. Очакванията ни са площта, в която е възможно да се появят пукнатини да не надхвърля 20% от общата площ на съответния участък.

Т. 4. Във връзка с предложението за допълнителни мерки за отводняване, за да се гарантира отводняването на пътната основа, което е основната причина за деформациите в нея, предлагаме освен в участъците в изкоп, където по проект е предвидено изграждането на отводнителни окопи, да бъде изпълнен и необлицован окоп с дренаж, за да се осигури понижаването на водното ниво в земното легло.

На място са определени участъците, в които да се предвидят допълнителни мерки за подобряване на отводняването на земната основа в четирите участъка и допълнително изграждане на дренажи и окопи, като в среща с Изпълнителя бяха установени точното местоположение, вида на окопите и дренажите. Предвиждаме дренажите под облицованите окопи да бъдат изпълнени с дренажна тръба и ревизионни шахти през 100м, а под необлицованите окопи само с дренажна призма и геотекстил.“

13. С писмо 53-00-5200/29.05.2019 г. Проектантът приема предложените от консултанта „аргументи за подобряване на ефективността на отводняването и удължаване на срока на експлоатация на дренажите, предвид категорията на почвите от земната основа, като в четирите участъка счита за целесъобразно да се предвиди допълнително прилагането на PVC дренажна тръба с диаметър Ф200 върху подложка от бетон С12/15. С оглед възможността за извеждане на дренажните води предлагаме да се предвидят допълнително 7000 м дренажни тръби Ф200 и 280 м3 подложен бетон С12/15.

14. Видно от гореизложеното са налице обстоятелства, които при полагане на дължимата грижа възложителят не е могъл да предвиди. В конкретния случай, преди започване на строителството възложителят е положил дължимата грижа като е провел процедура и е възложил изготвянето на Технически проект от компетентно и притежаващо дългогодишен опит лице. Същевременно, както строителят, така и възложителят не е могъл да предвиди обстоятелството, че под студеноциклирания пласт е разположен пласт от „непретрошена едрозърнеста речна баластра“, която се установява към момента на изпълнение на договора за СМР, видно от гореизложеното. Невъзможността за констатиране от страна на проектанта на този пласт „непретрошена едрозърнеста речна баластра“ е поради спазване на стандартна процедура от страна на проектанта на обекта „Трансконсулт- 22“ ООД, която се реализира чрез шурфове в зоната на банката до ръба на съществуващата настилка, което също така се потвърждава и от становища на Строителния надзор с вх. № 53-00-996/01.02.2019 г.

Наличието на „пласт от непретрошена едрозърнеста речна баластра“ е установимо видно едва в хода на СМР след появата на надлъжни пукнатини, разположени в двете платна и оста на пътя, и е неустановима към момента на възлагане на поръчката. Посоченото обстоятелство не е могло да бъде предвидено от възложителя преди провеждането на процедурата, в резултат на която е сключването на Договор № РД-33-2/27.02.2018 г. и съответно при сключването на договора.

Следва да се има предвид, че строителят е запознат с обекта и проекта при подаване на тръжните документи, в които не е посочена информацията за „пласт от непретрошена едрозърнеста речна баластра“, предвид което това обстоятелство остава непредвидимо и за него. Строителят следва да изпълни одобрения проект от Възложителя в цялост и съгласно нормативните изисквания.

При договора за изработка съгласно разпоредбата на чл. 258 от Закона за задълженията и договорите /ЗЗД/ „изпълнителят се задължава на свой риск да изработи нещо, съгласно поръчката на другата страна, а последната - да заплати възнаграждение“. В случая, видно от гореизложеното възложителят е предприел всички законови мерки и при полагане на дължимата грижа е възложил изготвянето на проект и съответно изпълнение на строителство на обекта. Съгласно чл. 260 от ЗЗД „изпълнителят е длъжен да предупреди веднага другата страна, ако даденият му проект или доставеният му материал е неподходящ за правилното изпълнение на работата, и да иска извършване на нужните промени в проекта или доставяне на подходящ материал.“ С цитираните по-горе писма строителят на обекта е уведомил възложителя за необходимостта от допълнителни дейности предвид възникналия проблем.

Предвид факта, че Възложителят е уведомен от строителя „КАРО-ПЪТСТРОЙ“ ДЗЗД с писмо с вх. № 53-00-9309/05.10.2018 г., за наличието на надлъжни пукнатини, разположени в двете платна и оста на пътя, рискът се носи в конкретния случай от Възложителя. Съгласно изготвения проект, по който се изпълнява строителството е налице „пласт от трошен камък“, без да се има

предвид, че има наличен и „пласт от непретрошена едрозърнеста речна баластра“. Предвид това е налице основание за изменение на договора, което не е съществено и не води до промяна на предмета на вече сключения договор.

15. Възлагането на дейностите, предложени от проектанта, предмет на обществената поръчка, са от изключителна важност, както за Възложителя, така и за обществото като цяло, включващо огромен брой лица, ползватели на безопасна за тях пътна инфраструктура. Закрилата на интересите на всички лица, ползващи републиканските пътища има приоритет пред защитата на интересите на стопански субекти, участници в процедура за възлагане на обществена поръчка. Необходимостта от изпълнение на допълни дейности по договора в съответствие с чл. 116, ал. 1, т. 3 от ЗОП се аргументира в случая с настъпили обстоятелства, които при полагане на дължимата грижа възложителят не е могъл да предвиди, а именно: под студенорециклирания пласт е разположен пласт от „непретрошена едрозърнеста речна баластра“. Установените към момента пукнатини са работещи, т.е. към момента продължават да се появяват нови, и съществуващите, въпреки че са запълнени с битумна паста, продължават да се отварят и удължават. Чрез представеното техническо решение от проектанта (53-00-4688/16.05.2019 г.), потвърдено от строителния надзор с писмо вх. № 53-00-5191/29.05.2019 г. ще бъде завършен с нужното качество, което е предпоставка за въвеждането му в експлоатация и ще гарантира успешната реализация на проекта като цяло по ДБФП. В допълнение с писмо с вх. 93-01-4578/03.06.2019 г. Дирекция ИПОП потвърждава, че „*обработката на пукнатините е задължителна, тъй като в противен случай същото е предпоставка за инфилтриране на води през пукнатините и навлизането на вода в конструкцията на пътното тяло. Горното от своя страна ще доведе до загуба на устойчивост на цялата пътна конструкция. Считаме, че предложените от проектанта конкретни варианти на решения за обработка на появилите се пукнатини в зависимост от технич характер са логични и ще доведат до устойчивост на инвестицията.*“ При невъзможност да се осигурят предложените технически решения, предмет на допълнителното споразумение ще се засегнат интересите не само на възложителя, но и на ползвателите на републиканската пътна мрежа, доколкото не е възможно да се изпълни качествено СМР предвид установените проби на проектанта преди сключване на договора.

16. Стойността на основния договор е 12 309 905.45 лв. без ДДС. Предлаганата стойност на увеличението на договора е 2 485 542.31 лв. без ДДС, получена от приложената Обобщена количествена сметка, количествата в която се базират на подробни сметки, отразяващи предвидените за изпълнение нови видове строително-монтажни работи.

II. ПРЕДМЕТ НА СПОРАЗУМЕНИЕТО

След като взеха предвид гореизложените обстоятелства, както и на основание чл. 116, ал. 1, т. 3 от ЗОП и въз основа на Решение на УС на АПИ, отразено в Протокол № 22348/13....., **СТРАНИТЕ** се споразумяха за следното:

Чл. 1 ВЪЗЛОЖИТЕЛЯТ възлага, а **ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ** се съгласява надлежно да изпълни заедно с предмета на Договор РД-33-2/27.02.2018 г. и допълнително възложените му дейности с настоящото споразумение съгласно предложеното от проектанта с писмо с вх. № 53-00-4688/16.05.2019 г. техническо решение, а именно:

т. 1 За участък 1 във връзка с установените пукнатини и увеличаване на широчината на част от пукнатините през зимния период, проектантът предлага два подхода в зависимост от установената широчина на пукнатините:

- Участъците с изявени по-големи пукнатини (над 3 см), трябва да бъдат предварително фрезовани с дълбочина 6 см (за да се достигне до „студено рециклирания пласт“) на пълна ширина на съответното платно. След фрезоването пукнатините отново да се почистват и обработват с разреден битум или битумна паста. По цялата ширина в тези участъци да се положи метална мрежа върху предварително обработена с битумен разлив повърхност. Полага се нов биндерен пласт с дебелина 6 см, за да се постигне изравняване на нивото на биндерния пласт със съседните участъци.

- Участъците с пукнатини по – малки от 3 см да се почистват, да се обработят с битумна паста или с разреден битум. Върху тях да се положи стъклофибърна мрежа с ширина 1 метър, след което се полага износващия пласт с дебелина 5 см.

По цялата дължина и ширина на първи участък в извънградска среда е необходимо износващия пласт да бъде положен с дебелина 5 см, за да се осигури работата на металната и стъклофибърната мрежа. В района на с.Дъбова Махала не са установени пукнатини и съответно износващият пласт се запазва 4 см.

Към момента появилите се пукнатини в участък 1 са с дължина около 1300 метра.

т. 2 за подучастък 2 е възможно строителството да продължи по основния проект, като върху биндерния пласт се положи износващ пласт с дебелина 4 см. Задължително преди полагането на износващия пласт е необходимо да се извърши оглед на участъка, и при появата на пукнатини, същите следва да бъдат обработени с битумна емулсия или битумна паста, и обезопасени с мрежа на ленти с ширина 1 м, както в участък 1. Износващия пласт следва да се положи с проектната дебелина – 4 см, но само в зоните на положените стъклофибърни мрежи се предвижда полагане на износващ пласт 5 см.

т. 3 За подучастъци 3 и 4 проектантът предлага след извършване на рециклирането да се окача минимум един месец, за да се проявят пукнатините, след което същите се обработват с разреден битум. Обработка се повърхността, върху която ще бъде положена мрежа (битумен разлив) и се полага стъклофибърна мрежа на ленти с ширина 1 м. Полагането на асфалтови пластове се извършва съгласно основния проект, като само в зоните на положените стъклофибърни мрежи се предвижда полагане на износващ пласт 5 см. Очакванията на проектанта са площта, в която е възможно да се появят пукнатини да не надхвърля 20% от общата площ на съответния участък.

т. 4. Във връзка с предложението за допълнителни мерки за отводняване, за да се гарантира отводняването на пътната основа, което е основната причина за деформациите в нея, проектантът предлага освен в участъците в изкоп, където по проект е предвидено изграждането на отводнителни окопи, да бъде изпълнен и необлицован окоп с дренаж, за да се осигури понижаването на водното ниво в земното легло.

На място са определени участъците, в които да се предвидят допълнителни мерки за подобряване на отводняването на земната основа в четирите участъка и допълнително изграждане на дренажи и окопи, като в среща с Изпълнителя бяха установени точното местоположение, вида на окопите и дренажите. Предвиждаме дренажите под облицованите окопи да бъдат изпълнени с дренажна тръба и ревизионни шахти през 100м, а под необлицованите окопи само с дренажна призма и геотекстил.

Чл. 2 С подписването на настоящото допълнително споразумение в чл. 4, ал. 1, т. 1 на Договор РД-33-2/27.02.2018 г., думите „15 (петнадесет) месеца“ се заменят с „15.11.2019“.

Чл. 3 Стойността за изпълнение на допълнително възложените дейности по СМР по настоящото допълнително споразумение е в размер на 2 485 542.31 /два милиона четиристотин осемдесет и пет хиляди петстотин четиридесет и два лева и тридесет и една стотинки/ лева без ДДС и 2 982 650.77 /два милиона деветстотин осемдесет и две хиляди шестстотин и петдесет лева и седемдесет и седем стотинки/лева с ДДС.

Чл. 4 Настоящото споразумение влиза в сила при представяне на гаранцията за изпълнение от страна на **ИЗПЪЛНИТЕЛЯ**, в размер на 124 277.12 лева, представляваща 5 % от стойността на настоящото.

Чл. 5 С подписването на настоящото допълнително споразумение, страните се съгласяват, че текстът на чл. 60 на Договор РД-33-2/27.02.2018 г., се изменя, както следва: „Гаранцията за обезпечаване на изпълнението е със срок на валидност 67 месеца и 11 дни, считано от датата на подписване на договора.“

Чл. 6 ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ следва да представи преработен Линеен график, в който да са включени допълнително възложените с настоящото Допълнително споразумение СМР, спазвайки условията и крайния срок за изпълнение на СМР. Преработеният Линеен график става неразделна част от настоящото Допълнително споразумение.

Чл. 7. Всички останали клаузи от Договор № РД-33-2/27.02.2018 г. остават непроменени.

Чл. 8. Настоящото споразумение е неразделна част от Договор РД-33-2/27.02.2018 г.

Настоящото споразумение се изготви в три еднообразни екземпляра - два за **ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ** и един за **ИЗПЪЛНИТЕЛЯ**.

.....
ЗА ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ:
ГЕОРГИ ТЕРЗИЙСКИ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

.....
АЛЕКСАНДЪР НИКОЛОВ
ГЛАВЕН СЧЕТОВОДИТЕЛ

.....
ЗА ИЗПЪЛНИТЕЛЯ:
КРАСИМИР КАРАИВАНОВ
УПРАВИТЕЛ НА
„КАРО- ПЪТСТРОЙ“ ДЗЗД

