

Do Wykonawców  
biorących udział w postępowaniu

Dotyczy: „Rozbudowa infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie MOF Ciechanowa wraz z budową Park & Ride przy Dworcu PKP Ciechanów Przemysłowy  
ZADANIE 1 Rozbudowa infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie MOF Ciechanowa  
ZADANIE 2 Budowa Park & Ride przy Dworcu PKP Ciechanów Przemysłowy”

Szanowni Państwo,

Działając na podstawie art. 284 ust. 3 oraz ust. 6 ustawy oraz 286 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2024, poz.1320 t.j.) Zamawiający w niniejszym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, przekazuje treść pytań wraz z odpowiedziami oraz dokonuje zmiany treści SWZ.

#### **Pytanie nr 1**

Prosimy o wskazanie, że Zamawiający udostępnił komplet dokumentacji projektowej, decyzji administracyjnych i że ewentualne braki w tym zakresie w żaden sposób nie będą obciążały Wykonawcy robót.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

Zamawiający przekazał komplet dokumentacji projektowej. Wykonawca będzie zobowiązany do uzyskania zgód gestorów sieci na prowadzenie robót (ewentualne nadzory z ich strony) oraz z PKP.

#### **Pytanie nr 2**

Prosimy o wskazanie czy Zamawiający posiada dowody, iż frezowana nawierzchnia powstała z mieszanki mineralno-asfaltowej wykorzystanej do budowy, przebudowy, lub remontów dróg i wyprodukowanej po dniu 31.12.2000?

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

Część ulicy w miejscach napraw lub odtworzeń jest po 2000r. Większość nawierzchni ulicy jest z przed 2000r.

#### **Pytanie nr 3**

Prosimy o załączenie przekroi poprzecznych w wersji edytowalnej, w celu weryfikacji ilości robót ziemnych, lub załączenie przekroi poprzecznych ze wskazaniem ilości wykopu, nasypu, oraz objętości odhumusownia dla poszczególnych poprzeczek kilometrażowych.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

Przekroje poprzeczne w wersji edytowalnej załączeniu.

**Pytanie nr 4**

Czy Zamawiający wyraża zgodę na zmianę materiału na warstwę podbudowy gr. 30 cm w konstrukcji parkingu z warstwy z tłucznia 5/32 na 0/31,5 ?

**Odpowiedź Zamawiającego**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę materiału na warstwę podbudowy gr. 30 cm w konstrukcji parkingu. Parking należy wykonać zgodnie z rys. D.02g

**Pytanie nr 5**

Prosimy o udostępnienie STWiORB BD na warstwę ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm oraz na warstwę mrozochronną z mieszanki niezwiązanej o CBR  $\geq$  35%, grubość warstwy po zagęszczeniu 28 cm.

**Odpowiedź Zamawiającego**

STWiORB BD na warstwę ulepszonego podłoża D-04.05.01 oraz na mrozochronną D-04.04.02 w załączeniu.

**Pytanie nr 6**

Prosimy o sprecyzowanie jakiego rodzaju ma być użyty światłowód, mufy oraz proszę o podanie ilości spawów światłowodowych do wykonania.

**Odpowiedź Zamawiającego**

Kabel światłowodowy ziemny min. czterowłóknowy, 4 szt. spawów, 1 mufa światłowodowa w studni.

**Pytanie nr 7**

Prosimy o sprecyzowanie zapisu „niezbędne urządzenia aktywne” tj. rodzaj i ilość dotyczące wytycznych dot. Monitoringu parkingu.

**Odpowiedź Zamawiającego**

Urządzenie umożliwiające podłączenie kamery do światłowodu tzw switch z minimum czterema wyjściami w liczbie jednej sztuki.

**Pytanie nr 8**

Proszę o informację czy istniejąca kanalizacja teletechniczna jest własnością Zamawiającego, jeżeli nie proszę wskazać właściciela i czy Zamawiający pokryje koszty dostępu oraz nadzoru.

**Odpowiedź Zamawiającego**

Istniejąca kanalizacja teletechniczna nie jest własnością Zamawiającego. Właścicielem jest firma Orange. Koszty opłaty za umieszczenie światłowodu pokryje Zamawiający. Koszty nadzoru będą po stronie Wykonawcy.

**Pytanie nr 9**

Prosimy o zamieszczenie planszy rozbiórek.

**Odpowiedź Zamawiającego**

Rozebrać należy wszystkie kolidujące elementy z zaprojektowaną infrastrukturą, czyli zgodnie z PZT.

**Pytanie nr 10**

Prosimy o informację dotyczącą okresu przewidzianego na pielęgnację terenów zielonych.

**Odpowiedź Zamawiającego**

Zamawiający przewiduje okres 1 roku na pielęgnację terenów zielonych.

**Pytanie nr 11**

Dotyczy D-04.07.01, D-05.03.24A W STWIORB w pkt 2.1 w tablicy nr 1, lp6, lp. 5 przywołano dokument RID I/6, który zawiera wiele błędów i niejasności, co w znaczny sposób ogranicza możliwość stosowania granulatu asfaltowego do projektowanych mieszanek mineralno-asfaltowych na warstwę podbudowy i wiążącą. Przywołane zapisy nie występują w żadnych dokumentach technicznych polskich lub zagranicznych. Granulat asfaltowy przy spełnieniu odpowiednich warunków jednorodności jest pełnowartościowym materiałem opisanym w normie PN-EN 13108-8. Stosowanie granulatu asfaltowego każdorazowo potwierdzone jest oznaczeniem wymaganych parametrów gotowej mieszanki w badaniu typu w związku z tym nie wpływa on negatywnie na jakość i pozwala obniżyć koszty inwestycji. Prosimy o wyrażenie zgody na zmianę i dopuszczenie zastosowania granulatu asfaltowego do projektowanych mieszanek mineralno-asfaltowych na warstwę podbudowy i wiążącą na zasadach opisanych w obowiązujących wytycznych technicznych WT-2 2014 przywołanych w pkt 10.2 każdej ze STWIORB.

**Odpowiedź Zamawiającego**

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę i dopuszczenie zastosowania granulatu asfaltowego do projektowanych mieszanek mineralno-asfaltowych na warstwę podbudowy i wiążącą na zasadach opisanych w obowiązujących wytycznych technicznych WT-2 2014

**Pytanie nr 12**

W dokumentacji przetargowej nie wskazano rodzaju asfaltu jaki należy zastosować do zaprojektowania mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z AC 11 S dla kategorii ruchu KR 4. Prosimy o potwierdzenie, że do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z AC 11 S dla kategorii ruchu KR 4 należy zastosować asfalt modyfikowany PMB 45/80-55.

**Odpowiedź Zamawiającego**

Zamawiający potwierdza, że należy zastosować lepiszcze asfaltowe PMB 45/80-55

**Pytanie nr 13**

Prosimy o potwierdzenie, że mieszanki mineralno-asfaltowe na warstwę wiążącą i ścieralną na ścieżce pieszo-rowerowej i drodze rowerowej należy zaprojektować dla kategorii ruchu KR 1-2.

**Odpowiedź Zamawiającego**

Należy zaprojektować zgodnie z rysunkami D.02a- D.02h

#### **Pytanie nr 14**

Z jakiego materiału powinna być wykonana rura osłonowa  $\varnothing$  80 mm, prowadzona pod pokładem kładki, przy jednym z dźwigarów głównych z drewna klejonego i przeznaczona do poprowadzenia zasilania oświetlenia kładki i chodnika i gdzie powinna być umieszczona w kosztorysie ofertowym.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

Rura z materiału PE sztywna.

#### **Pytanie nr 15**

Prosimy o dołączenie do dokumentacji projektowej szczegółowego rysunku balustrad stalowych, z zestawieniem ilościowym materiału i ze sposobem mocowania ich do górnej powierzchni dźwigarów głównych. Z rysunku nr 2 z PW, na którym bardzo ogólnie wrysowano balustrady, nie wynika tak naprawdę z jakich elementów mają być one wykonane. O ile można założyć, że poręcz  $\varnothing$  80 mm wykonana powinna być z rury, to o pozostałych elementach o średnicach  $\varnothing$  12, 20, 40 i 81 mm nie wiadomo nic. Czy elementy o średnicach  $\varnothing$  12, 20, 40 mm to pręty o przekroju pełnym, czy rury i o jakich grubościach ścianek. Czy element o średnicy  $\varnothing$  81 mm to jest stopka słupka balustrady z blachy?. Jeśli tak to w takim razie jakiej powinna być grubości, iloma i jakimi śrubami powinna być mocowana do belki głównej i tak naprawdę dlaczego jest o tak małej średnicy - uważamy, że będzie problem z wykonaniem otworów do przeprowadzenia śrub mocujących, uwzględniając prawdopodobny błąd w opisie na rysunku, a mianowicie: naszym zdaniem zamieniony został opis elementów o średnicach  $\varnothing$  20 i 40 mm - z rysunku wynika, że element o średnicy  $\varnothing$  40 mm jest 2 razy cieńszy od tego o średnicy 20 mm.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

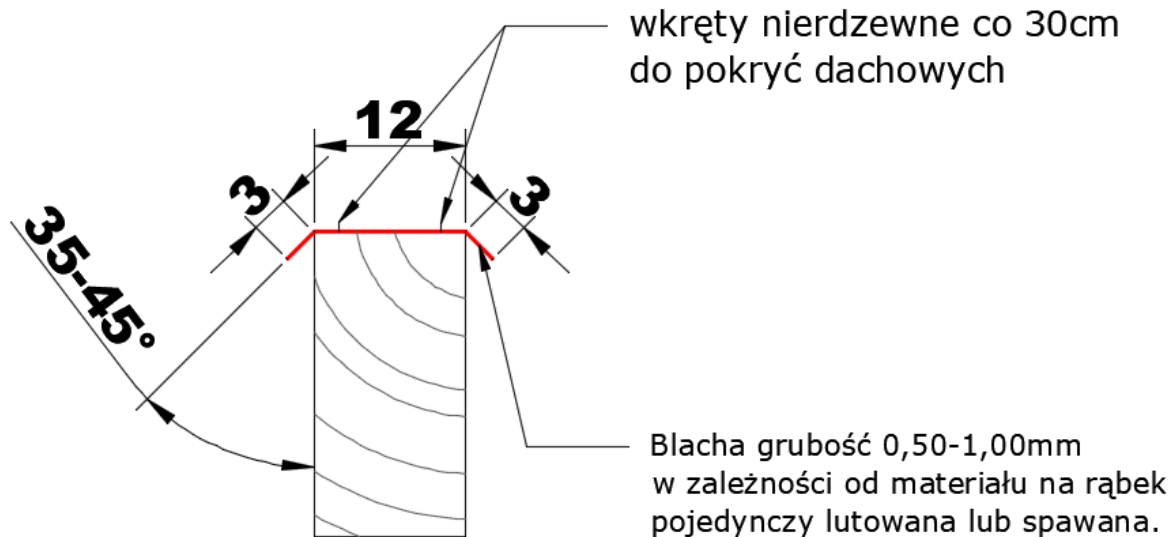
Balustrada schodowa zewnętrzna z rur o grubości ścianki min. 1,5 mm (stal nierdzewna) należy skrócić słupki wysokościowe odpowiednio do wysokości wymaganej w dokumentacji projektowej. Na przekroju poprzecznym błędnie oznaczono średnice elementów - średnice elementów  $\varnothing$ 20 i  $\varnothing$ 40 są zamienione (element o średnicy  $\varnothing$ 20 na górze do górnej poręczy, a o średnicy  $\varnothing$ 40 u dołu). Mocowanie za pomocą wkrętów nierdzewnych np. 8x60mm przez stopkę o średnicy  $\varnothing$ 81 w ilości min. 3 szt/stopkę.

#### **Pytanie nr 16**

W opisie technicznym do PW kładki, pkt 2.1, jest taki zapis „Przed montażem pokładu kładki górne powierzchnie dźwigarów i poprzecznic należy pokryć opierzeniem z blachy cynkowej, miedzianej lub stalowej nierdzewnej”. Z tego zapisu wynikałoby, że pokład kładki układany jest, między innymi, na górnej powierzchni dźwigarów głównych, co nie jest prawdą. Czy nie chodzi tu o górną powierzchnię podłużnic drewnianych, na których bezpośrednio jest on układany? Prosimy o doprecyzowanie tego zapisu, ponieważ chodzi tu o poprawne wyliczenie ilości blachy. Oczekujemy też podania grubości blachy oraz informacji czy należy ją układać tylko na górnych powierzchniach tych elementów, czy też sprowadzić je na boczne pionowe ich powierzchnie oraz gdzie ująć ten zakres robót w kosztorysie ofertowym.

### Odpowiedź Zamawiającego

Zapis dotyczy poprzecznic. Blacha grubość od 0,50-1,00mm w zależności od materiału na rąbek pojedynczy lutowana lub spawana. Wkręty co 30cm do pokryć dachowych. Ilość blachy  $10 \times 0,18 \times 3,00 = 5,40 \text{m}^2$



### Pytanie nr 17

W przedmiarze robót na ul. Fabryczną poz. 104 d.1.10.2 wymienione są do wykonania bariery U-11a szczelinkowe, wym. 200x150(110) cm w ilości 158,00 szt., natomiast nie zostały one oznaczone w projekcie. W związku z tym prosimy o potwierdzenie, że dla całego zadania należy zastosować bariery drogowe U-12 a, zgodnie z projektem rys. D.02h.

### Odpowiedź Zamawiającego

W ramach zamówienia należy wykonać barierki typu U11a o długości 1480,00mb. Lokalizacja zgodnie z zatwierdzoną stałą organizacją ruchu.

### Pytanie nr 18

Jako, że przedmiary są pomocnicze, prosimy o podanie dokładnych długości barier drogowych U-12 a. W projekcie została oznaczona jedynie ich lokalizacja, bez długości poszczególnych odcinków.

### Odpowiedź Zamawiającego

W ramach zamówienia należy wykonać barierki typu U11a o długości 1480,00mb. Lokalizacja zgodnie z zatwierdzoną stałą organizacją ruchu.

### Pytanie nr 19

W projekcie PSOR na odcinku drogi rowerowej B zostały wskazane do wykonania bariery drogowe U-12 a, jednak bez wskazania ich dokładnej lokalizacji. Bariery nie

zostały również wskazane na przekroju rys. D.02h. W związku z tym prosimy o podanie dokładnej lokalizacji ich montażu wraz z wymaganymi długościami odcinków.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

W ramach zamówienia należy wykonać barierki typu U11a o długości 1480,00mb. Lokalizacja zgodnie z zatwierdzoną stałą organizacją ruchu.

#### **Pytanie nr 20**

Wykonawca zwraca uwagę na brak określenia w SWZ (w tym w projektowanych postanowieniach umownych) terminu przekazania Wykonawcy terenu budowy. Zgodnie z OPU teren ta ma zostać przekazany w terminie wskazanym przez Zamawiającego, bez określenia konkretnego terminu/daty kiedy to ma nastąpić. W ocenie Wykonawcy taka informacja odnosząca się do terminu przekazania terenu budowy jest niewystarczająca.

Podkreślenia wymaga, że przekazanie przez Zamawiającego terenu budowy jest podstawowym obowiązkiem Inwestora o którym mowa w art. 647 kc. Stąd Zamawiający powinien określić w dokumentach zamówienia termin wykonania wskazanego obowiązku, tym bardziej że termin w którym Wykonawca będzie dysponował terenem budowy warunkuje terminowe wykonanie robót, oraz ocenę możliwości wykonania przedmiotu zamówienia w terminie wskazanym przez Zamawiającego.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

Teren budowy zostanie przekazany w terminie uzgodnionym z Wykonawcą, nie później jednak niż w ciągu 14 dni kalendarzowych od zawarcia umowy.

#### **Pytanie nr 21**

Prosimy o wskazanie wartości wynagrodzenia na poszczególne lata realizacji. Zgodnie z postanowieniami SPU (§3 ust. 1), wartość wynagrodzenia ryczałtowego zostanie podzielona na dwa lata realizacji, przy czym wartość ta będzie określana przez Zamawiającego i będzie uzależniona od wysokości środków finansowych zabezpieczonych na dany rok budżetowy. Wykonawca zwraca uwagę, że takie postanowienia Umowy i wynikający z tego brak informacji o wartości wynagrodzenia które będzie wypłacane w poszczególnych latach realizacji uniemożliwia Wykonawcom skalkulowanie ceny oferty. Na tym etapie nie jest bowiem wiadome jakie będą koszty realizacji inwestycji w poszczególnych latach. Co więcej tego rodzaju postanowienie umowne sugeruje, że podział wynagrodzenia nie zostanie również podany na etapie zawarcia umowy – skoro przedmiotowe wartości mają być określone każdorazowo na podstawie budżetu Zamawiającego. Brak takiej informacji na etapie realizacji uniemożliwiać będzie z kolei opracowanie przez Wykonawcę HRF. W związku z powyższym stwierdzić należy, że nie przekazanie przez Zamawiającego na etapie sporządzania oferty informacji o wartości wynagrodzenia które będzie wypłacane w poszczególnych latach stanowi istotny brak w zakresie istotnych postanowień umowy.

### **Odpowiedź Zamawiającego**

Zakładany wstępny podział środków finansowych na realizację zadania: rok 2025 – ok 10 %, rok 2026 – ok 54%, rok 2027 – 36%. Po uzyskaniu dofinansowania, na etapie realizacji zadania podział środków zostanie w miarę możliwości dostosowany do harmonogramu robót.

### **Pytanie nr 22**

Prosimy o zmianę limitu kar umownych z 20% wynagrodzenia brutto na 15% wynagrodzenia brutto. Limit kar wskazany przez Zamawiającego w §13 ust. 3 OPU jest rażąco wysoki i niestandardowy mając na względzie limity wysokości kar umownych stosowanych przez Zamawiających publicznych.

### **Odpowiedź Zamawiającego**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę limitu kar umownych. Wystąpienie przesłanek uprawniających Zamawiającego do naliczenia kar zależy wyłącznie od Wykonawcy – kary umowne przewidziane są na wypadek naruszenia przez Wykonawcę warunków umowy.

### **Pytanie nr 23**

Prosimy o zmianę wysokości kar umownych przewidzianych w §13 ust. 1 pkt 1 i 2 OPU. W ocenie Wykonawcy określenie kar umownych w tytule odstąpienia od umowy w sytuacjach opisanych we wskazanych postanowieniach umownych w wysokości 20% wynagrodzenia brutto uznać, należy za określenie kar rażąco wygórowanych. Biorąc pod uwagę wartość tego rodzaju kar określanych przez Zamawiających publicznych, uzasadnione jest ich wskazanie na pułapie 10% wynagrodzenia brutto.

### **Odpowiedź Zamawiającego**

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

### **Pytanie nr 24**

Zgodnie z załączonym przez Zamawiającego przedmiarem robót Wykonawca powinien wycenić i uwzględnić do wykonania 550 m<sup>2</sup> drogi dojazdowej z płyt drogowych betonowych od strony ul. Płońskiej do miejsca wykonania kładki, natomiast według projektu technicznego do wykonania jest 550 mb, co przy szerokości 3m daje 1650 m<sup>2</sup>. Proszę o wyjaśnienie powyższej rozbieżności i wskazanie, czy Wykonawca będzie zobowiązany w ramach realizacji inwestycji do wykonania 1650 m<sup>2</sup> drogi dojazdowej z płyt drogowych betonowych do miejsca wykonania kładki, w konsekwencji czego powinien wycenić ten zakres robót w wymiarze 1650m<sup>2</sup>.

### **Odpowiedź Zamawiającego**

Do wyceny należy przyjąć 1650m<sup>2</sup> drogi dojazdowej zgodnie z projektem.

### **Pytanie nr 25**

Dokumentacja projektowa przewiduje wykonanie drogi tymczasowej z płyt drogowych betonowych wyłącznie po jednej stronie rzeki tj. od strony ul. Płońskiej do miejsca projektowanej kładki. Natomiast po drugiej stronie rzeki tj. od strony mającej zostać wybudowanej ul. Fabrycznej (dworzec PKP- kilometraż 0+000 km 0+500 km )

dokumentacja projektowa nie przewiduje drogi tymczasowej po śladzie wykonywanej drogi rowerowej, mimo iż teren ten jest równie grząski, uniemożliwiający wjazd sprzętem ciężkim- ciężarówek, koparek, sprzętu do robót bitumicznych czy sprzętu do wbijania pali i betonowania przyczółków. Zatem proszę o wyjaśnienie przez Zamawiającego czy Wykonawca będzie zobowiązany w ramach realizacji inwestycji do wykonania drogi tymczasowej z płyt drogowych betonowych od strony ul. Fabrycznej do miejsca projektowanej kładki, w konsekwencji czego powinien wycenić ten zakres robót.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

Droga z płyt betonowych została zaprojektowana w celu umożliwienia technicznego dojazdu dotyczącego wykonania montażu kładki.

Po drugiej stronie (od ul. Fabrycznej) nie projektuje się dodatkowych elementów zbrojących teren pod pojazdy budowlane. Jeśli Wykonawca uzna że przedmiotowe wzmocnienia są mu niezbędne musi skalkulować prace w sposób umożliwiający bezpieczne i skuteczne wykonanie, sposób prowadzenia robót jest wyłącznym wyborem Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 26**

Projekt budowy kładki zakłada wykorzystanie 24-metrowych dźwigarów z drewna klejonego klasy GL32h, które są trudno dostępne w Polsce, w konsekwencji czego są materiałem drogim. Wymóg wykonania kładki z dźwiagara o długości 24 metrów dyskwalifikuje wielu producentów ze względów funkcjonalno-technologicznych (ograniczenia sprzętowe uniemożliwiające produkcję tak długich elementów oraz ograniczenia związane z możliwościami lokalowymi zakładów produkcyjnych). Ponadto konieczność zastosowania 24metrowych elementów generuje znaczący wzrost kosztów transportu oraz utrudnia ze względów logistycznych przewóz takiego materiału (przewóz przez miasto a następnie jego transport tymczasową drogą z płyt betonowych), ponieważ należy traktować go jako nadgabaryt.

Zatem proponowana zmiana elementów 24metrowych na dwa 12metrowe spowoduje obniżenie kosztów wykonania kładki, w tym kosztów produkcji i transportu dźwigarów, a także nie wpłynie na wytrzymałość konstrukcji.

Dlatego proszę o informację, czy Zamawiający dopuści wykonanie kładki z drewna niższej klasy oraz zmianę jednego dźwiagara 24-metrowego na dwa 12-metrowe o łącznej rozpiętości 24m.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

Zamawiający dopuszcza wykonanie kładki z drewna niższej klasy, lecz nie niższej niż wymagana w obowiązujących przepisach dla drewnianych konstrukcji mostowych. Zmiana wytrzymałości drewna wymaga sprawdzenia przez wykonawcę parametrów wytrzymałościowych i użytkowania konstrukcji kładki.

Przy opracowaniu dokumentacji zamiennej przez Wykonawcę dopuszcza się wykonanie legarów z dwóch części (12m).

**Pytanie nr 27**

Czy zamawiający dopuści zmianę technologii posadowienia pali fundamentowych z wbijania, którą stosuje niewielka liczba wykonawców ze względu na to, że wymaga ona użycia specjalistycznego sprzętu, na wiercenie lub wibrowanie?

**Odpowiedź Zamawiającego**

W ofercie należy uwzględnić technologię posadowienia pali fundamentowych zgodnie z projektem. Zamawiający rozważy zmianę technologii wykonania pali fundamentowych na etapie realizacji pod warunkiem opracowania przez wykonawcę robót budowlanych zamiennego projektu posadowienia przyczółków kładki.

**Pytanie nr 28**

Na trasie projektowanej kanalizacji deszczowej badania geologiczne wykazały nasypy niekontrolowane i tereny gliniaste. Czy zamawiający potwierdza informację zawartą w projekcie o zasypaniu wykopów pospółką z równomiernym zagęszczeniem na całej długości trasy. Przedmiar nie uwzględnia wymiany gruntu. W związku z tym proszę o wyjaśnienie rozbieżności pomiędzy przedmiarem a projektem w powyższym zakresie.

**Odpowiedź Zamawiającego**

Wykopy należy zasypać pospółką zgodnie z projektem. Przedmiar stanowi jedynie element pomocniczy do kalkulacji kosztów, nie stanowi podstawy wyceny.

**Pytanie nr 29**

W Ogólnych Postanowieniach Umowy §7 pkt 2 ppkt 24) lit. c) zawarto postanowienia dotyczące gospodarki odpadami, przy czym ani z OPU, ani z pozostałych dokumentów stanowiących część SWZ nie wynika, jaka ilość zanieczyszczeń i odpadów nie utraci statusu opadu i będzie wymagała utylizacji zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa na koszt Wykonawcy. Zgodnie z OPU §7 pkt 2 ppkt 24) lit. c) badania mające na celu ustalenie możliwości utraty zanieczyszczeń statusu opadu mają być przeprowadzone przez Wykonawcę, a więc przez podmiot, z którym Zamawiający podpisze umowę na wykonanie zamówienia publicznego. Badania te będą więc przeprowadzone dopiero po podpisaniu umowy. Z tej przyczyny, na etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, ani Zamawiający ani wykonawcy biorący udział w postępowaniu, nie mają wiedzy, co do ilości wyżej opisanych odpadów ( w tym np. mogący wystąpić zanieczyszczony destruk asfaltowy). W konsekwencji wykonawcy nie mają możliwości ujęcia w ofertach ewentualnych kosztów związanych z wywozem i unieszkodliwieniem odpadów w sposób umożliwiający zachowanie porównywalności składanych Zamawiającemu ofert.

Pragniemy zwrócić uwagę, że koszty związane z wywozem i unieszkodliwieniem odpadów, np. destruktu asfaltowego, który nie utracił statusu opadu, są bardzo wysokie w porównaniu z wywozem i unieszkodliwieniem odpadów innych kategorii. Z tej przyczyny ewentualne ujęcie w ofercie tych kosztów, może istotnie wpłynąć na cenę oferty, a w konsekwencji na wybór oferty najkorzystniejszej, zwiększając szanse wykonawców o największej skłonności do ryzyka. Sytuacja, w której wykonawcy na etapie przetargu przyjmują w ofercie ilość destruktu, każdy wedle własnego uznania, nie tylko jest sprzeczna z przepisami ustawy pzp, ale również może prowadzić do

nieprawidłowości na etapie realizacji zamówienia. Ryzyko zidentyfikowania na etapie realizacji większej ilości destruktu lub innych odpadów wymagających wywozu i unieszkodliwienia, niż dany wykonawca skalkulował arbitralnie w ofercie, a w konsekwencji ryzyko poniesienia znacznej straty, stwarza presję, która może sprzyjać nieprawidłowościom w trakcie badań i klasyfikacji destruktu. Może też prowadzić do sporów na linii Wykonawca – Zamawiający.

Nieprawidłowości mogą wystąpić nie tylko w przypadku ryzyka straty po stronie Wykonawcy realizującego zamówienie. Zidentyfikowanie ilości destruktu lub innych odpadów, które nie utraciły statusu odpadu w ilości mniejszej niż Wykonawca skalkulował w ofercie, oznaczałoby poniesienie przez Zamawiającego publicznego kosztów realizacji prac, które nie zostały wykonane w wymiarze odpowiadającym kalkulacji Wykonawcy, generując stratę po stronie Zamawiającego.

W celu uniknięcia opisanych wyżej ryzyk i nieprawidłowości, oraz zachowania porównywalności ofert, konieczne jest jednoznaczne uregulowanie zasad rozliczania selektywnego frezowania, wywozu i unieszkodliwiania destruktu asfaltowego, który nie utraci statusu odpadu.

Jedną z możliwości jest wyłącznie tych prac i obowiązków z wyceny w ramach składanych ofert z wyraźnym wskazaniem, że w przypadku ich wystąpienia, będą one stanowiły roboty dodatkowe. Takiemu wskazaniu powinno towarzyszyć określenie podstaw kalkulacji wynagrodzenia Wykonawcy, w sposób zabezpieczający zarówno interesy Wykonawcy jak i Zamawiającego, np. poprzez obowiązek przedłożenia umów, faktur dokumentujących faktyczne koszty poniesione w związku z ich wykonaniem. Art.455 ust.1 pkt 1) ustawy pzp. dopuszcza wprowadzenie tego typu zmian w umowach, przy czym, wymaga wskazania w ogłoszeniu o zamówieniu, że Zamawiający przewiduje zmianę, oraz określenia zasad jej ewentualnego wprowadzenia, w sposób opisany w tym przepisie.

Alternatywą do powyższego rozwiązania jest wprowadzenie w formularzu oferty, bądź innym dokumencie składanym wraz z ofertą, odrębnej pozycji obejmującej opisane wyżej prace i obowiązki, wraz z ceną jednostkową oraz szacowaną przez Zamawiającego ilością, z zastrzeżeniem obmiarowego rozliczenia tej pozycji. Należy jednak zaznaczyć, że zastosowanie tej metody spowoduje wzrost cen ofert w postępowaniu przetargowym, szczególnie gdy oszacowana ilość np. destruktu będzie wysoka, co może mieć znaczenie w trakcie weryfikacji ewentualnego przekroczenia budżetu Zamawiającego. Natomiast przy wskazaniu stosunkowo niewielkiej ilości szacunkowej, niektórzy wykonawcy mogą wyceniać te prace znacznie powyżej faktycznych kosztów, a na etapie realizacji dążyć do maksymalizacji ilości prac i wygenerowania w ten sposób dodatkowego zysku, kosztem Zamawiającego. Z drugiej strony, przewaga tej metody nad poprzednią polega na ustaleniu konkretnej ceny jednostkowej za wyżej wskazane prace i obowiązki już na etapie postępowania, bez pozostawienia tej kwestii do rozstrzygnięcia na etapie realizacji.

Pragniemy również wskazać na analogię pomiędzy nieprzewidywalnością związaną z destruktem asfaltowym, a nieprzewidywalnością warunków gruntowych, których przebadanie na etapie projektowania, w sposób wykluczający stwierdzenie odmienności na etapie realizacji prac budowlanych, nie jest możliwe. Stwierdzenie

odmienności warunków gruntowych, na etapie realizacji zamówienia, pociąga za sobą zazwyczaj konieczność zmiany zakresu prac, przy czym powszechną praktyką jest uznawanie takiej sytuacji za podstawę zlecenia robót dodatkowych lub zamiennych. Wprowadzenie analogicznych zasad do rozliczania faktycznych ilości destruktu jest więc uzasadnione, skoro kwestie destruktu i warunków gruntowych łączy cecha nieprzewidywalności.

W związku z tym zwracamy się do Zamawiającego o rozważenie problemu opisanego w niniejszym pytaniu i zastosowania jednej z zaproponowanych metod uregulowania kwestii kalkulacji oraz rozliczenia kosztów ewentualnego selektywnego frezowania, wywozu i unieszkodliwienia zanieczyszczonych odpadów, w tym destruktu asfaltowego, który nie utraci statusu odpadu.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

Zamawiający nie przewiduje wprowadzenia zmian w proponowanym zakresie.

#### **Pytanie nr 30**

Prosimy o udostępnienie prawomocnej Decyzji nr 344/2024 znak WAAB.6740.52.2024.AC/EB wydanej przez Starostę Ciechanowskiego dnia 30 lipca 2024 roku o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

Skan decyzji w załączeniu.

#### **Pytanie nr 31**

Czy działka nr 29 obr. 50 Szczurzyn jest własnością Zamawiającego, tj. Gminy Miasta Ciechanów?

Jeżeli działka nie jest własnością Gminy Miasto Ciechanów a PKP PLK S.A., czy wiąże się to z dodatkowymi opłatami za dzierżawę terenu zgodnie z zapisami uzgodnienia nr IZ12IN.2133.40.2023.BP.23, które będzie musiał ponieść Wykonawca zadania.

#### **Odpowiedź Zamawiającego**

Działka nr 29 obr. 50 Szczurzyn jest wskazana w decyzji ZRiD jako nieruchomość przeznaczona pod budowę drogi.

Zamawiający informuje, że ulega zmianie termin składania ofert z dnia 03.06.2025 r. na dzień **05.06.2025 r. do godz. 10:00**. Otwarcie ofert nastąpi w dniu **05.06.2025 r. o godz. 11:00**.

W konsekwencji zmianie ulega termin związania ofertą do dnia 04.07.2025 r. Analogicznej zmianie ulegają postanowienia SWZ oraz ogłoszenie o zamówieniu.

W postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego komunikacja między Zamawiającym a wykonawcami odbywa się przy użyciu Platformy e-Zamówienia, która jest dostępna pod adresem <https://ezamowienia.gov.pl>

Wykonawca składa ofertę za pośrednictwem zakładki „Oferty/wnioski”, widocznej w podglądzie postępowania po zalogowaniu się na konto Wykonawcy.

Z up. Prezydenta Miasta  
Iwona Kowalczuk  
I Zastępca Prezydenta Miasta

Sporządził: Katarzyna Pszczółkowska, 02.06.2025 r.