

Kraków, 30.01.2026 r.
RKW/1158/2026/DS
zn. sprawy: ZDW-DN-4-26-66/25

Wg rozdzielnika

dotyczy: postępowania w sprawie zamówienia pn. Budowa połączenia DK 87 z DW 969 wraz z budową mostu na rz. Dunajec w m. Nowy Sącz (zn. ZDW-DN-4-26-66/25)

- I. Zamawiający – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie prowadzący postępowanie jw., niniejszym na podstawie art. 135 ust. 1, 5 i 6 ustawy z dnia 11.09.2019 r. – *Prawo zamówień publicznych* (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320, ze zm., zwanej dalej ustawą PZP) udziela poniżej odpowiedzi na złożone przez Wykonawców wnioski o wyjaśnienie treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) w przedmiotowym postępowaniu, które wpłynęły do Zamawiającego (numeracja pytań oraz kolejność udzielania odpowiedzi jest ustalona przez Zamawiającego).

Pytanie nr 745

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z zapisami STWiORB M.11.05.01 do wykonania traconych ścianek szczelnych zastosować należy nowe grodzice w klasie stali S355, a Zamawiający nie dopuszcza wykonania traconych ścianek szczelnych z grodzic staroużytecznych.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że zgodnie z zapisami STWiORB M.11.05.01 do wykonania traconych ścianek szczelnych należy zastosować nowe grodzice ze stali klasy S355 – nie dopuszcza się wykonania traconych ścianek szczelnych z grodzic staroużytecznych.

Pytanie nr 746

Czy Zamawiający podtrzymuje opisanie w STWiORB obowiązki wykonania odcinków próbnych warstw bitumicznych oraz nawierzchni kruszywowej?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zgodnie z zapisami STWiORB wymagane jest wykonanie przez Wykonawcę odcinka próbnego (m.in. w zakresie wykonania warstw bitumicznych i wykonania warstw z mieszanki z kruszyw) – zakres tych robót winien być wykonany zgodnie z udostępnionymi w ramach OPZ STWiORB.

Pytanie nr 747

W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi na pytanie nr 742 w dn. 23.01.2026r, z której wynika, że w pozycji nr 7: budowa dodatkowej jezdni DJ-7 należy ująć wycenę kosztów budowy jezdni dodatkowej DJ-7, prosimy o stosowną korektę udzielonej odpowiedzi lub aktualizację formularza WWER. W aktualnie obowiązującym formularzu WWER pozycja numer 7 zawiera wycenę kosztów budowy jezdni dodatkowej DJ-9.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż w treści odpowiedzi na pytanie nr 742 (zawartej w piśmie zn. RKW/836/2026/DS z dnia 22.01.2026 r. udostępnionym w ramach strony prowadzonego

postępowania) wystąpiła omyłka pisarska w zakresie określenia numerycznego pozycji formularza WWER (zał. nr 2.1. SWZ), w której należy ująć wycenę kosztów budowy jezdni dodatkowej DJ-7 – zamiast właściwej poz. 5 pn. *Budowa jezdni dodatkowej DJ-7* (której sama nazwa wskazuje na zakres prac, jakie winny być w niej ujęte) omyłkowo wskazana została poz. 7 tego formularza (przy czym jednocześnie przywołana została w tym zakresie nazwa właściwej pozycji poz. 5).

Mając powyższe na uwadze dokonuje się korekty przedmiotowej omyłki pisarskiej, przez co dotychczasowa (zawarta w ramach przywołanego wyżej pisma) odpowiedź na pytanie nr 742 otrzymuje następujące brzmienie:

Pytanie nr 742

Wnosimy o określenie w której pozycji WWER należy ująć wycenę budowy DJ-7, gdyż w udostępnionym w dniu 22 grudnia 2025r. dokument WWER, zakres ten wskazany jest w pozycji nr 5 oraz 18.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż wycenę kosztów budowy jezdni dodatkowej DJ-7 należy ująć w poz. 5 *Budowa jezdni dodatkowej DJ-7* formularza WWER (zał. nr 2.1. SWZ), natomiast w poz. 18 formularza WWER należy ująć wycenę kosztów budowy ronda w km 2+257 na skrzyżowaniu DW 969 z jezdniami dodatkowymi DJ-6 i DJ-7 (jedynie skrzyżowania, bez kosztów budowy samych DJ-7 i DJ-6).

Pytanie nr 748

W toku analizy dokumentacji projektowej stwierdzono rozbieżności pomiędzy ilościami elementów konstrukcji stalowej ujętymi w tabelach zestawieniowych, a ilościami wynikającymi z rysunków, w szczególności w zakresie średnic konstrukcji łukowych. Rozbieżność ta generuje znaczne różnice w tonażu konstrukcji stalowej wynikającym z zestawień, a rzeczywistym zakresem do wykonania. Prosimy o zamieszczenie skorygowanej, spójnej dokumentacji zawierającej prawidłowe zestawienia stali. Niezgodności w dokumentacji na podstawie której Wykonawca ma wycenić realizację zadania powodować mogą rozbieżności w wycenach poszczególnych Wykonawców, oraz konflikty na linii Zamawiający – Wykonawca w trakcie realizacji zadania.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż mając na względzie stwierdzone rozbieżności pomiędzy dokumentacją projektową a zestawieniem stali konstrukcyjnej w celu ujednoczenia informacji zawartych w przekazanych materiałach przetargowych udostępnia się w załączeniu do niniejszego pisma zamiennie rysunki geometrii stalowej przęseł łukowych ze zaktualizowanym zestawieniem materiałowym – przedmiotowe dokumenty zamieszczone są w linku do załączników pod adresem https://pliki.zdw.krakow.pl/wzp23/postepowanie_66_25.zip w folderze pn. *załączniki do pisma z dnia 30.01.2026 r.*

Pytanie nr 749

W związku z dopuszczeniem przez Zamawiającego zmiany optymalizacyjnej dot. posadowienia pośredniego – pali fundamentowych obiektu inżynierskiego w postaci mostu na rz. Dunajec – przy jednoczesnym zastrzeżeniu, iż pozostałe elementy obiektu pozostają bez zmian i należy je wykonać zgodnie z przekazaną dokumentacją projektową, prosimy o informację czy Projektant w ramach nadzoru autorskiego dostosuje gabaryty oraz zbrojenie ław fundamentowych do przyjętego przez Wykonawcę rozwiązania optymalizacyjnego posadowienia pośredniego? A jeżeli nie, to czy Wykonawca będzie uprawniony do dostosowania ław (w zakresie gabarytów i zbrojenia) do przyjętej technologii wykonywania pali ? Wykonawca zwraca uwagę, że zmiana posadowienia

pośredniego (zmiana rodzaju pali, długości, rozstawu) wpływa na rozkład sił statycznych w ławach fundamentowych, co wymusza konieczność ponownej analizy statyczno – wytrzymałościowej tego elementu konstrukcyjnego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż mając na uwadze dopuszczoną optymalizacją w zakresie posadowienia pośredniego – pali fundamentowych obiektu inżynierskiego w postaci mostu na rzece Dunajec pod warunkami określonymi w pkt III lit. e SZRZ dopuszcza się równocześnie dokonanie modyfikacji w zbrojeniu ław fundamentowych w zakresie wynikającym wyłącznie z konieczności dostosowania zbrojenia do przyjętej technologii posadowienia pośredniego. Zaznacza się, iż pozostałe elementy i gabaryty obiektu pozostają bez zmian.

Pytanie nr 750

Zamawiający w odpowiedzi na pytania dotyczące możliwości wprowadzania rozwiązań optymalizacyjnych wielokrotnie odpowiadał, iż nie dopuszcza innych rozwiązań poza tymi które są dopuszczone zgodnie z aktualnym SZRZ, a tym samym dopuszcza optymalizację rozwiązań projektowych w zakresie wzmocnienia podłoża gruntowego (pod nasyp drogowy, w zakresie korpusu drogowego) oraz posadowienia i konstrukcji wiaduktu kolejowego w ciągu istniejącej linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów nad nowym przebiegiem ul. Węgierskiej, jak również w zakresie posadowienia pośredniego – pali fundamentowych obiektu inżynierskiego w postaci mostu na rz. Dunajec pod warunkami ujętymi w przedmiotowym SZRZ. Wykonawca po spełnieniu wymogów określonych w pkt III lit. e SZRZ upoważniony będzie do przyjęcia stosownych optymalizacji we wskazanym zakresie, które uwzględnione winny być w umownym wynagrodzeniu ryczałtowym. Domniemywać można, iż przedmiotowe odpowiedzi Zamawiającego nadal są nie jasne, albowiem w dalszym ciągu pojawiają się liczne zapytania oferentów w przedmiocie optymalizacji i zmian dopuszczonych na etapie realizacji Umowy. W związku z powyższym prosimy o jednoznaczną informację czy Zamawiający dopuszcza zmiany w zakresie rozwiązań projektowych zgodnie z warunkami Umowy (nie będące optymalizacją)?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż przedmiotowe pytanie wydaje się mieszać / nie rozróżniać dwóch odrębnych kwestii, jak również nie uwzględniać ustawowych regulacji związanych z trwałością i dopuszczalnością zmian umów w sprawie zamówień publicznych. Otóż kwestia optymalizacji rozwiązań projektowych w zakresie określonym w SWZ / OPZ (o której Zamawiający nadmienił m.in. w ramach odpowiedzi na pytania nr 127 i 726 (zawartych w piśmie z dnia 22.01.2026 r. zn. RKW/836/2026/DS udostępnionym w ramach strony prowadzonego postępowania), czy też odpowiedzi na pytanie nr 749, i która szczegółowo określona jest w SZRZ) stanowi element rzeczoności zamówienia, tzn. zaimplementowana jest już w ramach tego zamówienia i winna ona zostać uwzględniona przez Wykonawców w ramach składanych w tym postępowaniu ofert (w tym odzwierciedlona w cenie ofertowej), toteż wdrożenie rozwiązań zoptymalizowanych (mających postać zmian nieistotnych do projektu, niepowodujących konieczności zmiany pozyskanych dla inwestycji decyzji) w toku wykonywania tego zamówienia nie będzie stanowić jakiegokolwiek zmiany umowy. Natomiast kontekst klauzul przeglądowych (tzn. ujętego w § 14 wzoru umowy (zał. nr 8 SWZ) katalogu podstaw i okoliczności umożliwiających dokonanie modyfikacji treści umowy w trybie art. 455 ust. 1 pkt 1 ustawy PZP) odnosi się do sytuacji, kiedy już na etapie realizacji umowy zaistniałaby sytuacja determinująca, czy wymagająca dokonania określonych zmian przedmiotu, czy warunków realizacji zamówienia (np. związanych z koniecznością zmianą technologii, czy rozwiązań

projektowych, terminu realizacji zamówienia, wysokości wynagrodzenia umownego, etc.) – wówczas taka zmiana będzie mogła zostać wprowadzona w zakresie, w jakim określa to § 14 umowy oraz obowiązujące przepisy prawne (a jej dokonanie będzie przedmiotem aneksu zawartego przez strony umowy), przy czym podstawą tej zmiany mogą być okoliczności nieprzewidziane, które wystąpią już na etapie realizacji zamówienia, i które powodować będą niemożność wykonania tej umowy w zakresie, czy na warunkach określonych w momencie jej zawarcia. Nadmienić należy, iż umowa *a priori* nie zakłada dokonywania jej zmian (w tym modyfikacji rozwiązań projektowych ujętych w dokumentacji projektowej), a jedynie – w kontekście obowiązujących regulacji prawnych – przewiduje taką możliwość na wypadek, gdyby określone zmiany okazały się konieczne do wprowadzenia już w trakcie jej realizacji. Podsumowując powyższe wskazuje się, iż optymalizacja rozwiązań projektowych dopuszczalna jest wyłącznie w zakresie i na warunkach wskazanych w SWZ / OPZ (co oznacza jednocześnie, iż rozwiązania zoptymalizowane winny być uwzględnione już w treści oferty, jak również że nie jest możliwe ujęcie w ofercie optymalizacji innych kwestii, niż wskazane w SWZ / OPZ – składana w postępowaniu oferta może uwzględniać optymalizację w zakresie wskazanym w OPZ, ale w pozostałym zakresie winna zakładać wykonanie robót zgodnie z dokumentacją projektową), natomiast w innych obszarach zmiany generalnie są możliwe jedynie wówczas, jeżeli już na etapie realizacji umowy (czyli na bazie informacji nieznanymi i niemożliwych do zidentyfikowania na etapie postępowania przetargowego) zaistniałyby okoliczności implikujące konieczność ich wprowadzenia, co wówczas byłoby przedmiotem stosownego aneksu.

Pytanie nr 751

W związku z planowanym przez nas udziałem w przetargu zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie lub modyfikację SWZ w zakresie dotyczącym optymalizacji wiaduktu kolejowego wskazanym poniżej: Zwracamy się z prośbą o informację czy Zamawiający zmiany optymalizacyjne w zakresie konstrukcji wiaduktu kolejowego dopuszcza, czy też Zamawiający takich zmian wymaga. Z odpowiedzi na pytania Wykonawców (np. nr 298 / pakiet 7 z dnia 6.11.2025 r.) oraz z SZRZ (np. pkt III.e; str. 5) itd. wynika, że Zamawiający takie zmiany dopuszcza, ale nie wynika z nich, by Zamawiający takich zmian wymagał. W oparciu o nie Wykonawca będzie więc mógł wnioskować o ww. zmiany i [po spełnieniu warunków wskazanych w ww. odpowiedziach, SZRZ itd. będzie on mógł] wdrożyć je, ale zobowiązany do tego nie będzie. Wg pisma PKP PLK SA z 10.10.2025 r. „nie ma możliwości przyznania długotrwałego zamknięcia [LK 96] na odcinku Nowy Sącz – Muszyna” [a jedynie „kilkudniowych” oraz godzinowych „w porze nocnej”]. Brak takiej możliwości może skutkować brakiem możliwości realizacji wiaduktu kolejowego w sposób wskazany w dokumentacji projektowej [załącznik 1 do SZRZ ; Szczegółowy Zakres Rzeczowy Zadania]. W takim przypadku dokumentacja ta może wymagać dostosowania jej do braku możliwości. Dokumentację tą dostarcza Zamawiający. Za ewentualne niedociągnięcia lub błędy w tej dokumentacji Oferenci / Wykonawcy nie odpowiadają. Zadanie przewidziano do realizacji trybem „buduj”.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż niniejsze postępowanie przetargowe zostało wszczęte na bazie uzgodnionej i zatwierdzonej na mocy decyzji ZRID nr 11/2025 wydanej przez Wojewodę Małopolskiego w dniu 28.03.2025 r. dokumentacji projektowej, która zgodnie z regulacjami prawnymi stanowi OPZ. Już w toku trwającego postępowania Zamawiający otrzymał pismo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu z dnia 10.10.2025 r. (zn. IZ19EI.0292.188.2025.KB.1), zgodnie z treścią którego możliwe będzie udzielenie na potrzeby realizacji przedmiotowej inwestycji w zakresie

wykonania wiaduktu kolejowego kilkudniowych zamknięć linii kolejowej LK 96 (którym to pismem PKP PLK S.A. dokonało zmiany stanowiska wobec wcześniejszych uzgodnień projektu budowy wiaduktu ujętych w dokumentacji projektowej). Przedmiotowe pismo zostało udostępnione w ramach materiałów przetargowych wraz z jednoczesną informacją dotyczącą dostosowania trybu wykonania zamówienia w zakresie obejmującym budowę rzeczowego wiaduktu kolejowego do wskazanych zaistniałych okoliczności (które nie były wcześniej znane) poprzez optymalizację rozwiązań projektowych w zakresie i na warunkach wskazanych w OPZ (w ramach wprowadzenia zmian nieistotnych do projektu, niepowodujących konieczności zmiany pozyskanych dla inwestycji decyzji). Całokształt udostępnionych w tym przedmiocie informacji na etapie toczącego się postępowania należy zatem interpretować jako wymóg dostosowania już na etapie wykonawstwa rozwiązań projektowych w zakresie budowy wiaduktu kolejowego do wskazanych nowych wytycznych PKP PLK S.A. (w sposób i w zakresie określonym w SWZ, czyli w ramach rozwiązań optymalizacyjnych), jako że przedmiotem zamówienia jest generalnie wykonanie robót w sposób określony w dokumentacji projektowej przy uwzględnieniu całokształtu okoliczności wskazanych i identyfikowalnych na bazie treści SWZ, co powinno zostać uwzględnione w składanych w postępowaniu ofertach.

- II. Jednocześnie Zamawiający informuje niniejszym, iż zmieniony został określony w SWZ oraz ogłoszeniu o zamówieniu termin składania ofert, termin wniesienia wadium oraz termin otwarcia ofert w niniejszym postępowaniu (a w konsekwencji również termin związania ofertą) – zgodnie z poniższym:

Termin składania ofert	– 16.02.2026 r. godz. 10:00
Termin wniesienia wadium	– 16.02.2026 r. godz. 10:00
Termin otwarcia ofert	– 16.02.2026 r. godz. 11:00

Wobec powyższego zmianie uległy zapisy cz. III pkt 5 ppkt 2, pkt 8 i pkt 11 ppkt 1 oraz cz. VI pkt 7 SWZ – cz. opisowa, w związku z czym niniejszym udostępnia się w ramach strony prowadzonego postępowania zamienne str. 23, 25 i 41 SWZ – cz. opisowa (oznaczone datą 30.01.2026 r.) uwzględniające dokonane zmiany terminów.

Przedmiotowe zmiany zostały wprowadzone jednocześnie do treści ogłoszenia o zamówieniu opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (Dz.Urz.UE) w dniu 07.07.2025 r. pod nr S: 127/2025 441004-2025 (w ramach zmiany zapisów sekcji 5.1.12. *Warunki udzielenia zamówienia – Termin składania ofert, Data otwarcia* i sekcji 2.1.4. *Informacje ogólne* pkt 9), w związku z czym udostępnia się w ramach strony prowadzonego postępowania stosowne ogłoszenie o zmianie ogłoszenia o zamówieniu – po jego opublikowaniu w Dz.Urz.UE, ewentualnie po upływie okresu 48 godzin od momentu potwierdzenia przez Urząd Publikacji Unii Europejskiej (UPUE) otrzymania ogłoszenia przekazanego do publikacji.

- III. Mając powyższe na uwadze w załączeniu do niniejszego pisma udostępnia się w ramach strony prowadzonego postępowania:
- zamienne str. 23, 25 i 41 SWZ – cz. opisowa (oznaczoną datą 30.01.2026 r.),
 - ogłoszenie o zmianie ogłoszenia (przesłane do publikacji w dniu 30.01.2026 r. – po jego opublikowaniu w Dz.Urz.UE, ewentualnie po upływie okresu 48 godzin od momentu potwierdzenia przez UPUE otrzymania ogłoszenia przekazanego do publikacji),
 - dokumenty zamieszczone w linku do załączników pod adresem https://pliki.zdw.krakow.pl/wzp23/postepowanie66_25.zip w folderze pn. *załączniki do pisma z dnia 30.01.2026 r.*

Niniejsze pismo staje się częścią Specyfikacji Warunków Zamówienia.

*Z up. Dyrektora
Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Inga Gęsiarz-Nowak
Naczelnik Wydziału Zamówień Publicznych*

Niniejsze pismo (wraz z wymienionymi w jego treści załącznikami) zostanie udostępnione w ramach strony prowadzonego postępowania po opublikowaniu w Dz.Urz.UE ogłoszenia o zmianie ogłoszenia, ewentualnie po upływie okresu 48 godzin od momentu potwierdzenia przez UPUE otrzymania ogłoszenia przekazanego do publikacji (vide art. 137 ust. 5 ustawy PZP oraz art. 90 ust. 1 w związku z art. 88 ust. 3 ustawy PZP).

Rozdzielnik:
www.zdw.krakow.pl
1 x DN-4 a/a