

**Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania nr 07800 pn. „Rozbudowa ul. Grota – Roweckiego z budową buspasa we Wrocławiu”**

**Nr referencyjny nadany sprawie przez Zamawiającego**

**ZP/74/PN/2025**

Zamawiający mając na uwadze przedmiot zamówienia oraz jego zakres ustalił, iż właściwym rodzajem zamówienia jest **ogłoszenie przetargu na realizację prac projektowych, a następnie wykonanie zadania inwestycyjnego w systemie „wybuduj”**. Powyższa formuła tj. zlecenie odrębnie prac projektowych i odrębnie realizacji robót budowlanych, zmniejsza przerzucenie ryzyka na Wykonawcę robót budowlanych tym samym, zrównoważony podział ryzyka między Zamawiającym, a Wykonawcą. Kontrakty obmiarowe są znacznie krótsze w fazie realizacji, a ponadto tańsze niż kontrakty realizowane w trybie zaprojektuj i wybuduj, cechują się też kompleksowym prześwieceniem wszystkich zagadnień związanych z realizacją inwestycji, takie rozwiązanie wyróżnia racjonalne i efektywne ekonomicznie wydatkowanie środków publicznych.

- Zamawiający nie znajduje również powodów, aby omawiane postępowanie podzielić na części.
- Zamawiający przeprowadził analizę możliwości podziału ww. zamówienia na części, zarówno pod względem ilościowym jak i jakościowym tj. ewentualny podział na poszczególne branże oraz ewentualną możliwość podziału zamówienia na poszczególne etapy/odcinki.

Analizując ww. kwestię pod kątem właściwego wykonania całego zamówienia, Zamawiający podjął decyzję, że podział zamówienia na części groziłby nadmiernymi problemami koordynacyjnymi, a podział na części spowodowałby nadmierne koszty po stronie Zamawiającego.

Ponadto warunki udziału w postępowaniu oraz fakt możliwości zawierania umów konsorcjów umożliwiają zrealizowanie zamówienia również przez średnich przedsiębiorców, a zatem charakter oraz wielkość niniejszego zamówienia bez konieczności dzielenia na części jest dostosowany, zgodnie z motywem 78 preambuły Dyrektywy nr 2014/24/UE do potrzeb średnich przedsiębiorstw, w rozumieniu Rozporządzenia Komisji (WE) 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw (następnie zmienionego Rozporządzeniem 364/2004 WE z dnia 25 lutego 2005 r.).

Poniżej zostaną wskazane i uzasadnione główne motywy, którymi kierował się Zamawiający podejmując decyzję o nie zastosowaniu dzielenia zamówienia na części.

Przeszkody w koordynacji i kosztach robót:

Argumentem uniemożliwiającym podzielenie niniejszego zamówienia na części jest konieczność kompleksowego opracowania dokumentacji w ścisłej koordynacji dla uwzględnienia przebiegu poszczególnych urządzeń branżowych. Podział ze względu na branże multiplikowałby zagadnienia koordynacyjne, a przypuszczalne przesunięcia czasowe, jakich należałoby się spodziewać przy podziale zamówienia, znacząco wydłużyłyby czas realizacji zadania. Podział na odcinki również skutkowałby wielokrotnieniem zadań koordynacyjnych na stykach poszczególnych etapów. Podział zamówienia na części rodzi niebezpieczeństwo nierównoległego w czasie wyboru Wykonawców potencjalnych odcinków lub braku wyłonienia wykonawcy na jakiś odcinek, czy wytypowaną część zadania. Biorąc pod uwagę zatem niezbędny harmonogram oraz kolejność techniczną przygotowania poszczególnych elementów dokumentacji

oraz fakt, że wszystkie elementy infrastruktury są ze sobą wzajemnie powiązane, podział zamówienia na części oznaczałby z punktu widzenia Zamawiającego publicznego przejęcie przez niego roli koordynatora. Brak podziału na części powoduje, iż odpowiedzialność za wykonanie opracowań w odpowiedniej kolejności oraz terminie spoczywa na Wykonawcy i nie rodził po stronie Zamawiającego konieczność skoordynowania oraz nadzorowania dużej ilości Wykonawców. To z kolei bezpośrednio przekłada się na oszczędności po stronie Zamawiającego, gdyż nie występuje konieczność zaangażowania większej ilości osób koordynujących roboty.

Zamawiający dzieląc zamówienie na części jest zobowiązany przewidzieć koszty odrębnych zapleczy budowy dla każdej części oraz kierowników robót branżowych dla poszczególnych części, co podwyższa wartość inwestycji, a tym samym koszty jej realizacji.

Przeszkody w zastosowanych standardach:

Zgodnie z PZP Zamawiający nie może wskazywać konkretnych produktów, materiałów, które winny być uwzględnione w dokumentacji projektowej, w odniesieniu do elementów infrastruktury sieciowej, ze względów eksploatacyjnych, niekiedy i technologicznych zaprojektowanie na różnych odcinkach różnych materiałów może spowodować trudności, a nawet realne przeszkody w ich prawidłowym połączeniu/funkcjonowaniu na styku i stanowić później w zakresie kosztów eksploatacyjnych i obsługi pogwarancyjnej znaczące utrudnienie i zwiększenie tych kosztów, co taki podział czyni niegospodarnym.

Przeszkody w zakresie roszczeń gwarancyjnych:

Charakter opracowywanej dokumentacji, zarówno w zakresie branży drogowej jak i pozostałych opracowań w tym i w zakresie sieci powoduje, że w wielu przypadkach ujawnienia w okresie gwarancyjnym wad, znaczącym utrudnieniem mogłoby być precyzyjne znalezienie konkretnego podmiotu odpowiedzialnego za powstanie wady. Doszłoby niechybnie do sporów pomiędzy Wykonawcami zamówień udzielonych w częściach, które musiałby na swój koszt i ryzyko rozstrzygać Zamawiający. Z tego punktu widzenia zdecydowanie bardziej racjonalnym rozwiązaniem jest udzielenie jednego wspólnego zamówienia i jednym podmiotem odpowiedzialnym wobec Zamawiającego kompleksowo za jakiegokolwiek wady powstałe w dokumentacji projektowej.

Powyższe stanowi o tym, że podział zamówienia na części zarówno w aspekcie ilościowym, jak i jakościowym jest nieuzasadniony ze względów technicznych, prawnych, organizacyjnych, ekonomicznych, podział taki groziłby nadmiernymi trudnościami technicznymi, nadmiernymi kosztami wykonania zamówienia, koniecznością skoordynowania działań różnych Wykonawców realizujących poszczególne części zamówienia, co mogłoby poważnie zagrozić właściwemu wykonaniu zamówienia.