

KJW KITTEL JURA

JAŻWIŃSKI SPÓŁKA KOMANDYTOWA

Warszawa, 13 marca 2023 roku

Prezes Krajowej Izby Odwoławczej

ul. Postępu 17a

02-676 Warszawa

Zamawiający: Gmina Miasto Świnoujście

ul. Wojska Polskiego 1/5

tel.: (91) 321 24 25

e-mail: bzp@um.swinoujscie.pl

Odwołujący: SWARCO POLAND spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

ul. Ekranowa 6, 32-085 Modlniczka

e-mail: jaroslaw.studzinski@swarco.com

tel.: +48 (12) 258 56 80

KRS: 0000217697

REGON: 356867826

NIP: 6762274041

reprezentowany przez:

Radcę prawnego Martę Kittel

Adwokat Dominikę Jura

Adwokata Łukasza Jaźwińskiego

KJW Kittel Jura Jaźwiński sp. k.

ul. Bagno 2 lok. 77, 00-112 Warszawa



Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pod nazwą: „*Budowa systemu zarządzania ruchem w Świnoujściu*”, znak sprawy: BZP.271.1.43.2022 (zwane dalej: „Postępowaniem”)

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE w dniu 23 listopada 2022 roku, pod numerem: Dz.U. 2022/S 226-650414

ODWOŁANIE

Działając w imieniu Odwołującego, na podstawie art. 513 pkt 1) i 2) w zw. z art. 505 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 ze zm., dalej zwana: „ustawą Pzp”), niniejszym wnoszę odwołanie od:

1. niezgodnej z przepisami ustawy Pzp czynności Zamawiającego, polegającej na przyznaniu przez Zamawiającego maksymalnej liczby punktów ofercie wykonawcy Sprint w kryterium „doświadczenie kierownika projektu”, gdy tymczasem doświadczenie nabyte w Bielsku-Białej w ramach zadania „Rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku Białej” przez osobę wskazaną przez tego wykonawcę do pełnienia funkcji kierownika projektu jest doświadczeniem innym, niż to, które zgodnie z opisem kryterium miało być premiowane,
2. niezgodnej z przepisami ustawy Pzp czynności Zamawiającego, polegającej na nieprzyznaniu przez Zamawiającego maksymalnej liczby punktów ofercie Odwołującego w kryterium „doświadczenie kierownika projektu”, pomimo iż projekty realizowane przez osobę wskazaną przez Odwołującego uzasadniały przyznanie maksymalnej ilości punktów, zgodnie z opisem tego kryterium, co w konsekwencji skutkowało uznaniem jako najkorzystniejszej oferty, oferty, która nie przedstawia najkorzystniejszego bilansu ceny do jakości.

Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

- 1) art. 239 ust. 1 i 2 ustawy Pzp, poprzez przyznanie ofercie wykonawcy Sprint S.A., ul. Jagiellończyka 26, 10-062 Olsztyn (dalej: „Sprint”) 4 pkt. w kryterium „doświadczenie kierownika projektu” za zadanie realizowane przez Tomasza Kulińskiego na rzecz



Bielaka-Białej dotyczące rozbudowy Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej, gdy tymczasem w ramach powyższego zadania nie był realizowany system zarządzania/sterowania ruchem, a jedynie rozbudowa istniejącego systemu, poprzez rozszerzenie terytorialne i funkcjonalne wdrożonego już systemu dokonanego w ramach Etapu I, co winno skutkować nieprzyznaniem punktu za realizację tego zadania, albowiem rozbudowa systemu nie może być traktowana jako realizacja systemu zarządzania/sterowania ruchem;

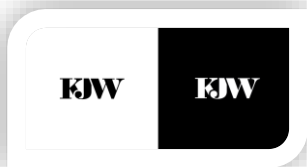
- 2) art. 239 ust. 1 i 2 ustawy Pzp, poprzez brak przyznania maksymalnej ilości punktów w kryterium „doświadczenie kierownika projektu”, pomimo iż opisane w ofercie doświadczenie p. Miłunski uzasadniało przyznanie maksymalnej ilości punktów;
- 3) art. 16 pkt 1) oraz art. 17 ust. 2 ustawy Pzp, poprzez niezapewnienie uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców, poprzez naruszenie podstawowych obowiązków Zamawiającego wynikających z ww. przepisów ustawy Pzp, które to zarzuty stanowią także konsekwencję wyżej wskazanych zarzutów,

W związku z powyższym Odwołujący wnosi o:

- 1) uwzględnienie odwołania w całości;
- 2) nakazanie Zamawiającemu unieważnienie wyboru oferty najkorzystniejszej oraz ponowną ocenę ofert, w której w kryterium „doświadczenie kierownika projektu” wykonawcy Sprint przyznane zostaną 4 pkt., zaś Odwołującemu przyznanych zostanie 8 pkt.;
- 3) zasądzenie od Zamawiającego na rzecz Odwołującego kosztów postępowania odwoławczego.

Zachowanie wymogów formalnych: Odwołujący wnosi odwołanie wobec czynności Zamawiającego z 2 marca 2023 r., a tym samym Odwołujący zadośćuczynił wymogom formalnym określonym w ustawie Pzp, co do zachowania 10-dniowego terminu na wniesienie odwołania. W tym dniu Zamawiający opublikował bowiem informację o wyborze najkorzystniejszej oferty.

Interes we wniesieniu odwołania: Odwołujący posiada interes we wniesieniu odwołania, bowiem złożył on ofertę niepodlegającą odrzuceniu, jak również spełnia warunki udziału w



postępowaniu i zajmuje aktualnie drugie miejsce w rankingu ofert. W wypadku potwierdzenia się zarzutów Odwołującego, Zamawiający będzie musiał przyznać ofercie Odwołującego w kryterium „doświadczenie kierownika projektu” maksymalną ilość punktów – tj. 8, a zatem oferta ta otrzyma 100 punktów i uplasuje się na pierwszym miejscu. Odwołujący uzyska zamówienie.

UZASADNIENIE

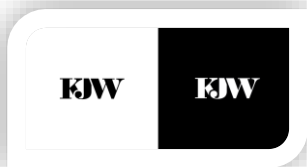
Zamawiający prowadzi postępowania pn.: *Budowa systemu zarządzania ruchem w Świnoujściu*”.

Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie, dostarczenie oraz instalacja i uruchomienie Systemu Zarządzania Ruchem (SZR) w Świnoujściu, zwanego dalej również jako System ITS. Zamówienie realizowane jest poprzez formułę „zaprojektuj i wybuduj”, zatem składa się z dwóch podstawowych etapów: etapu I projektowania i etapu II - realizacyjnego.

Zamawiający w ramach oceny ofert przyznawał punkty w kryterium „doświadczenie zawodowe kierownika projektu (DP)”: *„za doświadczenie zawodowe osoby wskazanej przez wykonawcę do pełnienia funkcji kierownika projektu za każdą realizację polegającą na realizacji systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem o wartości 5 000 000,00 złotych brutto (słownie złotych: pięć milionów), a okres pełnienia funkcji obejmował całość realizacji, na której ww. osoba pełniła funkcję kierownika projektu.”* Jednocześnie Zamawiający określił, iż za każde zadanie spełniające powyższe warunki, oferta otrzyma 4 punkty, przy czym maksymalnie 8 punktów.

Doświadczenie kierownika projektu w ofercie Sprint i Odwołującego:

W punkcie 3 formularza ofertowego Zamawiający wymagał wskazania osób skierowanych do realizacji zamówienia, w tym na stanowisko kierownika projektu. Prócz danych obejmujących imię, nazwisko osoby skierowanej do wykonywania funkcji, wykonawcy zobowiązani zostali do wskazania doświadczenia zawodowego zgodnie z SWZ rozdział XV pkt 2 ppkt 2) potwierdzającego, że wskazana osoba nabyła punktowane doświadczenie oraz wskazanie danych inwestora, z którym umowa była zawarta.



Wykonawca Sprint wskazał, iż na funkcję kierownika projektu skieruje Pana Tomasza Kulińskiego. W drugiej rubryce wskazano, iż nabył on doświadczenie w realizacji następujących projektów:

1. Zaprojektowanie, dostarczenie, wykonanie i uruchomienie do działania w ruchu ulicznym miasta Bielsko – Biała Systemu ITS, realizowany na rzecz MZD w Bielsku-Białej;
2. Rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej, realizowany na rzecz MZD w Bielsku-Białej.

Z Informacji o wyborze oferty najkorzystniejszej wynika, iż Sprint w kryterium „doświadczenie kierownika projektu” otrzymał 8 pkt. – tj. maksymalną liczbę, co potwierdza także, że doświadczenie nabyte w ramach projektu obejmującego rozbudowę Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej Zamawiający uznał, jako zgodne z opisem kryterium.

Informacje wskazane przez wykonawcę Sprint nie były przez Zamawiającego w żaden sposób weryfikowane. Zamawiający nie prowadził wyjaśnień ani z wykonawcą Sprint, ani z zamawiającym, na którego rzecz realizowane były projekty wskazane w doświadczeniu kierownika projektu. Zamawiający uznał, że doświadczenie nabyte w Bielsku-Białej obejmowało realizację systemu zarządzania/sterowania ruchem.

Zgodnie z Programem Funkcjonalno-Użytkowym zamówienia realizowanego przez Tomasza Kulińskiego, obejmującego rozbudowę Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej (punkt 2 w wykazie osób), dotyczył wdrożenia projektu usprawniającego ruch zarówno w segmencie transportu publicznego jak i indywidualnego, w szerokim zakresie w obszarze miasta Bielsko-Biała, poprzez rozszerzenie terytorialne i funkcjonalne wdrożenia dokonanego w ramach Etapu I, tj. zadania „Zaprojektowanie, dostarczenie, wykonanie i uruchomienie do działania w ruchu ulicznym miasta Bielsko – Biała Systemu ITS” wskazanego w pozycji pierwszej wykazu doświadczenia .

W PFU wielokrotnie podkreślono, iż przedmiotem zamówienia nie jest nowy system, a jedynie nowe i rozbudowane funkcjonalności. Szczególną uwagę należy zwrócić na poniższy fragment, znajdujący się na stronie 13 PFU: *„Zamawiający zwraca uwagę, że wszelkie nowe i rozbudowane funkcjonalności nie mogą naruszać trwałości projektu ITS Bielsko-Biała Etap I, tym samym Zamawiający nie dopuszcza wymiany jakiegokolwiek części systemu Bielsko-Biała Etap I. Wszelkie rozszerzenia funkcjonalne i terytorialne nie mogą mieć negatywnego wpływu*



na sposób działania systemu ITS Bielsko-Biała Etap I ani ograniczać jego zakresu, wydajności lub dotychczasowego sposobu działania.”

Z Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla zamówienia realizowanego dla Bielska-Białej wynika także i to, że system sterowania i zarządzania ruchem drogowym – tj. system, którego wykonywanie w ramach pełnionej funkcji kierownika projektu miało być dodatkowo punktowane przez Zamawiającego, był jednym z podsystemów w ramach większego Inteligentnego Systemu Transportowego.

Realizacja systemu sterowania ruchem miała miejsce w ramach pierwszego etapu.

W kontekście przedmiotu zamówienia dostarczanego w ramach projektu „Inteligentny System Transportowy Bielsko-Biała, Etap 2” – obejmującego rozbudowę Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej, jak również faktu, iż to w ramach zamówienia realizowanego pod nazwą: „Zaprojektowanie, dostarczenie, wykonanie i uruchomienie do działania w ruchu ulicznym miasta Bielsko-Biała Systemu ITS, w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Rozwój Zrównoważonego Transportu Miejskiego w Bielsku-Białej” była realizacja systemu zarządzania ruchem, Zamawiający nie powinien przyznać 4 pkt. w kryterium „doświadczenie kierownika projektu” wykonawcy Sprint. W ramach zadania, w którym swoje doświadczenie nabył Pan Tomasz Kuliński, realizowana była jedynie rozbudowa terytorialna podsystemu sterowania ruchem, a nie realizacja systemu. System został zrealizowany w ramach pierwszego z zadań wskazanych w doświadczeniu Pana Kulińskiego, zaś w ramach drugiego zadania miała miejsce jedynie rozbudowa terytorialna podsystemu sterowania ruchem.

Dowód: *PFU oraz Tabela Elementów Rozliczeniowych dla zadania „Inteligentny System Transportowy Bielsko-Biała, Etap 2”, OPZ oraz Tabela Elementów Rozliczeniowych dla zadania na zaprojektowanie, dostarczenie, wykonanie i uruchomienie do działania w ruchu ulicznym miasta Bielsko-Biała Systemu ITS, w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Rozwój Zrównoważonego Transportu Miejskiego w Bielsku-Białej”.*

Odwołujący zaś w kryterium „doświadczenie kierownika projektu” wskazał doświadczenie Pana Wojciecha Miłunskiego, który pełnił funkcję kierownika projektu:

- 1) wdrożenie, w tym budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Gdyni
- 2) wdrożenie, w tym budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Gdańsku i Sopocie

Oba te systemy były o wartości powyżej 5 milionów złotych.

Zamawiający powziął wątpliwości, co do wskazanego przez Odwołującego doświadczenia Pana Wojciecha Miłusińskiego i skierował do Urzędu Miasta w Gdyni następującej treści zapytanie:

„Dzień dobry,

w związku z prowadzonym postępowaniem przetargowym nr BZP.271.1.43.2020 dla zadania „Budowa systemu zarządzania ruchem w Świnoujściu” oraz przystąpieniem komisji przetargowej do oceny ofert proszę o przekazania informacji.

W prowadzonym postępowaniu Zamawiający (Gmina Miasto Świnoujście) postawił kryterium „Doświadczenie Zawodowe kierownika projektu (Kp)” – Punkty w tym kryterium będą przyznawane za doświadczenie zawodowe osoby wskazanej przez wykonawcę do pełnienia funkcji kierownika projektu za każdą realizację polegającą na realizacji systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem o wartości 5 000 000,00 złotych brutto (słownie złotych: pięć milionów), a okres pełnienia funkcji obejmował całość realizacji, na której ww. osoba pełniła funkcję kierownika projektu. Za każde zadanie spełniające powyższe warunki, oferta otrzyma 4 punkty (maksymalnie 8 w kryterium).

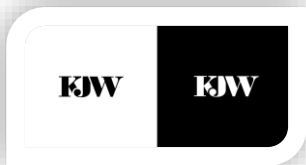
Jeden z oferentów przedstawił jako dwa zadania:

- 1. Pana Wojciecha Miłusińskiego, który to pełnił funkcję kierownika projektu w zadaniu realizowanym w trybie zaprojektuj i wybuduj: Wdrożenie, w tym budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Gdyni przez cały okres trwania zadania. W ramach zadania: Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie.*
- 2. Pana Wojciecha Miłusińskiego, który to pełnił funkcję kierownika projektu w zadaniu realizowanym w trybie zaprojektuj i wybuduj: Wdrożenie, w tym budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Gdańsku i Sopocie przez cały okres trwania zadania. W ramach zadania: Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie.*

Natomiast kolejny z oferentów przedstawił Pana Wojciecha Miłusińskiego, który to pełnił funkcję kierownika projektu dla zadania „Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie” – jako jedno zadania.

Biorąc powyższe pod uwagę proszę o informację:

- 1. Jaką funkcję pełnił Pan Wojciech Miłusiński na ww. zadaniu?*
- 2. Czy było to jedno lub dwa zadania?*



3. *Czy okres pełnienia funkcji kierownika projektu obejmował całość realizacji ww. zadania?*

Powyższa wiedza jest niezbędna w celu przyznania prawidłowej liczby punktów Oferentom. (...)

Zamawiający otrzymał odpowiedź mailem od p. Małgorzaty Pabiś – Rzeniewicz z Urzędu Miasta Gdyni.

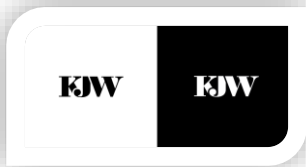
Dowód: *korespondencja Zamawiającego z Urzędem Miasta Gdynia.*

Zamawiający dokonał analizy udzielonej odpowiedzi i wskazał, iż wobec tego, że wskazane systemy były wykonane w ramach jednego zadania, to przyznaje tylko 4 punkty.

Odwołujący nie zgadza się ze stanowiskiem Zamawiającego i uważa je za błędne – zarówno w zakresie przyznania wykonawcy Sprint 8 pkt., jak i nieprzyznania maksymalnej liczby punktów w tym kryterium Odwołującemu.

W pierwszej kolejności należy wskazać, iż ocena ofert powinna być dokonywana w oparciu o treść SWZ oraz o treść wykazu złożonego przez wykonawcę. Zamawiający w prowadzonym postępowaniu, dopuścił się naruszenia tej zasady wynikającej z Prawa zamówień publicznych i abstrahując od treści sposobu dokonywania oceny w ramach kryterium, tj. **nie oceniał iloma realizacjami systemów** kierował wskazywany kierownik, a, co wynika z treści zapytania, sprowadził tę ocenę do ilości zawartych umów. Takie działanie Zamawiającego jest nieuprawnione w niniejszym postępowaniu.

Zamawiający w ramach opisu kryterium oceny ofert nie wskazał, aby nabycie doświadczenia przez kierownika projektu nie mogło mieć miejsca w ramach jednej umowy, obejmującej budowę więcej niż jednego systemu zarządzania ruchem/system sterowania ruchem. Należy więc wskazać, iż z punktu widzenia opisu kryterium „doświadczenie kierownika projektu” bez znaczenia pozostaje to czy systemy zarządzania ruchem/systemy sterowania ruchem były realizowane w ramach jednej umowy/jednego zadania oraz czy zamawiający dopuszczał możliwość złożenia ofert częściowych. W tym zakresie wskazać należy, że Zamawiający pomija w zupełności własne zapisy. W tabeli dotyczącej osób skierowanych do realizacji zamówienia przygotowanej przez Zamawiającego w formularzu ofertowym w trzeciej kolumnie jest wprost wskazane, że należy wskazać inwestora z którym



zawarte były umowa lub umowy, w ramach których nabyte zostało doświadczenie kierownika projektu.

Na podstawie opisu sposobu dokonywania oceny w ramach kryterium „doświadczenie kierownika projektu” należało wskazać:

1. w ilu systemach zarządzania ruchem lub systemach sterowania ruchem osoba wskazana przez wykonawcę pełniła funkcję kierownika projektu,
2. czy był to system o wartości co najmniej 5 milionów złotych oraz
3. czy osoba wskazana przez wykonawcę pełniła funkcję kierownika projektu przez cały okres realizacji systemu.

W ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR były realizowane odrębnie systemy zarządzania ruchem dla poszczególnych miast i tak też traktowane były i są one przez Gminę Miasto Gdynia na etapie prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego oraz na etapie ich eksploatacji i utrzymania.

PFU z dokumentacji postępowania stanowiącego opis budowy Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR oddzielnie opisuje prace mające być wykonane w ramach określonego etapu na terenie miast:

„Rozdział 1.1 Zakres robót w poszczególnych etapach.), w tym m. in.

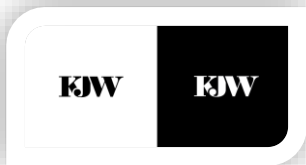
„1.1.1. Etap I – zakres robót dla etapu I

1. Projekty wykonawcze w zakresie aranżacji pomieszczeń operatorskich, technicznych i pomocniczych Centrum Zarządzania Ruchem w Gdańsku
2. Wyposażenie pomieszczeń Centrum Zarządzania Ruchem w Gdańsku
3. Kompletnie wyposażenie i uruchomienie Centrum w Gdańsku w sprzęt teleinformatyczny i pomocniczy

(...)

5. Dostawa, zainstalowanie i uruchomienie systemu informatycznego zarządzania i sterowania ruchem zgodnie z projektem i ST-SZR w zakresie podstawowych modułów oprogramowania wchodzących w skład systemu:

- 5.1. Nadrzędny system zarządzania ruchem,
- 5.2. system obszarowego sterowania ruchem,
- 5.3. system nadzoru wizyjnego
- 5.4. oprogramowanie do planowania i symulacji ruchu,



*5.5. oprogramowanie narzędziowe do projektowania programów sygnalizacji,
(...)*

7. Budowa kanalizacji teletechnicznej i światłowodowej sieci transmisji danych w ciągu głównym: al. Zwycięstwa, al. Grunwaldzka od ul. Hallera do ul. Abrahama włącznie, w tym:

7.1. Sygnalizacja świetlna:

- a) Grunwaldzka-Abrahama*
- b) Grunwaldzka-Chopina*
- c) Grunwaldzka-Wojska Polskiego*
- d) Grunwaldzka-Słowackiego*
- e) Grunwaldzka-de Gaulle'a*
- f) Grunwaldzka-Klonowa*
- g) Grunwaldzka-Jąskowa Dolina*
- h) Grunwaldzka-Miszewskiego*
- i) Grunwaldzka-Narutowicza*
- j) Zwycięstwa-Hallera*

7.2. Stacje Pomiaru Ruchu (SPR)

7.3. Punkty Nadzoru Wizyjnego (PNW)

8. Podłączenie do centrum oraz uruchomienie systemu sterowania ruchem dla wszystkich sygnalizacji świetlnych wymienionych w p. 7, w ciągu ulic al. Zwycięstwa, al. Grunwaldzka od ul. Hallera do ul. Abrahama włącznie.

(...)

1.1.2. Etap II – zakres robót dla etapu II

Zakresu robót do wykonania w Etapie II na terenie Gdyni

- 1. Opracowanie niezbędnej dokumentacji projektowej*
- 2. Przebudowa i adaptacja pomieszczeń budynku PLO na Centrum Zarządzania i Sterownia Ruchem*
- 3. Wyposażenie pomieszczeń Centrum Zarządzania Ruchem w Gdyni*
- 4. Kompletnie wyposażenie i uruchomienie Centrum Zarządzania Ruchem w Gdyni w sprzęt teleinformatyczny i pomocniczy.*
- 5. Budowa centrali telefonicznej.*



6. Dostawa, zainstalowanie i uruchomienie systemu rejestracji i nadzoru wizyjnego w centrum sterowania.

7. Dostawa, zainstalowanie i uruchomienie systemu informatycznego zarządzania i sterowania ruchem zgodnie z projektem i ST-SZR w zakresie podstawowych modułów oprogramowania wchodzących w skład systemu:

7.1 nadrzędny system zarządzania ruchem,

7.2 system obszarowego sterowania ruchem,

7.3 system nadzoru wizyjnego

7.4 oprogramowanie do planowania i symulacji ruchu,

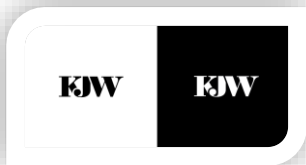
7.5 oprogramowanie narzędziowe do projektowania programów sygnalizacji

(...)

13. Podłączenie do Centrum Zarządzania i Sterowania Ruchem oraz uruchomienie systemu sterowania ruchem dla wszystkich sygnalizacji świetlnych wymienionych od pkt. 7 do pkt. 12 oraz systemu nadzoru wizyjnego i pomiaru ruchu dla urządzeń wymienionych w pkt. 7 do pkt. 12”

Biorąc pod uwagę powyższe:

- Dostawa i uruchomienie nadrzędnego systemu zarządzania ruchem w Gdyni miała miejsce, zgodnie z dokumentacją postępowania w ramach Etapu II, zaś dostawa i uruchomienie nadrzędnego systemu zarządzania ruchem w Gdańsku w ramach Etapu I.
- Obydwa systemy są zarządzane z dwóch niezależnych centrów zarządzania i sterowania ruchem, tj. w Gdańsku i w Gdyni.
- Wykonywane były osobne dokumentacje odbiorowe, były przydzielone inne osoby odpowiedzialne za realizację systemów w Gdańsku i w Gdyni, jak również różne były komisje odbiorowe.
- Obydwa systemy – ten w Gdańsku i w Gdyni pracują aktualnie niezależnie i są zarządzane z dwóch oddzielnych centrów obsługi.
- Obydwa systemy są utrzymywane i rozbudowywane – każdy niezależnie przez Gdynię i Gdańsk.
- Zamawiający – Gmina Miasto Gdynia, określił także inne terminy odbiorów tych niezależnych Systemów, które są zintegrowane w ramach TRISTAR. Zgodnie z §4 umowy:



„Przedmiot zamówienia realizowany będzie przez WYKONAWCĘ w następujących terminach:

- 1) Zakończenie robót i uruchomienie systemu dla zakresu etapu I oraz zgłoszenie gotowości do odbioru robót do dnia 30.05.2012 r.*
- 2) Zakończenie robót i uruchomienie systemu dla zakresu etapu II do dnia 30.09.2012 r. oraz zgłoszenie gotowości do odbioru robót do dnia 30.10.2012r., w tym budowa kanalizacji teletechnicznej na odcinku między skrzyżowaniami od nr 211 do nr 213 (wzdłuż Al. Zwycięstwa w Gdyni) do dnia 30.04.2012 r.”*

Dowód: PFU dla I, II i III etapu realizacji zadania polegającego na budowie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR, obejmującego obszar Gdańska, Gdyni i Sopotu, projekt umowy dot. ww. zadania,

Powyższe okoliczności potwierdzili także Panowie – Wojciech Miłunski oraz Zbigniew Siwek, który reprezentując firmę projektową BUD-INFO zaangażowany był w opracowanie dokumentacji projektowej z dziedziny inżynierii ruchu w ramach zadania „Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”. Z oświadczeń ww. osób wynika, iż pomimo realizacji tego zadania w oparciu o jedną umowę, to zrealizowane zostały de facto dwa oddzielne systemy – jeden dla Gdańska i Sopotu, a drugi dla Gdyni.

Dowód: oświadczenie W. Miłunskiego i Z. Siwek.

Jak wskazano powyżej, oba systemy są aktualnie zarządzane oddzielnie przez Gdynię i Gdańsk. W tym miejscu wskazać należy, że na utrzymanie systemu sterowania ruchem w Gdańsku oraz w Gdyni prowadzone są oddzielnie przetargi przez zarządców tymi systemami, tj. Gdański Zarząd Dróg i Zieleni oraz Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni.

Dowód: wyciąg z zamówień realizowanych przez ZDiZ Gdańsk i ZDiZ Gdynia obejmujących utrzymanie systemów zarządzania ruchem w tych miastach.

Także w zakresie rozliczenia obydwu systemy były traktowane osobno. Zamawiający wymagał już w kosztorysie wyszczególnienia wartości odrębnie dla dostawy nadrzędnego systemu zarządzania ruchem w Gdańsku i w Gdyni. Powyższe potwierdza oferta złożona przez

wykonawcę QUMAK-SEKOM S.A., który ostatecznie zrealizował zamówienie, jak również pismo, jakie Odwołujący otrzymał od Miasta Gdynia, w którym wskazano:

„W odpowiedzi na Państwa wniosek o udostępnienie informacji publicznej poprzez wskazanie wartości brutto za elementy systemu TRISTAR, poniżej przedkładam:

1. Dostawa i uruchomienie systemu informatycznego zarządzania ruchem w Gdyni wraz ze składowymi – 8 993 118,37 zł brutto, poz. I.9, załącznika 1b:

- 1) Dostawa i uruchomienie systemu nadrzędnego zarządzania ruchem – 5 823 281, 16 zł brutto, poz. I.9.1,*
- 2) Dostawa i uruchomienie systemu sterowania ruchem – 1 972 924,38 zł brutto, poz. I.9.2,*
- 3) Dostawa i uruchomienie oprogramowania do planowania i symulacji ruchu – 999 647,28 zł brutto, poz. I.9.3,*

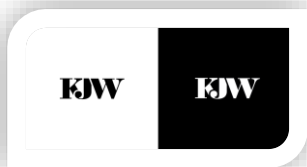
Dostawa i uruchomienie oprogramowania do projektowania programów sygnalizacji – 197 265,55 zł brutto, poz. I.9.4.2. Dostawa i uruchomienie systemu informatycznego zarządzania ruchem w Gdańsku wraz ze składowymi – 10 969 137,63 zł brutto, poz. I.8, załącznika 1d:

- 1) Dostawa i uruchomienie systemu nadrzędnego zarządzania ruchem – 6 473 319,09 zł brutto, poz. I.8.1,*
- 2) Dostawa i uruchomienie systemu sterowania ruchem – 2 489 900,73 zł brutto, poz. I.8.2,*
- 3) Dostawa i uruchomienie oprogramowania do planowania i symulacji ruchu – 1 661 651,88 zł brutto, poz. I.8.3,*
- 4) Dostawa i uruchomienie oprogramowania do projektowania programów sygnalizacji – 344 265,93 zł brutto, poz. I.8.4.*

Powyższe informacje wynikają z oferty złożonej przez firmę Qumak – Sekom SA, z którą została w dniu 20.02.2012 r. zawarta umowa na realizację zadania „Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”.

Dowód: kosztorys złożony wraz z ofertą przez firmę Qumak – Sekom S.A., pismo z dnia 17.02.2023 r.

Powyższe potwierdza więc jednoznacznie, że w ramach umowy obejmującej Zintegrowany System TRISTAR dostarczono, co najmniej dwa odrębne pod względem



technicznym systemy zarządzania ruchem, przy czym dodatkowo Gmina Miasta Gdynia oczekiwała integracji tych systemów, co było dodatkowym elementem przedmiotu zamówienia.

W kontekście interpretacji kryterium oceny ofert „doświadczenie kierownika projektu” dokonanej przez Zamawiającego w chwili oceny oferty Odwołującego nie można pominąć, iż w zakresie oferty Sprint i doświadczenia osoby skierowanej przez tego wykonawcę na stanowisko kierownika projektu, Zamawiający był mniej restrykcyjny. Jeśli Zamawiający uznał, iż przez „realizację systemu zarządzania ruchem/sytemu sterowania ruchem” należy rozumieć również realizację rozbudowy systemu, poprzez rozszerzenie terytorialne i funkcjonalne wdrożenia dokonanego w ramach innej realizacji, to tym bardziej powinien był uznać realizację systemu zintegrowanego, w ramach którego zrealizowano de facto dwa systemy, których samodzielność potwierdzają wszystkie ww. okoliczności, w tym zwłaszcza fakt ich całkowitego i rozłącznego zarządzania przez dwa oddzielne centra i dwóch niezależnych zamawiających. Ponadto, co już zasygnalizowano w niniejszym odwołaniu, w Bielsku-Białej realizowano inteligentny system transportowy, w którym system sterowania ruchem był jedynie podsystemem, a zatem częścią większego systemu. Identycznie rzecz się ma w Trójmieście, gdzie większym system jest TRISTAR, zapewniający integrację mniejszych, acz samodzielnych systemów zarządzania ruchem w Gdyni i Gdańsku oraz Sopocie.

Wszystko powyższe potwierdza, iż Zamawiający dokonał odmiennej interpretacji kryterium oceny ofert, która pozwoliła przyznać Odwołującemu jedynie 4 pkt., zaś wykonawcy Sprint punktów 8. Konsekwencją powyższego jest to, że oferta wykonawcy Sprint uplasowała się na pierwszym miejscu, wyprzedzając ofertę Odwołującego zaledwie o 0,05 pkt, pomimo tego, że cena oferty jest o ponad 1.200.000,00 złotych wyższa od oferty Odwołującego.

Mając powyższe na uwadze, wnoszę jak w *petitum*.

Załączniki:

1. pełnomocnictwo wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej;
2. KRS Odwołującego;
3. dowód opłaty od odwołania;



4. dowód przekazania odwołania Zamawiającemu;
5. PFU oraz Tabela Elementów Rozliczeniowych dla zadania „Inteligentny System Transportowy Bielsko-Biała, Etap 2”,
6. OPZ oraz Tabela Elementów Rozliczeniowych dla zadania na zaprojektowanie, dostarczenie, wykonanie i uruchomienie do działania w ruchu ulicznym miasta Bielsko-Biała Systemu ITS, w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Rozwój Zrównoważonego Transportu Miejskiego w Bielsku-Białej”,
7. korespondencja Zamawiającego z Urzędem Miasta Gdynia,
8. PFU dla I, II i III etapu realizacji zadania polegającego na budowie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR, obejmującego obszar Gdańska, Gdyni i Sopotu,
9. projekt umowy dot. ww. zadania,
10. oświadczenie W. Miłunskiego,
11. oświadczenie Z. Siwek,
12. wyciąg z zamówień realizowanych przez ZDiZ Gdańsk i ZDiZ Gdynia obejmujących utrzymanie systemów zarządzania ruchem w tych miastach,
13. kosztorys złożony wraz z ofertą przez firmę Qumak – Sekom S.A.,
14. pismo z dnia 17.02.2023 r.