

WYROK	
z dnia 3 lipca 2019 r.	
Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:	
Przewodniczący:	Agnieszka Trojanowska
Protokolant:	Adam Skowroński
	Piotr Ceglowski

po rozpoznaniu na rozprawie w Warszawie w dniu 1 lipca 2019 r. odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 14 czerwca 2019r. przez wykonawcę Thales spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Gen. J. Zajączka 9

w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego PKP -Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74 przy udziale wykonawcy AZD Praha s.r.o. z siedzibą w Czechach, w Pradze, ul. Žirovnicka 2/3146 zgłaszającego swoje przystąpienie w sprawie sygn. akt KIO 1097/19 po stronie zamawiającego

orzeka:

1. umarza postępowanie w zakresie zarzutów naruszenia przez zamawiającego

- art. 29 ust. 2 i 3 ustawy oraz art. 7 ust. 1 ustawy przez sporządzenie opisu przedmiotu zamówienia w sposób wskazujący (pośrednio) na konkretnego producenta, przez nakazanie w PFU stosowania urządzeń tego samego typu co urządzenia zabudowane przez podmiot trzeci w ramach odrębnego, wcześniej rozstrzygniętego postępowania obejmującego inny odcinek tego samego LCS;
- art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a i art. 22d ust. 1 ustawy, przez zamieszczenie w SIWZ wymogu wykazania przez oferenta doświadczenia, które jest w sposób oczywisty nadmierne i nieproporcjonalne do przedmiotu zamówienia

2. oddala odwołanie w pozostałym zakresie,

3. Kosztami postępowania obciąża wykonawcę Thales spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Gen. J. Zajączka 9 i

3.1. Zalicza na poczet postępowania odwoławczego kwotę 20 000zł. 00 gr (słownie: dwadzieścia tysięcy złotych zero groszy) uiszczonej przez wykonawcę Thales spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Gen. J. Zajączka 9 tytułem wpisu od odwołania,

3.2. Zasądza od Thales spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Gen. J. Zajączka 9 na rzecz PKP -Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74 kwotę 3 600zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego.

Stosownie do art. 198a i 198b ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1986) na niniejszy wyrok - w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia- przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Warszawie.

Przewodniczący:.....

Uzasadnienie

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na instalację urządzeń sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz, urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Wronki - Słonice; od km 53,500 do km 81,877 (Lokalne Centrum Sterowania i Sygnalizacji (LCS) w Poznaniu) oraz od km 81,877 do km 128,680 (Lokalne Centrum Sterowania i Sygnalizacji (LCS) w Stargardzie zostało wszczęte ogłoszeniem opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 4 czerwca 2019r. za numerem 2019/S 106-259930.

W dniu 14 czerwca 2019r. odwołanie wniósł wykonawca Thales spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Gen. J. Zajączka 9 - dalej odwołujący. Odwołanie wniósł pełnomocnik działający na podstawie pełnomocnictwa z dnia 11 czerwca 2019r. udzielonego przez dwóch prokurentów ujawnionych w KRS i upoważnionych do łącznej reprezentacji. Kopia odwołania została przekazana zamawiającemu w dniu 14 czerwca 2019r. Odwołujący wniósł odwołanie wobec postanowień specyfikacji istotnych warunków zamówienia (dalej: „SIWZ”) sformułowanych przez zamawiającego w postępowaniu niezgodnie z ustawą, to jest:

1. pośredniego wskazania konkretnego producenta zamawianych urządzeń w Programie Funkcjonalno-Użytkowym („PFU”) stanowiącym część SIWZ, przez sformułowanie wymogu zastosowania urządzeń jednego typu na wszystkich szlakach, przejazdach, stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach całego obszaru danego Lokalnego Centrum Sterowania („LCS”) a to w sytuacji, gdy urządzenia objęte niniejszym postępowaniem będą musiały zostać włączone do systemów zrealizowanych przez innego wykonawcę na podstawie uprzednio rozstrzygniętych postępowań dotyczących LCS Poznań lili oraz LCS Stargard; zatem - pośrednio - zamawiający narzucił użycie urządzeń określonego producenta;

2. sformułowania w SIWZ wymogu doprogramowania i fizycznego podłączenia urządzeń wcześniej zainstalowanych w LCS Poznań lili i LCS Stargard (urządzenia innego producenta, wyłonionego w innym postępowaniu) z urządzeniami oferowanymi przez wykonawcę w ramach postępowania przez co wykonawca wyłoniony w ramach postępowania zobowiązany jest do spełnienia świadczenia, o ile nie niemożliwego, to co najmniej będącego poza jego kontrolą (uzależnienie wykonawcy od podmiotu trzeciego);

3. sformułowania w Instrukcji Dla Wykonawców („IDW”), stanowiącej część SIWZ, nieadekwatnego i nieproporcjonalnego szczegółowego warunku udziału w postępowaniu odnoszącego się do konieczności wykazania przez wykonawcę doświadczenia (w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie) w przedmiocie budowy lub przebudowy obejmującej wykonanie

co najmniej jednego LCS dla minimum 3 stacji lub posterunków odgałęźnych, wykonanej w ramach jednej umowy, podczas gdy w treści PFU (3.1.1.1.5 Systemy nadrzędne (LCS) str. 50) wprost wskazano, że „w ramach niniejszego zadania nie przewiduje się budowy LCS-ów”. Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie:

- art. 29 ust. 2 i 3 ustawy oraz art. 7 ust. 1 ustawy przez sporządzenie opisu przedmiotu zamówienia w sposób wskazujący (pośrednio) na konkretnego producenta, przez nakazanie w PFU stosowania urządzeń tego samego typu co urządzenia zabudowane przez podmiot trzeci w ramach odrębnego, wcześniej rozstrzygniętego postępowania obejmującego inny odcinek tego samego LCS;
- art. 7 ust. 1 ustawy oraz art. 353(1) Kodeksu cywilnego przez takie sformułowanie SIWZ, które czyni częściowo niemożliwym wykonanie zamówienia, a co najmniej uzależnia oferenta od podmiotu trzeciego, na którego działanie ów oferent nie ma żadnego wpływu;
- art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a i art. 22d ust. 1 ustawy, przez zamieszczenie w SIWZ wymogu wykazania przez oferenta doświadczenia, które jest w sposób oczywisty nadmierne i nieproporcjonalne do przedmiotu zamówienia.

Wniósł o:

1. uwzględnienie odwołania w całości;
 2. w związku z Zarzutem Pierwszym - nakazanie zamawiającemu dokonania zmiany treści SIWZ (PFU) przez wskazanie, wymogu stosowania na wszystkich, stacjach, posterunkach odgałęźnych, szlakach i przejazdach urządzeń sterowania ruchem kolejowym jednego typu przez danego wykonawcę w ramach danego postępowania i dodanie, że wymóg ten nie oznacza stosowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym tego samego typu, co urządzenia zabudowane w ramach innych zamówień. Odwołujący wskazał, iż oczekiwana zmiana mogłaby się dokonać przez następującą modyfikację pkt 3.1.1 PFU, ppkt 6 (str. 47 PFU):
- zamiast aktualnej treści:

„6) W obszarze działania LCS należy stosować urządzenia stacyjne, przejazdowe oraz szlakowe jednego typu

proponowana treść:

„6) W obszarze działania LCS, w zakresie udzielonego zamówienia, należy stosować urządzenia stacyjne, przejazdowe oraz szlakowe jednego typu;”
oraz modyfikację pkt 3.6.2.1 PFU, ppkt 6 (str. 105 PFU):

zamiast aktualnej treści:

„6) Należy stosować urządzenia jednego typu na wszystkich stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach jednego LCS, na wszystkich szlakach w ramach jednego LCS i na wszystkich przejazdach w ramach jednego LCS;”

proponowana treść:

„6) W ramach zakresu objętego, niniejszym zamówieniem należy stosować urządzenia jednego typu na wszystkich stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach jednego LCS, na wszystkich szlakach w ramach jednego LCS i na wszystkich przejazdach w ramach jednego LCS; niniejsze nie oznacza wymogu stosowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym tego samego typu, co urządzenia zabudowane w ramach innych zamówień.

3. w związku z Zarzutem Drugim - nakazanie zamawiającemu dokonania zmiany treści dokumentacji postępowania - SIWZ (PFU) przez usunięcie, w szczególności z PFU (3.1.1.1.5 Systemy nadrzędne (LCS) str. 50 i 51) wymogów obejmujących doprogramowanie i fizyczne połączenie oraz włączenie instalowanych urządzeń do urządzeń podmiotu trzeciego zabudowanych wcześniej w ramach odrębnego postępowania.

4. w związku z Zarzutem Trzecim - nakazanie zamawiającemu dokonania zmiany treści SIWZ (IDW) przez usunięcie z dokumentacji postępowania oraz ogłoszenia o zamówieniu, w szczególności IDW (8.6.1. lit. b str. 9) oraz w treści ogłoszenia o zamówieniu (pkt.III. 1.3) ust. 1 ppkt b)), wymogu wykazania przez oferenta doświadczenia w zakresie „budowy lub przebudowy obejmującej wykonanie co najmniej jednego lokalnego centrum sterowania (LCS) dla minimum 3 stacji lub posterunków odgałęźnych, wykonanej w ramach jednej umowy”.

5. zasądzenie od zamawiającego na rzecz odwołującego kosztów postępowania odwoławczego według zestawienia, które zostanie przedłożone na rozprawie.

Odwołujący podniósł, że zamawiający powinien opisać przedmiot zamówienia w zgodzie z przepisami ustawy. Dlatego też odwołujący w postępowaniu nie dąży do opisanie wymagań za zamawiającego. Celem odwołującego jest opisanie tych wymagań przez zamawiającego w taki sposób, aby zapewnić ich zgodność z prawem i możliwość rzetelnej wyceny przedmiotu zamówienia, tak aby oferta odwołującego mogła realnie konkurować z ofertami innych wykonawców. Przy obecnej treści SIWZ osiągnięcie tych celów jest w ocenie odwołującego niemożliwe.

Przedmiotem postępowania jest instalacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Wronki - Stonice, od km 53,500 do km 81,877 (Lokalne Centrum Sterowania i Sygnalizacji (LCS) w Poznaniu) oraz od km 81,877 do km 128,680 (Lokalne Centrum Sterowania i Sygnalizacji (LCS) w Stargardzie. Odcinki sieci kolejowej objęte postępowaniem i wskazane wyżej, należą już do obszarów działania dwóch różnych LCS stanowiąc fragment LCS Poznań i fragment LCS Stargard. Lokalne Centra Sterowania ruchem kolejowym, określane skrótem „LCS”, stanowią miejsca, z których kontrolowany jest ruch kolejowy na określonych obszarach sieci kolejowej LCS Poznań obecnie zdalnie steruje odcinkiem od km 53,500 do km 81;8777 zaś LCS Stargard - od km 81,877 do km 128,680 modernizowanej linii kolejowej nr 351. Nie są to jedyne szlaki kolejowe w ramach przedmiotowych LCS.

Powyższe wynika wprost z PFU.

Jako dowód odwołujący wskazał pkt 2.1.1 i 2.1.2, str. 25 i 26 PFU. .

Odwołujący stwierdził, że inne prace modernizacyjne, obejmujące również zabudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym w ramach tych samych LCS. są objęte odrębnym postępowaniem. I tak, część LCS Poznań (E59 Poznań - Wronki) objęta jest zamówieniem udzielonym w wyniku przeprowadzonego postępowania o nr 9090/IRZR2/23201/08329/17/P zaś LCS Stargard (E59 Stonice -Szczecin Dąbie - zamówieniem udzielonym w wyniku przeprowadzonego postępowania o nr 9090/1RZR3/02577/03066/18/P. W wyniku przeprowadzonych postępowań wyłoniony został wykonawca (AZD Praha s.r.o.), który zabudowuje odcinki wymienionych LCS urządzeniami swojej produkcji.

Jako dowód odwołujący powołał informację o wyborze oferty najkorzystniejszej z dnia 25 września 2018 r.;

Zamówienie objęte wyżej wskazanymi, wcześniej rozstrzygniętymi postępowaniami, realizowane już przez podmiot trzeci - AZD Praha s.r.o. - oraz zamówienie, które zostanie udzielone w wyniku przeprowadzenia postępowania, obejmują te same LCS (choć różny odcinek linii kolejowych) i ten sam zakres robót (zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym). Jakkolwiek powyższa okoliczność sama w sobie nie stanowi zagrożenia to, z uwagi na sposób sformułowania SiWZ w niniejszym postępowaniu, jest to w ocenie odwołującego kluczowe stwierdzenie dla określenia charakteru naruszenia ustawy. Mianowicie, w pkt 3.1.1 PFU, ppkt 6 (str. 47 PFU) zamawiający wskazał, że:

„6) W obszarze działania LCS należy stosować urządzenia stacyjne, przejazdowe oraz szlakowe jednego typu;”

Podobnie, w pkt 3.6.2.1 PFU, ppkt 6 (str. 105 PFU) wskazano:

„6) Należy stosować urządzenia jednego typu na wszystkich stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach jednego LCS, na wszystkich szlakach w ramach jednego LCS i na wszystkich przejazdach w ramach jednego LCS;”

Z przywołanych postanowień PFU stanowiących część SiWZ wynika zatem dla odwołującego jednoznacznie, że w ramach jednego LCS (gdzie część odcinków jest już realizowana przez podmiot trzeci, który zaoferował określone urządzenia sterowania ruchem kolejowym) wykonawca, który zostanie wyłoniony w postępowaniu, będzie zobligowany zastosować urządzenia tego samego typu, czyli w istocie rzeczy, tego samego producenta, jako że większość producentów stosuje indywidualne rozwiązania kreujące dany typ urządzenia.

Tym samym zamawiający, używając wskazanych wyżej sformułowań w PFU, nie wprost, ale jednak ponad wszelką wątpliwość przesądził, że urządzenia oferowane w ramach postępowania muszą być urządzeniami AZD Praha s.r.o.

Nie jest zadaniem odwołującego doszukiwanie się powodów zaistniałego stanu rzeczy. Wydaje się, że zamawiający, dążąc do uzasadnionego celu, jakim jest ujednolicenie i uczynienie kompatybilnym urządzeń sterowania ruchem w ramach danych jednostek sterowania ruchem kolejowym, zapewne omyłkowo rozszerzył sformułowane w SiWZ wymagania w sposób, który obejmuje więcej niż jedno postępowanie i powoduje faktyczne wykluczenie z udziału w postępowaniu wszystkich wykonawców, poza jednym, tym który realizuje już wcześniej powierzone zamówienie na innym odcinku danego LCS. W takiej sytuacji, według odwołującego, zamawiający mógłby, po rozstrzygnięciu pierwszego postępowania, kolejne przeprowadzać w trybie zamówienia z wolnej ręki.

Opisany powyżej stan faktyczny skutkuje naruszeniem art. 7 ust. 1 oraz art. 29 ust. 2 i 3 ustawy.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości. Z kolei art. 29 ust. 2 i 3 stanowią, że przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję. Przedmiotu zamówienia nie można opisywać przez wskazanie znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje produkty lub usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę, jeżeli mogłoby to doprowadzić do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców lub produktów, chyba że jest to uzasadnione specyfiką przedmiotu zamówienia i zamawiający nie może opisać przedmiotu zamówienia za pomocą dostatecznie dokładnych określeń, a wskazaniu takiemu towarzyszą wyrazy „lub równoważny”.

W niniejszej sprawie, mimo że w opisie przedmiotu zamówienia nie doszło do wskazania wprost konkretnego producenta to jednak skutek wywołany aktualnym brzmieniem SiWZ jest tożsamy z tym, który ustawa wskazuje jako niedopuszczalny. Należy bowiem mieć na uwadze, że w istocie rzeczy zawarte w SiWZ określenie:

„Należy stosować urządzenia jednego typu na wszystkich stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach jednego LCS, na wszystkich szlakach w ramach jednego LCS i na wszystkich przejazdach w ramach jednego LCS. oznacza to samo co, gdyby użyto sformułowania, np.:

„Należy stosować urządzenia AZD Praha s.r.o. na wszystkich stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach jednego LCS, na wszystkich szlakach w ramach jednego LCS i na wszystkich przejazdach w ramach jednego LCS ”

Jednocześnie PFU nie odwołuje się do rozwiązań równoważnych. Powyższe nie wymaga szerszego uzasadnienia, gdyż opisany powyżej stan faktyczny stanowi dla odwołującego oczywiste naruszenie zakazu opisywania przedmiotu zamówienia przez wskazanie pochodzenia czy znaku towarowego albowiem sprowadza się do wskazania konkretnego urządzenia, konkretnego producenta, tyle że nie przez wskazanie jego nazwy wprost ale przez jej wskazanie na zasadzie odesłania do konkretnego zadania realizowanego przez ten podmiot trzeci w ramach innego postępowania zamówieniowego.

W treści PFU (3.1.1.1.5 Systemy nadrzędne (LCS) str. 50) wskazano:

„W ramach niniejszego zadania nie przewiduje się budowy LCS-ów. Zabudowywane w ramach niniejszego zadania urządzenia i systemy należy włączyć w realizowane w ramach odrębnych zadań LCS-v (podkreślenie odwołującego):

LCS Poznań Główny IM - dla odcinka Wronki - Krzyż;

LCS Stargard - dla odcinka Krzyż - Słonice."

I dalej, w ramach tej samej jednostki redakcyjnej, na str. 51 PFU:

„Zamawiający, w ramach zadania Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Poznań Główny - Wronki (LCS Poznań Główny III) przewidział zabudowę stanowisk oraz pomieszczenia CUI-D. W ramach Stanowiska nr 2 i 3 oraz pomieszczenia CUI-D uwzględniono rezerwę w urządzeniach. Ma ona umożliwić włączenie do LCS Poznań Główny III urządzeń szlakowych i stacyjnych realizowanych w ramach zadania pn. Zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych na odcinku Wronki - Słonice, od km 53,500 do km 81,877 (LCS Poznań) i od km 81,877 do km 128,680 (LCS Stargard) realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej e 59 na odcinku Wronki - Słonice". W ramach tego zadania zamawiający oczekuje doposażenia docelowego, w tym powiązania „doprogramowania" i fizycznego podłączenia)."

Powyższe wymogi oznaczają bezpośrednią ingerencję w urządzenia instalowane przez AZD Praha s.r.o. w ramach innych zadań (E59 Poznań - Wronki - 9090/IRZR2/23201/08329/17/P oraz E59 Słonice - Szczecin Dąbie - 9090/IRZR3/02577/03066/18/P), a także bezpośrednie uzależnienie potencjalnych oferentów od AZD Praha s.r.o.

Jako dowód odwołujący wskazał: powołaną w uzasadnieniu (pkt 2 powyżej) informacja o wyborze oferty najkorzystniejszej z dnia 25 września 2018 r., dokumentacja przedmiotowego postępowania.

W tym stanie rzeczy zdaniem odwołującego wykonanie zamówienia jest - w omawianej części - niemożliwe do wykonania, a w najlepszym wypadku wątpliwe i obciążone ryzykiem w postaci konieczności pozyskania współpracy podmiotu trzeciego (przy czym nie jest to podmiot, który mógłby zostać przez wykonawcę wybrany na zasadach rynkowych ale jest faktycznie narzucony przez zamawiającego). Wykonawca wyłoniony w ramach niniejszego postępowania zmuszony będzie pozyskać do współpracy niezależny podmiot trzeci, który zabudował już swoje urządzenia na linii i który może być całkowicie niezainteresowany złożeniem rynkowej oferty. Odwołujący podkreślił, że na chwilę składania ofert wykonawcy w postępowaniu nie mają - i obiektywnie rzecz biorąc nie mogą mieć - wiedzy, czy taka współpraca w ogóle jest możliwa, a tym bardziej, na jakich warunkach. Obciążenie wykonawców obowiązkiem i ryzykiem nawiązania więzi kontraktowej z podmiotem trzecim mającym w istocie rzeczy pełną kontrolę tak pojmowanego rynku (pozycja dominująca podmiotu, który wcześniej zabudował swoje urządzenia) skutkuje niemożliwością złożenia konkurencyjnej oferty w postępowaniu. Odwołujący nadmienił, iż zamawiający w postępowaniu obejmującym sąsiedni obszar (LCS Poznań III) wymagał stworzenia dokumentacji interfejsów oraz przekazania praw autorskich do tej dokumentacji. Na bazie wspomnianej dokumentacji odwołujący mógłby dostosować swoje urządzenia zewnętrzne do współpracy z urządzeniami AZD Praha s.r.o. lecz dokumentacja ta nie jest .aktualnie dostępna dla odwołującego. Niezależnie jednak od dostępności tej dokumentacji zmiany w urządzeniach AZD Praha s.r.o. mogą być wykonywane jedynie przez AZD Praha s.r.o., co uniemożliwia odwołującemu złożenie oferty w przedmiotowym postępowaniu.

Z ostrożności odwołujący wskazał, że niezależnie od kwestii przekazania specyfikacji technicznej urządzeń zabudowanych przez AZD Praha s.r.o. aspekty techniczne mogą stanowić bliżej niedające się obecnie ocenić ryzyko, którym obciążany jest wykonawca. Orzecznictwo Krajowej Izby Odwoławczej wielokrotnie zajmowało się podobnymi zagadnieniami wskazując, że swoboda zamawiającego - mimo, że znacząca i podyktowana jego interesem w uzyskaniu świadczenia odpowiadającego jego uzasadnionym potrzebom - doznaje ograniczeń. Odwołujący powołał orzeczenie Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6 października 2017 r. KIO 1969/17, wyrok z dnia 26 listopada 2018 r. (sygn. akt KIO 2316/18). Jak już odwołujący wyżej przywołał, w treści PFU (3.1.1.1.5 Systemy nadrzędne (LCS) str. 50) wskazano:

„W ramach niniejszego zadania nie przewiduje się budowy LCS-ów", dlatego też zdaniem odwołującego, nieadekwatnym i nieproporcjonalnym szczegółowym warunkiem udziału w postępowaniu jest zamieszczenie przez zamawiającego w ust. 8.6.1 lit. b str. 9 IDW wymogu wykazania przez oferenta doświadczenia w zakresie „budowy lub przebudowy obejmującej wykonanie co najmniej jednego lokalnego centrum sterowania (LCS) dla minimum 3 stacji lub posterunków odgałęźnych, wykonanej w ramach jednej umowy". Przedmiotowy wymóg - wobec przytoczonego zapisu PFU - nie jest bowiem wystarczająco związany z możliwością oceny zdolności oferenta do wykonania zamówienia (tj. wykracza poza zakres wymagań minimalnych, gwarantujących prawidłowe wykonanie zamówienia).

Odwolujący powołał wyrok z dnia 12 listopada 2013 r. (Sygn. akt: KIO 2516/13)

Z orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej zdaniem odwołującego wynika, że proporcjonalność powinna się przejawiać w adekwatności do rozmiaru i wielkości przedsięwzięcia, jakim jest opisany przez zamawiającego przedmiot zamówienia. Opis sposobu dokonywania oceny spełnienia warunków nie powinien być więc dokonywany niejako automatycznie, a raczej kreowany i oceniany indywidualnie przez pryzmat przedmiotu zamówienia (por. wyrok KIO z 18.6.2010 r., KIO/UZP 1116/10). Podobnie stwierdził Sad Okręgowy w Świdnicy z dnia 20.12.2005 r., II Ca 584/05).

Odwolujący wskazał, że posiada interes we wniesieniu odwołania, gdyż zamierza złożyć ofertę w postępowaniu. Niezgodne z przepisami ustawy postanowienia SIWZ uniemożliwiają odwołującemu złożenie konkurencyjnej oferty w niniejszym postępowaniu. Na skutek naruszenia przez zamawiającego przepisów ustawy, w tym niewłaściwego sformułowania treści SIWZ, które może utrudniać odwołującemu dostęp do zamówienia, Odwołujący może więc ponieść szkodę polegającą na utracie możliwości uzyskania zamówienia, a w konsekwencji osiągnięcia zysku w związku z jego realizacją.

W dniu 14 czerwca 2019r. zamawiający poinformował o wniesieniu odwołania.

W dniu 17 czerwca 2019r. do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego zgłosił swój udział wykonawca AZD Praha s.r.o. z siedzibą w Czechach wnosząc o oddalenie odwołania. Wskazał, że ma interes w uzyskaniu zamówienia, gdyż ubiega się o udzielenie zamówienia i zamierza złożyć ofertę. Zgłoszenie zostało wniesione przez pełnomocnika na podstawie pełnomocnictwa nr D-005/2019 udzielonego przez członka zarządu spółki - dyrektora generalnego, zgodnie z odpisem z rejestru sądowego. Kopia zgłoszenia została przekazana zamawiającemu i odwołującemu, co strony potwierdziły na posiedzeniu.

Na posiedzeniu w dniu 27 czerwca 2019r. zamawiający złożył odpowiedź na odwołanie oświadczając, że:

1. uwzględniono zarzut pierwszy tj. naruszenie art. 29 ust. 2 i 3 ustawy oraz art. 7 ust. 1 ustawy przez sporządzenie opisu przedmiotu zamówienia w sposób wskazujący (pośrednio) na konkretnego producenta, przez nakazanie w PFU stosowania urządzeń tego samego typu co urządzenia zabudowane przez podmiot trzeci w ramach odrębnego, wcześniej rozstrzygniętego postępowania obejmującego inny odcinek tego samego LCS, a w konsekwencji w dniu 25 czerwca 2019 r. dokonano modyfikacji treści:

a) pkt 3.1.1 PFU, ppkt 6 (str. 47 PFU) poprzez nadanie brzmienia:

„w obszarze działania LCS, w zakresie udzielonego zamówienia należy stosować urządzenia stacyjne, przejazdowe oraz szlakowe jednego typu”,

b) pkt 3.6.2.1 PFU, ppkt 6 (str. 105 PFU) poprzez nadanie brzmienia:

„w ramach zakresu objętego niniejszym zamówieniem należy stosować urządzenia jednego typu na wszystkich stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach jednego LCS, na wszystkich szlakach w ramach jednego LCS i na wszystkich przejazdach w ramach jednego LCS; niniejsze nie oznacza wymogu stosowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym tego samego typu, co urządzenia zabudowane w ramach innych zamówień.

2. uwzględniono zarzut trzeci tj. naruszenie art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a i art. 22d ust. 1 ustawy przez zamieszczenie w SIWZ wymogu wykazania przez oferenta doświadczenia, które jest w sposób oczywisty nadmierne i nieproporcjonalne do przedmiotu zamówienia, a w konsekwencji w dniu 25 czerwca 2019 r. dokonano modyfikacji treści pkt 8.6.1. lit.b) IDW poprzez jego wykreślenie, a w ślad za przedmiotową zmianą dokonano zmiany treści

ogłoszenia o zamówieniu.

3. w zakresie zarzutu drugiego tj. naruszenia art. 7 ust. 1 ustawy oraz art. 353 (1) kodeksu cywilnego przez takie sformułowanie SIWZ, które czyni częściowo niemożliwym wykonanie zamówienia, a co najmniej uzależnia oferenta od podmiotu trzeciego, na którego działanie ów oferent nie ma żadnego wpływu, zamawiający wniósł o oddalenie odwołania w tym zakresie. Wniósł także o obciążenie kosztami postępowania odwoławczego odwołującego, w tym zasądzenie od odwołującego na rzecz zamawiającego kosztów zastępstwa przed Krajową Izbą Odwoławczą.

W ocenie zamawiającego postawiony zarzut drugi, a w ślad za nim żądanie dokonania zmiany treści dokumentacji postępowania SIWZ (PFU) przez usunięcie, w szczególności z PFU (3.1.1.5 Systemy nadrzędne (LCS) str. 50 i 51) wymogów obejmujących doprogramowanie i fizyczne połączenie oraz włączenie instalowanych urządzeń do urządzeń podmiotu trzeciego zabudowanych wcześniej w ramach odrębnego postępowania, jest niezasadny i z tego względu winien być oddalony.

Zamawiający wskazał, iż rozwiązanie kwestionowane przez odwołującego w praktyce, z powodzeniem jest powszechnie stosowane, w wielu dziedzinach usług czy robót budowlanych. Co więcej, określone przez zamawiającego obowiązki wykonawcy są podyktowane jego uzasadnionymi potrzebami. Na gruncie doktryny i orzecnictwa, dominuje pogląd, iż sporządzenie opisu przedmiotu zamówienia (w tym przypadku ramy opisu przedmiotu zamówienia wyznacza program funkcjonalno-użytkowy, dalej: PFU), stanowi zarówno obowiązek zamawiającego, jak i jest jego uprawnieniem. Obowiązek, bowiem opis przedmiotu zamówienia stanowi istotny element umowy w sprawie zamówienia publicznego oraz warunkuje treść oferty. Z drugiej strony, sporządzenie opisu przedmiotu zamówienia, jest uprawnieniem zamawiającego, które przede wszystkim wyraża jego uzasadnione potrzeby. Nieracjonalnym byłoby bowiem działanie zamawiającego, dysponującego środkami finansowymi, polegające na udzielaniu zamówienia, którego w rzeczywistości nie potrzebuje. Twierdzenie powyższe znajduje wyraz m. in. w wyroku z dnia 24 czerwca 2016 r., sygn. akt KIO 611/16.

PFU sporządzony przez zamawiającego, odpowiada jego uzasadnionym potrzebom i jest w pełni kompatybilne z umowami dotychczas realizowanymi.

Zamawiający realizuje poszczególne kontrakty związane z modernizacją linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Dąbie z wykorzystaniem funduszy Unijnych (CEF) w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. Zamawiający uzyskał Umowy o Dofinansowanie (Grant Agreement), w tym realizacji robót budowlanych z podziałem na odcinki:

Umowa nr CEF/007/2014 z dnia 30.05.2016 r. - dla odcinków Poznań Główny Wronki oraz Słonice - Szczecin Dąbie

Umowa nr INEA/CEF/TRAN/M2017/1481800 z dnia 10.04.2018 r. - dla odcinka Wronki - Słonice.

Realizacja robót związanych z zabudową warstwy podstawowej urządzeń sterowania ruchem kolejowym (dalej: srk) oraz teletechniki, jest ściśle związana z realizacją robót torowych. Z uwagi na kolizje wynikające ze zmiany lokalizacji układu torowego, niezbędnym jest wykonanie wszystkich wyżej wymienionych robót w jednym terminie. W związku z powyższym, zakres robót branży srk i teletechnicznej w ramach Umowy nr CEF/007/2014 z dnia 30.05.2016 r. obejmuje zabudowę kompletnych LCS-ów (Poznań Główny III oraz Stargard) w tym zabudowę warstwy podstawowej urządzeń srk na szlakach i posterunkach ruchu pomiędzy st. Poznań Główny i st. Wronki oraz pomiędzy st. Szczecin Dąbie i Słonice wraz z warstwą nadrzędną (urządzeniami zdalnego sterowania) zabudowaną w siedzibie LCS w Poznaniu dla całego odcinka Poznań Główny - Krzyż (bez st. Krzyż) oraz zabudowaną w siedzibie LCS w Stargardzie dla całego odcinka Szczecin Dąbie - Krzyż (bez stacji Krzyż) w taki sposób, aby późniejsza zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (realizowanych w ramach Umowy nr INEA/CEF/TRAN/M2017/1481800 z dnia 10.04.2018 r.) wiązała się wyłącznie z koniecznością połączenia, a także powiązania warstwy podstawowej z warstwą nadrzędną (urządzenia zdalnego sterowania). Tym sposobem zamawiający, jego zdaniem, zagwarantował możliwość niezależnej realizacji zadań dla wszystkich kontraktów. Zamawiający wyjaśnił, że inny podział zakresu realizacji zadania wiązałby się z robotami „traconymi”, których realizacja nie korzysta z dofinansowania, albo podziałem odcinka linii kolejowej Poznań Główny - Szczecin Dąbie na więcej niż 2 obszary sterowania (LCS-y), co z punktu widzenia interesów zamawiającego, jest działaniem niekorzystnym z uwagi na koszty realizacji przedsięwzięcia, a ponadto tego typu działanie nie znajduje uzasadnienia technicznego, jak i eksploatacyjnego. Dodatkowo, powyższe wiązałoby się z utrzymaniem licznego, wysoko wykwalifikowanego, stałego personelu, niezbędnego do zapewnienia należytej obsługi poszczególnych LCS-ów.

Kontrakt, obejmujący zakresem robót, powiązanie budowanej w ramach niniejszego zadania warstwy podstawowej srk z zabudowaną wcześniej, w ramach innych postępowań, warstwą nadrzędną - zdalnego sterowania urządzeniami srk, nie jest przypadkiem odosobnionym. W związku z dużym zakresem modernizacji polskich linii kolejowych, w ramach których zabudowywane zostały LCS-y (centra zdalnego sterowania ruchem kolejowym) oraz systemy ERTMS/ETCS oraz GSM-R bardzo często dochodzi do sytuacji, w których trzeba powiązać urządzenia różnych producentów i wykonawców. Dotyczy to zarówno istniejących urządzeń i systemów, jak i nowo budowanych, w ramach toczących się równolegle kontraktów. Zamawiający, w postępowaniach, wskazanych przez odwołującego, podobnych do przedmiotowego zamówienia, opisując przedmiot zamówienia dla kontraktów pn. Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Poznań Główny - Wronki CLCS Poznań Główny III) w ramach

Projektu „Prace na linii kolejowej E 59 Poznań Główny - Szczecin Dąbie” oraz Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Słonice — Szczecin Dąbie (LCS Stargard) w ramach Projektu „Prace na linii kolejowej E 59 Poznań Główny - Szczecin Dąbie”, określił konieczność zabudowy stanowisk odpowiednio w LCS Poznań Główny III, a także LCS Stargard, niezbędnych do przyszłego włączenia i powiązania zabudowanych w ramach niniejszych kontraktów urządzeń i systemów srk warstwy nadrzędnej (urządzenia zdalnego sterowania

LCS) z urządzeniami i systemami srk warstwy podstawowej przewidzianej do realizacji w ramach przedmiotowego kontraktu.

Dodatkowo, zamawiający udzielił odpowiedzi na pytania zarówno dla postępowania w ramach kontraktu dotyczącego LCS Poznań Główny III jak i LCS Stargard wyjaśniając, w jakim zakresie należy przewidzieć rezerwę pod przyszłe włączenie do LCS Poznań Główny III odcinka Wronki (bez stacji Wronki, ujętej w zadaniu) - Krzyż (bez stacji Krzyż) oraz odpowiednio odcinka od stacji Krzyż (bez stacji Krzyż) do stacji Słonice włącznie. Niemniej jednak, zamawiający nie mając pewności co do planowanych do zastosowania urządzeń i systemów srk warstwy podstawowej przez przyszłego wykonawcę, przewidział ewentualność zastosowania dodatkowych urządzeń np. serwerów, interfejsów itp. koniecznych do powiązania systemów srk warstwy podstawowej z warstwą nadrzędną (urządzenia zdalnego sterowania LCS).

Zamawiający, zakładając możliwość zastosowania urządzeń różnych producentów w obszarze działania LCS, w ramach realizacji przedmiotowego zamówienia, musiał uwzględnić możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń i ewentualnie systemów niezbędnych do powiązania urządzeń srk warstwy podstawowej z warstwą nadrzędną (urządzenia zdalnego sterowania). W tym celu w opisie przedmiotu zamówienia (PFU, pkt. 3.1.1.1.5 Systemy nadrzędne (LCS) str. 50 i 51) zastosowano wymogi obejmujące docelowe wyposażenie, w tym doprogramowanie i fizyczne połączenie oraz włączenie instalowanych urządzeń przez wykonawcę do zabudowanych wcześniej przez podmiot trzeci urządzeń srk warstwy nadrzędnej w ramach odrębnych postępowań. Powyższe ma na celu zagwarantować należytą współpracę urządzeń i systemów srk warstwy podstawowej z warstwą nadrzędną w ramach obszaru działania LCS.

Odpowiednio, przedstawiono poniżej zapisy SIWZ oraz odpowiedzi na pytania opisujące przedmiot zamówienia, a dotyczące kontraktów LCS Poznań Główny III oraz LCS Stargard.

I. Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Poznań Główny - Wronki (LCS Poznań Główny III) w ramach Projektu „Prace na linii kolejowej E 59 Poznań

Główny — Szczecin Dąbie”

II. Prace na linii kolejowej E 59 Poznań Główny - Szczecin Dąbie” oraz Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej

sieci telekomunikacyjnej na odcinku Słonice - Szczecin Dąbie (LCS Stargard) w ramach Projektu „Prace na linii kolejowej E 59 Poznań Główny - Szczecin Dąbie”

Ad. 1.

PFU str. 70, pkt. 3.6.2 Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

(...) Lokalizację urządzeń srk dla stacji Poznań Główny przedstawia plan schematyczny urządzeń srk „Stacja Poznań Główny — plan schematyczny urządzeń srk (fragment)”. Planowane prace budowlane obejmują zabudowę urządzeń LCS Poznań Główny III wraz z CUiD w nastawni POA. LCS Poznań Główny III obejmie swoim zasięgiem posterunki ruchu i szlaki kolejowe położone w ciągu linii E 59 od km 0,000 do km 52,265. W tym celu w nastawni POA przewidziano pomieszczenia na rozmieszczenie urządzeń zarówno dla LCS Poznań Główny III, jak i dla CUiD, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Szczegóły dotyczące adaptacji pomieszczeń w nastawni POA znajdują się w części architektoniczno-budowlanej projektu.

W skład odcinka zdalnego sterowania i kierowania ruchem LCS Poznań Główny III będą wchodzić następujące posterunki ruchu:

Posterunek odgałęźny POD (Poznań Jeżyce),

Posterunek odgałęźny Poznań Wola,

Stacja Kiekrz,

Stacja Rokietnica,

Stacja Szamotuły,

Posterunek odgałęźny Pęckowo, Stacja Wronki, Posterunek odgałęźny Mokrz,

Stacja Miały,

Stacja Drawski Młyn.

Posterunkami stycznymi do ww. odcinka zdalnego sterowania będą:

Stacja Poznań Główny,

Posterunek odgałęźny Suchy Las,

Stacja Poznań Piątkowo,

Stacja Krzyż.

W pomieszczeniu przeznaczonym na urządzenia LCS Poznań Główny III przewiduje się zabudowę następujących stanowisk operatorskich zdalnego sterowania:

1. Stanowisko nr 1 - Dyżurny Ruchu Odcinkowy Dysponujący, który obsługiwać będzie pododcinek południowy:

Posterunek odgałęźny POD (Poznań Jeżyce),

Posterunek odgałęźny Poznań Wola,

Stacja Kiekrz,

Stacja Rokietnica,

Stacja Szamotuły.

2. Stanowisko nr 2 - Dyżurny Ruchu Odcinkowy dla pododcinka północnego: Posterunek odgałęźny Pęckowo,

Stacja Wronki,

Posterunek odgałęźny Mokrz,

Stacja Miały,

Stacja Drawski Młyn.

3. Stanowisko nr 3 - Stanowisko obsługi przejazdów kat A i rezerwowe na wypadek usterki, któregoś ze stanowisk 1, 2. Stanowisko dróżników przejazdowych będzie ponadto wyposażone w urządzenia TVU do nadzoru nad sytuacją na przejazdach kolejowo-drogowych. Pomieszczenie Centrum Utrzymania i Diagnostyki przeznaczone dla LCS Poznań Główny III zlokalizowane zostanie w budynku nastawni „POR¹” stacji Poznań Główny. Zainstalowane w tym pomieszczeniu systemy pozwolą pracownikom służb utrzymania na odczyt informacji dotyczących utrzymania, diagnostyki i monitoringu urządzeń:

1. srk, w tym:

a) stacyjnych urządzeń srk,

b) urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziomu 2,

c) urządzeń licznikowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów,

d) systemów urządzeń rogatkowych z sygnalizacją przejazdową, na przejazdach kategorii

A,

e) samoczynnej blokady liniowej i blokady jednoodstępowej,

f) systemów zasilania urządzeń srk na stacjach,

2. transmisji, łączności i radi łączności,

3. elektroenergetyki kolejowej,

4. monitoringu i wykrywania włamań,

5. sygnalizacji pożarowej i instalacji gaśniczej.

Systemy zainstalowane w pomieszczeniu CUIID będą posiadały funkcję rejestracji zdarzeń. Pytania oraz odpowiedzi na pytania Ad. I dotyczące przedmiotu sprawy:

Pytanie 11

Część I - Opisowa

Ogólny opis przedmiotu zamówienia

Punkt: 3. ZAKRES ROBÓT

Punkt: 3.6 Roboty budowlane:

W zakresie robót dla obiektów znajdujących się w obrębie stacji Wronki (tiret nr 2) zapisano:
„Przejazd kolejowo-drogowy kat. B, w km. 52,955 znajdujący się poza obszarem objętym LOT

B, a na obszarze LOT C, wyposażony w nową aparaturę zostanie powiązany z urządzeniami srk stacji Wronki dla przebiegów wyjazdowych ze stacji w stronę przejazdu kolejowo-drogowego. Powtarzacz SSP podstawowo zabudowany będzie w LCS Poznań Główny III. Ponadto przewiduje się lokalizację dodatkowego powtarzacza SSP na st. Wronki celu zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa w przypadku przejścia na sterowanie lokalne.”
W zakresie robót dla obiektów znajdujących się w obrębie stacji Wronki (tiret nr 3) zapisano:
Przejazd kolejowo-drogowy kat. B, w km. 53,959 znajdujący się poza obszarem objętym LOT B, a na obszarze LOT C, wyposażony w nową aparaturę zostanie powiązany z urządzeniami srk stacji Wronki dla przebiegów wyjazdowych ze stacji w stronę przejazdu kolejowo-drogowego. Powtarzacz SSP podstawowo zabudowany będzie w LCS Poznań Główny III. Ponadto przewiduje się lokalizację dodatkowego powtarzacza SSP na st. Wronki celu zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa w przypadku przejścia na sterowanie lokalne.”
Czy Zamawiający przewiduje zabudowę nowych systemów samoczynnej sygnalizacji przejazdowej w km 52,955 oraz 53,959? Jeżeli należy zabudować nowe urządzenia, czy Zamawiający planuje zabudować na omawianych przejazdach systemy kategorii B?
Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż przetarg nie obejmuje przebudowy przejazdowych urządzeń SRK w km 52,955 oraz 53,959. Podczas zabudowy urządzeń wewnętrznych w nastawni Wronki należy przewidzieć rezerwę w zabudowywanych urządzeniach pod przyszłą zabudowę urządzeń do powiązania urządzeń przejazdowych z urządzeniami stacyjnymi.

Pytanie 51

Dotyczy: TOM III Program Funkcjonalno - Użytkowy pkt. 3.6.2 str. 78 Stacja Wronki Czy powiązanie przejazdów w km 52,955 oraz 53,959 z urządzeniami st. Wronki jest w ramach tego zadania czy w ramach LOTu C?

Odpowiedź

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 11.

Przetarg nie obejmuje przebudowy przejazdowych urządzeń SRK w km 52,955 oraz 53,959. Podczas zabudowy urządzeń wewnętrznych w nastawni Wronki należy przewidzieć rezerwę w zabudowywanych urządzeniach pod przyszłą zabudowę urządzeń do powiązania urządzeń przejazdowych z urządzeniami stacyjnymi.

Pytanie 52

Dotyczy: TOM III Program Funkcjonalno - Użytkowy pkt. 3.6.2 str. 78 Stacja Wronki
Czy Zamawiający przewiduje iż w czasie trwania kontraktu, nastąpi w ramach innego kontraktu wymiana przejazdów km 52,955; 53,959; 55,954. Odpowiedź jest istotna, ze względu na fakt iż koszty powiązania czy „zdublowania” UZK są zależne od producenta. Czy jeżeli wymiana nastąpi po zakończeniu tej części robót przez wykonawcę, do wykonania powiązania, będzie zobowiązany inny wykonawca?

Odpowiedź

Zamawiający nie wyklucza ewentualności, że w czasie trwania kontraktu, nastąpi w ramach innego kontraktu, wymiana przejazdów km 52,955; 53,959; 55,954. Podczas zabudowy urządzeń wewnętrznych w nastawni Wronki należy przewidzieć rezerwę w zabudowywanych urządzeniach pod przyszłą zabudowę urządzeń do powiązania urządzeń przejazdowych z urządzeniami stacyjnymi.

Pytanie 208

Dotyczy: TOM III Program Funkcjonalno - Użytkowy pkt. 3.6.2 str. 70

Zgodnie z zapisami w skład LCS mają wchodzić również obiekty: Mokrz, Miały, Drawski Młyn. W przypadku późniejszej zabudowy nowych urządzeń na tych stacjach i szlakach między nimi, czy wykonawca LCS Poznań III ma ująć koszty powiązania ww. stacji z LCS. Jest to o tyle skomplikowane, bo nie można na tym etapie określić kto będzie wykonawcą tych systemów. Jeżeli ma wykonać to wykonawca tego zadania, to w której pozycji RCO ma ująć te koszty.
Odpowiedź

Wykonawca nie musi ująć w kosztach powiązań tych obiektów, które będą włączone do LCS Poznań Główny III w ramach innych zadań. Należy przewidzieć rezerwę pod przyszłe włączenie ich do LCS Poznań Główny III - RCO Strona U9.

Pytanie 258

Czy w zakres niniejszego kontraktu wchodzi roboty związane z przebudową urządzeń srk na p.odg. Mokrz i włączenie ich do LCS Poznań III Jeżeli tak, to w jakiej pozycji RCO Wykonawca winien ująć w/w roboty ?

Odpowiedź

Nie, za wyjątkiem kontrolera PIP - zgodnie z zapisami PFU. Należy przewidzieć rezerwę pod przyszłe włączenie do LCS Poznań Główny III odcinka Wronki (bez stacji Wronki, ujętej w zadaniu) - Krzyż (bez stacji Krzyż) - RCO Strona U9.

Ponadto na stacji Wronki, w ramach robót fazowej przebudowy istniejących urządzeń srk, należy przewidzieć dostosowanie na okres przejściowy istniejącej sbł na szlaku Wronki do włączenia w nowe urządzenia stacyjne srk.

Pytanie 259

Czy w zakres niniejszego kontraktu wchodzi roboty związane z przebudową urządzeń srk na stacji Miały i włączeniem ich do LCS Poznań III Jeżeli tak, to w jakiej pozycji RCO Wykonawca winien ująć w/w roboty ?

Odpowiedź

Nie, zgodnie z zapisami PFU. Należy przewidzieć rezerwę pod przyszłe włączenie do LCS Poznań Główny III odcinka Wronki (bez stacji Wronki, ujętej w zadaniu) - Krzyż (bez stacji Krzyż) - RCO Strona U9.

Pytanie 260

Czy w zakres niniejszego kontraktu wchodzi roboty związane z przebudową urządzeń srk na stacji Drawski Młyn i włączenie ich do LCS Poznań III ?

Jeżeli tak, to w jakiej pozycji RCO Wykonawca winien ująć w/w roboty ?

Odpowiedź

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 259.

Pytanie 261

Czy w zakres niniejszego kontraktu wchodzi roboty związane z przebudową urządzeń srk na szlaku Wronki-Mokrz i włączenie ich do LCS Poznań III

Jeżeli tak, to w jakiej pozycji RCO Wykonawca winien ująć w/w roboty ?

Odpowiedź

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 259.

Pytanie 262

Czy w zakres niniejszego kontraktu wchodzi roboty związane z przebudową urządzeń srk na szlaku Mokrz-Miały i włączenie ich do LCS Poznań III ? Jeżeli tak, to w jakiej pozycji RCO Wykonawca winien ująć w/w roboty ?

Odpowiedź

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 259.

Pytanie 263

Czy w zakres niniejszego kontraktu wchodzi roboty związane z przebudową urządzeń srk na szlaku Miały Drawski Młyn i włączenie ich do LCS Poznań III ?

Jeżeli tak, to w jakiej pozycji RCO Wykonawca winien ująć w/w roboty ?

Odpowiedź

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 259.

Pytanie 264

Czy w zakres niniejszego kontraktu wchodzi roboty związane z przebudową urządzeń srk na szlaku Drawski Młyn Krzyż i włączenie ich do LCS Poznań III ?

Jeżeli tak, to w jakiej pozycji RCO Wykonawca winien ująć w/w roboty ?

Odpowiedź

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 259.

Pytanie 267

Czy w zakres niniejszego kontraktu należy ująć zakup oraz ewentualne roboty w urządzeniach wewnętrznych LCS Poznań III zmierzające do przygotowania do włączenia LCS Poznań III odcinka Wronki Krzyż

Jeżeli tak, to prosimy o określenie szczegółowego zakresu robót oraz wskazanie pozycji w RCO w której należy ująć koszty?

Odpowiedź

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 259.

Ad. 11

PFU str. 79 pkt. 3.7.2 Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

Należy przewidzieć rezerwę pod przyszłe włączenie posterunków ruchu, nie objętych zakresem prac, do LCS Stargard. Rezerwa w urządzeniach ma umożliwić włączenie do LCS Stargard urządzeń szlakowych i stacyjnych zabudowanych w ramach zadań realizowanych w odrębnych przetargach, zgodnie z regulacjami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku 24 do PFU (le-4).

Szczegóły dotyczące adaptacji pomieszczeń w nastawni „Sr” znajdują się w części architektoniczno-budowlanej projektu.

W skład odcinka zdalnego sterowania i kierowania ruchem LCS Stargard będą wchodzić następujące posterunki ruchu:

- Stacja Podlesiec,
- Stacja Dobiegniew,
- Stacja Bierzwnik,
- Stacja Słonice,
- Stacja Choszczno,
- Stacja Dolice,
- Posterunek odgałęźny Kolin,
- Stacja Stargard,
- Stacja Reptowo,

W pomieszczeniu przeznaczonym na urządzenia LCS Stargard przewiduje się zabudowę następujących stanowisk operatorskich zdalnego sterowania:

Stanowisko nr 1 - Dyżurny Ruchu Odcinkowy Dysponujący, który obsługiwać będzie:

- Stacja Podlesiec,
- Stacja Dobiegniew,
- Stacja Bierzwnik,
- Stacja Słonice,
- Stacja Choszczno,
- Stacja Dolice,

- Posterunek odgałęźny Kolin,
- Stacja Stargard,
- Stacja Reptowo,

Stanowisko nr 2 - stanowisko rezerwowe na wypadek usterki stanowiska 1.

Pomieszczenie Centrum Utrzymania i Diagnostyki przeznaczone dla LCS Stargard zlokalizowane zostanie w budynku nastawni „Sr” stacji Stargard. Zainstalowane w tym pomieszczeniu systemy pozwolą pracownikom służb utrzymania na odczyt informacji dotyczących utrzymania, diagnostyki i monitoringu urządzeń srk, w tym:

- a) stacyjnych urządzeń srk,
- b) urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziomu 2,
- c) urządzeń licznikowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów,
- d) systemów urządzeń rogatkowych z sygnalizacją przejazdową,
- e) samoczynnej blokady liniowej i blokady jednoodstępowej,
- f) systemów zasilania urządzeń srk na stacjach,
- g) transmisji, łączności i radiolączności,
- h) elektroenergetyki kolejowej,
- i) monitoringu i wykrywania włamań,
- j) sygnalizacji pożarowej i instalacji gaśniczej.

Systemy zainstalowane w pomieszczeniu CUiD będą posiadały funkcję rejestracji zdarzeń. Pytania oraz odpowiedzi na pytania Ad. II dotyczące przedmiotu sprawy:

Pytanie nr 59

Dotyczy: TOM III Program Funkcjonalno - Użytkowy pkt. 3.7.2 str. 79

Zgodnie z zapisami w skład LCS mają wchodzić również obiekty: Podlesiec, Dobiegniew, Bierzwnik, Słonice Czy w ramach niniejszego zadania wykonawca ma zabudować system nadrzędny LCS, który będzie sterował urządzeniami na tych stacjach i szlakach między nimi? Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zakres robót obejmuje odcinek Słonice - Szczecin Dąbie. Należy uwzględnić i zachować rezerwę pod przyszłą zabudowę urządzeń do powiązania oraz sterowania na odcinku Krzyż - Słonice.

Pytanie nr 60

Dotyczy: TOM III Program Funkcjonalno - Użytkowy pkt. 3.7.2 str. 79

Zgodnie z zapisami w skład LCS mają wchodzić również obiekty: Podlesiec, Dobiegniew, Bierzwnik, Słonice Czy w ramach niniejszego zadania wykonawca ma zabudować jakieś urządzenia bądź wykonać jakieś roboty na tych stacjach i szlakach między nimi? Pytanie dotyczy wszystkich branż z tego przetargu.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zakres robót srk i teletechnicznych obejmuje odcinek Słonice - Szczecin Dąbie, w przypadku systemu SDIP oraz SMW zakresem robót objęty jest również odcinek Poznań Główny - Wronki. Należy uwzględnić przyszłą zabudowę wyżej wymienionych systemów i urządzeń do powiązania i sterowania na odcinku Krzyż - Słonice.

Pytanie nr 84

Dotyczy: Załącznik nr 2 dla TOM III PFU RCO Część: Urządzenia automatyki kolejowej
Obiekt LCS Stargard

Poz. 12.5 Prosimy o podanie, jaki system urządzeń PIP (firma) jest zabudowany w LCS Poznań. Informacja ta jest niezbędna, ze względu na konieczność pozyskania oferty od dostawcy tego systemu.

Odpowiedź

Zamawiający docelowo przewiduje, że LCS Stargard obszarowo obejmował będzie linię E59 od Stacji Krzyż (bez stacji Krzyż) do stacji Szczecin Dąbie (bez stacji Szczecin Dąbie), natomiast LCS Poznań Główny III obszarowo obejmował będzie linię E59 odcinek Poznań Główny - Krzyż (bez stacji Krzyż). W pozycji U12.5 należy przewidzieć powiązanie systemów ze stacją Krzyż, jako przyległą do LCS Poznań Główny III. Należy przez to rozumieć, że Zamawiający przewiduje zachowanie niezbędnej rezerwy w LCS Stargard pod przyszłą zabudowę powiązań, w ramach odrębnego zadania,

Pytanie nr 86

Dotyczy: TOM III Program Funkcjonalno - Użytkowy pkt. 3.7.2 str. 79

Zgodnie z zapisami w skład LCS mają wchodzić również obiekty: Podlesiec, Dobiegniew, Bierzwnik, Słonice W przypadku późniejszej zabudowy nowych urządzeń na tych stacjach i szlakach między nimi, czy wykonawca LCS Poznań III ma ująć koszty powiązania tamtych stacji z LCS. Jest to o tyle skomplikowane, że nie można na tym etapie określić kto będzie wykonawcą tych systemów. Jeżeli ma wykonać to wykonawca tego systemu, to w której pozycji RCO ma ująć te koszty.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zakres robót srk i teletechnicznych obejmuje odcinek Słonice Szczecin Dąbie, w przypadku systemu SDIP oraz SMW zakresem robót objęty jest również odcinek Poznań Główny Wronki. Należy uwzględnić przyszłą zabudowę wyżej wymienionych systemów i urządzeń do powiązania i sterowania na odcinku Krzyż — Słonice. Realizując zadanie należy wykonać wszystkie prace w sposób gwarantujący trwałość niniejszego projektu. W LCS Stargard należy przewidzieć rezerwę w urządzeniach oraz na stanowisku dyżurnego ruchu umożliwiające przyszłe włączenie pozostałych obiektów Podlesiec, Dobiegniew, Bierzwnik, Słonice. W LCS Poznań nie należy ujmować kosztów.

Koszty należy ująć w LCS Stargard.

Pytanie nr 185

Prosimy o potwierdzenie że zapis:

W skład odcinka zdalnego sterowania i kierowania ruchem LCS Stargard będą wchodzić następujące posterunki ruchu

Stacja Podlesiec,

Stacja Dobiegniew,

Stacja Bierzwnik,

Stacja Słonice,

Stacja Choszczno,

Stacja Dolice,

Posterunek odgałęźny Kolin
Stacja Stargard,

Stacja Reptowo, zakresem niniejszego zadania nie obejmuje sterowania stacjami:
Stacja Podlesiec,

Stacja Dobiegniew,

Stacja Bierzwnik,

Stacja Słonice, i włączenia ich do LCS.

Odpowiedź

W skład odcinka zdalnego sterowania i kierowania ruchem LCS Stargard wchodzi stacje na odcinku od stacji Krzyż (bez stacji Krzyż) do stacji Szczecin Dąbie (bez stacji Szczecin Dąbie). Zakresem robót w niniejszym zadaniu objęty jest odcinek Słonice (bez stacji Słonice) — Szczecin Dąbie (bez stacji Szczecin Dąbie). Należy jednak przewidzieć rezerwę w LCS Stargard pod przyszłą zabudowę urządzeń do powiązania na odcinku Krzyż (bez stacji Krzyż) - Słonice.

Pytanie nr 200

Prosimy o informację co Zamawiający rozumie pod pojęciem rezerwa: (PFU str. 79)

Należy przewidzieć rezerwę pod przyszłe włączenie posterunków ruchu, nie objętych zakresem prac, do LCS Stargard. Rezerwa w urządzeniach ma umożliwić włączenie do LCS Stargard urządzeń szlakowych i stacyjnych zabudowanych w ramach zadań realizowanych w odrębnych przetargach, zgodnie z regulacjami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku 24 do PFU (le-4).

Zapis w PFU jest nieprecyzyjny.

Odpowiedź

Zamawiający oczekuje zabudowy kompletnego stanowiska LCS Stargard w zakresie zgodnym z projektem oraz PFU z wyłączeniem obiektów i urządzeń wykraczających swoją lokalizacją poza obszar przedmiotowego zadania, a powiązanych i włączonych w przyszłości do LCS Stargard. W związku z tym część stanowisk w LCS będzie zabudowana i nieaktywna. Dopuszczenie docelowe, w tym powiązania („doprogramowania” i fizycznego podłączenia) będą wykonywane w ramach i w trakcie realizacji robót planowanych w odrębnym kontrakcie na odcinku Krzyż (bez stacji Krzyż) - Słonice.

Zgodnie z regulacjami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku 8 do WU Cle-4), urządzenia muszą być jednolite na całym obszarze działania LCS. Jako obszar działania LCS należy rozumieć budynek LCS-u wraz z urządzeniami wewnętrznymi (stanowiska LCS) oraz obiekty i urządzenia, którymi steruje się z tego stanowiska tj. m.in. stacje i posterunki ruchu.

Pytanie nr 276 Dotyczy: TOM III PFU pkt. 3.7.2 Urządzenia sterowania ruchem kolejowym
Prosimy o potwierdzenie, iż zakresem niniejszego Zamówienia nie jest objęcie zdalnym sterowaniem stacji: Podlesiec, Dobiegniew, Bierzwnik, Słonice; będących w obszarze LCS Stargard.

Odpowiedź:

Zakres robót obejmuje odcinek Słonice - Szczecin Dąbie. Należy uwzględnić i zachować rezerwę pod przyszłą zabudowę urządzeń do powiązania oraz sterowania na odcinku Krzyż - Słonice.

Zestawienie brzmienia PFU oraz udzielonych przez zamawiającego odpowiedzi, zdaniem zamawiającego uzasadnia zachowanie treści PFU w obecnym kształcie. W ocenie zamawiającego argumenty przedstawione przez odwołującego w świetle uzasadnionych potrzeb zamawiającego, a przy tym możliwości realizacji zamówienia przez podmiot spełniający warunki udziału w postępowaniu i niepodlegający wykluczeniu z postępowania, nie zasługują na uwzględnienie. Nie ma bowiem żadnych racjonalnych podstaw do przyznania racji odwołującemu. Dotychczas realizowane umowy określają prawa i obowiązki wykonawcy przy jednoczesnym zapewnieniu zamawiającego do wykorzystania przez wykonawcę m. in. opracowań projektowych oraz realizacji umowy na podstawie regulacji wewnętrznych obowiązujących u zamawiającego. Zasady realizacji zamówienia określone zostały szczegółowo w dokumentacji postępowania i nie ma najmniejszych podstaw do uznania, iż świadczenie jest niemożliwe do wykonania.

Zamawiający podkreślił, iż obecnie realizowana umowa nr 90/107/0381/18 ZI przewiduje, iż zamawiający nabywa prawo do przeniesienia autorskich praw majątkowych uzyskanych w związku z wykonywaniem umowy na rzecz osób trzecich, jak również nabywa prawo do korzystania i rozporządzania zależnym prawem autorskim. Oznacza to tyle, iż „doprogramowanie i fizyczne podłączenie” nie jest w żaden sposób niemożliwe czy utrudnione. Wykonawcy realizującemu przedmiotowe zamówienie zostaną bowiem przekazane wszelkie materiały niezbędne do prawidłowej realizacji zamówienia. W tym stanie rzeczy twierdzenie, iż „zmiany w urządzeniach AZD Praha s.r.o. mogą być wykonywane jedynie przez AZD Praha s.r.o., co uniemożliwia Thales złożenie oferty w przedmiotowym postępowaniu” jest gołosłowne. Zamawiający wszczynając postępowanie z jednej strony opisał swoje uzasadnione potrzeby, a z drugiej strony m. im przez możliwość przeniesienia praw autorskich, wynikających z obecnie realizowanych umów, zapewnił wykonawcom równy, oparty na przejrzystych zasadach dostęp do przedmiotowego postępowania.

W dniu 27 czerwca 2019r. swoje stanowisko procesowe zaprezentował przystępujący wnosząc o oddalenie odwołania. Co do sporządzenia opisu przedmiotu zamówienia w sposób wskazujący (pośrednio) na konkretnego producenta — („Zarzut Pierwszy”), przystępujący podniósł, że w związku z dokonaną przez zamawiającego modyfikacją treści SIWZ z dnia 25.06.2019 r. w wyniku której zamawiający dokonał zmiany treści punktów 3.1.1 ppkt. 6) oraz 3.6.2.1 ppkt. 6) PFU w sposób identyczny z zaproponowanym zapisem przez odwołującego, biorąc pod uwagę zapis art. 185 ust. 5 ustawy, który wskazuje że czynności uczestnika postępowania odwoławczego nie mogą pozostawać w sprzeczności z czynnościami i oświadczeniami strony, do której przystąpił - przystępujący nie odniósł się do ww. zarzutu odwołującego.

W zakresie wymogu doprogramowania i fizycznego podłączenia urządzeń innego producenta z urządzeniami z urządzeniami oferowanymi przez Wykonawcę — („Zarzut Drugi”), przystępujący uznał, że twierdzenie odwołującego, że przytoczone w treści odwołania pkt.

3.1.1.1.5 (str. 50 i 51) PFU wskazuje że świadczenie w tym zakresie jest „niemożliwe do wykonania” jest dla przystępującego niezrozumiałe wobec przytoczonej na tę okoliczność argumentacji. Przede wszystkim niemożliwość spełnienia świadczenia musi być obiektywna. Oznacza to, że nie tylko odwołujący, ale w ogóle nikt nie jest w stanie spełnić świadczenia, czego absolutnie odwołujący nie wykazał. Ponadto, niemożliwość musi istnieć w chwili zawarcia umowy, nie zaś na etapie postępowania przetargowego, gdzie sam odwołujący przyznaje że nie jest mu w ogóle znana możliwość współpracy w omawianym zakresie z przystępującym. Przystępujący nadmieniał, że według niego, z technicznego punktu widzenia takie powiązanie jest możliwe do wykonania.

Odwołujący, zapewne zdając sobie sprawę z wątpliwości ww. zarzutu stwierdza, że w najlepszym wypadku zamówienie jest „wątpliwe i obarczone ryzykiem w postaci konieczności pozyskania współpracy podmiotu trzeciego”, przy czym w ogóle nie wskazuje czy próbował taką współpracę nawiązać. Odwołujący antycypuje, że przystępujący „może być całkowicie niezainteresowany złożeniem rynkowej oferty”, zatem nie można uznać takiego twierdzenia jako udowodnienia tezy stawianej w treści odwołania. Przystępujący wskazał, że do dnia dzisiejszego nie wpłynęło do przystępującego ani jedno zapytanie ofertowe odwołującego, w związku z omawianym przetargiem.

Przystępujący podniósł, że analogiczna sytuacja ma miejsce w trakcie realizacji projektu: „Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Poznań Główny — Wronki (LCS Poznań Główny III) w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie”, gdzie przystępujący w ramach zwyczajnej współpracy handlowej zwrócił się do odwołującego o złożenie stosownej oferty, właśnie w zakresie dostosowania swoich urządzeń „srk” do już istniejących, produkcji odwołującego.

Jako dowód powołał pismo AZD Praha s.r.o. do Thales Polska Sp. z o.o. z dnia 24.08.2018 r. oraz dalsza korespondencja w sprawie.

Powyższe, wskazuje na fakt, że nie tylko współpraca pomiędzy obydwoma podmiotami jest możliwa, ale ona trwa, zatem „wątpliwości” i „ryzyka” związane ze współpracą z przystępującym są nieuzasadnione, a z całą pewnością nie udowodnione.

Kolejnym przykładem wskazującym, na fakt, że współpraca podmiotów realizujących zadania jest w opinii przystępującego konieczna i wymagana z technicznego punktu widzenia jest postępowanie przetargowe pn.: „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E30 odcinek Podłęże - Rzeszów”, gdzie na etapie postępowania przetargowego przystępujący zwrócił się do odwołującego o złożenie oferty współpracy przy ewentualnej realizacji zamówienia, nie przesądzając kto miałby to zamówienia uzyskać.

Jako dowód przystępujący powołał pismo AZD Praha s.r.o. do Thales Polska Sp. z o.o. z dnia 16.03.2017 r. oraz dalsza korespondencja w sprawie.

Dodatkowo przystępujący wskazał, że odwołujący sam stwierdził, że: „Thales mógłby dostosować swoje urządzenia zewnętrzne do współpracy z urządzeniami AZD Praha s.r.o.” gdyby otrzymał dokumentację interfejsów od zamawiającego. Powyższe stwierdzenie potwierdza techniczną możliwość współpracy (kompatybilności) urządzeń odwołującego z urządzeniami przystępującego, uzależniając to jedynie od przekazania ww. dokumentacji. Jak przypuszcza przystępujący, zamawiający przekaze taką dokumentację wybranemu wykonawcy po podpisaniu umowy, ponieważ w chwili obecnej nie dysponuje jeszcze autorskimi prawami do tej dokumentacji.

Odnosząc do sformułowania w Instrukcji Dla Wykonawców (IDW) nieadekwatnego i nieproporcjonalnego warunku udziału w postępowaniu — („Zarzut Trzeci”), to przystępujący podniósł, że w związku z dokonaną przez zamawiającego modyfikacją treści SIWZ z dnia 25.06.2019 r. zgodnie z którą wykreśleniu uległ punkt. 8.6.1 lit. (b) IDW, biorąc pod uwagę zapis art. 185 ust. 5 ustawy, który wskazuje że czynności uczestnika postępowania odwoławczego nie mogą pozostawać w sprzeczności z czynnościami i oświadczeniami strony, do której przystąpił — przystępujący nie odnosi się do ww. zarzutu odwołującego.

Odwołujący podtrzymał odwołanie z zakresie zarzutu nieuwzględnionego i wniósł o zasądzenie od zamawiającego zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego przed Krajową Izbą Odwoławczą, zgodnie z załączoną fakturą VAT.

Odwołujący podniósł, że udzielona przez zamawiającego odpowiedź na pytanie nr 354 do treści SIWZ, potwierdza jedynie, że zakwestionowany w zarzucie drugim odwołania zakres zamówienia polegający na obowiązku doprogramowania i fizycznego połączenia oraz włączenia instalowanych urządzeń do urządzeń podmiotu trzeciego zabudowanych wcześniej w ramach odrębnego postępowania winien zostać wyłączony z zakresu zamówienia. Zamawiający sam bowiem przyznał, że nie dysponuje na tym etapie postępowania specyfikacją techniczną urządzeń do których mają być doprogramowane i podłączone urządzenia dostarczane w ramach przedmiotowego zamówienia i że dane te (w niedookreślonym jednak zakresie) przekaze wykonawcy po zawarciu umowy o zamówienie

publiczne. Powyższe, zgodnie z treścią odwołania, stanowi niedozwolone przerzucenie na wykonawców innych niż AZD Praha s.r.o. (która jest wykonawcą w/w specyfikacji technicznej interfejsu i jak wynika z przystąpienia do postępowania po stronie zamawiającego jest zainteresowana udziałem w postępowaniu w charakterze wykonawcy), niemożliwego do oszacowania zakresu prac i ryzyka wykonania, co w bezprawny sposób uniemożliwia złożenie konkurencyjnej oferty. Zakres specyfikacji technicznej interfejsu ma bowiem istotne znaczenie dla prawidłowego sporządzenia oferty, a fakt, że jeden z wykonawców będzie tę specyfikację przygotowywał, a tym samym posiada szczegółową wiedzę odnośnie przynajmniej zakresu koniecznych do wykonania prac stawia go w uprzywilejowanej pozycji, co stanowi naruszenie fundamentalnych zasad przygotowywania i przeprowadzania postępowań o udzielenie zamówień publicznych określonych w art. 7 ustawy Prawo zamówień publicznych. Odwołujący podkreślił, że AZD i stosowane przez tę firmę rozwiązania nie są znane na rynku polskim. Aktualnie nie istnieją żadne działające interfejsy pomiędzy urządzeniami produkcji AZD a pozostałymi producentami urządzeń, a wobec tego rzetelna wycena powiązania z takim interfejsem nie jest możliwa. Tym samym wprowadzenie przez zamawiającego zobowiązania do „dostosowania się” do niedookreślonych urządzeń AZD, których specyfikacje techniczne na etapie postępowania nie są znane skutkują wadliwością postępowania ze względu na nierówny dostęp do informacji o zakresie zamówienia.

Powołał wyrok Izby z dnia 25 listopada 2015 r., sygn. akt. KIO 2479/15).

W ocenie odwołującego nie zasługują na uznanie także wywody Przystępującego zawarte w piśmie procesowym z dnia 27 czerwca 2019 r. bowiem sam fakt zadeklarowania współpracy, czy otwartość na współpracę ze strony AZD Praha przy innych projektach nie uchyla podstawowego zarzutu jakim jest składanie ofert w warunkach oczywistej przewagi konkurencyjnej AZD Praha.

W sytuacji gdy zamawiający nie jest w stanie przekazać specyfikacji technicznej urządzeń już na tym etapie, zamówienie w zakresie doprogramowania i fizycznego połączenia oraz włączenia instalowanych urządzeń do urządzeń, które będą wykonane przez podmiot trzeci winno zostać więc wyłączone z zakresu przedmiotu zamówienia i objęte przykładowo „zamówieniami uzupełniającymi”, względnie winno zostać wyłączone do odrębnego postępowania.

Izba ustaliła następujący stan faktyczny:

Izba dopuściła dowody z dokumentacji postępowania tj. ogłoszenia o zamówieniu oraz siwz wraz z załącznikami, modyfikacji dokonanej w dniu 25 czerwca 2019 r. i w dniu 28 czerwca 2019 r., korespondencji elektronicznej załączonej przez przystępującego do pisma z dnia 27 czerwca 2019 r.

Na ich podstawie Izba ustaliła, co następuje:

Z ogłoszenia o zamówieniu Sekcja III: Informacje o charakterze prawnym, ekonomicznym, finansowym i technicznym wynika, że w pkt. II 1.1.3) Zdolność techniczna i kwalifikacje zawodowe Wykaz i krótki opis kryteriów kwalifikacji, zamawiający wskazał, że w zakresie warunków dotyczących zdolności technicznej lub zawodowej wymagane jest wykazanie przez wykonawców, że:

1. W okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie wykonali:

- a) Budowa lub Przebudowa obejmująca wykonanie co najmniej 4 komputerowych systemów stacyjnych urządzeń srk (sterowania ruchem kolejowym), na stacjach liczących co najmniej 16 zwrotnic każda, wykonana w ramach 1 umowy;
- b) Budowa lub Przebudowa obejmująca wykonanie co najmniej 1 lokalnego centrum sterowania (LCS) dla minimum 3 stacji lub posterunków odgałęźnych, wykonana w ramach 1 umowy;
- c) Budowa lub Przebudowa wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej w technice komputerowej na dwutorowych szlakach o łącznej długości, co najmniej 20 km, wykonana w ramach 1 umowy lub maksymalnie 2 umów;
- d) Budowa lub Przebudowa co najmniej 5 przejazdów kolejowych w zakresie urządzeń sterowania ruchem, wykonanych w technice komputerowej, wykonana w ramach 1 umowy lub więcej umów;
- e) Budowa lub Przebudowa sieci kabli optotelekomunikacyjnych i miedzianych zabudowanych na długości co najmniej 20 km dla każdego rodzaju wyżej wymienionych kabli, wykonana w ramach 1 umowy lub maksymalnie 2 umów;
- f) Budowa lub Przebudowa urządzeń telewizji przemysłowej obejmującej minimum 20 punktów

kamerowych i 2 stanowiska nadzoru wyposażone w rejestratory, wykonana w ramach 1 umowy lub maksymalnie 2 umów;

Oraz wykonywali przez okres nie krótszy niż 2 lata:

g) czynności obsługi prewencyjnej (obsługi technicznej) oraz obsługi serwisowej (usuwanie usterek) dla komputerowego systemu stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,

h) czynności obsługi prewencyjnej (obsługi technicznej) oraz obsługi serwisowej (usuwanie usterek) dla komputerowych urządzeń blokady liniowej (autonomicznej lub zintegrowanej),

i) czynności obsługi prewencyjnej (obsługi technicznej) oraz obsługi serwisowej (usuwanie usterek) dla komputerowych urządzeń srk na przejazdach kolejowo-drogowych.

Za czynności obsługi prewencyjnej (obsługi technicznej) oraz obsługi serwisowej (usuwanie usterek) uznawane będą odpowiednio czynności dla personelu utrzymania określone w dokumentacji technicznej producentów (DTR lub instrukcji utrzymaniowych) wskazanych powyżej rodzajów urządzeń.

Za czynności obsługi prewencyjnej (obsługi technicznej) oraz obsługi serwisowej (usuwanie usterek) uznawane będą odpowiednio czynności dla personelu utrzymania określone w dokumentacji technicznej producentów (DTR lub instrukcji utrzymaniowych) wskazanych powyżej rodzajów urządzeń.

Dokumenty i oświadczenia wymagane od wykonawcy na potwierdzenie spełniania warunków szczególnych określonych powyżej:

1. wykaz robót budowlanych wykonanych nie wcześniej niż w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie,
2. dowody określające czy roboty budowlane wymienione w wykazie zostały wykonane należyście, zawierające w szczególności informacje o tym czy roboty zostały wykonane zgodnie z przepisami prawa budowlanego i prawidłowo ukończone, przy czym dowodami, o których mowa, są referencje bądź inne dokumenty wystawione przez podmiot, na rzecz którego roboty budowlane były wykonywane,
3. inne dokumenty - jeżeli z uzasadnionej przyczyny o obiektywnym charakterze Wykonawca nie jest w stanie uzyskać dokumentów, o których mowa w pkt 2,

Analogiczne warunki udziału zamawiający zawarł w pkt. 8.6.1. IDW siwz.

Z Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) wynika, że

LCS Stargard obejmuje linię kolejową nr 351 od km 81 877 do km 128 860, zaś LCS Poznań Główny III linię kolejową nr 351 od km 53 500 do km 81 877.

Do realizacji dla wykonawcy zamawiający w pkt 3 PFU przewidział następujący zakres robót: Wykonawca - przygotowując ofertę - musi wziąć pod uwagę całość prac i robót budowlanych niezbędnych do wykonania, aby uzyskać parametry określone w pkt. 3.1. PFU, a których wykonanie wynika z uwarunkowań wykonania przedmiotu zamówienia określonych w punkcie 2.2. PFU.

Wykonawca jest zobowiązany wykonać wszystkie Roboty przewidziane w zatwierdzonej przez Inżyniera i akceptowanej przez Zamawiającego dokumentacji wykonawczej tak, aby osiągnąć zamierzone parametry funkcjonalno-użytkowe.

Zamawiający przewidział udzielenie podobnych zamówień, o których mowa w art. 134 ust. 6 pkt. 3) PZP, w ogłoszeniu o zamówieniu dla niniejszego zamówienia. Podobne zamówienie może zostać udzielone w trybie zamówienia z wolnej ręki, po wcześniejszym przeprowadzeniu negocjacji z wykonawcą, w szczególności w zakresie warunków umowy, w tym ceny, terminu wykonania, okresu gwarancji/okresu rękojmi i może obejmować następujące zakresy:

1) Roboty SRK

- Urządzenia sterowania ruchem kolejowym,
- Napędy zwrotnicowe,
- Podłączenie urządzeń srk do LCS Poznań i LCS Stargard,
- Urządzenia przejazdowe na przejazdach kolejowych,
- Zabudowa samoczynnej blokady liniowej,

- Urządzenia dSAT,
- Czasowa centralizacja rozjazdów na czas budowy
- Zabudowa interfejsów cyfrowo / analogowych
- Zabudowa kontenerów / nastawni kontenerowych

2) Roboty Teletechniczne

- Budowa kabli telekomunikacyjnych;
- Budowa kanalizacji kablowej;
- Budowa telewizji przemysłowej oraz użytkowej na przejazdach kolejowo - drogowych;
- Budowa systemu teletransmisyjnego SDH;
- Zabudowa elementów systemu informacji pasażerskiej SDIP na obiektach infrastruktury pasażerskiej i powiązanych z nimi obiektach infrastruktury (LCS) z wykorzystaniem technologii IP MPLS;
- Zabudowa elementów systemu monitoringu wizyjnego SMW z wyłączeniem podsystemu SPA na obiektach infrastruktury pasażerskiej i powiązanych z nimi obiektach infrastruktury (LCS) w zakresie stanowisk oglądowych oraz agregacji i rejestracji materiału wizyjnego;
- Budowa instalacji łączności ruchowej;
- Budowa instalacji radiolączności analogowej 150 MHz wraz z wolnostojącymi masztami antenowymi;

Budowa instalacji SWiN, SAP oraz samoczynnego gaszenia w obiektach telekomunikacyjnych i srk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego (kontenery telekomunikacyjne i srk (sbl, ssp, dSAT, nastawnie), LCS);

- Przystosowanie w/w instalacji telekomunikacyjnych do nadzoru i zdalnego sterowania z LCS Stargard;
- Usunięcie kolizji projektowanych budowli, związanych z modernizacją linii kolejowej z istniejącą infrastrukturą telekomunikacyjną;
- Włączenie sieci teletransmisyjnej do systemu zarządzania siecią Zamawiającego (CZS);
- Aktywacja usług informacji pasażerskiej we współpracy z systemem CASDIP;
- Przekazywanie informacji o przejeździe pociągu przez stacje leżące w obszarze LCS do systemu SEPE zgodnie ze standardem opisanym w załączniku nr 9 „LCS-SEPE_Dokumentacja_StrukturaDanych_13” Zamawiający wymaga przekazywania informacji o przejeździe każdego pociągu przez wcześniej wyznaczone obiekty wchodzące w skład LCS w formacie XML, zgodnie ze specyfikacją interfejsu web service LCS-SEPE. Zasada działania polega na wcześniejszym przekazaniu przez Zamawiającego Rozkładu Jazdy zawierającego informacje o trasach pociągów przejeżdżających przez obszar zarządzany przez LCS. Każdy pociąg identyfikowany jest unikalnym w skali całego systemu identyfikatorem liczbowym. System oczekuje komunikatów zwrotnych dot. przyjazdu i odjazdu pociągu z każdego - wcześniej ustalonego - obiektu wchodzącego w skład LCS (najczęściej są to poszczególne stacje lub rozjazdy na trasie pociągu). Zestawienie transmisji pomiędzy serwerem systemu a serwerem SEPE należy wykonać poprzez łącze VPN dzierżawione od operatora telekomunikacyjnego do punktu dostępowego DMZ PKP PLK S.A. w Sosnowcu. Dalej transmisja za pomocą wewnętrznej sieci korporacyjnej PKP PLK S.A. do serwera SEPE

3) Roboty Elektroenergetyczne

- Budowa - podłączenie zasilania urządzeń teletechnicznych
- Budowa - podłączenie zasilania urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym

4) Roboty Inne - Pozostałe:

- Usunięcie kolizji z sieciami zewnętrznymi w zakresie kabli/elementów sieci teletechnicznych,
- Rozbiórki w zakresie urządzeń srk i teletechnicznych wraz z sieciami kablowymi,
- Budowa ogrodzenia dla obiektów i urządzeń realizowanych w ramach kontraktu, wymagających odrębnego wygrozdzenia,

- Zabudowa kanalizacji kablowej,
- Podłączenie kontenerów / nastawni kontenerowych do sieci zewnętrznych,
- Usunięcie drzew i krzewów na potrzeby zakresu robót objętego niniejszym zadaniem,
- Wykonanie dokumentacji projektowej dla dostosowania urządzeń srk oraz teletechnicznych na czas fazowej przebudowy układu torowego i infrastruktury towarzyszącej;
- Dostosowanie urządzeń srk oraz teletechnicznych, w tym zabudowa niezbędnych elementów służących do zabezpieczenia poszczególnych torów i rozjazdów np. zamki, wykojnice, na czas trwania fazowej przebudowy układu torowego i infrastruktury towarzyszącej realizowanych w ramach niniejszego zadania oraz przetargów:

1. Przebudowa układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą linii kolejowej E 59 odcinek Wronki - Słonice km od 53,500 do km 81,877 Wronki - Krzyż
2. Przebudowa układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą linii kolejowej E 59 odcinek Wronki - Słonice km od km 81,800 do km 105,820 Krzyż - Dobiegniew
3. Przebudowa układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E59 odcinek Wronki - Słonice od km 105,820 do km 128,68 Dobiegniew - Słonice

Zabudowa dodatkowych elementów infrastruktury mających na celu należyte zabezpieczenie terenów przyległych w związku z zabudową obiektów i urządzeń w ramach robót będących przedmiotem zamówienia.

3.1 Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe

3.1.1 Wytyczne ogólne

- 1) Przyjmuje się, że na linii kursować będą pociągi:
 - a) o różnych maksymalnych prędkościach,
 - b) o różnych długościach dróg hamowania,
 - c) wyposażone w pokładowe urządzenia systemu kontroli bezpieczeństwa jazdy pociągu ERTMS/ETCS, jak też pociągi nie posiadające ww. urządzeń;
- 2) Wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym stosowane na liniach i urządzenia współpracujące z nimi, przed przekazaniem do eksploatacji, muszą posiadać bezterminowe świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
- 3) System/urządzenie musi spełniać zasady sygnalizacji stosowane na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. tak w zakresie rodzajów sygnałów jak i zasad ich stosowania, zawarte w Instrukcji sygnalizacji Ie-1 (E-1);
- 4) Modernizowane i nowobudowane urządzenia srk muszą być przystosowane do współpracy z urządzeniami ERTMS/ETCS poziom 2 zgodne z protokołem Euroradio+/Subset098 oraz w oparciu o specyfikację warstwy interfejsu, którą stanowią następujące dokumenty pn. „CBI-CBR Interface. Top Level Specification”, „EGO Protocol. Interface Specification”, „Interface Specification CBI-CBR Interface, Application layer” (załącznik nr 28).
- 5) Czas między kolejnymi uszkodzeniami (MTBF) zainstalowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym powinien być większy niż 13500 godzin tj. dłużej niż 1,5 roku, a trwałość urządzeń powinna wynosić minimum 20 lat, od daty przekazania do eksploatacji;
- 6) W obszarze działania LCS należy stosować urządzenia stacyjne, przejazdowe oraz szlakowe jednego typu;
- 7) System nadrzędny powinien umożliwiać powiązanie z systemami srk na wszystkich stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach jednego LCS;
- 8) Kontenery, w których umieszczone zostaną urządzenia srk muszą być wyposażone w urządzenia kontroli dostępu i czujki pożaru/dymu oraz posiadać urządzenia samoczynnego gaszenia pożaru (które nie mogą powodować uszkodzeń oraz stanów niesprawności urządzeń elektrycznych i elektronicznych). Informacje o otwarciu drzwi lub o pożarze muszą być przekazywane do odpowiednich posterunków obsługi;
- 9) W ramach prowadzenia inwestycji należy stosować Instrukcję Ie-1 OOb Warunki bezpiecznej instalacji i eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.; 10) Urządzenia srk powinny być naprawialne.

3.1.1.1.5 Systemy nadrzędne (LCS) W ramach niniejszego zadania nie przewiduje się budowy LCS-ów. Zabudowywane w ramach niniejszego zadania urządzenia i systemy należy włączyć w realizowane w ramach odrębnych zadań LCS-y: LCS Poznań Główny 111 - dla odcinka Wronki

- Krzyż; LCS Stargard - dla odcinka Krzyż - Słonice.

W związku z powyższym w ramach zadania Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Poznań Główny - Wronki (LCS Poznań Główny III) w LCS Poznań Główny III realizuje się następujące stanowiska operatorskie zdalnego sterowania:

Stanowisko nr 1 - Dyżurny Ruchu Odcinkowy Dysponujący, który obsługiwać będzie pododcinek południowy:

- Posterunek odgałęźny PoD (Poznań Jeżyce),
- Posterunek odgałęźny Poznań Wola,
- Stacja Kiekrz,
- Stacja Rokietnica,
- Stacja Szamotuły.

Stanowisko nr 2 - Dyżurny Ruchu Odcinkowy dla pododcinka północnego:

- Posterunek odgałęźny Pęckowo,
- Stacja Wronki,
- Posterunek odgałęźny i przystanek osobowy (POGP) Mokrz,
- Stacja Miały, □ Stacja Drawski Młyn.

Stanowisko nr 3 - Stanowisko obsługi przejazdów kat A i rezerwowe na wypadek usterki, któregoś ze stanowisk 1,2.

Stanowisko dróżników przejazdowych będzie ponadto wyposażone w urządzenia TVU do nadzoru nad sytuacją na przejazdach kolejowo-drogowych. Pomieszczenie Centrum Utrzymania i Diagnostyki przeznaczone dla LCS Poznań Główny III zlokalizowane zostanie w budynku nastawni „PoA” stacji Poznań Główny. Zainstalowane w tym pomieszczeniu systemy pozwolą pracownikom służb utrzymania na odczyt informacji dotyczących utrzymania, diagnostyki i monitoringu urządzeń: - srk, w tym: a) stacyjnych urządzeń srk, b) urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, c) urządzeń licznikowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów,

- d) systemów urządzeń rogatkowych z sygnalizacją przejazdową, na przejazdach kategorii A,
- e) samoczynnej blokady liniowej i blokady jednoodstępowej,
- f) systemów zasilania urządzeń srk na stacjach, - transmisji, łączności i radiolączności, - elektroenergetyki kolejowej, - monitoringu i wykrywania włamań, - sygnalizacji pożarowej i instalacji gaśniczej. Systemy zainstalowane w pomieszczeniu CUID będą posiadały funkcję rejestracji zdarzeń.

Zamawiający, w ramach zadania Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Poznań Główny - Wronki (LCS Poznań Główny III) przewidział zabudowę stanowisk oraz pomieszczenia CUID. W ramach Stanowiska nr 2 i 3 oraz pomieszczenia CUID uwzględniono rezerwę w urządzeniach. Ma ona umożliwić włączenie do LCS Poznań Główny III urządzeń szlakowych i stacyjnych realizowanych w ramach zadania pn. Zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych na odcinku Wronki - Słonice, od km 53,500 do km 81,877 (LCS Poznań) i od km 81,877 do km 128,680 (LCS Stargard) realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej e 59 na odcinku Wronki - Słonice”. W ramach tego zadania Zamawiający oczekuje doposażenia docelowego, w tym powiązania („doprogramowania” i fizycznego podłączenia).

W ramach zadania Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Słonice - Szczecin Dąbie (LCS Stargard) w LCS Stargard realizuje się następujące stanowiska operatorskie zdalnego

sterowania:

Stanowisko nr 1 - Dyżurny Ruchu Odcinkowy Dysponujący, który obsługiwać będzie:

Stacja Podlesiec, Stacja Dobiegniew, Stacja Bierzwnik, Stacja Słonice, Stacja Choszczno, Stacja Dolice, Posterunek odgałęźny Kolin, Stacja Stargard, Stacja Reptowo,

Stanowisko nr 2 - stanowisko rezerwowe na wypadek usterki stanowiska 1.

Pomieszczenie Centrum Utrzymania i Diagnostyki przeznaczone dla LCS Stargard zlokalizowane zostanie w budynku nastawni „Sr” stacji Stargard. Zainstalowane w tym pomieszczeniu systemy pozwolą pracownikom służb utrzymania na odczyt informacji dotyczących utrzymania, diagnostyki i monitoringu urządzeń srk, w tym:

- a) stacyjnych urządzeń srk,
- b) urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziomu 2,
- c) urządzeń licznikowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów,
- d) systemów urządzeń rogatkowych z sygnalizacją przejazdową,
- e) samoczynnej blokady liniowej i blokady jednoodstępowej,
- f) systemów zasilania urządzeń srk na stacjach,
- g) transmisji, łączności i radi łączności,
- h) elektroenergetyki kolejowej,
- i) monitoringu i wykrywania włamań,
- j) sygnalizacji pożarowej i instalacji gaśniczej.

Systemy zainstalowane w pomieszczeniu CUiD będą posiadały funkcję rejestracji zdarzeń. Zamawiający, w ramach zadania Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Słonice - Szczecin Dąbie (LCS Stargard) przewidział zabudowę stanowisk oraz pomieszczenia CUiD. W ramach Stanowiska nr 1 i 2 oraz pomieszczenia CUiD uwzględniono rezerwę w urządzeniach. Ma ona umożliwić włączenie do LCS Stargard urządzeń szlakowych i stacyjnych realizowanych w ramach zadania pn. Zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych na odcinku Wronki - Słonice, od km 53,500 do km 81,877 (LCS Poznań) i od km 81,877 do km 128,680 (LCS Stargard) realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej e 59 na odcinku Wronki - Słonice”. W ramach tego zadania Zamawiający oczekuje doposażenia docelowego, w tym powiązania („doprogramowania” i fizycznego podłączenia).

Zamawiający informuje, że realizowane w ramach odrębnych zadań LCS Poznań Główny III oraz LCS Stargard wykonane zostaną zgodnie z poniższymi wymaganiami i wytycznymi:

- 1) Sposób prezentacji sytuacji ruchowej oraz stanów poszczególnych zobrazowanych obiektów, składnia poleceń oraz stosowany sposób adresacji przyjęte w Systemie, powinny być zgodne z wymaganiami określonymi w dokumencie pn. Wytyczne w zakresie zobrazowania, wprowadzania poleceń oraz rejestracji zdarzeń dla komputerowych stanowisk obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym le-104 zarówno dla pulpitów w LCS jak i pulpitów miejscowych;
- 2) Urządzenia Systemu powinny być rozmieszczone w sposób zapewniający swobodny dostęp personelowi utrzymania;
- 3) Wszystkie stanowiska operatorskie Systemu w obszarze LCS, powinny komunikować się poprzez sieć i korzystać maksymalnie z wspólnych zasobów sieciowych (np. baz danych czy drukarek);
- 4) Konstrukcja systemów komputerowych, musi być zabezpieczona od strony sprzętowej i programowej przed możliwością włamania elektronicznego, mogącego zakłócić lub zredukować bezpieczeństwo systemu;
- 5) Łączność między wszystkimi komputerami Systemu zdalnego prowadzenia ruchu w obszarze LCS, powinna być oparta na standardowym oprzyrządowaniu i okablowaniu sieciowym;
- 6) Rozproszone (pod względem lokalizacji) elementy Systemu, które nie muszą pracować w sieci zamkniętej, powinny być przystosowane do współpracy z różnymi mediami transmisyjnymi tj. kablem miedzianym, traktem światłowodowym lub radiem z zastosowaniem odpowiednich interfejsów;
- 7) Trwałość systemów srk nie powinna być mniejsza niż 20 lat, a urządzenia, elementy, podzespoły i części zamienne stosowane w systemie srk winny być dostępne przez cały okres

eksploatacji tego systemu i 20 lat po zakończeniu jego produkcji;

8) Wszystkie składowe Systemu wraz z jego okablowaniem, powinny posiadać trwałe, czytelne i unikalne oznakowanie dla ich właściwej identyfikacji oraz sposobu umieszczenia i podłączenia;

9) System powinien umożliwiać na posterunkach Obiektów Zdalnego Sterowania (OZS) zdalne sterowanie tylko takich urządzeń, których stan jest nadzorowany z poziomu Nastawni Zdalnego Sterowania (NZS);

10) Komputerowy pulpit nastawczy powinien być zdublowany (stanowisko rezerwowe) i mieć zapewnioną, co najmniej, zimną rezerwę. Oba pulpity nastawcze powinny być jednakowo wyposażone w monitory, systemy łączności oraz terminale; W przypadku podziału LCS na kilka obszarów sterowania (stanowisk operatorskich) należy zapewnić pełną możliwość przekazywania obsługi posterunków OZS pomiędzy tymi stanowiskami operatorskimi;

11) Urządzenia zdalnego sterowania muszą umożliwiać przejście ze sterowania zdalnego na miejscowe dla obiektów zdalnie sterowanych i odwrotnie (jeśli takie występują);

12) System sterowania ruchem na obszarze LCS powinien posiadać funkcjonalność zaprogramowanych w systemie blokad/wykluczeń/ uniemożliwiających niedozwoloną obsługę urządzeń nastawczych oraz komunikatów ostrzegających lub zwracających uwagę operatora - dyżurnego ruchu na zakaz lub nakaz wykonania pewnych czynności), analogicznie do opisanych w § 49 ust. 1, 2, 4, 7, 9, 10, Instrukcji Ir-1 - zasad stosowania zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych;

13) Rejestrator zdarzeń musi być integralną częścią komputerowego pulpitu nastawczego; 14) Przekazywanie informacji o pociągach ma wspomagać działania dyżurnych ruchu w zakresie prowadzenia ruchu w obszarze LCS oraz prowadzenia dokumentów stacyjnych;

15) System PIP powinien zapewniać realizację przekazywania informacji o ruchu pociągów generowanych automatycznie w obszarze LCS, przekazywanie informacji o pociągach pomiędzy poszczególnymi LCS-ami musi być automatyczne, a na posterunkach stycznych informacje powinny być generowane automatycznie lub wprowadzane ręcznie;

16) Funkcje PIP w Systemie realizowane są dla okręgu sterowania wraz z przyległymi szlakami oraz dla sąsiednich okręgów wyposażonych w urządzenia PIP;

17) Dla posterunków w obszarze zdalnego sterowania wymagany jest PIP z automatycznym generowaniem informacji o pociągach (godzina przejazdu w kolejnych punktach rozkładowych) w czasie rzeczywistym, realizowany za pomocą powiązań z urządzeniami srk; Wszystkie funkcjonalności PIP muszą być zachowane na posterunkach sterowanych miejscowo (jeżeli takie występują);

18) Urządzenia PIP należy instalować na każdym posterunku stycznym do danego LCS, muszą one automatycznie współpracować z urządzeniami PIP w obszarze zdalnego sterowania;

19) Wymagana jest maksymalna integracja wszelkich systemów pomocniczych z głównym systemem. Musi istnieć możliwość przekazywania podstawowych informacji o: numerach, rodzajach, godzinach przyjazdu/odjazdu pociągów zaplanowanych w rozkładzie jazdy, do głównego serwera Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) i odwrotnie (z SEPE do PIP/EDR).

20) Funkcjonalność systemu PIP powinna być zapewniona pomiędzy sąsiednimi obszarami LCS w sposób automatyczny w zakresie:

a) Przekazywania informacji o pociągach,

b) Elektronicznej łączności zapowiadawczej,

c) Elektronicznego dziennika ruchu (elektronicznego urządzenia rejestrującego ruch pociągów). Dziennik ten powinien umożliwiać zapis kolejności pociągów przyjmowanych i wyprawianych na danym posterunku ruchu wg kryterium kierunku jazdy pociągu - z/na dany szlak, przy zachowaniu reguły że lewa kolumna dotyczy rejestracji wjazdów pociągów, a prawa kolumna - wyjazdów pociągów (niezależnie od parzystości końcówki numeru pociągu). W celu zachowania formy prezentacji numerów pociągów w kolumnach zgodnie z parzystością końcówki numeru pociągu (w kolejności kol. 1 - nieparzyste i kol. 2 - parzyste), należy zamianę ustawienia w/w kolumn ustalić z Zamawiającym.

21) Dla obszaru LCS należy zainstalować kamery TVU na każdym posterunku zdalnie sterowanym w każdej głowicy rozjazdowej; kamery powinny umożliwiać obserwację w dwóch kierunkach i posiadać dopuszczenie do funkcji Stwierdzania Końca Pociągu (SKP). Podgląd na obraz z kamer powinien być możliwy zarówno na stanowiskach operatorskich w NZS jak i na stanowiskach miejscowych (jeżeli takie występują).

Powyższe wymagania i wytyczne należy uwzględnić w realizacji niniejszego zadania, w celu zapewnienia jednorodności urządzeń, kompatybilności systemów oraz innych wymagań opisanych wyżej lub wynikających z regulacji wewnętrznych Zamawiającego i przepisów.

3.6.2.1 Wytyczne ogólne 1) Przyjmuje się, że na linii kursować będą pociągi:

- a) różnych maksymalnych prędkościach,
 - b) różnych długościach dróg hamowania,
 - c) wyposażone w pokładowe urządzenia systemu bezpiecznej kontroli jazdy pociągu ERTMS/ETCS, jak też pociągi nie posiadające ww. urządzeń;
- 2) Wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym ujęte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych, stosowane na liniach kolejowych objętych niniejszą inwestycją, przed zabudową na linii kolejowej, muszą posiadać świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, umożliwiające ich eksploatację w tej lokalizacji;
- 3) System/urządzenie musi spełniać zasady sygnalizacji stosowane na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. tak w zakresie rodzajów sygnałów jak i zasad ich stosowania, zawarte w Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1); 4) Modernizowane i nowobudowane urządzenia srk muszą być przystosowane do współpracy z urządzeniami ERTMS/ETCS poziom 2 zgodne z protokołem Euroradio+/Subset098. Wykonawca urządzeń srk będzie zobowiązany do opracowania zasad współpracy oferowanych urządzeń z urządzeniami dostawcy systemu ERTMS/ETCS poziom 2, w szczególności do ustalenia zakresu wymiany informacji pomiędzy oferowanymi systemami srk a systemem ERTMS/ETCS poziom 2 przy wykorzystaniu protokołu Euroradio+/Subset098 i przygotowanie zabudowywanych urządzeń srk do współpracy z tym systemem;
- 5) Wartości wskaźników niezawodności, dostępności, utrzymania, wsparcia logistycznego dla urządzeń srk powinny być zgodne z le-100a;
- 6) Należy stosować urządzenia jednego typu na wszystkich stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach jednego LCS, na wszystkich szlakach w ramach jednego LCS i na wszystkich przejazdach w ramach jednego LCS;
- 7) System nadrzędny powinien umożliwiać powiązanie z systemami srk na wszystkich stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach jednego LCS;
- 8) Kontenery, w których umieszczone zostaną urządzenia srk muszą być wyposażone w urządzenia kontroli dostępu i czujki pożaru/dymu oraz posiadać urządzenia samoczynnego gaszenia pożaru (które nie mogą powodować uszkodzeń oraz stanów niesprawności urządzeń elektrycznych i elektronicznych). Informacje o otwarciu drzwi lub o pożarze muszą być przekazywane do odpowiednich posterunków obsługi;
- 9) W ramach prowadzenia inwestycji należy stosować Instrukcję le-100a;
- 10) W ramach realizacji inwestycji należy stosować Instrukcję le-120;
- 11) W ramach realizacji inwestycji należy stosować Instrukcję le-4;
- 12) Urządzenia srk powinny być naprawialne.

Z dowodów dołączonych przez odwołującego do postępowania wynika, że

Zamawiający prowadził postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt i zabudowę urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Poznań Główny - Wronki (LCS Poznań Główny III) w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie.

Z wyciągu z IDW do tego postępowania str. 70-71 wynika:

Stacja Poznań Główny

Przebudowa układu torowego głowicy północnej stacji, która polega na wymianie rozjazdów na nowe, pociąga za sobą prace w urządzeniach srk polegające na:

- demontażu, należytnym zabezpieczeniu i ponownym montażu istniejących przytorowych urządzeń srk i połączonej z nimi sieci kablowej; w trakcie prac należy zadbać o stosowane zabezpieczenie urządzeń przytorowych; w przypadku braku możliwości zachowania kabla w stanie dobrym, należy go wymienić na nowy, wraz ze stosownym zabezpieczeniem urządzeń przytorowych

- pozostawienie powiązania stacji z jednoodstępową blokadą liniową, z tarczami ostrzegawczymi na szlaku Poznań Główny — (POD) Poznań Jeżyce.

Nie przewiduje się montażu nowych elementów systemu stacyjnego ESTW, ani zmiany w przebiegach i aplikacji komputerów zależnościowych ESTW.

Lokalizację urządzeń srk dla stacji Poznań Główny przedstawia plan schematyczny urządzeń srk „Stacja Poznań Główny — plan schematyczny urządzeń srk (fragment)”.

Planowane prace budowlane obejmują zabudowę urządzeń LCS Poznań Główny III wraz z CUD w nastawni POA. LCS Poznań Główny III obejmie swoim zasięgiem posterunki ruchu i szlaki kolejowe położone w ciągu linii E 59 od km 0,000 do km 52,265. W tym celu w nastawni POA przewidziano pomieszczenia na rozmieszczenie urządzeń zarówno dla LCS Poznań Główny III, jak i dla CUD, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Szczegóły dotyczące adaptacji pomieszczeń w nastawni POA znajdują się w części architektoniczno-budowlanej projektu.

W skład odcinka zdalnego sterowania i kierowania ruchem LCS Poznań Główny III będą wchodzić następujące posterunki ruchu:

Posterunek odgałęźny POD (Poznań Jeżyce),

Posterunek odgałęźny Poznań Wola,

Stacja Kiekrz, Stacja Rokietnica, Stacja Szamotuły,

Posterunek odgałęźny Pęckowo,

Stacja Wronki,

Posterunek odgałęźny Mokrz,

Stacja Miały, Stacja Drawski Młyn.

Posterunkami stycznymi do ww. odcinka zdalnego sterowania będą:

Stacja Poznań Główny,

Posterunek odgałęźny Suchy Las,

Stacja Poznań Piątkowo,

Stacja Krzyż.

W pomieszczeniu przeznaczonym na urządzenia LCS Poznań Główny III przewiduje się zabudowę następujących stanowisk operatorskich zdalnego sterowania:

1. Stanowisko nr 1 - Dyżurny Ruchu Odcinkowy Dysponujący, który obsługiwać będzie pododcinek południowy:

- Posterunek odgałęźny POD (Poznań Jeżyce),
- Posterunek odgałęźny Poznań Wola,
- Stacja Kiekrz,
- Stacja Rokietnica,
- Stacja Szamotuły.

2. Stanowisko nr 2 - Dyżurny Ruchu Odcinkowy dla pododcinka północnego:

- Posterunek odgałęźny Pęckowo,
- Stacja Wronki,
- Posterunek odgałęźny Moka,
- Stacja Miały,
- Stacja Drawski Młyn.

3. Stanowisko nr 3 - Stanowisko obsługi przejazdów kat A i rezerwowe na wypadek usterki, któregoś ze stanowisk 1, 2. Stanowisko drózników przejazdowych będzie ponadto

wyposażone w urządzenia TVU do nadzoru nad sytuacją na przejazdach kolejowo-drogowych. Pomieszczenie Centrum Utrzymania i Diagnostyki przeznaczone dla LCS Poznań Główny III zlokalizowane zostanie w budynku nastawni „POR” stacji Poznań Główny. Zainstalowane w tym pomieszczeniu systemy pozwolą pracownikom służb utrzymania na odczyt informacji dotyczących utrzymania, diagnostyki i monitoringu urządzeń:

I. srk, w tym:

- a) stacyjnych urządzeń srk,
 - b) urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - c) urządzeń licznikowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów,
 - d) systemów urządzeń rogatkowych z sygnalizacją przejazdową, na przejazdach kategorii A,
 - e) samoczynnej blokady liniowej i blokady jednoodstępowej,
 - f) systemów zasilania urządzeń srk na stacjach,
- 2. transmisji, łączności i radi łączności,
 - 3. elektroenergetyki kolejowej,
 - 4. monitoringu i wykrywania włamań,
 - 5. sygnalizacji pożarowej i instalacji gaśniczej.

Systemy zainstalowane w pomieszczeniu CUD będą posiadały funkcję rejestracji zdarzeń. Post odgąłęzny POD (Poznań Jeżyce)

Na post odg. POD zostaną zabudowane komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym, wraz z układami kontroli niezajętości torów i rozjazdów opartych o system zliczania osi. Urządzenia wewnętrzne (bez komputera zależnościowego), En. sterowniki urządzeń przytorowych, interfejsy, jednostki centralne licznika osi, aparatura zasilająca oraz UPS i agregat prądowłórczy, zlokalizowane zostaną w dwóch klimatyzowanych kontenerach. W dniu 28 marca 2018r. w tym postępowaniu za najkorzystniejszą zamawiający uznał ofertę wykonawcy AZD Praha s.r.o. z Czech.

Zamawiający prowadził postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt i zabudowę urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Słonice - Szczecin Dąbie (LCS Stargard) realizowanego w ramach projektu „prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie”

Ze str. 78 - 79 wyciągu z IDW wynika, że przedmiotem tego postępowania jest:

Km 166,376 (istn. 166,297) - przejazd ko lej owo-dróg o wy kategorii C zostanie

przekwalifikowany na kat. B i wyposażony w nowy system samoczynnej sygnalizacji przejazdowej. Urządzenia sterujące sygnalizacją umieszczone będą w kontenerze SSP. Przejazd kolejowo-drogowy zostanie wyposażony w cztery napędy elektryczne z półrogatkami, cztery sygnalizatory drogowe i cztery tarcze ostrzegawcze przejazdowe. Powtarzacz SSP zabudowany będzie w LCS Stargard

Km 168,201 (istn. 168,202) — przejazd kolejowo-drogowy kategorii C zostanie

przekwalifikowany na kat. B i wyposażony w nowy system samoczynnej sygnalizacji przejazdowej. Urządzenia sterujące sygnalizacją umieszczone będą w kontenerze SSP. Przejazd kolejowo-drogowy zostanie wyposażony w cztery napędy elektryczne z półrogatkami, cztery sygnalizatory drogowe i cztery tarcze ostrzegawcze przejazdowe. Powtarzacz SSP zabudowany będzie w LCS Stargard.

Stacja Stargard

Na stacji Stargard zostaną zabudowane komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym, wraz z układami kontroli niezajętości torów i rozjazdów opartych o system zliczania osi. Lokalizację urządzeń srk dla stacji Stargard przedstawia plan schematyczny urządzeń srk. Urządzenia wewnętrzne (komputery zależnościowe, sterowniki urządzeń przytorowych, interfejsy, jednostki centralne licznika osi, aparatura zasilająca) rozmieszczone zostaną w nowym budynku nastawni „Sr”.

Na przyległych do stacji Stargard szlakach ruch pociągów będzie prowadzony na podstawie:

- w kierunku podg. Kolin po torach IK, 2K wieloodstępowej komputerowej samoczynnej blokady liniowej,
 - w kierunku stacji Reptowo po torach ID, 2D wieloodstępowej komputerowej samoczynnej blokady liniowej,
 - w kierunku stacji Ulikowo po torach ILJ,2U elektroniczna jednoodstępowa blokada liniowa,
 - w kierunku stacji Pyrzyce po torze IP elektroniczna jednoodstępowa blokada liniowa.
- Przewiduje się zasilanie urządzeń srk z dwóch niezależnych sieci energetycznych o zasilaniu trójfazowym 100 kVA oraz UPS zapewniający redukcję przerw w zasilaniu przy przełączeniach źródła zasilania o czasie podtrzymania 2h zgodnie z wymogami Instrukcji Ie-4. Na nastawni „Sr” zabudowany będzie agregat prądotwórczy stacjonarny jako źródło zasilania awaryjnego. Sygnalizatory, napędy zwrotnicowe i urządzenia do kontroli nie zajętości torów i rozjazdów połączone będą z urządzeniami wewnętrznymi siecią kabli sygnalizacyjnych. Kable układane będą bezpośrednio w ziemi wzdłuż toru poza torowiskiem, natomiast na międzytorzu w rurach ochronnych. Przejście poprzeczne pod torami w kanalizacji kablowej.

Moment zabudowy docelowych komputerowych urządzeń srk i ilość faz przebudowy ustalona będzie po zatwierdzeniu harmonogramu przebudowy układu torowego.

Planowane prace budowlane obejmują zabudowę urządzeń LCS Stargard wraz z CUiD w nowoprojektowanej nastawni „Sr”. LCS Stargard obejmie swoim zasięgiem posterunki ruchu i szlaki kolejowe położone w ciągu linii E 59 od km 105,820 do km 197,540. W tym celu w nastawni „Sr” przewidziano pomieszczenia na rozmieszczenie urządzeń zarówno dla LCS Stargard, jak i dla CUD, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Należy przewidzieć rezerwę pod przyszłe włączenie posterunków ruchu, nie objętych zakresem prac, do LCS Stargard. Rezerwa w urządzeniach ma umożliwić włączenie do LCS Stargard urządzeń szlakowych i stacyjnych zabudowanych w ramach zadań realizowanych w odrębnych przetargach, zgodnie z regulacjami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku 24 do PFU (Ie-4).

Szczegóły dotyczące adaptacji pomieszczeń w nastawni „Sr” znajdują się w części architektoniczno-budowlanej projektu.

W skład odcinka zdalnego sterowania i kierowania ruchem LCS Stargard będą wchodzić następujące posterunki ruchu:

Stacja Podlesiec,

Stacja Dobiegniew,

Stacja Bierzwnik,

Stacja Słonice,

Stacja Choszczno,

Stacja Dolice,

Posterunek odgałęźny Kolin,

Stacja Stargard,

Stacja Reptowo,

W pomieszczeniu przeznaczonym na urządzenia LCS Stargard przewiduje się zabudowę następujących stanowisk operatorskich zdalnego sterowania:

Stanowisko nr 1 - Dyżurny Ruchu Odcinkowy Dysponujący, który obsługiwać będzie:

Stacja Podlesiec,

Stacja Dobiegniew,

Stacja Bierzwnik,

Stacja Słonice,

Stacja Choszczno,

Stacja Dolice,

Posterunek odgałęźny Kolin,

Stacja Stargard,

Stacja Reptowo,

Stanowisko nr 2 - stanowisko rezerwowe na wypadek usterki stanowiska 1.

Pomieszczenie Centrum Utrzymania i Diagnostyki przeznaczone dla LCS Stargard zlokalizowane zostanie w budynku nastawni „Sr” stacji Stargard. Zainstalowane w tym pomieszczeniu systemy pozwolą pracownikom służb utrzymania na odczyt informacji dotyczących utrzymania, diagnostyki i monitoringu urządzeń srk, w tym:

a) stacyjnych urządzeń srk

W dniu 25 września 2019r. w tym postępowaniu zamawiający uznał za najkorzystniejszą ofertę wykonawcy AZD Praha s.r.o. z siedzibą w Czechach.

W dniu 25 czerwca 2019r. zamawiający dokonał sprostowania ogłoszenia przez m. in. sprostowanie sekcji III.1.3. w miejscu zdolność techniczna i kwalifikacje zawodowe pkt. 1 b), z którego zamawiający usunął warunek wykazania się „budową lub przebudową obejmującą wykonanie co najmniej jednego lokalnego centrum sterowania dla minimum 3 stacji lub posterunków odgałęźnych, wykonanej w ramach jednej umowy”.

W dniu 25 czerwca 2019r. zamawiający zmieścił na stronie internetowej modyfikację siwz nr 2, w której usunął z tomu I Siwz instrukcji dla wykonawców pkt. 8 ppkt. 8.6.1.lit. b postawiony w tym miejscu warunek odpowiadający przytoczonemu warunkowi ogłoszenia. Nadto w Tomie III siwz PFU rozdział 3.1.1. Wytyczne ogólne ppkt. 6 dotychczasowemu wymogowi nadał brzmienie: 6) W obszarze działania LCS w zakresie udzielonego zamówienia, należy stosować urządzenia stacyjne, przejazdowe oraz szlakowe jednego typu, w Tomie III siwz PFU rozdział 3.6.2.1. Wytyczne ogólne w pkt. 6 nadał brzmienie 6) W ramach zakresu objętego niniejszym zamówieniem należy stosować urządzenia jednego typu na wszystkich stacjach i posterunkach odgałęźnych w ramach jednego LCS, na wszystkich szlakach w ramach jednego LCS i na wszystkich przejazdach w ramach jednego LCS, niniejsze nie oznacza wymogu stosowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym tego samego typu, co urządzenia zabudowane w ramach innych zamówień.

W dniu 28 czerwca 2019r. zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie nr 354 i dokonał modyfikacji siwz:

1) Tom III SIWZ, Program Funkcjonalno Użytkowy (PFU), pkt 3.1.1.1.5, Systemy nadrzędne (LCS), str. 51 po zapisie:

„Zamawiający, w ramach zadania Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Poznań Główny — Wronki (LCS Poznań Główny III) przewidział zabudowę stanowisk oraz pomieszczenia CUD. W ramach Stanowiska nr 2 i 3 oraz pomieszczenia CUiD uwzględniono rezerwę w urządzeniach. Ma ona umożliwić włączenie do LCS Poznań Główny III urządzeń szlakowych stacyjnych realizowanych w ramach zadania pn. Zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych na odcinku Wronki — Słonice, od km 53,500 do km 81,877 (LCS Poznań) i od km 81 ,877 do km 128,680 (LCS Stargard) realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej e 59 na odcinku Wronki — Słonice”. W ramach tego zadania Zamawiający oczekuje doposażenia docelowego, w tym powiązania („doprogramowania” i fizycznego podłączenia).” dodaje się zapis w brzmieniu:

„W ramach tego zadania zamawiający oczekuje doposażenia docelowego, w tym powiązania („doprogramowania” i fizycznego podłączenia). Powyższy zakres wymaganych przez Zamawiającego prac w sytuacji możliwości zastosowania urządzeń różnych producentów w obszarze działania danego LCS, oznacza możliwość zastosowania przez Wykonawcę dodatkowych urządzeń i ewentualnie systemów niezbędnych do powiązania urządzeń srk warstwy podstawowej z warstwą nadrzędną (urządzenia zdalnego sterowania). A więc wskazane powyżej wymagania zamawiającego oznaczają obowiązek Wykonawcy docelowego doposażenia w tym doprogramowania i fizycznego połączenia oraz włączenia instalowanych urządzeń przez Wykonawcę do zabudowanych wcześniej przez podmiot trzeci urządzeń srk warstwy nadrzędnej w ramach cytowanego powyżej odrębnego zamówienia . Powyższe ma na celu zagwarantować należytą współpracę urządzeń i systemów srk warstwy podstawowej z warstwą nadrzędną w ramach obszaru działania LCS.”

2) Tom III SIWZ, Program Funkcjonalno — Użytkowy (PFU), pkt 3.1.1.1.5, Systemy nadrzędne (LCS), str. 52 po zapisie:

„Zamawiający, w ramach zadania Projekt zabudowa urządzeń sterowania ruchem i

sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Słonice — Szczecin Dąbie (LCS Stargard) przewidział zabudowę stanowisk oraz pomieszczenia CUI.D. W ramach Stanowiska nr 1 i 2 oraz pomieszczenia CUD uwzględniono rezerwę w urządzeniach. Ma ona umożliwić włączenie do LCS Stargard urządzeń szlakowych i stacyjnych realizowanych w ramach zadania pn. Zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych na odcinku Wronki — Słonice, od km 53.500 do km 81,877 (I-cs Poznań) i od km 81,877 do km 128,680 (LCS Stargard) realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej e 59 na odcinku Wronki — Słonice”. W ramach tego zadania zamawiający oczekuje doposażenia docelowego: w tym powiązania („doprogramowania” i fizycznego podłączenia).” dodaje się zapis w brzmieniu:

„W ramach tego zadania Zamawiający oczekuje doposażenia docelowego, w tym powiązania („doprogramowania” i fizycznego podłączenia). Powyższy zakres wymaganych przez Zamawiającego prac w sytuacji możliwości zastosowania urządzeń różnych producentów w obszarze działania danego LCS: oznacza możliwość zastosowania przez Wykonawcę dodatkowych urządzeń i ewentualnie systemów niezbędnych do powiązania urządzeń srk warstwy podstawowej z warstwą nadrzędną (urządzenia zdalnego sterowania). A więc wskazane powyżej wymagania zamawiającego oznaczają obowiązek wykonawcy docelowego doposażenia w tym doprogramowania i fizycznego połączenia oraz włączenia instalowanych urządzeń przez wykonawcę do zabudowanych wcześniej przez podmiot trzeci urządzeń srk warstwy nadrzędnej w ramach cytowanego powyżej odrębnego zamówienia . Powyższe ma na celu zagwarantować należyłą współpracę urządzeń i systemów srk warstwy podstawowej z warstwą nadrzędną w ramach obszaru działania LCS.”

Pytanie nr 354

Dotyczy: Tom 111 PFU

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, iż, po pierwsze, w przedmiotowym zadaniu zamawiający nie wymaga ingerencji w już istniejące (bądź realizowane w ramach odrębnych postępowań) obce systemy LCS, tzn. nie wymaga doprogramowania lub doposażenia tych obcych systemów LCS oraz, po drugie, czy zamawiający przekaze na etapie postępowania przetargowego wykonawcy specyfikację techniczną i wszelkie inne materiały o charakterze technicznym, do których nabywa prawa autorskie w ramach umowy nr 90/107/0381 /1 8 Z, a które zawierać będą dane dla ww. doprogramowania, doposażenia, fizycznego połączenia oraz włączenia instalowanych urządzeń do urządzeń podmiotu trzeciego zabudowanych wcześniej w ramach odrębnych postępowań.

Odpowiedź

Zamawiający dokonał modyfikacji SIWZ — Modyfikacja nr 3 S/WZ, pismo o sygnaturze IRZR3e0816-CEF-E59-11/19 — wyjaśniając treść zapisów PFU

Zamawiający przekaze wykonawcy specyfikacje techniczne oraz inne materiały o charakterze technicznym, do których nabywa prawa autorskie w ramach realizowanych kontraktów srk na obszarach obejmowanych przez LCS Poznań Główny III i LCS Stargard w zakresie niezbędnym do prawidłowej realizacji przedmiotowego zadania. Zamawiający przekaze materiały przyszłemu wykonawcy robót po zawarciu umowy.

Z korespondencji przedłożonej przez przystępującego wynika, że przystępujący w dniu 24 sierpnia 2018r. zwracał się do odwołującego o możliwość współpracy dostosowania do systemów odwołującego ESTW L90 % i Command 900 w związku z zawarciem umowy z PKP PLK. W dniu 31 sierpnia 2018r. odwołujący potwierdził możliwość współpracy. W dniu 6 września 2018r. przystępujący zwracał się do odwołującego o umożliwienie zmian oprogramowania, konfiguracji sprzętowej i zabudowanie interfejsu. W dniu 14 września 2018r. zamawiający zaprosił przystępującego na spotkanie w celu koordynacji projektów. W dniu 16 marca 2017r. przystępujący zwracał się do odwołującego o możliwość spotkania przed planowaną datą składania ofert. Na co odwołujący w dniu 23 marca 2017r. odpowiedział, że takie spotkanie nie jest zgodne z ustawą i prośba powinna być skierowana do zamawiającego. W dniu 3 kwietnia 2017r. przystępujący wystąpił do odwołującego z prośbą o odpowiedź pismo sporządzono w języku angielskim.

Izba zważyła, co następuje:

Izba stwierdziła, że zgłoszone przystąpienie spełnia wymogi formalne określone w art. 185 ust. 2 ustawy. Opozycji nie zgłoszono.

Izba nie dopatrzyła się zaistnienia przesłanek, które mogłyby skutkować odrzuceniem odwołania na postawie art. 189 ust. 2 ustawy.

Izba oceniła, że odwołujący wykazał przesłankę materialnoprawną dopuszczalności odwołania z art. 179 ust. 1 ustawy.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 29 ust. 2 i 3 ustawy oraz art. 7 ust. 1 ustawy przez

sporządzenie opisu przedmiotu zamówienia w sposób wskazujący (pośrednio) na konkretnego producenta, przez nakazanie w PFU stosowania urządzeń tego samego typu co urządzenia zabudowane przez podmiot trzeci w ramach odrębnego, wcześniej rozstrzygniętego postępowania obejmującego inny odcinek tego samego LCS

Izba umorzyła postępowanie w zakresie tego zarzutu działając na podstawie art. 186 ust. 4 a ustawy, gdyż zamawiający uwzględnił ten zarzut częściowy, a przystępujący po jego stronie wykonawca nie wniósł sprzeciwu. Wprawdzie taka sytuacja nie jest wprost regulowana treścią art. 186 ust. 4a ustawy, który reguluje jedynie sytuację braku przystępującego po stronie zamawiającego, to jednak brak sprzeciwu wobec uwzględnienia zarzutu częściowego, także w ocenie Izby usuwa spór pomiędzy stronami i prowadzi do umorzenia częściowego odwołania.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 7 ust. 1 ustawy oraz art. 353(1) Kodeksu cywilnego przez takie sformułowanie SIWZ, które czyni częściowo niemożliwym wykonanie zamówienia, a co najmniej uzależnia oferenta od podmiotu trzeciego, na którego działanie ów oferent nie ma żadnego wpływu

Zarzut nie zasługuje na uwzględnienie. W ocenie Izby zarzut nie został w ocenie Izby przez odwołującego udowodniony, natomiast zamawiający i przystępujący wykazali, że możliwe jest nałożenie obowiązków na strony przyszłej umowy, które nie będą jednoznacznie skonkretyzowane przez zamawiającego, w sytuacji, gdy z przyczyn o obiektywnym charakterze i uzasadnionych potrzebami zamawiającego nie ma możliwości bardziej precyzyjnego opisu przedmiotu zamówienia. Odwołujący podniósł, że brak konkretyzacji przedmiotu zamówienia w zakresie doposażenia lub doprogramowania urządzeń wykonawcy warstwy podstawowej (srk) w celu fizycznego połączenia oraz włączenia instalowanych urządzeń srk do urządzeń LCS podmiotu trzeciego zabudowanych (przystępującego) wcześniej w ramach odrębnych postępowań powoduje, że jest to umowa w części o świadczenie niemożliwe, gdyż uzależnione do woli podmiotu zewnętrznego, na który wykonawca nie będzie miał wpływu, a nadto, że zamawiający nie posiada i zamierza udostępnić specyfikację techniczną interfejsów do urządzeń LCS dopiero na etapie zawarcia umowy z wykonawcą. Odwołujący twierdził także, że może okazać się niemożliwe zaprojektowanie systemu czy zmiany w zakresie jego własnych urządzeń, w czasie realizacji przedmiotowej umowy. Tez tych odwołujący nie udowodnił. Z jednej strony zamawiający wskazał na potrzebę jednoczesnej realizacji kontraktów w warstwie podstawowej (srk) i nadrzędnej (LCS) oraz w sferze robót torowych z związku z przyznanym dofinansowaniem, a także zapewnieniem pełnej współpracy pomiędzy zabudowanymi urządzeniami tak warstwy nadrzędnej jak i podstawowej w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. Przyznał, że zgodnie z postanowieniami umów na realizację warstwy nadrzędnej specyfikacje techniczne urządzeń warstwy nadrzędnej pozyska dopiero w toku realizacji umów o warstwę nadrzędną. W konsekwencji na datę składania ofert nie jest ich w stanie pozyskać. Jednocześnie z załączonych do odpowiedzi na odwołanie udzielanych wyjaśnień przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia na warstwę nadrzędną widać wyraźnie, że również wykonawca realizujący warstwę nadrzędną działa w oparciu o pewną niepewność zakresu realizacji swojego zadania. Z odpowiedzi tych wynika, że ma on zapewnić rezerwę na połączenie z urządzeniami warstwy podstawowej, przy czym nie zna wykonawcy tej warstwy, ani urządzeń które będą w jej ramach wymagały zapełnienia przewidzianej rezerwy. Jednocześnie z korespondencji pomiędzy przystępującym, a odwołującym dotyczącej urządzeń odwołującego wynika, że strony w przeszłości prowadziły już rozmowy o współpracy w toku realizacji umowy. Co w ocenie Izby istotne to odwołujący odmawiał tej współpracy na etapie ofertowania uznając ją za niezgodną z ustawą, zaś na etapie po zawarciu umowy widział możliwość współdziałania. Tym samym zgromadzony materiał dowodowy wskazuje, że z jednej strony zamawiający ma obiektywną potrzebę realizacji jednoczesnej trzech typów kontraktów i oczekuje w tym zakresie interoperacyjności. Możliwe jest zawarcie umowy w sytuacji, gdy zakres pewnych świadczeń wykonawcy nie został precyzyjnie określony (obowiązek przewidzenia rezerwy), możliwa jest współpraca wykonawców na etapie po zawarciu umowy i sam zamawiający w przeszłości organizował spotkania w celu koordynacji realizowanych projektów. W ocenie Izby tym samym zgromadzony materiał dowodowy pozwala na przyjęcie, że postawiony zarzut jest nietrafny. Nadto Izba wzięła w szczególności pod uwagę to, że doposażenia czy doprogramowanie dotyczy własnych urządzeń odwołującego i tylko on jako producent jest w stanie ustalić w jakim zakresie dysponuje urządzeniami nadającymi się do zapewnienia interoperacyjności. Niewątpliwie gdyby odwołujący miał zaprojektować własne urządzenia srk pod własne urządzenia LCS, to miałby tak jak przystępujący pewną przewagę konkurencyjną, jednak nie oznacza to, że taka przewaga niweczy możliwość przeprowadzenia postępowania na zasadach uczciwej konkurencji. Trudno jest bowiem oczekiwać, że przy systemach wzajemnie powiązanych, nie dojdzie do sytuacji, w której powiązanie może powstać pomiędzy produktami pochodzącymi od tego samego wykonawcy. W szczególności większość postępowań na rozbudowę systemów musiałaby być obciążona taką wadą. Jednak właśnie zapewnienie pełni praw autorskich majątkowych zamawiającemu oraz zobowiązanie do udostępnienia specyfikacji technicznych ogranicza niekonkurencyjność postępowania. W ocenie Izby zamawiający

dbając o to, aby wykonawca warstwy nadrzędnej była zobowiązany do przeniesienia tych praw, zagwarantowania rezerwy na połączenie urządzeń oraz do przekazania specyfikacji technicznej, doprowadził do sytuacji, w której konkurencyjność postępowania została zapewniona w takiej proporcji jakiej było to możliwe w zastawieniu z obiektywną potrzebą zamawiającego, aby urządzenia ze sobą współpracowały tworząc sprawny system zarządzania ruchem kolejowym. Sam fakt nawiązania współpracy pomiędzy producentami obu typów urządzeń na etapie po zawarciu umowy, w ocenie Izby został uprawdopodobniony przez przystępującego. W tym stanie rzeczy Izba nie dopatrzyła się naruszenia przez zamawiającego zarzucanych mu przepisów i w zakresie tego zarzutu odwołanie należało oddalić.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a i art. 22d ust. 1 ustawy, przez zamieszczenie w SIWZ wymogu wykazania przez oferenta doświadczenia, które jest w sposób oczywisty nadmierne i nieproporcjonalne do przedmiotu zamówienia

Izba umorzyła postępowanie w zakresie tego zarzutu działając na podstawie art. 186 ust. 4 a ustawy, gdyż zamawiający uwzględnił ten zarzut częściowy, a przystępujący po jego stronie wykonawca nie wniósł sprzeciwu. Wprawdzie taka sytuacja nie jest wprost regulowana treścią art. 186 ust. 4a ustawy, który reguluje jedynie sytuację braku przystępującego po stronie zamawiającego, to jednak brak sprzeciwu wobec uwzględnienia zarzutu częściowego, także w ocenie Izby usuwa spór pomiędzy stronami i prowadzi do umorzenia częściowego odwołania.

Mając na uwadze powyższe Izba orzekła o oddaleniu odwołania na podstawie art. 192 ust. 1 i 2 ustawy.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 192 ust. 9 i 10 ustawy Pzp, tj. stosownie do wyniku postępowania, z uwzględnieniem postanowień rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2010 r. w sprawie wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2972) zmienionego rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz. U. z 2017 r., poz. 47), w tym w szczególności § 5 ust. 3 pkt. 1 rozporządzenia z ograniczeniem do kwoty określonej w § 3 pkt. 2 lit. b rozporządzenia.

Przewodniczący: