

Sygn. akt: KIO 687/23

WYROK

z dnia 28 marca 2023 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Aleksandra Patyk
Protokolant: Aldona Karpińska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 24 marca 2023 r. w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 13 marca 2023 r. przez wykonawcę SWARCO POLAND Sp. z o.o. z siedzibą w Modlniczce w postępowaniu prowadzonym przez Gminę Miasto Świnoujście

przy udziale wykonawcy Sprint S.A. z siedzibą w Olsztynie zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego

orzeka:

1. Oddala odwołanie.
2. Kosztami postępowania obciąża Odwołującego i:
 - 2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez Odwołującego tytułem wpisu od odwołania;
 - 2.2. zasądza od Odwołującego na rzecz Zamawiającego kwotę 3 600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika.

Stosownie do art. 579 ust. 1 i 580 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1710 z późn. zm.) na niniejszy wyrok -w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Warszawie.

Przewodniczący:

Sygn. akt: KIO 687/23

Uzasadnienie

Zamawiający – Gmina Miasto Świnoujście [dalej „Zamawiający”] prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego na budowę systemu zarządzania ruchem w Świnoujściu (znak postępowania: BZP.271.1.43.2022).

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 23 listopada 2022 r. pod numerem nr 2022/S 226-650414.

W dniu 13 marca 2023 r. wykonawca SWARCO POLAND Sp. z o.o. z siedzibą w Modlniczce [dalej „Odwołujący”] wniósł odwołanie zarzucając Zamawiającemu naruszenie: 1. art. 239 ust. 1 i 2 ustawy Pzp, poprzez przyznanie ofercie wykonawcy Sprint S.A. [dalej: „Sprint”] 4 pkt. w kryterium „doświadczenie kierownika projektu” za zadanie realizowane przez T. K. na rzecz Bielska-Białej dotyczące rozbudowy Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej, gdy tymczasem w ramach powyższego zadania nie był realizowany system zarządzania/sterowania ruchem, a jedynie rozbudowa istniejącego systemu, poprzez rozszerzenie terytorialne i funkcjonalne wdrożonego już systemu dokonanego w ramach Etapu I, co winno skutkować nieprzyznaniem punktu za realizację tego zadania, albowiem rozbudowa systemu nie może być traktowana jako realizacja systemu zarządzania/sterowania ruchem;

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

Wobec ww. zarzutów Odwołujący wniósł o:

1. uwzględnienie odwołania w całości;

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

W uzasadnieniu odwołania Odwołujący podniósł, że wykonawca Sprint wskazał, iż na funkcję kierownika projektu skieruje Pana T. K.. W drugiej rubryce wskazano, iż nabył on doświadczenie w realizacji następujących projektów:

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

Z Informacji o wyborze oferty najkorzystniejszej wynika, iż Sprint w kryterium „doświadczenie kierownika projektu” otrzymał 8 pkt. – tj. maksymalną liczbę, co potwierdza także, że doświadczenie nabyte w ramach projektu obejmującego rozbudowę Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej Zamawiający uznał, jako zgodne z opisem kryterium. Informacje wskazane przez wykonawcę Sprint nie były przez Zamawiającego w żaden sposób weryfikowane. Zamawiający nie prowadził wyjaśnień ani z wykonawcą Sprint, ani z zamawiającym, na którego rzecz realizowane były projekty wskazane w doświadczeniu kierownika projektu. Zamawiający uznał, że doświadczenie nabyte w Bielsku-Białej obejmowało realizację systemu zarządzania/sterowania ruchem.

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

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

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

Inteligentnego Systemu Transportowego. Realizacja systemu sterowania ruchem miała miejsce w ramach pierwszego etapu.

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

Odwołujący zaś w kryterium „doświadczenie kierownika projektu” wskazał doświadczenie Pana W. M., który pełnił funkcję kierownika projektu:

- 1) wdrożenie, w tym budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Gdyni
- 2) wdrożenie, w tym budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Gdańsku i Sopocie. Oba te systemy były o wartości powyżej 5 milionów złotych.

Zamawiający powziął wątpliwości, co do wskazanego przez Odwołującego doświadczenia Pana W. M. i skierował do Urzędu Miasta w Gdyni zapytanie. Zamawiający otrzymał odpowiedź mailem od p. M. P. – R. z Urzędu Miasta Gdyni. Zamawiający dokonał analizy udzielonej odpowiedzi i wskazał, iż wobec tego, że wskazane systemy były wykonane w ramach jednego zadania, to przyznaje tylko 4 punkty. Odwołujący nie zgadza się ze stanowiskiem Zamawiającego i uważa je za błędne – zarówno w zakresie przyznania wykonawcy Sprint 8 pkt., jak i nieprzyznania maksymalnej liczby punktów w tym kryterium Odwołującemu.

Odwołujący wskazał, że ocena ofert powinna być dokonywana w oparciu o treść SWZ oraz o treść wykazu złożonego przez wykonawcę. Zamawiający w prowadzonym postępowaniu, dopuścił się naruszenia tej zasady wynikającej z Prawa

zamówień publicznych i abstrahując od treści sposobu dokonywania oceny w ramach kryterium, tj. nie oceniał iloma realizacjami systemów kierował wskazywany kierownik, a, co wynika z treści zapytania, sprawdził tę ocenę do ilości zawartych umów. Takie działanie Zamawiającego jest nieuprawnione w niniejszym postępowaniu.

Zamawiający w ramach opisu kryterium oceny ofert nie wskazał, aby nabycie doświadczenia przez kierownika projektu nie mogło mieć miejsca w ramach jednej umowy,

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

Na podstawie opisu sposobu dokonywania oceny w ramach kryterium „doświadczenie kierownika projektu” należało wskazać: 1. w ilu systemach zarządzania ruchem lub systemach sterowania ruchem osoba wskazana przez wykonawcę pełniła funkcję kierownika projektu, 2. czy był to system o wartości co najmniej 5 milionów złotych oraz 3. czy osoba wskazana przez wykonawcę pełniła funkcję kierownika projektu przez cały okres realizacji systemu.

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

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

Odwołujący wskazał, że:

- Dostawa i uruchomienie nadrzędnego systemu zarządzania ruchem w Gdyni miała miejsce, zgodnie z dokumentacją postępowania w ramach Etapu II, zaś dostawa i uruchomienie nadrzędnego systemu zarządzania ruchem w Gdańsku w ramach Etapu I.
- Obydwa systemy są zarządzane z dwóch niezależnych centrów zarządzania i sterowania ruchem, tj. w Gdańsku i w Gdyni.
- Wykonywane były osobne dokumentacje odbiorowe, były przydzielone inne osoby odpowiedzialne za realizację systemów w Gdańsku i w Gdyni, jak również różne były komisje odbiorowe.
- Obydwa systemy – ten w Gdańsku i w Gdyni pracują aktualnie niezależnie i są zarządzane z dwóch oddzielnych centrów obsługi.
- Obydwa systemy są utrzymywane i rozbudowywane – każdy niezależnie przez Gdynię i Gdańsk.
- Zamawiający – Gmina Miasto Gdynia, określił także inne terminy odbiorów tych niezależnych Systemów, które są zintegrowane w ramach TRISTAR. Zgodnie z §4 umowy „Przedmiot zamówienia realizowany będzie przez WYKONAWCĘ w następujących terminach:
 - 1) Zakończenie robót i uruchomienie systemu dla zakresu etapu I oraz zgłoszenie gotowości do odbioru robót do dnia 30.05.2012 r.
 - 2) Zakończenie robót i uruchomienie systemu dla zakresu etapu II do dnia 30.09.2012 r. oraz zgłoszenie gotowości do odbioru robót do dnia 30.10.2012r., w tym budowa kanalizacji teletechnicznej na odcinku między skrzyżowaniami od nr 211 do nr 213 (wzdłuż Al. Zwycięstwa w Gdyni) do dnia 30.04.2012 r.”

Powyższe okoliczności potwierdzili także Panowie – W. M. oraz Z. S., który reprezentując firmę projektową BUD-INFO zaangażowany był w opracowanie dokumentacji projektowej z dziedziny inżynierii ruchu w ramach zadania „Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”. Z oświadczeń ww. osób wynika, iż pomimo realizacji tego zadania w oparciu o jedną umowę, to zrealizowane zostały de facto dwa oddzielne systemy – jeden dla Gdańska i Sopotu, a drugi dla Gdyni. Jak wskazano powyżej, oba systemy są aktualnie zarządzane oddzielnie przez Gdynię i Gdańsk. Odwołujący wskazał, iż na utrzymanie systemu sterowania ruchem w Gdańsku oraz w Gdyni prowadzone są oddzielnie przetargi przez zarządców tymi systemami, tj. Gdański Zarząd Dróg i Zieleni oraz Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni. Także w zakresie rozliczenia obydwu systemy były traktowane osobno. Zamawiający wymagał już w kosztorysie wyszczególnienia wartości odrębnie dla dostawy nadrzędnego systemu zarządzania ruchem w Gdańsku i w Gdyni. Powyższe potwierdza oferta złożona przez wykonawcę QUMAK-SEKOM S.A., który ostatecznie zrealizował zamówienie, jak również pismo, jakie Odwołujący otrzymał od Miasta Gdynia.

Powyższe potwierdza więc jednoznacznie, że w ramach umowy obejmującej Zintegrowany System TRISTAR dostarczono, co najmniej dwa odrębne pod względem technicznym systemy zarządzania ruchem, przy czym dodatkowo Gmina Miasta Gdynia oczekiwała integracji tych systemów, co było dodatkowym elementem przedmiotu zamówienia.

W kontekście interpretacji kryterium oceny ofert „doświadczenie kierownika projektu” dokonanej przez Zamawiającego w chwili oceny oferty Odwołującego nie można pominąć, iż w zakresie oferty Sprint i doświadczenia osoby skierowanej przez tego wykonawcę na stanowisko kierownika projektu, Zamawiający był mniej restrykcyjny. Jeśli Zamawiający uznał, iż przez „realizację systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem” należy rozumieć również realizację rozbudowy systemu, poprzez rozszerzenie terytorialne i funkcjonalne wdrożenia dokonanego w ramach innej realizacji, to tym bardziej powinien był

uznać realizację systemu zintegrowanego, w ramach którego zrealizowano de facto dwa systemy, których samodzielność potwierdzają wszystkie ww. okoliczności, w tym zwłaszcza fakt ich całkowitego i rozłącznego zarządzania przez dwa oddzielne centra i dwóch niezależnych zamawiających. Ponadto, co już zasygnalizowano odwołaniu, w Bielsku-Białej realizowano inteligentny system transportowy, w którym system sterowania ruchem był jedynie podsystemem, a zatem częścią większego systemu. Identycznie rzecz się ma w Trójmieście, gdzie większym system jest TRISTAR, zapewniający integrację mniejszych, acz samodzielnych systemów zarządzania ruchem w Gdyni i Gdańsku oraz Sopotcie.

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

Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie z dnia 23 marca 2023 r. wniósł o oddalenie odwołania w całości.

Zamawiający wskazał w szczególności, iż z opisanego w rozdziale XV pkt 2 ppkt 2 SWZ kryterium doświadczenia zawodowego kierownika projektu wynikało, że punktowaniu podlegało doświadczenie za realizację zadania systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem przy czym okres pełnienia funkcji obejmować miał całość realizacji, na której ww. osoba pełniła funkcję kierownika projektu.

Odnosnie zarzutu zawartego w punkcie 1. petitum odwołania Zamawiający wskazał, że zarzut jest błędny. Odwołujący w swoim odwołaniu błędnie ocenia przedmiotową realizację w Bielsku – Białej i błędnie interpretuje postanowienia SWZ w tej sprawie twierdząc, że Zamawiający wymagał doświadczenia przy budowie od podstaw systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem. W ocenie Zamawiającego przedstawiona przez Sprint realizacja pn. „Rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej, realizowany na rzecz MZD w Bielsku-Białej” uzasadnia przyznanie dodatkowych punktów. Potwierdza to dokumentacja zawarta na stronie tego zamawiającego.

Zamawiający wskazał, iż jak wynika z treści punktu 3.3. specyfikacji istotnych warunków zamówienia sporządzonej do tego postępowania zamówienie obejmowało swoim zakresem w szczególności:

- I. Wykonanie nowych programów/projektów sygnalizacji świetlnej dla 18 sygnalizacji oraz dostosowanie ich do obowiązujących norm i przepisów oraz działania w ramach działającego systemu ITS.
- II. Wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej, a w szczególności: Projekty budowlane i wykonawcze m.in. branż: architektoniczno-budowlanej, elektrycznej, teletechnicznej; Projekt tymczasowej i docelowej organizacji ruchu; Projekt integracji nowych elementów projektu z istniejącym systemem ITS.
- III. Modernizację skrzyżowań z sygnalizacją świetlną wraz z poprawą przepustowości oraz o niezbędne elementy monitoringu, detekcji i sterowania ruchem.
- IV. Rozbudowę posiadanej przez miasto infrastruktury telekomunikacyjnej i sieci transmisji danych dla potrzeb systemu ITS.
- V. Gromadzenie danych – możliwości zebrania i przechowywania danych.
- VI. Rozbudowę, dostawę, instalację i wdrożenie:
 - a) podsystemu sterowania ruchem, w tym modernizacji i włączenie do systemu 18 sygnalizacji,
 - b) podsystemu priorytetów dla transportu miejskiego na wszystkich modernizowanych sygnalizacjach świetlnych,
 - c) podsystemu dynamicznej informacji przystankowej na 15 przystankach,
 - d) podsystemu monitoringu wizyjnego w różnych rejonach miasta,
 - e) rozbudowę zaplecza serwerowni i zasilania rezerwowego.
- VII. Budowę, dostawę, instalację i wdrożenie:
 - a) podsystemu dynamicznej informacji dla kierowców, w tym informacji parkingowej – tablice informacji parkingowej – 15 szt., tablice zmiennej treści – 3 szt.,
 - b) urządzeń informowania o zajętości parkingów na 2 wyznaczonych parkingach (jeden – identyfikacja zajętości w oparciu o wideomonitoring, jeden – identyfikacja zajętości w oparciu o czujniki w nawierzchni), włączenie do podsystemu dynamicznej informacji parkingowej 4 parkingów posiadających już system detekcji zajętości miejsc.

- VIII. Uzyskania wymaganych przepisami uzgodnień i pozwoleń.
- IX. Wykonania robót instalacyjno-montażowych w oparciu o opracowaną dokumentację.
- X. Dostawa oraz montaż urządzeń i elementów wchodzących w skład systemu, ich uruchomienie oraz instalację dedykowanego oprogramowania.
- XI. Przeprowadzenie wdrożenia w oparciu o bezpieczeństwo danych (w tym RODO).
- XII. Wykonanie kalibracji uruchomieniowej systemu oraz testu sprawdzającego, potwierdzającego dokładność z podatnością na wyciek danych.
- XIII. Przekazanie Zamawiającemu gotowych do użytkowania obiektów wraz z dokumentacją powykonawczą.
- XIV. Przeprowadzenie niezbędnego instruktażu z zakresu obsługi systemu oraz z zakresu utrzymania urządzeń w sprawności technicznej dla personelu wyznaczonego przez Zamawiającego.
- XV. Przygotowanie przez wykonawcę systemu ITS w ramach przygotowanej oferty opisu technicznego wszystkich elementów Systemu ITS.

Dodatkowo w OPZ wielokrotnie podkreślono się, że owa rozbudowa jest de facto budową II etapu systemu ITS. Przykładowo należy wskazać następujące sformułowania zawarte w OPZ:

- „System ITS Bielsko-Biała powinien w maksymalnym stopniu wykorzystywać istniejącą infrastrukturę techniczną oraz systemy w wydzielonym obszarze funkcjonalnym Miasta Bielsko-Biała, m.in. latarnie sygnalizacji świetlnej, słupy sygnalizacyjne, kanalizację teletechniczną itp.”;
- „Przyszły Wykonawca systemu powinien dążyć do maksymalnego wykorzystania infrastruktury i urządzeń zewnętrznych, zlokalizowanych na terenie miasta, o ile nie spowoduje to ograniczeń efektywności oferowanego systemu lub jego niezawodności.”;
- „Celem zapewnienia otwartości, zgodności i integracji z innymi systemami, obecnie i w przyszłości, Wykonawca powinien zaprojektować architekturę logiczną i fizyczną systemu oraz opracować specyfikacje techniczne systemu i podsystemów składowych; wskazanym jest wykorzystanie metodyki FRAME, na podstawie której opracowano odpowiednie architektury dla Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR), oraz wykorzystanie specyfikacji technicznych KSZR.”
- „Docelowy system ITS Bielsko-Biała, realizowany w ramach Etapu II, powinien:

 - realizować wszystkie funkcje opracowane w niniejszej dokumentacji,
 - realizować wymagane w dokumentacji strategie sterowania,
 - cechować się wysoką niezawodnością pracy oraz wysoką jakością danych gromadzonych i przetwarzanych,
 - rozszerzać zakres funkcjonalny i terytorialny posiadanego już przez Podmiot zarządzający i realizujący zadanie rozwiązanie.”

W dalszej części OPZ można przeczytać, że: „Celem zamówienia na system ITS jest dostarczenie rozwiązań sprzętowych i programowych do osiągnięcia następujących celów głównych:

- planowanie komunikacyjne,
- optymalizacja w celu zapewnienia spójnego sterowania dla poszczególnych obszarów w czasie rzeczywistym,
- sterowanie bezpośrednie,
- monitorowanie urządzeń,
- monitorowanie sytuacji ruchowej, w tym zajętości pasów ruchu oraz miejsc parkingowych,
- gromadzenie statystyk dotyczących danych o ruchu drogowym w celu późniejszego wykorzystania,
- informowanie podróżujących uczestników ruchu o warunkach poruszania się po mieście i przekazywania innych komunikatów.

Budowa Systemu ITS Bielsko-Biała II przewidywana jest do realizacji w płaszczyznach:

- funkcjonalnych
- obszarowych opisanych w rozdziałach poniżej.”

Zdaniem Zamawiającego z treści specyfikacji oraz OPZ wynika jasno, że przedmiotem tego zamówienia był realizacja

systemu ITS, co było zgodne z oczekiwaniem Zamawiającego postawionym w tym postępowaniu.

Zamawiający wskazał, że definicja inteligentnego systemu transportowego (ITS) zawarta jest w ustawie o drogach publicznych. Zgodnie z art. 4 pkt 33) tej ustawy poprzez ITS rozumie się systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu. W świetle powyżej definicji, treść przedmiotu zamówienia określonego w postępowaniu prowadzonym w Bielsku - Białej, na które powołuje się Sprint potwierdza, że dotyczył on realizacji systemu ITS i jest zgodny z wymaganiami SWZ w tej sprawie.

W SWZ Zamawiający nie ograniczył się tylko do doświadczenia kierowania od podstaw budową systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem, ale dopuścili szersze pojęcie jego realizacji, w tym jego rozbudowę. Gdyby Zamawiający wymagał doświadczenia w kierowaniu budową nowego systemu od podstaw, wskazałby to w SWZ. Tymczasem posłużył się jedynie stwierdzeniem „realizacja” co było zamierzeniem celowym. Realizacja systemu ITS ma bowiem znaczenie szersze. Zamawiający zwrócił uwagę, że systemy ITS są systemami otwartymi jeśli chodzi ich kompletność. Posiadają one duże możliwości zmiany i rozbudowy. Kolejne etapy realizacji tego systemu związane są z dalszą planowaną lub też nie realizacją systemów ITS jako całości. Zakres rozbudowy w ramach budowy systemu ITS w Bielsku Białej -etapu II był znaczny i porównywalny do etapu I i zawierał szereg kwestii związanych z systemem ITS. Wymagał on koordynacji i integracji z etapem I. Była więc to realizacja systemu ITS. Bez wątpienia więc działając w oparciu o posiadane dokumenty, Zamawiający mógł stwierdzić, że postępowanie pn. „Rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej, realizowany na rzecz MZD w Bielsku-Białej” było realizacją systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem spełniającym wymagania postawione w SWZ co do kryterium oceny ofert.

Odnosnie zarzutu zawartego w punkcie 2. petitum odwołania Zamawiający wskazał, że dwóch wykonawców różnie zakwalifikowało zadanie w postaci projektu TRISTAR. Maxto uznała, że jest to jedno zadanie, natomiast Odwołujący rozbił je na dwa: Gdańsk i Gdynie, domagając się dodatkowych punktów. Zamawiający zwrócił się do jednego z zamawiających

realizującego projekt TRISTAR - Urzędu Miasta w Gdyni otrzymując odpowiedź, że: - pana W. M. pełnił funkcje dyrektora kontraktu, - funkcję tę pełnił przez cały czas trwania projektu, -projekt TRISTAR był jednym zadaniem, realizowanym w ramach jednej umowy.

Dodatkowo Zamawiający dysponował dokumentacją postępowania na stronie Urzędu Miasta w Gdyni. Dokumentacja ta potwierdziła, że przedmiotowy projekt realizowany był w ramach jednej umowy i dotyczył jednego zadania pn. „Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR”. Zakończenie całego projektu potwierdzone miało być jednym protokołem ostatecznym, co nastąpić miało po zakończeniu realizacji przez wykonawcę ostatnich wymaganych pomiarów natężenia ruchu po regulacji całego systemu.

Zamawiający zwrócił uwagę, że nie oczekiwał od personelu wykonawców doświadczenia odnosnie do ilości zrealizowanych centrów sterowania ruchem. Istotą było doświadczenie w kierowaniu zadaniem jako całością bez względu na to czy w jego ramach było jedno, dwa czy więcej centrów sterowania ruchem.

Zamawiający wskazał, iż projekt TRISTAR był jednym zadaniem składającym się z czterech etapów. Zamawiający nie podzielił go na odrębne części. Fakt ukończenia jednego z etapów nie kończył definitywnie pozostałej części, co znalazło odzwierciedlenie także w postanowieniach umowy i rozliczeniach z rozbić na poszczególnych zamawiających. Zamawiający przywołał fragment § 12 projektu umowy i wskazał, że realizacja etapu III i IV była wspólna dla całości zamówienia. Nie jest więc tak, że po zakończeniu etapów I i II kończyło się całe zadanie. Co więcej realizacja III i IV dotyczyła też zakresów objętych etapami I i II.

Zamawiający podał, że w treści PFU dla etapu IV wskazano:

- a) „Przedmiotem opracowania jest Program Funkcjonalno-Użytkowy dla części zadania polegającego na budowie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR obejmującego obszar Gdańska, Gdyni i Sopotu.”;
- b) „Wdrożenie systemu przyczyni się do zwiększenia udziału podróży transportem, zbiorowym (zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego), poprawy warunków i bezpieczeństwa ruchu oraz poprzez poprawę, warunków ruchu i przeniesienie części podróży na transport zbiorowy – zmniejszenia, emisji spalin na obszarze Trójmiasta. Wdrożenie systemu w zakresie przedstawionym w niniejszym opracowaniu umożliwi dalszą rozbudowę Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR.”;
- c) „System będzie zarządzany z dwóch obszarowych centrów. Centrum obsługujące miasto Gdynię będzie zlokalizowane w dawnym budynku PLO na ul. 10 Lutego w Gdyni. Centrum obsługujące miasto Sopot i Gdańsk będzie zlokalizowane w budynku przy ul Wyspiańskiego 9a w Gdańsku- Wrzeszczu.;
- d) „W zakres projektu pn.: „Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie- etap IV”, dla którego wykonany jest niniejszy program funkcjonalno-użytkowy wchodzi następujące elementy:
 - budowa infrastruktury połączeń systemowych (budowa połączeń systemowych w tym budowa kanalizacji kablowej o łącznej długości ok. 27 km i kabla światłowodowego o łącznej długości ok. 42 km, oraz budowa ok. 54

węzłów telekomunikacyjnych lokalnych i 3 pasywnych węzłów obszarowych),

- przebudowa sygnalizacji świetlnej w celu dostosowania do funkcjonowania w systemie na 44 skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych z zastosowaniem priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego,
- budowa systemu nadzoru wizyjnego (przewidziano lokalizację 12 kamer nadzoru nad ruchem),
- budowa systemu rejestratorów wykroczeń drogowych i identyfikacji pojazdów (2 rejestratory przekroczenia prędkości),
- budowa 5 stacji pogodowych,
- budowa 5 znaków zmiennej treści i 4 tablic zmiennej treści,
- budowa systemu informacji parkingowej (15 urządzeń zliczających miejsca na parkingach).” Powyższe jasno wskazuje na złożoność realizacji projektu jakim była budowa zintegrowanego Systemu ITS w ramach projektu TRISTAR, a tym samym konieczność oceny go jako całości. Tymczasem Odwołujący akcentuje kwestie budowy dwóch odrębnych centrów sterowania w Gdańsku i Gdyni sprowadzając je do odrębnych systemów ITS, gdy tymczasem jednym zadaniem objęty był zintegrowany system ITS jako całość. Jak wskazano w PFU: Szeroko stosowanym obecnie rozwiązaniem jest wprowadzenie narzędzi i środków z dziedziny ITS – Inteligentnych Systemów Transportowych. Proponuje się zbudowanie w wybranych obszarach aglomeracji trójmiejskiej systemu zarządzania ruchem – ATMS (Advanced Traffic Management System) o nazwie TRISTAR – realizowanego na podstawie szczegółowej koncepcji opracowanej przez zespół specjalistów Politechniki Gdańskiej i Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej zawartej w opracowaniu p.t. „Koncepcja zintegrowanego systemu zarządzania ruchem na obszarze Gdańska, Gdyni i Sopotu”. Głównym celem instalowania zintegrowanego systemu zarządzania ruchem i transportem zbiorowym TRISTAR w aglomeracji jest poprawa warunków ruchu poprzez dostarczenie narzędzi do zarządzania ruchem oraz wzrost udziału podróży wykonywanych transportem zbiorowym poprzez zwiększenie konkurencyjności tego środka transportu poprzez wykorzystanie technologii ITS. System będzie wspomagał działania zarządcy ruchu oraz transportu publicznego w zakresie optymalnego wykorzystania infrastruktury drogowej, poprawy bezpieczeństwa ruchu, ograniczenia negatywnego wpływu ruchu na środowisko.”

Jedność systemu ITS podkreślona została też w załączniku nr 7 do siwz (specyfikacja techniczna systemu zarządzania ruchem zakres specyfikacji). Zgodnie z punktem 3.1. załącznika nr 7: „Zasadniczą funkcją poziomu centralnego systemu będzie integracja wszystkich wchodzących w skład ZSZR TRISTAR systemów. Integracja będzie zapewniona przez wspólne środki sprzętowe i programowe zainstalowane na poziomie centralnym, wspólną sieć transmisji danych, wspólne bazy danych umożliwiające wzajemne wykorzystanie danych i produktów przetwarzania przez systemy wchodzące w skład ZSZR TRISTAR”.

Zgodnie z punktem 3.1.12 Integracja systemów załącznika nr 7: „Należy zapewnić integrację wszystkich systemów wchodzących w skład ZSZR TRISTAR poprzez zastosowanie centralnej bazy danych, utworzenie wzajemnych powiązań i przepływów informacji pomiędzy systemami oraz poprzez jednolity interfejs operatora.” Potwierdza to także schemat graficzny zawarty w załączniku nr 7.

Ponadto Zamawiający wskazał, że we wniosku o dofinansowanie tego projektu zamawiający wskazali, że:

- „W ramach realizacji projektu powstanie jeden system zarządzania i sterowania ruchem miejskim obejmujący swoim działaniem Gdańsk, Sopot i Gdynię, co ma swoje odzwierciedlenie we wskaźnikach produktu wskazanych w punkcie B.4.2. b) niniejszego wniosku. W obrębie ww. systemu zarządzania ruchem zastosowane zostaną następujące podsystemy funkcjonalne”.
- „Wdrożenie systemu wymaga: - budowy infrastruktury szkieletu centralnego (Centrum Zarządzania i Sterowania Ruchem w Gdańsku, Centrum Zarządzania i Sterowania Ruchem w Gdyni oraz Stanowisko Sterowania Ruchem w Sopocie);”
- „Projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie systemowe przewidziane do zastosowania na obszarze Trójmiasta, nie wyłączając możliwości rozszerzania Systemu TRISTAR na dalsze obszary Aglomeracji Trójmiejskiej. W wyniku realizacji projektu, powstanie w Trójmieście kompletny system zarządzania i sterowania ruchem, obejmujący całą infrastrukturę i wszelkie urządzenia niezbędne do jego prawidłowego i niezawodnego działania”.

Wszystko to jednoznacznie wskazuje na jeden system w ramach jednego zadania. Zamawiający wymagał, aby Wykonawca posiadał doświadczenie na całym realizowanym projekcie bez rozbijania go na poszczególne etapy wchodzące w skład całości. Chodziło o to, by osoba zdobyła doświadczenie w pełnym spektrum takiej realizacji, a nie tylko jakimś wycinku (etapie). Zamawiający nie kwestionuje wiedzy i doświadczenia pana W. M. zdobytego na tym kontrakcie. Uznaje jednak, że wykonywał on funkcję w ramach jednego zadania. Nie pełnił on dwóch odrębnych ról kierowniczych na kontraktach w Gdańsku i Gdyni.

Po przeprowadzeniu rozprawy z udziałem Stron i Uczestnika postępowania odwoławczego, na podstawie zebranego materiału w sprawie oraz oświadczeń i stanowisk Stron i Uczestników, Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła i zważyła, co następuje:

Na wstępie Izba ustaliła, że nie została wypełniona żadna z przesłanek, o których stanowi art. 528 ustawy Pzp,

skutkujących odrzuceniem odwołania.

Izba oceniła, że Odwołujący posiada interes w uzyskaniu zamówienia oraz możliwość poniesienia szkody w związku z ewentualnym naruszeniem przez Zamawiającego przepisów ustawy Pzp, czym wypełnił materialnoprawną przesłankę dopuszczalności odwołania, o której mowa w art. 505 ust. 1 ustawy Pzp.

Zamawiający w dniu 14 marca 2023 r. powiadomił wykonawców o wniesionym odwołaniu.

Izba dopuściła do udziału w postępowaniu odwoławczym wykonawcę Sprint S.A. z siedzibą w Olsztynie [dalej „Przystępujący” lub „Sprint”] zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego w dniu 15 marca 2023 r. po stronie Zamawiającego.

Przy rozpoznawaniu przedmiotowej sprawy Izba uwzględniła dokumentację postępowania o udzielenie zamówienia przekazaną przez Zamawiającego, w szczególności ogłoszenie o zamówieniu, specyfikację warunków zamówienia wraz z załącznikami oraz wyjaśnieniami i modyfikacjami, oferty złożone w postępowaniu oraz zawiadomienie o wyborze oferty najkorzystniejszej oferty z dnia 2 marca 2023 r.

Skład orzekający Izby wziął pod uwagę również stanowiska i oświadczenia Stron i Uczestnika złożone ustnie i pisemnie do protokołu posiedzenia i rozprawy w dniu 24 marca 2023 r., w tym odpowiedź na odwołanie oraz pismo procesowe Sprint z dnia 24 marca 2023 r.

Izba zaliczyła w poczet materiału sprawy dowody złożone przez Odwołującego, tj.:

1. zakres zadań dla Etapu I – obszar Gdańska (załącznik nr 12a do SIWZ);
2. zakres zadań dla Etapu II – obszar Gdyni (załącznik nr 12a do SIWZ);
3. zdjęcia obrazujące 2 Centra Zarządzania Sterowania Ruchem w Gdańsku i Gdyni – każde wraz z niezależną serwerownią;
4. protokół odbioru końcowej inwestycji Etapu I i przekazania do użytkowania inwestycji;
5. protokół odbioru końcowej inwestycji Etapu II i przekazania do użytkowania inwestycji;
6. oświadczenie p. Z. S. z 10.03.2023 r.;
7. oświadczenie p. W. M. z 10.03.2023 r.;
8. pismo UM Gdynia z 17.02.2023 r.;
9. wyciąg z dokumentacji powykonawczej z elementów architektury informatycznej;
10. PFU oraz Tabela Elementów Rozliczeniowych dla zadania „Inteligentny System

Transportowy Bielsko-Biała, Etap 2”,

11. OPZ oraz Tabela Elementów Rozliczeniowych dla zadania na zaprojektowanie,

dostarczenie, wykonanie i uruchomienie do działania w ruchu ulicznym miasta Bielsko-Biała Systemu ITS, w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Rozwój Zrównoważonego Transportu Miejskiego w Bielsku-Białej”;

12. PFU dla I, II i III etapu realizacji zadania polegającego na budowie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR, obejmującego obszar Gdańska, Gdyni i Sopotu;
13. projekt umowy dot. ww. zadania;
14. wyciąg z zamówień realizowanych przez ZDiZ Gdańsk i ZDiZ Gdynia obejmujących utrzymanie systemów zarządzania ruchem w tych miastach;
15. kosztorys złożony wraz z ofertą przez firmę Qumak – Sekom S.A.;
16. opracowanie własne dotyczące porównania systemów – Izba potraktowała jako część argumentacji Odwołującego.

Do akt sprawy Izba włączyła również złożone przez Zamawiającego przy odpowiedzi na odwołanie wnioski dowodowe, tj.:

1. SIWZ w przetargu nieograniczonym na Rozbudowę Inteligentnego Systemu

Transportowego w Bielsku-Białej;

2. projekt umowy na wybór Wykonawcy roboty budowlanej: „Zintegrowany System

Zarządzania Ruchem TRISTAR”;

3. PFU dla Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie obejmujący IV etap realizacji robót;
4. Załącznik nr 7- specyfikacja techniczna systemu zarządzania ruchem zakres specyfikacji (TRISTAR);
5. wniosek o dofinansowanie TRISTAR.

Izba do akt sprawy włączyła również wnioski dowodowe złożone przez Przystępującego, tj.:

1. protokół odbioru końcowego zadania dotyczącego rozbudowy ITS w Bielsku – Białej;
2. wyciąg z dokumentacji powykonawczej w zakresie Aplikacji Centralnej (Tom I, II i III);
3. pismo UM Gdynia z 16.02.2023 r. wraz z pytaniem z dnia 14.02.2023 r.;
4. protokół odbioru ostatecznego inwestycji pn. „Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”.

Izba ustaliła, co następuje:

Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie, dostarczenie oraz instalacja i uruchomienie Systemu Zarządzania Ruchem (SZR) w Świnoujściu, zwanego dalej również

jako System ITS. Zamówienie realizowane jest poprzez formułę „zaprojektuj i wybuduj”, zatem składa się z dwóch podstawowych etapów: etapu I projektowania i etapu II -realizacyjnego.

Zgodnie z rozdziałem XV SWZ, kryterium oceny ofert było m.in. doświadczenie personelu (D) o wadze 24%.

Zgodnie z rozdziałem XV pkt 2 ppkt 2 SWZ: Kwalifikacje i doświadczenie personelu: (D) - 24%: Ocenie podlegać będzie doświadczenie osób skierowanych do realizacji zamówienia zgodnie z poniższymi zasadami:

a) Doświadczenie zawodowe kierownika projektu (DP)

Punkty w tym kryterium będą przyznawane za doświadczenie zawodowe osoby wskazanej przez wykonawcę do pełnienia funkcji kierownika projektu za każdą realizację polegającą na realizacji systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem o wartości 5 000 000,00 złotych brutto (słownie złotych: pięć milionów), a okres pełnienia funkcji obejmował całość realizacji, na której ww. osoba pełniła funkcję kierownika projektu.

Za każde zadanie spełniające powyższe warunki, oferta otrzyma 4 punkty (maksymalnie 8 w kryterium).

W dniu 23 stycznia 2023 r. upłynął termin składania ofert. W przedmiotowym postępowaniu oferty złożyło 3 wykonawców.

Wykonawca Sprint w punkcie 3 formularza oferty wskazał, iż na funkcję kierownika projektu kieruje p. T. K. . Wykonawca Sprint oświadczył, iż ww. osoba nabyła doświadczenie w realizacji następujących projektów:

1. Zaprojektowanie, dostarczenie, wykonanie i uruchomienie do działania w ruchu ulicznym miasta Bielsko – Biała Systemu ITS o wartości zadania ponad 5 000 000 zł brutto. Zamówienie zrealizowano na rzecz MZD w Bielsku-Białej;
2. Rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej o wartości zadania ponad 5 000 000 zł brutto. Zamówienie zrealizowano na rzecz MZD w Bielsku-Białej.

Z kolei Odwołujący w punkcie 3 formularza oferty wskazał, iż na funkcję kierownika projektu kieruje p. W. M. . Odwołujący oświadczył, iż ww. osoba nabyła doświadczenie w realizacji następujących projektów:

1. wdrożenie, w tym budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Gdyni o wartości zadania ponad 5 000 000 zł brutto. W ramach zadania: Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie. Zamówienie zrealizowano na rzecz Gminy Miasta Gdynia, działającej w imieniu własnym, oraz w imieniu i na rzecz Gminy Miasta Sopot oraz w imieniu i na rzecz Gminy Miasta Gdańsk;
2. wdrożenie, w tym budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Gdańsku i Sopocie o wartości zadania ponad 5 000 000 zł brutto. W ramach zadania: Wdrożenie

Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie. Zamówienie zrealizowano na rzecz Gminy Miasta Gdynia, działającej w imieniu własnym, oraz w imieniu i na rzecz Gminy Miasta Sopot oraz w imieniu i na rzecz Gminy Miasta Gdańsk;

3. Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego – Zaprojektowanie i Budowa Systemu Zarządzania Ruchem w Lublinie o wartości zadania ponad 5 000 000 zł brutto. Zamówienie zrealizowano na rzecz ZDM w

Lublinie. Na ww. zadaniu p. M. pełnił funkcję zastępcy kierownika projektu.

W dniu 31 stycznia 2023 r. Zamawiający zwrócił się z pytaniem do UM w Gdyni w zakresie doświadczenia p. W. M. wskazując m.in. że jeden z oferentów przedstawił jako dwa zadania:

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

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

Biorąc powyższe Zamawiający zwrócił się o informację:

1. Jaką funkcję pełnił Pan W. M. na ww. zadaniu?
2. Czy było to jedno lub dwa zadania?
3. Czy okres pełnienia funkcji kierownika projektu obejmował całość realizacji ww. zadania?

W dniu 2 lutego 2023 r. Zamawiający uzyskał odpowiedź na wskazane wyżej pytania: Ad. 1 Pan W. M. pełnił funkcję dyrektora kontraktu umocowanego do reprezentowania Wykonawcy w sprawach finansowych. Można uznać, że była to funkcja kierownika projektu. Ad. 2 Było to jedno zadanie, jedna umowa: podpisana 20.02.2012 w wyniku rozstrzygnięcia przetargu publicznego, odbiór ostateczny 10.12.2015. Wykonawca udzielił gwarancji i rękojmi na okres 3 od tej daty. Przed datą odbioru były jeszcze podpisywane umowy na roboty dodatkowe i uzupełniające, ale dotyczyły tego jednego zadania realizowanego na terenie Gdyni, Gdańska i Sopotu.

Ad. 3 Tak, pan W. M. pełnił funkcję od dnia podpisania umowy do dnia odbioru ostatecznego, jest wpisany do protokołu z tego odbioru.

W dniu 2 marca 2023 r. Zamawiający dokonał wyboru oferty Przystępującego, która w kryterium „doświadczenie kierownika projektu” otrzymała max liczbę punktów (8). Z kolei oferta Odwołującego w ww. kryterium pozacenowym otrzymała 4 punkty. Zamawiający uzasadnił, że otrzymał od UM w Gdyni informację o tym, że Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie było realizowane jako jedno zadanie, a także o tym, że pan W. M. pełnił podczas jego realizacji funkcję dyrektora kontraktu przez cały okres trwania zadania. Ponadto, zgodnie z pkt 4.0 SWZ dotyczącym ww. zadania zamawiający nie dopuszczał składania ofert częściowych. Wykonawca do oceny przedstawił również zadanie pn. „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego – Zaprojektowanie i Budowa Systemu Zarządzania Ruchem w Lublinie”, na którym wskazał pana W. M. jako z-cę kierownika projektu. Zamawiający nie przyznał punktów za przedstawione zadanie z uwagi na to, że kryterium doświadczenie kierownika projektu (DP) brzmiało: Punkty w tym kryterium będą przyznawane za doświadczenie zawodowe osoby wskazanej przez wykonawcę do pełnienia funkcji kierownika projektu za każdą realizację polegającą na realizacji systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem o wartości 5 000 000,00 złotych brutto (słownie złotych: pięć milionów), a okres pełnienia funkcji obejmował całość realizacji, na której ww. osoba pełniła funkcję kierownika projektu.

Izba zważyła, co następuje:

Biorąc pod uwagę zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, poczynione ustalenia faktyczne oraz orzekając w granicach zarzutów zawartych w odwołaniu, Izba stwierdziła, iż odwołanie nie zasługiwało na uwzględnienie.

Nie potwierdził się zarzut naruszenia art. 239 ust. 1 i 2 w zw. z art. 16 pkt 1 oraz art. 17 ust. 2 ustawy Pzp, poprzez przyznanie ofercie wykonawcy Sprint S.A. 4 pkt. w kryterium „Doświadczenie kierownika projektu” za zadanie realizowane przez p. T. K. na rzecz Bielska-Białej dotyczące rozbudowy Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej.

Stosownie do art. 239 ust. 1 ustawy Pzp, zamawiający wybiera najkorzystniejszą ofertę na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia. Najkorzystniejsza oferta to oferta przedstawiająca najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny lub kosztu lub oferta z najniższą ceną lub kosztem (art. 239 ust. 2 ustawy Pzp). Zgodnie z art. 16 ustawy Pzp, zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób: 1) zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców; 2) przejrzysty; 3) proporcjonalny. Stosownie do art. 17

ust. 2 ustawy Pzp, zamówienia udziela się wykonawcy wybranemu zgodnie z przepisami ustawy.

Przedmiotem zawisłego przed Izbą sporu było rozstrzygnięcie, czy Zamawiający w świetle postanowień specyfikacji warunków zamówienia prawidłowo przyznał ofercie Przystępującego 4 punkty w kryterium „Doświadczenie kierownika projektu” za zadanie realizowane przez p. T. K. na rzecz Bielska-Białej dotyczące rozbudowy Inteligentnego Systemu

Transportowego w Bielsku-Białej. Odwołujący stał na stanowisku, że Zamawiający nie powinien przyznać ofercie Przystępującego punktów za ww. zadanie, bowiem w ramach zadania nie był realizowany system zarządzania/sterowania ruchem, a jedynie rozbudowa istniejącego systemu, poprzez rozszerzenie terytorialne i funkcjonalne wdrożonego już systemu dokonanego w ramach Etapu I.

W ocenie Izby analiza okoliczności faktycznych niniejszej sprawy prowadzi do wniosku, iż działania Zamawiającego nie uchybiały przepisom ustawy Pzp, a dokonana ocena oferty Przystępującego w pozacenowym kryterium oceny ofert dotyczącym doświadczenia kierownika projektu była prawidłowa. Zdaniem Izby postawiony przez Odwołującego zarzut oparty został na błędnej i zawężającej interpretacji postanowień SWZ dotyczących kryterium pozacenowego w zakresie doświadczenia kierownika projektu.

Bezspornie zgodnie z postanowieniami SWZ punkty za doświadczenie kierownika projektu będą przyznawane za doświadczenie zawodowe osoby wskazanej przez wykonawcę do pełnienia funkcji kierownika projektu za każdą realizację polegającą na realizacji systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem o wartości 5 000 000,00 złotych brutto, a okres pełnienia funkcji obejmował całość realizacji, na której ww. osoba pełniła funkcję kierownika projektu. Zamawiający wskazał, iż za każde zadanie spełniające powyższe warunki, oferta otrzyma 4 punkty (maksymalnie 8 w kryterium).

Za kluczową dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy Izba uznała okoliczność, iż Zamawiający w postanowieniach specyfikacji dotyczących omawianego kryterium pozacenowego nie ograniczył się do doświadczenia kierownika od podstaw budową systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem, ale dopuścił szersze pojęcie jego realizacji, a zatem obejmujące także rozbudowę. Jak wskazał Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie »Gdyby Zamawiający wymagał doświadczenia w kierowaniu budową nowego systemu od podstaw, wskazałby to w SWZ. Tymczasem posłużył się jedynie stwierdzeniem „realizacja” co było zamierzeniem celowym. Realizacja systemu ITS ma bowiem znaczenie szersze«. Tym samym stanowisko Odwołującego jakoby Zamawiający w ramach kryterium „Doświadczenie kierownika projektu” punktował jedynie zadania dotyczące budowy systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem nie znajdowało oparcia w treści SWZ.

Ponadto wymaga zauważenia, że Odwołujący nie polemizował z przywołanymi przez Zamawiającego w odpowiedzi na odwołanie (punkt 15 – 17 pisma) oraz piśmie procesowym

Przystępującego (s. 4 i 5) postanowieniami specyfikacji warunków zamówienia dotyczącymi zadania pn. „Rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej”, a Izba nie znalazła podstaw do ich zakwestionowania. Zgodzić należy się z Odwołującym i Przystępującym, że analiza wskazanych postanowień dokumentacji dotyczących ww. zadania potwierdza, iż zamawiający – Miasto Bielsko - Biała traktował rozbudowę systemu w ramach Etapu II w istocie jak jego budowę. Odwołujący nie podważył stanowisk przeciwników procesowych, którzy akcentowali, że zakres ww. zadania był obszerny, porównywalny do Etapu I oraz obejmował szereg zmian w zakresie charakterystycznych/kluczowych aspektów systemu, w tym warstwę centralną systemu, dostawę oraz wdrożenie nowych podsystemów, co potwierdza dokumentacja postępowania oraz złożone przez Przystępującego dowody nr 1 i 2 str. 15 powyżej. Nie sposób zatem podzielić argumentacji Odwołującego, że przedmiotem ww. zadania była jedynie rozbudowa terytorialna podsystemu sterowania ruchem, a nie realizacja systemu.

Podsumowując powyższe Izba uznała, że w świetle postanowień SWZ Zamawiający prawidłowo ocenił ofertę Przystępującego w ramach kryterium pozacenowego dotyczącego doświadczenia kierownika projektu, przyznając ofercie maksymalną liczbę punktów. Zadanie dotyczące rozbudowy Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej mieściło się bowiem w szerokim pojęciu realizacji systemu zarządzania ruchem/systemu sterowania ruchem, o którym mowa w kryterium pozacenowym.

Nie zasługiwał na uwzględnienie zarzut dotyczący naruszenia art. 239 ust. 1 i 2 w zw. z art. 16 pkt 1) oraz art. 17 ust. 2 ustawy Pzp, poprzez nieprzyznanie ofercie Odwołującego maksymalnej liczby punktów w kryterium „Doświadczenie kierownika projektu” za doświadczenie osoby wskazanej na kierownika projektu (p. W. M.).

Przedmiotem rozważań Izby była kwestia, czy na gruncie postanowień SWZ, Zamawiający prawidłowo ocenił ofertę Odwołującego w kryterium dotyczącym doświadczenia kierownika projektu przyznając ofercie Wykonawcy wyłącznie 4 punkty, zamiast oczekiwanych przez Odwołującego punktów 8. Odwołujący stał na stanowisku, że w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR zostały zrealizowane dwa odrębne pod względem technicznym systemy zarządzania ruchem dla poszczególnych miast, tj. osobno dla Gdyni oraz osobno dla Gdańska i Sopotu, co powinno skutkować przyznaniem ofercie Wykonawcy po 4 punkty za każdy system.

Zdaniem Izby dokonana przez Zamawiającego ocena oferty Odwołującego była prawidłowa i nie uzasadniała przyznania ofercie Odwołującego maksymalnej liczby punktów kryterium „Doświadczenie kierownika projektu.” Przedmiotowy zarzut oparty został na błędnej interpretacji postanowień SWZ dotyczących spornego kryterium oceny ofert.

Za przesądzającą dla rozstrzygnięcia istoty sporu Izba uznała wykładnię postanowień rozdziału XV pkt 2 ppkt 2 SWZ, z której wprost wynika, że Zamawiający punktował zadania rozumiane jako realizacja („za każdą realizację polegającą na (...)”, „za każde zadanie spełniające powyższe warunki, oferta otrzyma 4 punkty”). W ocenie Izby lektura ww. postanowienia specyfikacji prowadzi do wniosku, że przedmiotem oceny w kryterium była krotność pełnienia przez daną osobą funkcji kierownika projektu na określonym zadaniu. Innymi słowy, istotą było doświadczenie w kierowaniu zadaniem jako pewną skończoną całością, bez rozbijania go na poszczególne etapy wchodzące w skład całości, podczas realizacji którego dana osoba pełniła funkcję kierownika projektu. Tymczasem Odwołujący błędnie wywodził, że istotą kryterium było to ile systemów ITS zostało zrealizowanych w ramach jednego projektu/zadania, pomijając przy tym

kwestię ile razy wskazana przez Wykonawcę osoba pełniła funkcję kierownika projektu w przypadku zadania pn. „Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR”.

Uwzględniając powyższe rozważania podnieść należy, iż niewątpliwie wskazany przez Odwołującego p. W. M. pełnił jednokrotnie funkcję kierownika projektu na zadaniu pn. „Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”, co uzasadniało przyznanie ofercie Odwołującego 4 pkt w omawianym kryterium pozacenowym. Przedmiotowa inwestycja stanowiła jedno, niepodzielne zadanie (choć etapowane), realizowane na podstawie jednej umowy, podczas której p. M. przez cały okres pełnił funkcję kierownika projektu, co potwierdza w szczególności korespondencja prowadzona przez Zamawiającego z UM Gdynia oraz pismo UM Gdynia z dnia 16 lutego 2023 r., a także dokumentacja ww. zadania. W tym miejscu nie sposób także pominąć, iż wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie przedmiotowego zamówienia MAXTO Technology Sp. z o.o. oraz MAXTO Sp. z o.o. S.K.A. wskazali jako kierownika projektu tę samą osobę co Odwołujący z tą jednak różnicą, że doświadczenie p. M. nabyte podczas ww. zadania TRISTAR określili jako jedno zadanie. Powyższe potwierdza, że pozostali wykonawcy rozumieli przedmiotowe kryterium tak samo jak Zamawiający. Rację miał również Zamawiający, iż stanowisko Odwołującego w istocie zmierzało do sztucznego podziału ww. zadania na dwa odrębne dotyczące Gdańska oraz Gdyni celem uzyskania maksymalnej liczby punktów w kryterium pozacenowym. Warto również zauważyć, iż Odwołujący w złożonej ofercie doświadczenie p. M. sam odnosi do tego samego zadania pn. „Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”, oczekując niezasadnie przyznania za to samo, jedno zadanie 8 punktów.

Ponadto za niewykazane Izba uznała stanowisko Odwołującego, jakoby w ramach zadania pn. „Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”, zrealizowano dwa niezależne pod względem technicznym

systemy zarządzania ruchem. Powyższemu najdobitniej przeczy stanowisko UM Gdynia zawarte w piśmie z dnia 16 lutego 2023 r. (dowód nr 3 Przystępującego), który w odpowiedzi na pytanie o treści: »Czy przedmiotem zamówienia publicznego pn. „Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku Gdyni i Sopocie była realizacja przez wykonawcę jednego, czy dwóch Systemów Zarządzania Ruchem (pierwszy w Gdyni i drugi w Gdańsku oraz Sopocie)?« Zamawiający wskazał następująco »Przedmiotem zamówienia publicznego pn. „Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie” była realizacja przez Wykonawcę jednego Systemu Zarządzania Ruchem na terenie Gdyni, Gdańska oraz w Sopocie«. Stanowiska Odwołującego nie potwierdzają wymienione w odwołaniu okoliczności dotyczące m.in. etapowania zadania (etap I Gdańsk, etap II Gdynia), istnienia dwóch oddzielnych centrów zarządzania i sterowania ruchem oraz centrów obsługi, wykonania osobnej dokumentacji odbiorowej, utrzymywania i rozbudowywania systemów niezależnie przez Gdynię i Gdańsk, określenia innych terminów odbioru przez Gdynię i Gdańsk, czy też wyszczególnienia w kosztorysie wartości odrębnie dla dostawy systemu zarządzania ruchem w Gdańsku oraz Gdyni. Okoliczności jakoby w ramach zadania pn. „Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie” wykonano dwa odrębne systemy zarządzania ruchem nie potwierdzają także złożone przez Odwołującego dowody nr 1-9 oraz 14 i 15 wymienionej powyżej. Co więcej, ze złożonego przez Odwołującego dowodu nr 8 (pismo UM Gdynia z 17.02.2023 r.) wprost wynika, że wskazane wartości brutto dotyczyły elementów systemu TRISTAR odpowiednio dla Gdyni oraz Gdańska, a zatem jednego systemu. Odwołujący nie podważył także stanowiska Przystępującego, iż złożony przez Wykonawcę dowód w postaci wyciągu z dokumentacji powykonawczej elementów architektury informatycznej potwierdza, że mamy do czynienia z jednym systemem GEVAS, a redundacja nie jest podstawą do traktowania systemu jako odrębnej realizacji. Za Zamawiającym zastrzeżenia także wymaga, iż we wniosku o dofinansowanie ww. zadania (dowód nr 5 Zamawiającego) wskazano, m.in. że „W ramach realizacji projektu powstanie jeden system zarządzania i sterowania ruchem miejskim obejmujący swoim działaniem Gdańsk, Sopot i Gdynię (...)” oraz że „Projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie systemowe przewidziane do zastosowania na obszarze Trójmiasta, nie wyłączając możliwości rozszerzania Systemu TRISTAR na dalsze obszary Aglomeracji Trójmiejskiej. W wyniku realizacji projektu, powstanie w Trójmieście kompletny system zarządzania i sterowania ruchem, obejmujący całą infrastrukturę i wszelkie urządzenia niezbędne do jego prawidłowego i niezawodnego działania”. Ponadto w punkcie 3 pkt 4 protokołu odbioru ostatecznego ww. zadania wskazano, że przedmiotem prac była dostawa informatycznego systemu zarządzania ruchem pojazdów indywidualnych oraz pojazdów transportu zbiorowego (dowód nr 4 Przystępującego). Treść rzeczowego

wniosku oraz protokołu odbioru ostatecznego również wskazują na jeden system

zarządzania ruchem wykonany w ramach jednego zadania.

Wobec powyższego Izba, w okolicznościach przedmiotowej sprawy, nie znalazła podstaw do nakazania Zamawiającemu przyznania ofercie Odwołującego maksymalnej liczby punktów w kryterium dotyczącym doświadczenia kierownika projektu. Tym samym zarzut naruszenia art. 239 ust. 1 i 2 w zw. z art. 16 pkt 1 i 17 ust. 2 ustawy Pzp podlegał oddaleniu.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

O kosztach postępowania odwoławczego Izba orzekła na podstawie art. 557 i 575 ustawy Pzp w zw. z § 5 pkt 1 i pkt 2 lit. b) oraz § 8 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania z dnia 30 grudnia 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 2437).

Przewodniczący:

