

Sygn. akt: KIO 3048/22  
KIO 3050/22

**WYROK**  
**z dnia 5 grudnia 2022 r.**

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

**Przewodniczący:** Agnieszka Trojanowska  
**Członkowie:** Renata Tubisz  
Anna Wojciechowska  
**Protokolant:** Piotr Cegłowski

po rozpoznaniu na rozprawie w Warszawie w dniu 30 listopada 2022 r. i 2 grudnia 2022 r. odwołań wniesionych do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 18 listopada 2022 r. przez:

- A. wykonawcę INTOP Warszawa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Łukasza Drewny 70**
- B. wykonawcę Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe Mosty spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Budownictwo spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, ul. Marywilska 38/40**

w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego **Miasto Stołeczne Warszawa z siedzibą w Warszawie, Pl. Bankowy 3/5**

przy udziale wykonawcy **Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe Mosty spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Budownictwo spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, ul. Marywilska 38/40** zgłaszającego swoje przystąpienie w sprawie sygn. akt KIO 3048/22 po stronie zamawiającego

przy udziale wykonawcy **INTOP Warszawa Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Ł. Drewny 70**, zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego o sygn. akt KIO 3050/22 po stronie zamawiającego;

przy udziale wykonawcy **PRIMOST POŁUDNIE Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Będzinie, ul. Odkrywkowa 91** zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego o sygn. akt KIO 3050/22 po stronie zamawiającego

**orzeka:**

1. oddala oba odwołania
2. kosztami postępowania obciąża **wykonawcę INTOP Warszawa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Łukasza Drewny 70 i wykonawcę Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe Mosty spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Budownictwo spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, ul. Marywilska 38/40** i:
  - 2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 40 000 zł 00 gr (słownie: czterdzieści tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez **wykonawcę INTOP Warszawa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Łukasza Drewny 70 i wykonawcę Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe Mosty spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Budownictwo spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, ul. Marywilska 38/40** tytułem wpisu od odwołania,
  - 2.2. zasądza od **wykonawcy INTOP Warszawa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Łukasza Drewny 70 i wykonawcy Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe Mosty spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Budownictwo spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, ul. Marywilska 38/40** na rzecz zamawiającego **Miasto Stołeczne Warszawa z siedzibą w Warszawie, Pl. Bankowy 3/5** kwotę po 3 600 zł 00 gr łącznie 7 200 zł. 00 gr. (słownie: siedem tysięcy dwieście złotych zero groszy) stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione z tytułu wydatków pełnomocnika.

Stosownie do art. 579 ust. 1 i 580 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (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:**.....

**Członkowie:** .....

.....

**Sygn. akt KIO 3048/22**

**KIO 3050/22**

### **Uzasadnienie**

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na remont wiaduktu im. Ks. Józefa Poniatowskiego w Warszawie zostało wszczęte ogłoszeniem w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 26 sierpnia 2022 nr 2022/S 164- 463247

**Sygn. akt KIO 3048/22**

W dniu 8 listopada 2022 r. zamawiający poinformował o wyniku postępowania.

W dniu 18 listopada 2022 r. odwołanie wniósł wykonawca INTOP Warszawa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie. Odwołanie zostało wniesione przez pełnomocnika działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 16 listopada 2022 r. udzielonego przez prezesa zarządu ujawnionego w KRS i umocowanego do samodzielnej reprezentacji. Odwołanie zostało przekazane zamawiającemu w dniu 18 listopada 2022 r.

Odwołujący Intop wniósł odwołanie wobec następujących czynności podjętych przez zamawiającego w postępowaniu:

(1) wadliwej oceny oferty wykonawcy: WARSZAWSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO MOSTOWE MOSTY Sp. z o.o. BUDOWNICTWO Sp. k. z siedzibą w Warszawie („Wykonawca Mosty”) polegającej na przyznaniu dodatkowych (10) punktów w ramach kryterium „doświadczenie kierownika budowy”;

(2) wyboru jako najkorzystniejszej oferty złożonej przez tego wykonawcę;

Zarzucił zamawiającemu naruszenie następujących przepisów ustawy:

(1) art. 239 ust. 1 oraz ust. 2 ustawy przez dokonanie oceny oferty złożonej przez wykonawcę Mosty w sposób nieprawidłowy, tj. niezgodny z opisem kryterium „doświadczenie kierownika budowy”, o którym mowa w pkt. 16.2.3 Instrukcji dla Wykonawców („IDW”), polegające na uznaniu, że osoba, którą w treści swojej oferty Wykonawca Mosty wskazał do pełnienia funkcji kierownika budowy nabyła doświadczenie uprawniające do przyznania temu wykonawcy dodatkowych (10) punktów, gdy tymczasem inwestycja, którą wykonawca ten wskazał nie spełnia wymogów zamawiającego zarówno w zakresie jej przedmiotu, jak i parametrów, co doprowadziło zamawiającego do nieuzasadnionego wyboru oferty Wykonawcy Mosty jako najkorzystniejszej w postępowaniu;

a w konsekwencji

(2) art. 16 ustawy przez przeprowadzenie postępowania w sposób niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności i przejrzystości.

Wniósł o rozpatrzenie i uwzględnienie odwołania oraz nakazanie zamawiającemu:

- (1) unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej;
- (2) dokonanie ponownego badania i oceny ofert;
- (3) nieprzyznanie ofercie złożonej przez Wykonawcę Mosty dodatkowych punktów w ramach kryterium „doświadczenie kierownika budowy”.

oraz o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów załączonych do odwołania, wnioskowanych w odwołaniu lub przedstawionych na rozprawie na okoliczności wskazane w uzasadnieniu pisemnym bądź ustnym;

Ponadto o zasądzenie od zamawiającego na rzecz odwołującego kosztów postępowania odwoławczego, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przewidzianych przepisami prawa zgodnie z fakturą przedstawioną na rozprawie.

Odwołujący wskazał, że ma interes w uzyskaniu zamówienia będącego przedmiotem postępowania. Odwołujący może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez zamawiającego przepisów prawa, bowiem gdyby zamawiający przeprowadził czynności w postępowaniu zgodnie z przepisami ustawy, prawidłowo ocenił ofertę złożoną przez Wykonawcę Mosty, oferta odwołującego zostałaaby uznana za najkorzystniejszą w postępowaniu (po odjęciu Wykonawcy Mosty dodatkowych punktów przyznanych w ramach kryterium „doświadczenie kierownika budowy” oferta tego wykonawcy sklasyfikowana zostałaaby na trzecim miejscu, a najkorzystniejszą byłaby oferta odwołującego).

W Rozdziale 16 IDW zamawiający sformułował trzy kryteria oceny ofert: „cena brutto” (60%), „okres gwarancji” (30%) oraz „doświadczenie kierownika budowy” (10%).

W ramach kryterium „doświadczenie kierownika budowy” (pkt. 16.2.3 IDW) zamawiający postawił następujące wymagania:

„Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy – załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ.

Wykonawca otrzyma:

- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego, konstrukcji oporowej lub tunelu służącego do przeprowadzenia samodzielnego ciągu pieszego lub pieszorowerowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu

inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu, nadziemnego lub podziemnego przejścia dla pieszych lub ściany oporowej (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru”.

W celu wykazania, że dana osoba faktycznie nabyła przypisywane jej doświadczenie wykonawca zobligowany był do przedłożenia nie tylko załącznika nr 9, ale i przedmiotowych środków dowodowych takich jak: referencje lub dokument równoważny wystawiony przez zamawiającego lub Inwestora, fragmenty dokumentacji powykonawczej np. fragmenty dziennika budowy, które umożliwią zidentyfikowanie inwestycji, inwestora oraz osób, które pełniły samodzielne funkcje techniczne oraz dokumenty potwierdzające koszt robót budowlanych, np. dokumenty kontraktowe, kosztorysy powykonawcze, potwierdzające oświadczane przez wykonawcę doświadczenie, ewentualnie dokumenty analogiczne.

W postępowaniu złożone zostały trzy oferty. Pismem z dnia 8 listopada 2022 r. zamawiający poinformował o uznaniu oferty Wykonawcy Mosty za najkorzystniejszą w postępowaniu (w ramach kryterium „doświadczenie kierownika budowy” wykonawca ten otrzymał maksymalną liczbę 10 punktów).

Jak wynika z przywołanego powyżej postanowienia pkt. 16.2.3 IDW przyznanie dodatkowych punktów w ramach kryterium „doświadczenie kierownika budowy” uzależnione było od wykazania, że osoba predestynowana do pełnienia funkcji kierownika budowy nabyła doświadczenie w ramach inwestycji spełniającej następujące wymagania:

- a) doświadczenie w pełnieniu funkcji kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru;
- b) nabyte w okresie ostatnich 7 lat;
- c) doświadczenie obejmuje wykonywanie robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych konkretnego obiektu mostowego drogowego lub konkretnego obiektu mostowego kolejowego;
- d) powierzchnia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych wynosić musi min. 25.000 m<sup>2</sup>;
- e) dopuszczonym przez zamawiającego obiektem mostowym jest:
  - obiekt inżynierski w postaci obiektu mostowego, konstrukcji oporowej lub tunelu służącego do przeprowadzenia samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich

usytuowanie);

– kolejowy obiekt inżynierski w postaci mostu, wiaduktu, nadziemnego lub podziemnego przejścia dla pieszych lub ściany oporowej (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie);

f) referencyjny obiekt inżynierski lub inżynierski wpisany powinien być do rejestru zabytków lub zlokalizowany w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich.

Na stanowisko kierownika budowy Wykonawca Mosty wskazał p. R. B. (B.). W celu uzyskania dodatkowych punktów w ramach kryterium „doświadczenie kierownika budowy” w załączniku nr 9 Wykonawca Mosty przywołał doświadczenie zdobyte przez p. B. w ramach inwestycji pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I - Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” („Inwestycja Gorzów”). Zgodnie z informacjami ujętymi w załączniku nr 9 doświadczenie to nabyte miało zostać w toku prac nad estakadą kolejową na odcinku od km 295,591 do km 297,707, wpisaną do rejestru zabytków pod nr L-320/A przez Lubuskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków decyzją nr RZD.A.Dud.420-15/6-08/09 z dnia 02 czerwca 2009 roku.

Oprócz załącznika nr 9 Wykonawca Mosty przedstawił:

a) oświadczenie kierownika budowy;

b) zestawienie robót, które, zdaniem Wykonawcy Mosty, wykonane zostały w ramach Inwestycji Gorzów;

c) fragmenty dzienników budowy;

d) zaświadczenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W ocenie odwołującego Intop Inwestycja Gorzów nie spełnia wymagań zamawiającego, o których mowa w pkt. 16.2.3 IDW. Nie tylko nie obejmuje ona prac wykonywanych w ramach obiektu inżynierskiego, który dopuszczony został w pkt. 16.2.3 IDW przez zamawiającego, ale i (nawet przy założeniu, że mamy do czynienia z obiektem rodzajowo odpowiadającym wymaganiom IDW) nie wykonano w ramach Inwestycji Gorzów robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych w ilości (25.000 m<sup>2</sup>) odpowiadającej IDW.

W treści pkt. 16.2.3 IDW zamawiający w jednoznaczny sposób stwierdził, że premiował będzie dodatkowe doświadczenie kierownika budowy zdobyte w ramach inwestycji mającej za przedmiot określone obiekty inżynierskie. Odwołujący dodał, że jest to uprawnienie, z którego zamawiający miał prawo skorzystać. Żaden z wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia stanowiącego przedmiot postępowania nie kwestionował treści analizowanego kryterium (poza kierowanymi do zamawiającego pytaniami). Uznać zatem należy, że dobór obiektów budowlanych, budowli dokonany przez zamawiającego i wyrażony

w ostatecznej treści pkt. 16.2.3 IDW jest w pełni wiążący zarówno dla wykonawców, jak i dla zamawiającego.

Zamawiający dopuścił dwa rodzaje obiektów – drogowe i kolejowe. Po pierwsze – drogowe obiekty inżynierskie w postaci obiektu mostowego, konstrukcji oporowej lub tunelu służącego do przeprowadzenia samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Analiza w tym zakresie jest zbędna, okolicznością bezsporną jest bowiem, że w Inwestycja Gorzów miała za przedmiot obiekt kolejowy, a nie drogowy.

Drugą grupą obiektów premiowanych przez zamawiającego są wybrane kolejowe obiekty inżynierskie w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie („Rozporządzenie”). Rozporządzenie w treści § 48 ust. 1 definiuje kolejowe obiekty inżynierskie: „Do kolejowych obiektów inżynierskich, zwanych dalej "obiettami inżynierskimi", zalicza się: mosty, wiadukty, przepusty, ściany oporowe, tunele liniowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych”. Definicja ta nie wymienia zatem estakady.

Estakada nie jest obiektem, który wymieniony została wprost w przywołanej powyżej definicji Rozporządzenia. Oczywiście jest przy tym, że estakada kolejowa nie została pominięta w treści Rozporządzenia. § 3 pkt 1 Rozporządzenie definiuje bowiem "budowlę kolejową" - „rozumie się przez to całość techniczno-użytkową wraz z gruntem, na którym jest usytuowana, oraz instalacjami i urządzeniami, służącą do ruchu pojazdów kolejowych, organizacji i sterowania tym ruchem, umożliwiającą dokonywanie przewozów osób lub rzeczy, a w szczególności: drogi szynowe normalnotorowe, szerokotorowe i wąskotorowe, koleje niekonwencjonalne, budowle ziemne, mosty, wiadukty, przepusty, konstrukcje oporowe, rampy, perony, place ładunkowe, skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi w jednym poziomie, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, urządzenia zasilania elektrotrakcyjnego, urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem, urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej i urządzenia techniczne oraz inne budowle usytuowane na obszarze kolejowym służące do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej”. Przywołana definicja przewiduje również „inne budowle usytuowane na obszarze kolejowym służące do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej” i właśnie tak klasyfikować należy estakadę.

Z punktu widzenia zarzutów odwołania istotne jest natomiast, że zamawiający zdecydował się ograniczyć krąg obiektów, które kwalifikować mogą dane zadanie do przyznania dodatkowych punktów. Jak wynika bowiem z pkt. 16.2.3 IDW przyznanie ich uzależnione jest od wykazania, że inwestycja dotyczyła mostu, wiaduktu, nadziemnego lub podziemnego

przejścia dla pieszych lub ściany oporowej. Przedmiotem Inwestycji Gorzów była modernizacja linii kolejowej, w zakres której wchodziła modernizacja estakady kolejowej, co jest okolicznością bezsporną (niekwestionowaną) i wynikającą z konsekwentnie używanych pojęć w dokumentach złożonych wraz z ofertą przez Wykonawcę Mosty.

Co jest kluczowe – zamawiający, odwołując się do treści Rozporządzenia w pkt. 16.2.3 IDW, wprost wskazał, że dopuści jedynie mosty, wiadukty, nadziemne oraz podziemne przejścia dla pieszych i ściany oporowe:

lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu, nadziemnego lub podziemnego przejścia dla pieszych lub ściany oporowej.

Każde z przywołanych pojęć (mosty, wiadukty, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, ściany oporowe) występuje w treści Rozporządzenia, brak zatem jakichkolwiek wątpliwości interpretacyjnych co do intencji zamawiającego. Innymi słowy – zamawiający nie dopuścił (w celu uzyskania dodatkowych punktów) posługiwania się inwestycjami mającymi za przedmiot estakady, czyli innych budowli niż wskazane obiekty inżynierskie lub inżynierskie. Oznacza to, że za nieuzasadnione uznać należy dokonywanie oceny przedmiotu Inwestycji Gorzów (estakada) przez pryzmat wymagań z pkt. 16.2.3 IDW.

Co więcej – znajduje to również potwierdzenie w odpowiedziach udzielanych przez zamawiającego w toku postępowania. W pytaniu nr 8 (pytania i odpowiedzi opublikowane przez zamawiającego dnia 12 sierpnia 2022 r.) jeden z wykonawców wskazywał, że Rozporządzenie, do którego referuje zamawiający w treści IDW nie definiuje pojęcia „estakada”. W związku z tym prosił on o potwierdzenie, że zamawiający zaakceptuje „estakadę w ciągu linii kolejowej składającą się z następujących po sobie wiaduktów, mostów oraz murów oporowych jako jeden obiekt spełniający warunek udziału w postępowaniu jako doświadczenie Wykonawcy oraz jako kryterium doświadczenie kierownika budowy”:

Pytanie nr 8

W związku z brakiem definicji pojęcia „estakada” w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający w opisie warunku dotyczącego: „kolejowych obiektów inżynierskich w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych” będzie akceptował i traktował w ocenie ofert m.in. estakadę w ciągu linii kolejowej składającą się z następujących po sobie wiaduktów, mostów oraz murów oporowych jako jeden obiekt spełniający warunek udziału w postępowaniu jako doświadczenie Wykonawcy oraz jako kryterium doświadczenie kierownika budowy. Jest to analogiczna sytuacja do przedmiotu zamówienia, w którym wiadukt ks. Poniatowskiego stanowi estakadę/wiadukt oraz most stanowiąc jeden ciąg pieszo, tramwajowo, jezdny, stąd prośba o potwierdzenie, że wykazanie się takimi następującymi po sobie obiektami w ciągu linii kolejowej lub kilkoma



obiektami jednej estakady będzie przez Zamawiającego traktowane jako jeden obiekt.

Odpowiedź:

Zamawiający będzie akceptował tylko pojęcia występujące w obowiązujących Rozporządzeniach i Dziennikach Ustaw.

W udzielonej odpowiedzi zamawiający jednoznacznie stwierdził, że dopuszcza jedynie posługiwanie się obiektami wprost wymienionymi w treści Rozporządzenia. Na marginesie odwołujący uznał, że zamawiający postępował w sposób spójny i konsekwentny. Skoro bowiem zdecydował się na premiowanie jedynie niektórych spośród kolejowych obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, ściany oporowe), to wyrażenie zgody na posługiwanie się budowlami wykraczającymi poza ten krąg zmuszałoby zamawiającego do rezygnacji z jednoznacznie wyrażonych w treści IDW intencji. Co więcej – dnia 28 lipca 2022 r. Wykonawca Mosty złożył odwołanie kwestionując m. in. treść kryterium oceny ofert. W kontekście obiektów kolejowych Wykonawca Mosty domagał się wykreślenie konkretnych obiektów kolejowych z treści kryterium i pozostawienia jedynie odniesienia do pojęcia kolejowego obiektu inżynierskiego (poniżej fragment z wniosków odwołania):

- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 5 latach przy realizacji inwestycji obejmującej wykonywanie robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego ( rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego ( w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25 000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót, lub inspektora nadzoru.”

Na skutek powyższego odwołania zamawiający doprecyzował treść kryterium „doświadczenie kierownika budowy”, przez dodanie nadziemnego przejścia dla pieszych oraz murów oporowych. Nie zdecydował się jednak na dodanie pojęcia estakady.

Uwzględniając zatem, że Wykonawca Mosty posłużył się doświadczeniem p. B. zdobytym w ramach zadania mającego za przedmiot estakadę, a estakada nie mieści się w katalogu obiektów dopuszczonych przez zamawiającego, to przyznanie Wykonawcy Mosty dodatkowych punktów w ramach kryterium „doświadczenie kierownika budowy” na skutek uznania, że estakada jako obiekt spełnia wymagania z pkt. 16.2.3 DIW uznać należy za

działanie nieuzasadnione i wadliwe.

Do oferty Wykonawca Mosty załączył dokument pn. Zestawienie zbiorcze obiekty inżynierskie (nr dokumentu – 3.3). W zestawieniu tym zaprezentowanych zostało 11 pozycji: mury oporowe (poz. 1 i 9), przęsła estakady (poz. 2), wiadukty (poz. 3-7), most (poz. 8), estakada dworcowa (poz. 10) oraz przejście przy wagonowni (poz. 11).

Po ustaleniu, że zamawiający nie dopuścił w pkt. 16.2.3 IDW estakady jako podstawy do przyznania wykonawcom dodatkowych punktów, ocenie poddać należy wskazane w zestawieniu obiekty. Odwołującemu nie jest znany sposób dokonywania przez zamawiającego oceny Inwestycji Gorzów. Na wypadek uznania przez zamawiającego, że przedmiotem tego zadania jest obiekt (estakada) spełniający wymagania z pkt. 16.2.3 IDW Odwołujący przedstawił powyższą argumentację. Jeśli jednak zamawiający słusznie nie zgodził się z taką koncepcją i poddał ocenie poszczególne obiekty zrealizowane w ramach Inwestycji Gorzów, to odwołujący podniósł, że w odniesieniu do żadnego z nich nie jest spełniony wymóg w zakresie powierzchni robót antykorozyjnych (min. 25 000 m<sup>2</sup>).

Wszystkie obiekty wymienione w załączonym do oferty Wykonawcy Mosty zestawieniu składają się na Inwestycję Gorzów i były realizowane w jej ramach. Bezsporne jednak jest, że za niedopuszczalne uznać należy sumowanie parametrów z poszczególnych obiektów w celu uzyskania dodatkowych punktów. Działanie takie byłoby – po pierwsze - niezgodne z treścią pkt. 16.2.3 IDW, w którym zamawiający mówi o „obiekcie” (liczba pojedyncza), a nie „obiettach”. Po drugie – dopuszczenie sumowania np. parametru w postaci powierzchni antykorozyjnej doprowadziłoby do absurdalnej sytuacji, w której wykonawcy mogliby posłużyć się np. doświadczeniem z pięciu różnych wiaduktów czy mostów, z których żaden nie jest nawet zbliżony powierzchnią do wymaganych 25.000 m<sup>2</sup>.

Odwołujący ponownie powołał pytanie nr 8, które w istocie zmierzało właśnie do zaakceptowania sytuacji, w której jedno zamierzenie budowlane (np. określone jako estakada) składa się z wielu obiektów. Zamawiający odpowiedział natomiast, że zaakceptuje jedynie obiekty w rozumieniu Rozporządzenia. Wszelkie zatem próby sztucznego łączenia (sumowania) poszczególnych obiektów uznać należy zatem za próbę niezasługującą na uwzględnienie.

Samodzielności poszczególnych wymienionych w zestawieniu Wykonawcy Mosty obiektów dowodzi również treść załączonych przez tego wykonawcę dzienników budowy. Otóż Wykonawca Mosty załączył (nr dokumentu – 3.4) m.in. dzienniki odrębnie wystawione na: przęsła ceglano – betonowe w km 295,897 – 296,809 oraz betonowe mury oporowe w km 295,591 – 295,89.

Jak wynika z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane („PrBud”) dziennik budowy stanowi urzędowy dokument przebiegu robót budowlanych oraz zdarzeń i okoliczności zachodzących w toku wykonywania tych robót. Jak określa rozporządzenie Ministra

Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 6 września 2021 r. w sprawie sposobu prowadzenia dzienników budowy, montażu i rozbiórki „dziennik prowadzi się odrębnie dla każdego obiektu budowlanego, w przypadku którego wymagane jest pozwolenie na budowę albo zgłoszenie” (§ ust. 1). Zatem fakt wydania, a następnie prowadzenia odrębnych dzienników budowy stanowi dodatkowe potwierdzenie, że mamy do czynienia z wieloma obiektami.

Wykonawca Mosty przedłożył zestawienie, w którym obiekty przedstawiają się następująco:

#### ZESTAWIENIE ZBIORCZE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

1 Betonowe mury oporowe km 295,591÷ 295,897: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 4 090,20, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 179,20

2 Przęsła ceglano-betonowe estakady km 295,897 ÷ 296,809: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 25 057,66, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 0,00

3 Wiadukt stalowy łukowy nad ul. Herberta w km 296,037: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 1 550,45, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 0,00

4 Wiadukt stalowy łukowy nad ul. B. Chrobrego w km 296,297: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 978,90, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 4 685,49

5 Wiadukt stalowy łukowy nad ul. Wodną w km 296,343: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 851,20, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 826,00

6 Wiadukt stalowy kratowy w km 296,666: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 650,11, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 1 596,50

7 Wiadukt stalowy blachownicowy w km 296,771: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 746,20, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 1 248,98

8 Most nad rzeką Kłodawka w km 296,787: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 481,20, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 0,00

9 Betonowe mury oporowe, km 296,806 ÷ 297,707: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 25 229,68, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 0,00

10 Estakada dworcowa, km 297,037 ÷ 297,110: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 8 050,84, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 2 069,00

11 Przejście przy wagonowni w km 297,365: Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 904,34, Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 96,20

Razem Zabezpieczenie antykorozyjne betonu w m2: 68 590,78

Razem Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji w m2: 10 701,37

Z powyższego zestawienia w ocenie odwołującego wyprowadzić można m. in. następujące wnioski:

a) sam Wykonawca Mosty ma świadomość, że w ramach Inwestycji Gorzów wykonano szereg (11) obiektów, a nie jeden obiekt (świadczy o tym już tytuł dokumentu);

b) spośród wymienionych 11 obiektów ocenie podlegać mogą jedynie te wymienione w

pozycjach: 1,9 (mury oporowe), 3-7 (wiadukty), 8 (most), 11 (przejście) – pozostałe nie mieszczą się bowiem w katalogu z pkt. 16.2.3 IDW;

c) z treści zestawienia wynika, że próg 25.000 m<sup>2</sup> powierzchni antykorozyjnej przekracza jedynie obiekt z poz. 2 (przęsła), który jednak nie jest obiektem dopuszczonym w treści pkt. 16.2.3 IDW oraz poz. 9 (mury oporowe), w ramach którego jednak (jak zostanie wykazane w dalszej części odwołania) nie wykonano prac w ilościach podanych przez Wykonawcę Mosty, a ponadto wykonawca ten nie złożył dokumentów wymaganych przez zamawiającego (złożone fragmenty dzienników budowy nie odnoszą się do tego obiektu). Jak wynika z powyższego już z treści przywołanego zestawienia oraz złożonych wraz z ofertą dokumentów wynika, że Wykonawca Mosty nie powinien uzyskać dodatkowych punktów z tytułu doświadczenia p. B. (i to niezależnie od tego, że mamy do czynienia z estakadą, której nie dopuścił w treści IDW zamawiający).

W tym miejscu odwołujący wykazał dodatkowo, że nawet gdyby zgodzić się z koncepcją, zgodnie z którą obiekty z poz. 2 (przęsła ceglano – betonowe) oraz z poz. 9 (betonowe mury oporowe) mogą jednak być brane pod uwagę w kontekście wymogów z pkt. 16.2.3 IDW, to podana przez Wykonawcę Mosty informacja o powierzchni tych obiektów nie powinna zostać przez zamawiającego zaakceptowana. Podkreślenia wymaga, że w obu wymienionych obiektach zostały przedstawione błędne obliczenia powierzchni polegających na wykonaniu robót antykorozyjnych elementów betonowych. Mianowicie do faktycznego zakresu robót antykorozyjnych powierzchni betonowych dodano powierzchnie właściwe dla innych robót polegających na wykonaniu izolacji (w tym wszelkiego rodzaju roboty z zakresu hydroizolacji).

W dokumencie oznaczonym nr 3.3 (Zestawienie) Wykonawca Mosty przedłożył również uszczegółowienie dla każdego z obiektów. Dzięki temu możliwe jest przesłedzenie i ustalenie sposobu prowadzącego wykonawcę do wartości m<sup>2</sup> powierzchni antykorozyjnych podanych dla poszczególnych obiektów w zestawieniu.

Dla przęseł ceglano – betonowych (poz. 2) Wykonawca Mosty wskazuje 25 057,66 m<sup>2</sup> powierzchni antykorozyjnych:

Przęsła ceglano-betonowe Estakady km 295,897 + 296, 809

Nieuzasadnione wliczenie ilości w zakres robót antykorozyjnych

M.27.00.00 HYDROIZOLACJA

M.27.01.00 I z o l a c j e p o w ł o k o w e

20 M.27.01.01 POWŁOKOWA IZOLACJA BITUMICZNA - "NA ZIMNO"

20.1 M.27.01.01 wykonanie powłokowej izolacji bitumicznej układanej "na zimno" 1 817,00 m<sup>2</sup>

21 M.27.01.08 POWŁOKI USZCZELNIAJĄCE NA BAZIE CEMENTU

21.1 M.27.01.08 wykonanie powłoki uszczelniającej 2 180,40 m<sup>2</sup>

## M.27.03.00 Izolacje natryskowe

### 22 M.27.03.02 IZOLACJA NATRYSKOWA BITUMICZNO-LATEKSOWA

22.1 M.27.03.02 wykonanie elastycznej izolacji bitumiczno-lateksowej 9 957,70 m<sup>2</sup>

### 23 M.27.03.03 IZOLACJA NATRYSKOWA TYPU MMA

23.1 M.27.03.03 wykonanie izolacji typu MMA na płaszczyznach poziomych 5 487,10 m<sup>2</sup>

Zakres robót antykorozyjnych:

## M.30.20.00 Zabezpieczenie\_x000D\_antykorozyjne betonu

### 36 M.30.20.06 ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE POWIERZCHNI BETONOWYCH m<sup>2</sup>

36.1 M.30.20.06 wykonanie zabezpieczenia pow. betonowej powłoką bez zdolności pokrywania zarysowań 6 031,30 m<sup>2</sup>

36.1.1 M.30.20.06 Koszt zakupu materiałów (80%) 6031,30 m<sup>2</sup>

36.1.2 M.30.20.06 Koszt wykonania - robocizna (20%) 6031,30 m<sup>2</sup>

Osiągnięcie wykazanych ilości przez Wykonawcę Mosty w takiej wartości jest możliwe jedynie przez nieuzasadnione uwzględnienie takich pozycji jak (zaznaczone kolorem czerwonym):

– wykonanie powłokowej izolacji bitumicznej układanej „na zimno”: 1 056,70 m<sup>2</sup>

– wykonanie elastycznej izolacji bitumiczno-lateksowej: 7 719,83 m<sup>2</sup>

– wykonanie izolacji typu MMA na płaszczyznach poziomych: 5 805,88 m<sup>2</sup>.

Tymczasem są to roboty związane z zabezpieczeniem przeciwwodnym (hydroizolacje) - prace izolacyjne, a nie polegające na zabezpieczeniu antykorozyjnym. Prawidłowa powierzchnia podlegająca antykorozijnemu zabezpieczeniu została bezpośrednio wskazana i opisana w pozycji nr 36 w ilości wynoszącej: 5 961,05 m<sup>2</sup> (pozycje zaznaczone kolorem niebieskim).

Z analogiczną sytuacją w ocenie odwołującego mamy do czynienia w przypadku obiektu w postaci betonowych murów oporowych w km 296,806 – 297,707 (poz. 9 zestawienia), gdzie, zdaniem Wykonawcy Mosty, wykonano 25 229,68 m<sup>2</sup> powierzchni antykorozyjnej:

BETONOWE MURY OPOROWE, KM 296,806 ÷ 297,707

Nieuzasadnione wliczenie ilości w zakres robót antykorozyjnych:

## M.27.00.00 HYDROIZOLACJA

### M.27.01.00 Izolacje powłokowe

#### 9 M.27.01.01 POWŁOKOWA IZOLACJA BITUMICZNA - "NA ZIMNO"

9.1 M.27.01.01 wykonanie powłokowej izolacji bitumicznej układanej "na zimno" - powierzchnie pionowe 9 460,0m<sup>2</sup>

#### 10 M.27.01.08 POWŁOKI USZCZELNIAJĄCE NA BAZIE CEMENTU

10.1 M.27.01.08 wykonanie powłoki uszczelniającej 5 803,00 m<sup>2</sup>

## M.27.02.00 Izolacje arkusze

### 11 M.27.02.01 IZOLACJA Z PAPY ZGRZEWALNEJ - UKŁADANA NA POWIERZCHNIACH

## BETONOWYCH

11.1 M.27.02.01 koszt papy zgrzewalnej 10 320,00 m<sup>2</sup>

11.2 M.27.02.01 wykonanie izolacji z papy zgrzewalnej na betonowych płaszczyznach poziomych - 1 x papa 4 180,00m<sup>2</sup>

11.3 M.27.02.01 wykonanie izolacji z papy zgrzewalnej na betonowych płaszczyznach pionowych - 1 x papa 6 140,00m<sup>2</sup>

Zakres robót antykorozyjnych:

### 23 M.30.20.06 ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE POWIERZCHNI BETONOWYCH

23.1 M.30.20.06 wykonanie zabezpieczenia pow. betonowej powłoką bez zdolności pokrywania zarysowań 4 935,0 m<sup>2</sup>

23.1.1 M.30.20.06 koszt zakupu materiałów (80%) 4935,0 m<sup>2</sup>

23.1.2 M.30.20.06 koszt wykonania - robocizna (20%) 4935,0 m<sup>2</sup>

Osiągnięcie wykazanych ilości przez Wykonawcę Mosty w takiej wartości jest możliwe jedynie przez nieuzasadnione uwzględnienie takich pozycji jak (zaznaczone kolorem czerwonym):

– wykonanie powłokowej izolacji bitumicznej układanej „na zimno”: 9 512,97 m<sup>2</sup>

– wykonanie izolacji z papy zgrzewalnej na betonowych płaszczyznach poziomych: 4 058,79 m<sup>2</sup>

– wykonanie izolacji typu MMA na płaszczyznach poziomych: 5 274,92 m<sup>2</sup>.

Tymczasem są to roboty związane z zabezpieczeniem przeciwwodnym (hydroizolacje) - prace izolacyjne, a nie polegające na zabezpieczeniu antykorozyjnym. Prawidłowa powierzchnia podlegająca antykorozyjnemu zabezpieczeniu została wskazana i opisana w pozycji nr 23 w ilości wynoszącej: 4 903,00 m<sup>2</sup> (pozycje zaznaczone kolorem niebieskim).

W obu zatem przypadkach rzeczywista powierzchnia znacząco odbiega od wskazań wykonawcy oraz oczekiwanego przez zamawiającego poziomu. Roboty izolacyjne, jakkolwiek mają na celu ochronę obiektu przed degradacją, istotnie różnią się od prac antykorozyjnych, które chociażby muszą spełnić warunki dotyczące paroprzepuszczalności, co wiąże się z tzw. „oddychaniem betonu”, co w przypadku izolacji jest niedopuszczalne, ponieważ zasadniczą jej cechą jest ochrona przed wodą, czyli wodoszczelność. Ważnym aspektem w przypadku antykorozji powierzchni elementów betonowych, jak i stalowych jest odporność i parametry odporności na promieniowanie UV oraz trwałość barwy. W przypadku izolacji dla obiektów inżynierskich (wyjątek to izolacje dachowe dla robót ogólnobudowlanych) parametry te nie są wymagane, a skuteczność izolacji jest uzależniona od jej zabezpieczenia kolejnymi warstwami w postaci nawierzchni asfaltowej, warstwy ochronnej lub kruszywa. A zatem pomiędzy zabezpieczeniem antykorozyjnym a izolacją zachodzą tak daleko idące różnice, że utożsamianie tych pojęć jest całkowicie nieuzasadnione.

Odwołujący przywołał pytanie nr 91 (opublikowane 12 sierpnia 2022 r.):

Pytanie nr 91

W związku z wymaganiami Zamawiającego pkt 16.2.3 w kryterium doświadczenie kierownika budowy proszę o potwierdzenie, że Zamawiający będzie udzielał dodatkowych punktów biorąc pod uwagę powierzchnie robót antykorozyjnych na obiekcie inżynierskim lub inżynieryjnych, elementów stalowych i betonowych, tj.:

- roboty analogiczne do robót antykorozyjnych powierzchni betonowych wynikające ze specyfikacji technicznej M.20.03.09; M.20.03.03; M.20.03.04; M.20.03.05; M.20.03.10. bieżącego postępowania, bez uwzględnienia powierzchni zabezpieczeń betonu w postaci izolacji m.in. z roztworów asfaltowych, pap, arkuszowych itp.
- roboty analogiczne do robót antykorozyjnych powierzchni stalowych polegających na wykonaniu lub odnowie powłok antykorozyjnych elementów stalowych.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że kryterium doświadczenia kierownika budowy będzie prowadzone zgodnie z zapisami w pkt 16.2.3 SWZ

Jak widać intencją wykonawcy było uzyskanie zgody zamawiającego na doliczenie do prac podlegających ocenie w ramach kryterium robót „analogicznych”. Roboty takie to wszelkie prace, które nie polegają na zabezpieczeniu antykorozyjnym powierzchni betonowych, ale mają zbliżony cel, tj. ochronę betonu/stali przed degradacją. W udzielonej odpowiedzi zamawiający stwierdza, że kryterium to będzie badane w oparciu o postanowienia pkt. 16.2.3 IDW, a więc nie wyraził zgody na koncepcję prezentowaną przez jednego z wykonawców. Tymczasem Wykonawca Mosty zdaje się tej odpowiedzi nie dostrzegać – posłużenie się Inwestycją Gorzów wskazuje właśnie na przyjęcie rozszerzającej (sugerowanej wykonawcą w powyższym pytaniu) wykładni postanowienia 16.2.3 IDW. Z niezrozumiałych dla odwołującego względów tożsamą interpretację przyjmuje na etapie oceny ofert zamawiający. Jednoznacznym dopełnieniem stanowiska zamawiającego jest odpowiedź na pytanie nr 92:

Pytanie nr 92

Czy w odniesieniu do warunku 16.2.3 w kryterium doświadczenie kierownika budowy i wymaganej ilości zabezpieczeń betonowych lub stalowych, podczas sumowania będą uwzględniane powierzchnie z każdej, poszczególnej z warstw wykonywanych czynności zabezpieczeń antykorozyjnych czy tylko powierzchnia zabezpieczonego elementu niezależnie od ilości warstw zabezpieczających tą powierzchnię?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w kryterium będą brane pod uwagę ilości wykonanych pełnych (pełnym systemem antykorozyjnym) zabezpieczeń antykorozyjnych.

W treści pytania jeden z wykonawców pytał o sposób kalkulacji powierzchni na potrzeby wyliczeń z kryterium, o którym mowa w pkt. 16.2.3 IDW. W odpowiedzi zamawiający

podkreślił, że w kalkulacjach powinny zostać pominięte wszystkie inne elementy wchodzące w skład finalnej powierzchni zabezpieczenia antykorozyjnego – należy brać pod uwagę powierzchnie pokryte pełnym zabezpieczeniem antykorozyjnym.

Odwołujący podkreślił, że wykładnia postanowienia 16.2.3 IDW w sposób prezentowany w odwołaniu przez odwołującego jest w pełni zrozumiała w świetle przedmiotu zamówienia, które udzielone zostanie w ramach postępowania. Spełnione są również ustawowe wymogi odnoszące się do kryteriów oceny ofert. Zgodnie z art. 241 ust. 1 ustawy kryteria oceny ofert muszą być związane z przedmiotem zamówienia. Jak wynika z dokumentów składających się na opis przedmiotu zamówienia roboty antykorozyjne mają szczególnie istotne znaczenie dla niniejszego zamówienia. Wskazuje na to chociażby już ogólny opis przedmiot zamówienia (pkt 1.1 OPZ):

Remont wiaduktu będzie polegał na odnowie elementów betonowych i kamiennych obiektu, zabezpieczenia antykorozyjnego konstrukcji stalowej oraz naprawie murów oporowych przyczółka wschodniego wiaduktu.

Dla zabezpieczenia antykorozyjnego opracowany został również odrębny projekt budowlany oraz specyfikacja techniczna (również opublikowane przez zamawiającego i stanowiące element OPZ).

Jednocześnie, pozostając przy wątku powiązania kryterium „doświadczenie kierownika budowy” z przedmiotem zamówienia, nie może umykać, że w ramach niniejszego zamówienia nie przewiduje się prac w zakresie wymiany izolacji płyty ustroju nośnego (z góry), a jedynie roboty (od spodu) polegające na zabezpieczeniach antykorozyjnych powierzchni pod obiektem. Tym samym uwzględniania w obliczeniach powierzchni (na potrzeby przyznania ofercie dodatkowych punktów) prac izolacyjnych jest całkowicie nieuzasadnione i sprzeczne z dyrektywą wynikającą z art. 241 ust. 1 ustawy.

W ocenie odwołującego, że nic nie stało na przeszkodzie, aby zamawiający w treści kryterium oceny ofert (lub warunku udziału w postępowaniu) wprost sformułował wymóg wykazania się szerszym zakresem prac, np. pracami izolacyjnymi, przeciwwilgociowymi etc. Oczywiście uzależnione to byłoby od spełnienia ustawowych dyrektyw w zakresie powiązania warunków czy kryteriów z przedmiotem zamówienia, ale gdyby taki związek istniał, w treści warunków/ kryteriów mogłoby się znaleźć odwołanie do powierzchni izolowanych. Skoro jednak takiego sformułowania zamawiający nie użył, to nie sposób doszukiwać się podstaw do zaakceptowania aktualnie prezentowanej przez zamawiającego oraz Wykonawcę Mosty koncepcji.

Tym bardziej, że zamawiający, w prowadzonych przez siebie innych postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego, wielokrotnie w treści stawianych wymagań odwoływał się właśnie do izolacji. Np. w postępowaniu prowadzonym pn. „Remont wiaduktu w ciągu ul. Łopuszańskiej nad WKD w Warszawie” (nr DZP/19/PN/16/13) w treści warunku udziału w



postępowaniu znaleźć można następujące wymagania:

„W celu oceny spełniania warunku dotyczącego posiadania wiedzy i doświadczenia, Wykonawca musi wykazać, że w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, zrealizował prace remontowe wraz z ułożeniem izolacji na ustroju nośnym (płytcie) obiektu mostowego o długości powyżej 200m oraz z ułożeniem nawierzchni jezdni na izolacji układanej na zimno z ochronnymi płytami, w ilości łącznej 2 500 m<sup>2</sup> dla izolacji i 2 500 m<sup>2</sup> dla nawierzchni na min 2 obiektach mostowych o długości 200 m, oraz prace w rejonie trakcji kolejowej z koniecznością wykonania wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej na 1 obiekcie o dowolnej rozpiętości i długości, załączając wykaz tych robót z podaniem ich rodzaju i wartości, daty i miejsca wykonania, Zamawiającego oraz z załączeniem dowodów, że roboty te zostały wykonane w sposób należyty terminowy oraz wskazujących, że zostały wykonane zgodnie z zasadami sztuki budowlanej (zasadami wiedzy technicznej) i prawidłowo ukończone”.

Powyższe zdaniem odwołującego dowodzi, że zamawiający świadomie i konsekwentnie posługuje się analizowanymi w niniejszym odwołaniu pojęciami. Skoro zatem w treści SWZ posługuje się pojęciem antykorozji, a w udzielonych odpowiedziach podkreśla świadomość i przywiązanie do pojęć zastosowanych w SWZ, to dopuszczenie w tym zakresie jakiegokolwiek wykładni rozszerzającej uznać należy za niedopuszczalne.

Wadliwości wyliczeń Wykonawcy Mosty w zakresie powierzchni antykorozyjnych dopełnia zresztą dokumentacja załączona przez tego wykonawcę do oferty. Zasadniczym dokumentem, który potwierdzać ma zakresy tego rodzaju prac jest zestawienie zbiorcze. Wiarygodność tego dokumentu jest jednak bardzo ograniczona – wartości tam podane zostały skalkulowane przez p. B. (bezpośrednio zainteresowanego uzyskaniem zamówienia przez Wykonawcę Mosty), na dokumencie tym widnieje tylko jego podpis. Znamienne jest przy tym, że w przypadku dwóch obiektów, gdzie rzekomo wykonano prace antykorozyjne w ilościach spełniających wymagania zamawiającego (poz. 2 i 9) mamy do czynienia z nieznacznym przekroczeniem poziomu 25.000 km<sup>2</sup>. Prześledzenie sposobu kalkulacji tych powierzchni pozwala na jednoznaczne ustalenie, że kalkulacja ta została opracowana w sposób odbiegający od dokumentacji postępowania. Istotne jest także, że oświadczenie PKP PLK S.A. z dnia 8 września 2022 r. (dokument nr 3.5) nie potwierdza powierzchni robót antykorozyjnych.

Co więcej – kolejny dokument złożony przez Wykonawcę Mosty (fragmenty dzienników budowy, nr dokumentu 3.4) dotyczy jedynie następujących obiektów z przedłożonego przez Wykonawcę Mosty zestawienia: przęsła ceglano – betonowe w km 295,897 – 296,809 (poz. 2), betonowe mury oporowe km 295,591 – 295,897 (poz. 1), zatem tylko w tym zakresie zamawiający mógł rzeczywiście dokonać oceny. Obiekt z poz. 1 powinien zostać odrzucony, gdyż już samo zestawienie wskazuje na ilość prac antykorozyjnych niespełniających

wymagań z pkt. 16.2.3 IDW. Z kolei obiekt z poz. 2 to przeszła (niedopuszczone przez zamawiającego). Brak jest natomiast jakichkolwiek fragmentów dzienników budowy dotyczących obiektu z poz. 9. Nie sposób zatem ustalić w oparciu o jakie dokumenty zamawiający zweryfikował zakres prac antykorozyjnych zrealizowanych w ramach Inwestycji Gorzów.

Wracając na moment do wpisów do dziennika budowy w zakresie obiektu z poz. 2 to mamy do czynienia z pracami, które nie spełniają wymogu robót antykorozyjnych. Odnoszą się bowiem do zbrojenia, betonowania oraz pielęgnacji betonu, elementu będącego elementem zabezpieczającym łuki ceglane. Układana na nim izolacja natryskowa jest zabezpieczeniem przeciwwilgociowym/przeciwwodnym powierzchni ceglanych, co nie spełnia wymogów zamawiającego. Również ujęta w dzienniku wibroizolacja jest odmiennym zakresem robót od oczekiwanych wg warunków zamawiającego.

W dniu 21 listopada 2022 r. zamawiający poinformował o wniesieniu odwołania.

W dniu 21 listopada 2022 r. do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego zgłosił swój udział wykonawca Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe Mosty spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Budownictwo Spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie wnosząc o oddalenie odwołania. Przystępujący wskazał, że posiada interes w rozstrzygnięciu na korzyść zamawiającego z uwagi na to, że jest wykonawcą, który złożył ofertę w postępowaniu o udzielenie zamówienia oraz ofertę tą wybrano jako najkorzystniejszą, zaś odwołujący kwestionuje w ramach odwołania zasadność przyznania tej ofercie 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” oraz domaga się unieważnienia czynności wyboru oferty przystępującego jako oferty najkorzystniejszej, dokonania ponownego badania i oceny ofert, jak też nieprzyznania ofercie przystępującego punktów w ramach przedmiotowego kryterium oceny ofert. W tym zakresie odwołujący sformułował zarzuty naruszenia przez zamawiającego przepisów art. 239 ust. 1 i 2 ustawy oraz art. 16 ustawy.

Tymczasem w rzeczywistości zamawiający zasadnie przyznał ofercie przystępującego 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, jako że powołane przez niego doświadczenie R. B. odpowiada warunkom określonym w treści przedmiotowego kryterium oceny ofert, od których zależy przyznanie ofercie 10 punktów. Oznacza to, że oferta przystępującego obejmuje najkorzystniejsze warunki realizacji zamówienia oceniane w ramach kryteriach oceny ofert. W takich okolicznościach postępowania zamawiający zasadnie dokonał wyboru oferty przystępującego jako oferty najkorzystniejszej. W konsekwencji postawione przez odwołującego zarzuty naruszenia przepisów art. 239 ust. 1 i 2 ustawy oraz art. 16 ustawy pozostają bezzasadne.

Natomiast w przypadku uwzględnienia odwołania — ofercie przystępującego nie zostanie

przyznane 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, a jego oferta może zostać sklasyfikowana niżej w rankingu ofert niż oferta odwołującego. W takiej sytuacji przystępujący zostanie pozbawiony możliwości uzyskania zamówienia, jego wykonania, osiągnięcia z tego tytułu zysku oraz otrzymania referencji. Natomiast w przypadku oddalenia odwołania — podtrzymany zostanie wybór oferty przystępującego jako oferty najkorzystniejszej oraz uzyska on zamówienie, wykona je, osiągnie z tego tytułu zysk oraz otrzyma referencje. Zgłoszenie zostało wniesione przez pełnomocnika działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 21 listopada 2022 r. udzielonego przez wiceprezesa zarządu ujawnionego w KRS i upoważnionego do samodzielnej reprezentacji. Do zgłoszenia dołączono dowody przekazania kopii zgłoszenia stronom.

W dniu 30 listopada 2022 r. przystępujący złożył stanowisko procesowe, w którym wniósł o:

- 1) oddalenie odwołania w całości jako bezzasadnego;
- 2) przeprowadzenie dowodu z opinii technicznej dr hab. inż. R. C. oraz dr inż. K. G. pn. „Antykorozyjne zabezpieczenia w budownictwie konstrukcji betonowych i żelbetonowych drogowych i kolejowych obiektów mostowych” (załącznik nr 1 do pisma procesowego) – dla wykazania faktów, że w przypadku betonu:
  - korozja oznacza pogorszenie właściwości użytkowych i degradację na skutek działania czynników zewnętrznych;
  - roboty antykorozyjne polegają na ograniczeniu lub odcięciu czynników zewnętrznych i obejmują ochronę betonu poprzez zastosowanie zabezpieczenia powierzchniowego, izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni;
  - roboty w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni obejmują roboty w zakresie izolacji powłokowych, izolacji natryskowych oraz izolacji arkuszowych;
  - parametry paroprzepuszczalności, odporności, odporności na promieniowanie UV oraz trwałości barwy – nie stanowią o odrębności robót w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni w stosunku do robót antykorozyjnych betonu;
- 3) dopuszczenie dowodów z pozostałych dokumentów i oświadczeń załączonych do pisma procesowego oraz złożonych na rozprawie.

Estakadę objętą inwestycją pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” – na gruncie przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151, poz. 987) – zdaniem przystępującego WPMM należy kwalifikować jako kolejowy obiekt inżynierski w postaci wiaduktu, bowiem jest ona budowlą przeznaczoną do przeprowadzenia ruchu nad przeszkodami terenowymi:

W pkt 16.2.3 SWZ w opisie przedmiotowego kryterium odwołano się do przepisów

następujących aktów wykonawczych:

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151, poz. 987) (dalej jako „Rozporządzenie w sprawie budowli kolejowych”) oraz
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 Nr 63, poz. 735) (dalej jako „Rozporządzenie w sprawie drogowych obiektów inżynierskich”).

Przystępujący zwrócił uwagę, że powyższe przepisy stanowią przepisy techniczno-budowlane, w których określono warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane i ich usytuowanie – wydane na podstawie tego samego upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7.07.1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r. poz. 2351) (dalej jako „Prawo budowlane”).

Z powyższego wynika, iż dla oceny ofert w kryterium pn. „Doświadczenie kierownika budowy” należy brać pod uwagę przepisy:

- Prawa budowlanego;
- Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych;
- Rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich.

Przy czym uwzględnić należy, iż przepisy Prawa budowlanego mają charakter nadrzędny wobec przepisów Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych oraz Rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich. Wedle hierarchii aktów prawnych określonej w art. 87 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej ustawa jest aktem wyższego rzędu w stosunku do rozporządzenia.

Uwzględnić jednocześnie należy powiązanie formalne i merytoryczne między przepisami Prawa budowlanego a przepisami Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych oraz Rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich. Jak już wspomniano przepisy rozporządzeń wydano na podstawie upoważnienia ustawowego art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7.07.1994 r. Prawo budowlane. Jednocześnie przepisy te stanowią uszczegółowienie regulacji ustawowej.

b) Dalej należy wskazać, iż wedle art. 3 pkt 3 Prawa budowlanego estakada kwalifikowana jest jako budowla równorzędna do mostów i wiaduktów. Jednocześnie wedle Załącznika do Prawa budowlanego, w którym określono kategorie obiektów budowlanych – estakada kwalifikowana jest jako drogowy i kolejowy obiekt mostowy:

- Art. 3 Prawa budowlanego:

3. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

[...]

budowli – należy przez to rozumieć każdy obiekt budowlany niebędący budynkiem lub

obiektem małej architektury, jak: obiekty liniowe, lotniska, mosty, wiadukty, estakady, [...];

– Załącznik do Prawa budowlanego:

Kategoria XXVIII – drogowe i kolejowe obiekty mostowe jak: mosty, estakady, kładki, przejścia podziemne, wiadukty, przepusty, tunele.

Zatem w przepisach Prawa budowlanego – nadrzędnych wobec regulacji Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych - występuje pojęcie estakady oraz estakada kwalifikowana jest jako kolejowy obiekt mostowy, równorzędny do mostu oraz wiaduktu.

c) W przepisach Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych estakada nie została ujęta. Natomiast wedle § 48 ust. 1 tego rozporządzenia do kolejowych obiektów inżynierskich zalicza się m.in. mosty oraz wiadukty:

§ 48 Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych:

§ 48 Do kolejowych obiektów inżynierskich, zwanych dalej „obiettami inżynierskimi”, zalicza się: mosty, wiadukty, przepusty, ściany oporowe, tunele liniowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych.

d) Z kolei na gruncie przepisów § 1 ust. 2 pkt 1 w zw. z § 3 pkt 1 Rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich estakadę zakwalifikowano jako inżynierski obiekt mostowy oraz estakadę określono jako budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia ruchu nad przeszkodą terenową:

– § 1 Rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich:

§ 1 [...]

2. Do obiektów inżynierskich zalicza się:

- 1) obiekty mostowe,
- 2) tunele,
- 3) przepusty,
- 4) konstrukcje oporowe

– § 3 Rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich:

§ 3 Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

obiekcie mostowym – rozumie się przez to budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej nad przeszkodą terenową, a w szczególności: most, wiadukt, estakadę, kładkę,

Z zestawienia przepisów Prawa budowlanego, Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych oraz Rozporządzenia w sprawie drogowych obiektów inżynierskich według przystępującego wynika, że na poziomie ustawy estakada jest kwalifikowana jako kolejowy obiekt mostowy na równi z mostem i wiaduktem.

Jednocześnie z analizy tych przepisów wynika, że na poziomie rozporządzeń pojęcie estakady występuje jedynie w Rozporządzeniu w sprawie drogowych obiektów inżynierskich,

gdzie budowla ta kwalifikowana jest jako obiekt mostowy przeznaczony do prowadzenia ruchu nad przeszkodą terenową.

Zatem wobec nieuregulowania pojęcia estakady w przepisach Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych – należy przyjąć, iż na gruncie przepisów tego rozporządzenia estakada stanowi kolejowy obiekt inżynierski w postaci mostu lub wiaduktu. Znajduje to uzasadnienie w okoliczności, iż estakada ma taki sam charakter jak most oraz wiadukt, tj. służy przeprowadzeniu ruchu nad przeszkodą terenową (wodną lub inną przeszkodą).

Odnosząc powyższe do estakady, której dotyczyła inwestycja pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim”, gdzie doświadczenie uzyskał R. B. – przystępujący wskazał, że estakada ta przeznaczona jest do przeprowadzenia ruchu nad przeszkodami terenowymi w postaci ulic i zabudowań miasta Gorzów Wielkopolski. Zatem w przypadku estakady której dotyczyła ww. inwestycja – na gruncie przepisów Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych – należy kwalifikować ją jako kolejowy obiekt inżynierski w postaci wiaduktu.

Na gruncie przepisów Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych nie można kwalifikować estakady jako „innej budowli usytuowanej na obszarze kolejowym służącej do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej”. Sprzeciwia się temu charakter estakady jako budowli służącej – tak jak most czy wiadukt – do przeprowadzenia ruchu nad przeszkodą terenową, jak również okoliczność, że na gruncie Prawa budowlanego estakada kwalifikowana jest jako kolejowy obiekt mostowy, równorzędny do mostu oraz wiaduktu:

a) Zgodnie z przepisem § 3 pkt 1 Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych do kategorii budowli kolejowych zalicza się – obok m.in. mostów i wiaduktów – również inne budowle usytuowane na obszarze kolejowym służące do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej.

Niemniej estakada nie może być kwalifikowana jako „inna budowla usytuowana na obszarze kolejowym służąca do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej” – z uwagi na jej charakter. Jak wspomniano estakada służy do przeprowadzenia ruchu nad przeszkodą terenową.

W Rozporządzeniu w sprawie budowli kolejowych nie określono definicji „innych budowli”. Natomiast zgodnie z przepisem § 4 pkt 1 tego rozporządzenia dla określenia warunków technicznych wprowadza się podział budowli kolejowych na kolejowe budowle drogowe (a w tym kolejowe obiekty inżynierskie) oraz kolejowe budowle towarzyszące: § 4 Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych: § 4 Dla określenia warunków technicznych wprowadza się podział budowli kolejowych na: 1) kolejowe budowle drogowe, których konstrukcja jest bezpośrednio lub pośrednio związana z ruchem pojazdów kolejowych, które stanowią: [...] kolejowe obiekty inżynierskie, zwane dalej „obiettami inżynierskimi”, [...] 2) kolejowe budowle towarzyszące, które stanowią: a) budowle i urządzenia związane z

obsługą przewozów osób i rzeczy, b) budowie zaplecza technicznego taboru kolejowego i dróg szynowych, c) budowie i urządzenia sterowania ruchem kolejowym, d) budowie i urządzenia telekomunikacyjne, e) urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej i sieci techniczne,

Istotne jest, iż w kolejowych budowlach towarzyszących – czyli „innych budowlach usytuowanych na obszarze kolejowym służących do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej” - - nie wskazano estakady, lecz jedynie obiekty drugorzędne. Są to zatem obiekty, które – odmiennie niż w przypadku estakady – nie służą przeprowadzenia ruchu nad przeszkodą terenową.

b) Niezależnie od powyższego wedle Załącznika do Prawa budowlanego, w którym określono kategorię obiektów budowlanych – estakada wprost kwalifikowana jest jako kolejowy obiekt mostowy, równorzędny z mostem oraz wiaduktem – kategoria XXVIII.

W konsekwencji w ocenie przystępującego WPMM estakada objęta inwestycją pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” – na gruncie przepisów Rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych – powinna być kwalifikowana jako kolejowy obiekt inżynierski w postaci wiaduktu.

Przystępujący wskazał, że objęty przedmiotem zamówienia w tym postępowaniu wiadukt im. Ks. J. Poniatońskiego stanowi estakadę/wiadukt oraz most stanowiący jeden ciąg pieszo – tramwajowo – jezdny. Oznacza to, iż stanowi on niemal analogiczny obiekt jak estakada w Gorzowie Wielkopolskim, tj. obiekt objęty przedmiotem zamówienia w inwestycji pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim”:

a) Wiadukt im. Ks. J. Poniatońskiego stanowi estakadę/wiadukt oraz most stanowiący jeden ciąg pieszo – tramwajowo – jezdny.

Z kolei estakada w Gorzowie Wielkopolskim stanowi estakadę w ciągu linii kolejowej składającą się z jednego ciągu następujących po sobie wiaduktów, mostu oraz murów oporowych, na której odbywa się ruch kolejowy.

Jednocześnie zarówno pod wiaduktem im. Ks. J. Poniatońskiego, jak też estakadą w Gorzowie Wielkopolskim – zlokalizowane są pawilony/sklepy, ulice i oba obiekty mają podobny łukowy kształt przęsła.

Zatem w przypadku wiaduktu im. Ks. J. Poniatońskiego oraz estakady w Gorzowie Wielkopolskim – taki sam jest charakter obiektów (służą przeprowadzeniu ruchu nad przeszkodą terenową) oraz podobna jest konstrukcja obiektów (ciąg następujących po sobie mostów, wiaduktów oraz murów oporowych).

b) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zamawiający w ramach inwestycji pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie

Wielkopolskim) w opisie przedmiotu zamówienia, stanowiącym element dokumentacji postępowania na „Zarządzanie i sprawowanie nadzoru nad realizacją zadania inwestycyjnego w ramach projektu >>Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim<<”, określił zakres prac oraz zdefiniował pojęcie estakady jako „zespół kolejowych obiektów inżynierskich leżących na linii kolejowej nr 203 od km 295,591 do km 297,707:

16) Estakada – zespół kolejowych obiektów inżynierskich leżących na linii kolejowej nr 203 od km 295,591 do km 297, 707;

2.2.2 Zakres zadania inwestycyjnego, nad którym wykonawca będzie świadczył usługi zarządzania i i sprawowania nadzoru obejmuje w szczególności:

Kontrakt obejmuje w szczególności wykonywanie następujących elementów:

- wykonanie nawierzchni na przejazdach kolejowych w km 295+ 362 i km 295+552 wraz z doprowadzeniem istniejącej nawierzchni torowej do wymogów montażu płyt wraz z ogrodzeniem między przejazdami;
- wymianę nawierzchni torowej połączona z modernizacją podtorza:
- w torze nr 101/102 na odcinku od rozjazdu nr 901 do rozjazdu nr 5, km 295+538 – 296+780
- w torze nr 1 od km 296+780 do km 297+470
- w torze nr 2 od km 296+780 do km 296+96
- w torze nr 4 od km 296+908 do km 297+037
- w torach nr 2, 4 w obrębie tzw. estakady dworcowej (km 297+037-297+113) oraz na obiekcie w km 297+366- 297+372
- tymczasowy demontaż i ponowny montaż nawierzchni torowej:
- w torze nr 1 w km 297+470 – 297+714
- w torze nr 4 w km 297+113 – 297 +693
- tymczasowy demontaż rozjazdu nr 201 wraz z wymianą podrozjazdnic drewnianych,
- regulację położenia toru na pozostałych odcinkach,
- budowę odwodnienia torowiska,
- odbudowę i umocnienie skarp,
- budowę nowego peronu nr 5
- modernizację peronu nr 2
- tymczasowy demontaż krawędzi peronowych peronu nr 1 oraz ich odbudowa,
- modernizacja betonowego muru oporowego km 295,591+ 295,897
- modernizację przęseł ceglano-betonowych estakady km 295, 897+296,809
- modernizację wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037
- modernizację wiaduktu stalowego łukowego nad ul. B Chrobrego w km 296,297
- modernizację wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Wodną w km 296,343
- modernizację wiaduktu stalowego kratowego w km 296,666



- modernizację wiaduktu stalowego blachownicowego w km 296,771
- modernizację mostu nad rzeką Kłodawka w km 296,787
- modernizację betonowych murów oporowych km 296,806+297,707
- modernizację estakady dworcowej km 297,036+297,110
- modernizację przejścia przy wagonowni w km 297,365

c) Przystępujący wskazał, że także wykonawca zadający pytanie nr 8 do treści SWZ (wyjaśnienia z dnia 12.08.2022 r.) zakwalifikował „estakadę w ciągu linii kolejowej składającą się z następujących po sobie wiaduktów, mostów oraz murów oporowych” jako obiekt analogiczny do przedmiotu zamówienia, w którym wiadukt im. Ks. J. Poniatowskiego stanowi estakadę/wiadukt oraz most stanowiąc jeden ciąg pieszo, tramwajowo, jezdny.

d) Celem ukazania podobieństwa między wiaduktem im. Ks. J. Poniatowskiego a estakadą w Gorzowie Wielkopolskim Przystępujący przedstawił porównawczą dokumentację fotograficzną obydwu obiektów:

– Wiadukt im. ks. J. Poniatowskiego:

(źródło: [https://www.google.com/search?q=wiadukt+poniatowskiego+warszawa&rlz=1C1GCEU\\_plPL920PL920&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwj1qanVrMn7AhWUz4sKHZq2BhoQ\\_AUoAXoECAIQAw&biw=1920&bih=880&dpr=1#imgrc=k-Rr2hL2huJtKM](https://www.google.com/search?q=wiadukt+poniatowskiego+warszawa&rlz=1C1GCEU_plPL920PL920&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwj1qanVrMn7AhWUz4sKHZq2BhoQ_AUoAXoECAIQAw&biw=1920&bih=880&dpr=1#imgrc=k-Rr2hL2huJtKM))

(źródło: <http://wikimapia.org/18572384/pl/Wiadukt-Mostu-Poniatowskiego#/photo/7526309>)

(źródło: <https://polska-org.pl/8767043,foto.html?idEntity=9086274>)

– Estakada w Gorzowie Wielkopolskim:

(źródło: <https://www.polska.travel/pl/glowne-miasta/gorzow-wielkopolski>)

(źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Estakada\\_kolejowa\\_w\\_Gorzowie\\_Wielkopolskim#/media/Plik:Gorz%C3%B3w\\_Wlkp.\\_estakada\\_kolejowa.JPG](https://pl.wikipedia.org/wiki/Estakada_kolejowa_w_Gorzowie_Wielkopolskim#/media/Plik:Gorz%C3%B3w_Wlkp._estakada_kolejowa.JPG))

(źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Estakada\\_kolejowa\\_w\\_Gorzowie\\_Wielkopolskim#/media/Plik:Remont\\_estakady.jpg](https://pl.wikipedia.org/wiki/Estakada_kolejowa_w_Gorzowie_Wielkopolskim#/media/Plik:Remont_estakady.jpg))

Powyższa dokumentacja fotograficzna zdaniem przystępującego potwierdza, iż w przypadku wiaduktu im. Ks. J. Poniatowskiego oraz estakady w Gorzowie Wielkopolskim – taki sam jest charakter obiektów (służą przeprowadzeniu ruchu nad przeszkodą terenową) oraz podobna jest konstrukcja obiektów (ciąg następujących po sobie wiaduktów, mostu oraz murów oporowych).

e) Odwołujący zarzuca że obiekt, na którym wykonywane były prace antykorozyjne w ramach zadania pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” nie spełnia określonych w kryterium oceny ofert wymagań jako sam obiekt, ponieważ jest nazwany estakadą. Jednak sam odwołujący do wykazania wymagań w zakresie warunków udziału w postępowaniu w toczącym się uprzednio postępowaniu o udzielenie zamówienia na „Remont wiaduktu im. Ks. J. Poniatowskiego w Warszawie”, nr postępowania ZDM/UM/DZP/29/PN/5/22

(unieważnionym w dniu 1.07.2022 r.) - wykazał się doświadczeniem dotyczącym tejże estakady, polegając na doświadczeniu podwykonawcy Intop Tarnobrzeg.

Mając na uwadze powyższe, zarzuty dotyczące uznania ponad dwukilometrowej inwestycji jako „innej budowli usytuowanej na obszarze kolejowym, służącej do prowadzenia ruchu kolejowego i trzymania linii kolejowej” trzeba uznać za bezpodstawne. Nie można stawiać na równi ogromnego obiektu inżynierskiego z np. kablem do sterowania ruchem lub fundamentem słupa.

Zamawiający wymagał od wykonawców złożenia wraz z ofertą przedmiotowych środków dowodowych w celu potwierdzenia okoliczności opisanych w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, co powoduje, że ocenę adekwatności doświadczenia R. B. należy prowadzić przy uwzględnieniu całokształtu treści przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez przystępującego. Z środków tych wynika, iż doświadczenie R. B. dotyczy kolejowych obiektów inżynierskich w postaci mostu, wiaduktów oraz ścian oporowych:

a) W pkt 16.2.3. SWZ w opisie kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” wynika, iż na potrzeby uzyskania punktów w kryterium możliwe było wykazanie się doświadczeniem dotyczącym robót antykorozyjnych wykonanych na kolejowym obiekcie inżynierskim w postaci m.in. mostu, wiaduktu lub ściany oporowej.

Z przedmiotowego środka dowodowego pn. „Zestawienie zbiorcze obiekty inżynierskie” wynika, że doświadczenie R. B. zdobyte w ramach inwestycji pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” - obejmuje prace antykorozyjne dotyczące m.in. mostu, wiaduktów oraz ściany oporowej. Z zestawienia tego wynika, iż w ramach przedmiotowej inwestycji wykonano prace antykorozyjne dotyczące następujących kolejowych obiektów inżynierskich:

Tu przystępujący wkleił treść zestawienia.

b) Dodatkowe potwierdzenie, że doświadczenie R. B. obejmuje prace antykorozyjne dotyczące wiaduktów – wynika z przedmiotowego środka dowodowego w postaci zaświadczenia wystawionego przez inwestora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centrum Realizacji Inwestycji Region Zachodni w Poznaniu Zespół Projektu nr 5/8:

W ramach w/w zadania wykonywano następujący zakres prac przy zabytkach nieruchomych:

- modernizację estakady kolejowej w zakresie przęseł ceglano-betonowych (m.in. oczyszczenie i odsolenie powierzchni ceglanej stropów, wymiana wyługowanych spoin w konstrukcjach ceglanych, odtworzenie historycznej faktury na powierzchniach betonowych, renowacja balustrad stalowych),
- modernizację estakady kolejowej w zakresie wiaduktu nad ul. Bolesława Chrobrego (m.in. regeneracja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni stalowych wiaduktu),

- modernizację estakady kolejowej w zakresie wiaduktu nad ul. Wodną (m. in. regeneracja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni stalowych wiaduktu, naprawa i regeneracja istniejących przyczółków wiaduktu z jednoczesnym odtworzeniem historycznej faktury powierzchni betonowych)

Zatem z przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez przystępującego wraz z ofertą wynika, że doświadczenie R. B. – zgodnie z wymaganiem określonym w opisie kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” – dotyczy kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktów oraz ścian oporowych.

Przy ocenie znaczenia wyjaśnień SWZ powołanych przez odwołującego (odpowiedź na pytanie nr 8 w ramach wyjaśnień z dnia 12.08.2022 r.) – zdaniem przystępującego należy uwzględnić całokształt okoliczności, w jakich przedmiotowe wyjaśnienia zostały udzielone przez zamawiającego, jak również okoliczność, iż zamawiający nie wykluczył tam możliwości posłużenia się przez wykonawców doświadczeniem dotyczącym estakady:

Przystępujący w toczącym się uprzednio postępowaniu o udzielenie zamówienia na „Remont wiaduktu im. Ks. J. Poniatowskiego w Warszawie”, nr postępowania ZDM/UM/DZP/29/PN/5/22 (unieważnionym w dniu 1.07.2022 r.) – jako jedyny wykazał się dodatkowym doświadczeniem kierownika budowy. Istotne jest, iż w ramach postępowania nr ZDM/UM/DZP/29/PN/5/22 Przystępujący złożył przedmiotowe środki dowodowe dotyczące doświadczenia R. B. Treść tych środków odpowiadała treści środków złożonych w tym postępowaniu.

Istotne jest również, iż konkurencyjni wykonawcy, którzy złożyli oferty w postępowaniu – a w tym odwołujący – uzyskali dostęp do dokumentów z postępowania nr ZDM/UM/DZP/29/PN/5/22. Tym samym konkurencyjni wykonawcy znali treść przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez przystępującego oraz mogli zakładać, iż przystępujący posłuży się nimi w kolejnym postępowaniu prowadzonym po unieważnieniu postępowania nr ZDM/UM/DZP/29/PN/5/22.

W konsekwencji przy ocenie wyjaśnień SWZ powołanych przez odwołującego (odpowiedź na pytanie nr 8 w ramach wyjaśnień z dnia 12.08.2022 r.) – należy mieć na względzie, iż nie zmieniała ona treści SWZ, ale wręcz wskazywała, że zamawiający będzie akceptował pojęcia występujące w różnych rozporządzeniach i Dziennikach Ustaw:

Pytanie nr 8

W związku z brakiem definicji pojęcia „estakada” w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający w opisie warunku dotyczącego: „kolejowych obiektów inżynierskich w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych” będzie akceptował i traktował w ocenie ofert m.in. estakadę w ciągu linii kolejowej składającą się z

następujących po sobie wiaduktów, mostów oraz murów oporowych jako jeden obiekt spełniający warunek udziału w postępowaniu jako doświadczenie Wykonawcy oraz jako kryterium doświadczenie kierownika budowy. Jest to analogiczna sytuacja do przedmiotu zamówienia, w którym wiadukt ks. Poniatowskiego stanowi estakadę/wiadukt oraz most stanowiąc jeden ciąg pieszo, tramwajowo, jezdny, stąd prośba o potwierdzenie, że wykazanie się takimi następującymi po sobie obiektami w ciągu linii kolejowej lub kilkoma obiektami jednej estakady będzie przez Zamawiającego traktowane jako jeden obiekt.

Odpowiedź:

Zamawiający będzie akceptował tylko pojęcia występujące w obowiązujących Rozporządzeniach i Dziennikach Ustaw.

Zamawiający w ramach odpowiedzi na pytanie nr 8 w rzeczywistości nie wykluczył możliwości posłużenia się przez wykonawców doświadczeniem dotyczącym estakady.

W szczególności zamawiający nie wskazał tam, że wykonawca nie może posłużyć się doświadczeniem dotyczącym estakady. Zamawiający ograniczył się jedynie do wskazania, że będzie akceptował pojęcia występujące w obowiązujących rozporządzeniach i dziennikach ustaw. Zatem twierdzenia odwołującego, iż w ramach przedmiotowej odpowiedzi na pytanie zamawiający wykluczył możliwość posłużenia się doświadczeniem dotyczącym estakady – stanowi nadinterpretację odwołującego.

Przystępujący wskazał, że zamawiający wskazał na pojęcia występujące w rozporządzeniach (w liczbie mnogiej). Tym samym zamawiający potwierdził, że będzie brał pod uwagę pojęcia występujące w Rozporządzeniu w sprawie budowli kolejowych oraz Rozporządzeniu w sprawie drogowych obiektów inżynierskich. W tym kontekście uwzględnić należy, iż zarówno w Rozporządzeniu w sprawie drogowych obiektów inżynierskich, jak również w nadrzędnym wobec tych rozporządzeń Prawie budowlanym – występuje pojęcie estakady.

Odwołujący nadto w ocenie przystępującego – w oderwaniu od opisu kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”- dokonuje sztucznego zawężenia punktowanego doświadczenia zdobytego przy realizacji robót antykorozyjnych przez wyłączenie robót określonych w przedmiotowych środkach dowodowych złożonych przez przystępującego jako „hydroizolacja” z zakresu robót antykorozyjnych dotyczących betonu:

Wedle zawartego w pkt 16.2.3. SWZ opisu kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” doświadczenie może dotyczyć wykonywania robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych.

Z przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez przystępującego w postaci zestawienia pn. „Zestawienie zbiorcze objekty inżynierskie” wynika, iż doświadczenie R. B. dotyczy m.in. następujących robót antykorozyjnych:

– zabezpieczenie antykorozyjne betonu – przęsła ceglano-betonowe estakady km 295,897 ÷

296,809 – o powierzchni 25 057,66 m<sup>2</sup> oraz

– zabezpieczenie antykorozyjne betonu – betonowe mury oporowe km 296,806 ÷ 297,707 – o powierzchni 25 229,68 m<sup>2</sup>.

Z przedmiotowych środków dowodowych w postaci rozliczeń szczegółowych dotyczących ww. robót antykorozyjnych wynika, że obejmują one m.in. izolacje powłokowe, natryskowe oraz arkuszowe (określone tam jako „Hydroizolacja”) oraz zabezpieczenia antykorozyjne powierzchni betonowych.

Odwołujący kwestionuje możliwość uwzględnienia w ramach kryterium pn. „Doświadczenie kierownika budowy” doświadczenia obejmującego roboty określone w przedmiotowych środkach dowodowych złożonych przez Przystępującego jako „hydroizolacja”. Wywodzi, iż są to roboty związane z zabezpieczeniem przeciwwodnym, a nie roboty polegające na zabezpieczeniu antykorozyjnym. Wskazuje, iż w przypadku betonu roboty izolacyjne są odrębne od robót antykorozyjnych z uwagi na parametry paroprzepuszczalności, odporności, odporności na promieniowanie UV oraz trwałości barwy.

Tymczasem w przypadku betonu przez roboty antykorozyjne należy rozumieć wszystkie roboty mające na celu jego zabezpieczenie przed degradacją na skutek działania czynników zewnętrznych, a w tym roboty przy izolacji przeciwwodnej oraz izolacionawierzchni.

Na potwierdzenie przystępujący przedkłada opinię techniczną dr hab. inż. R. C. oraz dr inż. K. G. pn. „Antykorozyjne zabezpieczenia w budownictwie konstrukcji betonowych i żelbetonowych drogowych i kolejowych obiektów mostowych” (załącznik nr 1 do pisma procesowego).

Dr hab. inż. R. C. posiada uprawnienia projektowe, jest rzeczoznawcą Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w zakresie opieki nad zabytkami w dziedzinach architektura i budownictwo oraz zabezpieczenie techniczne zabytków (wedle informacji Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego jedynie 88 osób posiada takie uprawnienia wg stanu na dzień 31.10.2022 r.), rzeczoznawcą budowlanym, inspektorem mostowym oraz członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Z kolei dr inż. K. G. posiada uprawnienia budowlane i projektowe, jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, legitymuje się 45-letnim doświadczeniem zawodowym. Uprawnienia dr hab. inż. R. C. oraz dr inż. K. G. stanowią załącznik do opinii technicznej.

Z opinii tej wynika w szczególności, że w przypadku betonu:

– korozja oznacza pogorszenie właściwości użytkowych i degradację na skutek działania czynników zewnętrznych (pkt 3 opinii):

Korozja betonu – pogorszenie właściwości użytkowych i niszczenie betonu w wyniku oddziaływania środowisk średnio agresywnych i agresywnych między innymi związków chemicznych takich jak woda, sole, siarczany.

– roboty antykorozyjne polegają na ograniczeniu lub odcięciu czynników zewnętrznych i

obejmują ochronę betonu poprzez zastosowanie zabezpieczenia powierzchniowego, izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni (pkt 3 opinii, pkt 5 opinii):

Zabezpieczenie przed działaniem środowisk średnio agresywnych lub agresywnych przez odcięcie lub ograniczenie dostępu środowiska agresywnego do powierzchni konstrukcji;

[...]

Do zabezpieczeń powierzchniowych stosowanych w ochronie przed korozją obiektów inżynierskich należą w szczególności:

- ochrona powierzchniowa,
- izolacje przeciwwodne,
- izolacionawierzchnie

– roboty w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni obejmują roboty w zakresie izolacji powłokowych, izolacji natryskowych oraz izolacji arkuszowych (pkt 5 opinii):

Izolacje przeciwwodne – zabezpieczenie konstrukcji o powierzchniach poziomych oraz pionowych stykających się z gruntem głównie przed działaniem wody. Główną cechą izolacji jest ich wodoszczelność. Do izolacji przeciwwodnych zalicza się:

- papy zgrzewalne – materiały arkuszowe na izolacje ciężkie układane na „gorąco”,
- izolacje natryskowe – elastyczne materiały nakładane maszynowo, bitumiczno-lateksowe lub MMA,
- izolacje cienkie – nakładane na „zimno” ręcznie przy pomocy prostych narzędzi,
- iniekcje ciśnieniowe – wtlaczanie pod ciśnieniem specjalnych żywic w rysy i pęknięcia elementów betonowych.

Izolacionawierzchnie – powłoki o grubości od 3 do 12 mm. Cechą izolacionawierzchni jest wodoszczelność, odporność na ścieranie, działanie czynników atmosferycznych oraz silne działanie soli jako środka odladzającego. Do izolacionawierzchni zalicza się:

- chemoutwardzalne powłoki – układane na powierzchni jezdni i chodników mostowych.
- parametry paroprzepuszczalności, odporności, odporności na promieniowanie UV oraz trwałości barwy – nie stanowią o odrębności robót w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni w stosunku do robót antykorozyjnych betonu (podsumowanie opinii):

Dodatkowo, parametry paroprzepuszczalności, odporności, odporności na promieniowanie UV oraz trwałości barwy – nie stanowią o odrębności robót w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni w stosunku do robót antykorozyjnych betonu.

Zatem w świetle opinii technicznej dr hab. inż. R. C. oraz dr inż. K. G. pn. „Antykorozyjne zabezpieczenia w budownictwie konstrukcji betonowych i żelbetowych drogowych i kolejowych obiektów mostowych” zasadne jest uwzględnienie w zakresie robót antykorozyjnych betonu robót określonych w przedmiotowych środkach dowodowych złożonych przez przystępującego jako „hydroizolacja” (tj. prac w zakresie izolacji powłokowych, izolacji natryskowych oraz izolacji arkuszowych). Prace te wpisują się w jedną

z kategorii zabezpieczeń powierzchniowych stosowanych w ochronie przed korozją betonu obiektów inżynierskich.

Przystępujący wskazał, że przedmiotowa opinia została wykonana przez osoby posiadające znaczny dorobek naukowy oraz specjalizujące się w badaniach dotyczących zabezpieczeń antykorozyjnych w budownictwie mostowym i wnioski z niej wynikające mają istotne znaczenie dla przedmiotowej sprawy. W razie nie uwzględnienia wniosków wynikających z ww. opinii – wniósł o dopuszczenie na podstawie art. 534 ust. 1 w zw. z art. 538 ust. 1 w zw. z art. 539 Pzp dowodu z opinii biegłego z zakresu budownictwa – w celu wykazania faktów, że w przypadku betonu:

- korozja oznacza pogorszenie właściwości użytkowych i degradację na skutek działania czynników zewnętrznych;
- roboty antykorozyjne polegają na ograniczeniu lub odcięciu czynników zewnętrznych i obejmują ochronę betonu przez zastosowanie zabezpieczenia powierzchniowego, izolacji przeciwwodnych oraz izolacjonawierzchni;
- roboty w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacjonawierzchni obejmują roboty w zakresie izolacji powłokowych, izolacji natryskowych oraz izolacji arkuszowych;
- parametry paroprzepuszczalności, odporności, odporności na promieniowanie UV oraz trwałości barwy – nie stanowią o odrębności robót w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacjonawierzchni w stosunku do robót antykorozyjnych betonu;

Odnosząc zakres robót antykorozyjnych betonu opisany w opinii technicznej dr hab. inż. R. C. oraz dr inż. K. G. pn. „Antykorozyjne zabezpieczenia w budownictwie konstrukcji betonowych i żelbetowych drogowych i kolejowych obiektów mostowych” do treści przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez przystępującego – wskazał on, że w przypadku dokumentów rozliczeniowych dotyczących „Betonowych murów oporowych KM 296,806 ÷ 297,707” oraz „Przęseł ceglano – betonowych estakady KM 295,897 ÷ 296,809” - roboty w zakresie izolacji powłokowych, izolacji arkuszowych oraz izolacji natryskowych – należy kwalifikować do następujących kategorii zabezpieczeń powierzchniowych stosowanych w ochronie przed korozją obiektów inżynierskich:

BETONOWE MURY OPOROWE KM 296,806 ÷ 297,707

Przedmiotowy środek dowodowy złożony przez Przystępującego

Kategoria zabezpieczeń powierzchniowych stosowanych w ochronie przed korozją betonu obiektów inżynierskich wg Opinii technicznej I z o l a c j e p o w ł o k o w e

POWŁOKOWA IZOLACJA BITUMICZNA - "NA ZIMNO"

Izolacja przeciwwodna - lekka - Izolacje cienkie nakładane „na zimno” ręcznie przy pomocy prostych narzędzi

wykonanie powłokowej izolacji bitumicznej układanej "na zimno"

POWŁOKI USZCZELNIAJĄCE NA BAZIE CEMENTU

wykonanie powłoki uszczelniającej

Ochrona powierzchniowa – zwykła – powłoka zaprawa uszczelniająca na bazie cementu o grubości do 2mm

Izolacje arkuszowe

**IZOLACJA Z PAPY ZGRZEWALNEJ - UKŁADANA NA POWIERZCHNIACH BETONOWYCH**

Izolacja przeciwwodna – papy grzewalne – materiały arkuszowe na izolacje ciężkie układane na „gorąco”

koszt papy grzewalnej

wykonanie izolacji z papy grzewalnej na betonowych płaszczyznach

poziomych - 1 x papa

wykonanie izolacji z papy grzewalnej na betonowych płaszczyznach

pionowych - 1 x papa

Nawierzchnie chodników mostowych

**NAWIERZCHNIA CHODNIKA CHEMOUTWARDZALNA**

Izolacjonawierzchnia – chemoutwardzalna powłoka

wykonanie powłoki zabezpieczającej powierzchnię betonu o gr 6mm

Koszt zakupu materiałów (80%)

Koszt wykonania - robocizna (20%)

**PRZĘŚLA CEGLANO-BETONOWE ESTAKADY KM 295,897 ÷ 296,809**

Przedmiotowy środek dowodowy złożony przez Przystępującego

Kategoria zabezpieczeń powierzchniowych stosowanych w ochronie przed korozją betonu obiektów inżynierskich wg Opinii technicznej

Izolacje powłokowe

**POWŁOKOWA IZOLACJA BITUMICZNA - "NA ZIMNO"**

Izolacja przeciwwodna - lekka - Izolacje cienkie nakładane „na zimno” ręcznie przy pomocy prostych narzędzi

wykonanie powłokowej izolacji bitumicznej układanej "na zimno"

**POWŁOKI USZCZELNIAJĄCE NA BAZIE CEMENTU**

Ochrona powierzchniowa – zwykła – powłoka zaprawa uszczelniająca na bazie cementu o grubości do 2mm

wykonanie powłoki uszczelniającej

Izolacje natryskowe

**IZOLACJA NATRYSKOWA BITUMICZNO-LATEKSOWA**

Izolacja przeciwwodna – izolacja natryskowa – elastyczne materiały nakładane maszynowo, bitumiczno – lateksowe lub MMA

wykonanie elastycznej izolacji bitumiczno-lateksowej

**IZOLACJA NATRYSKOWA TYPU MMA**



Izolacja przeciwwodna – izolacja natryskowa – elastyczne materiały nakładane maszynowo, bitumiczno – lateksowe lub MMA

wykonanie izolacji typu MMA na płaszczyznach poziomych

Nawierzchnie chodników mostowych

**NAWIERZCHNIA CHODNIKA CHEMOUTWARDZALNA**

Izolacjonawierzchnia – chemoutwardzalna powłoka

wykonanie powłoki zabezpieczającej powierzchnię betonu o gr 5mm

Koszt zakupu materiałów (80%)

Koszt wykonania - robocizna (20%)

Niezależnie od powyższego potwierdzenie, że w przypadku betonu przez roboty antykorozyjne należy rozumieć wszystkie roboty mające na celu jego zabezpieczenie przed degradacją na skutek działania czynników zewnętrznych, a w tym roboty przy izolacji przeciwwodnej oraz izolacjonawierzchni - znajduje potwierdzenie w dokumencie pn. „Katalog zabezpieczeń powierzchniowych drogowych obiektów inżynierskich” stanowiącym załącznik do zarządzenia nr 11 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 19.09.2003 r.

Dokument ten przygotowany został przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów na zlecenie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Przedmiotowy dokument powszechnie dostępny jest w Internecie (<https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/917/rok-2003>)

W dokumencie wskazano, iż korozja betonu to „nieodwracalna zmiana właściwości betonu w wyniku destrukcyjnego oddziaływania agresywnego środowiska zewnętrznego lub w wyniku destrukcyjnych procesów zachodzących pomiędzy niektórymi składnikami betonu”:

Jednocześnie wedle przedmiotowego dokumentu przez zabezpieczenie powierzchniowe rozumie się ochronę powierzchniową powierzchni betonowych, izolacje przeciwwodne powierzchni betonowych oraz izolacjonawierzchnie powierzchni betonowych i stalowych:

Zabezpieczenie powierzchniowe – system ochronny zwiększający odporność konstrukcji na działanie środowisk agresywnych, przez ograniczenie lub całkowitą eliminację dostępu środowiska agresywnego do powierzchni konstrukcji, w niniejszym katalogu rozumie się przez to:

- ochronę powierzchniową (bez wykładzin) powierzchni betonowych,
- izolacje przeciwwodne powierzchni betonowych i stalowych,
- izolacjonawierzchnie powierzchni betonowych i stalowych.

Dalej w dokumencie wskazano sposoby ochrony betonu w celu przeciwdziałania niszczeniu konstrukcji budowlanych w wyniku korozji. W tym zakresie wskazano na ochronę konstrukcyjną, ochronę materiałową – strukturalną oraz ochronę powierzchniową:

W celu przeciwdziałania niszczeniu konstrukcji budowlanych w wyniku korozji stosuje się:

- ochronę konstrukcyjną przez odpowiednie ukształtowanie konstrukcji (wg PN-85/B-01805[22]), zmniejszające agresywne oddziaływanie środowiska,
- ochronę materiałowo-strukturalną (według PN-86/B-01811[27]), czyli zwiększenie odporności materiału na działanie agresywnych środowiska przez odpowiedni dobór składu i struktury materiałów,
- ochronę powierzchniową (według PN-91/B-01813[28]), czyli zwiększenie odporności konstrukcji przez ograniczenia (środowisko średnio agresywne) lub odcięcie (środowisko silnie agresywne) dostępu środowiska agresywnego, w niniejszym katalogu określa się ją jako zabezpieczenie powierzchniowe.

W zakresie ochrony powierzchniowej betonu w dokumencie wymieniono ochronę powierzchniową, izolację przeciwwodną oraz izolację nawierzchnię:

### 3.4. Zabezpieczenie powierzchniowe

3.4.1 Podział zabezpieczeń powierzchniowych drogowych obiektów inżynierskich należą różne rodzaje zabezpieczeń powierzchniowych (rys. 3.1 – 3.3) a w szczególności:

- ochrona powierzchniowa,
- izolacje przeciwwodne,
- izolacja nawierzchnie.

Dodatkowo potwierdzenie, iż w przypadku betonu przez roboty antykorozyjne należy rozumieć wszystkie roboty mające na celu jego zabezpieczenie przed degradacją na skutek działania czynników zewnętrznych – znajduje potwierdzenie w praktyce również w dokumencie pn. „Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich Id-2 (D2) – załącznik do zarządzenia nr 29/2005 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 05 października 2005 r.” w dziale 10 pkt 5 – potwierdzono, iż że zabezpieczenia powierzchniowe betonu są zabezpieczeniem antykorozyjnym:

#### Dział 10 Ochrona obiektów przed korozją

1. Konstrukcje obiektów inżynierskich powinny być zabezpieczone przed korozją
2. Sposób zabezpieczenia antykorozyjnego konstrukcji inżynierskich musi być określony w dokumentacji technicznej z uwzględnieniem wymagań normy [31]/
3. Zabezpieczenia antykorozyjne pokryciami malarskimi muszą spełniać wymagania następujących norm i instrukcji : [39], [40], [41], [73], [74] oraz [75].
4. Metalizację natryskową należy wykonywać zgodnie z normą [57].
5. Zaleca się stosowanie antykorozyjnego powierzchniowego zabezpieczenia betonu, szczególnie w elementach narażonych na bezpośrednie oddziaływanie czynników agresywnych. Zabezpieczenia należy wykonywać ściśle według instrukcji opracowanych dla stosowanego materiału i technologii wykonania.
6. Elementy drewniane kolejowych obiektów inżynierskich muszą być zabezpieczone przed działaniem wilgoci, czynników biologicznych, chemicznych oraz przed działaniem

ognia. Zabezpieczenia należy wykonywać ściśle według instrukcji opracowanych dla stosowanego materiału i technologii wykonania.

Wobec powyższego zdaniem przystępującego należy uznać, że doświadczenie R. B., które obejmuje wykonywanie robót antykorozyjnych elementów betonowych – według wymienionych wyżej sposobów – spełnia warunki od których zależy uzyskanie 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”.

Parametry paroprzepuszczalności, odporności, odporności na promieniowanie UV oraz trwałości barwy – nie stanowią o odrębności robót w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni w stosunku do robót antykorozyjnych betonu:

Przystępujący wskazał, że w przypadku zabezpieczenia antykorozyjnego betonu kluczowe jest odcięcie lub niedopuszczenie do betonu czynników, które degradują beton. Jednocześnie dla betonu największe szkody powoduje dostanie się do niego wody a nie brak możliwości odparowania wody.

Para wodna może się wydostać z konstrukcji betonowej – w miejscach gdzie nie ma paroszczelnego zabezpieczenia antykorozyjnego. Przystępujący zwrócił, że zabezpieczenie paroszczelne nie jest układane na całej konstrukcji betonowej. Zatem para może się wydobyć chociażby bocznymi powierzchniami płyty pomostu lub powierzchnią podpór.

Ponadto odwołujący nie przedstawił jakichkolwiek dowodów na potwierdzenie, iż parametry paroprzepuszczalności, odporności, odporności na promieniowanie UV czy trwałości barwy mają znaczenie dla wyodrębnienia robót w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni z robót antykorozyjnych betonu. Twierdzenie odwołującego w tym zakresie pozostają gołosłowne.

Z kolei przystępujący przedłożył opinię techniczną dr hab. inż. R. C. oraz dr inż. K. G. pn. „Antykorozyjne zabezpieczenia w budownictwie konstrukcji betonowych i żelbetowych drogowych i kolejowych obiektów mostowych” (załącznik nr 1 do pisma procesowego). W opinii tej wskazano, iż parametry paroprzepuszczalności, odporności, odporności na promieniowanie UV oraz trwałości barwy – nie stanowią o odrębności robót w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni w stosunku do robót antykorozyjnych betonu (podsumowanie opinii):

Dodatkowo, parametry paroprzepuszczalności, odporności, odporności na promieniowanie UV oraz trwałości barwy – nie stanowią o odrębności robót w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni w stosunku do robót antykorozyjnych betonu.

Na marginesie przystępujący wskazał, że przedmiotowe pytania – z których obecnie odwołujący usiłuje wytworzyć argumentację – zgodnie z wnioskami przystępującego – były najprawdopodobniej zadawane przez samego odwołującego, który znając z poprzedniego postępowania treść oferty przystępującego (i dane dot. p. R. B.) – próbował ograniczyć możliwość powoływania się na jego doświadczenie. W szczególności należy zwrócić uwagę

na próbę zawężenia w pytaniu nr 91:

a) Pytanie nr 91

W związku z wymaganiami Zamawiającego pkt 16.2.3 w kryterium doświadczenie kierownika budowy proszę o potwierdzenie, że Zamawiający będzie udzielał dodatkowych punktów biorąc pod uwagę powierzchnie robót antykorozyjnych na obiekcie inżynierskim lub inżynieryjnych, elementów stalowych i betonowych, tj.:

- roboty analogiczne do robót antykorozyjnych powierzchni betonowych wynikające ze specyfikacji technicznej M.20.03.09; M.20.03.03; M.20.03.04; M.20.03.05; M .20.03.10. bieżącego postępowania, bez uwzględnienia powierzchni zabezpieczeń betonu w postaci izolacji m.in. z roztworów asfaltowych, pap, arkuszowych itp.

- roboty analogiczne do robót antykorozyjnych powierzchni stalowych polegających na wykonaniu lub odnowie powłok antykorozyjnych elementów stalowych.

Sformułowanie „bez uwzględnienia powierzchni zabezpieczeń betonu w postaci izolacji m.in. z roztworów asfaltowych, pap, arkuszowych itp. – wskazuje na to, że zadający pytanie chciał zawęzić kryterium usuwając możliwość powoływania się na takie doświadczenie.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że kryterium doświadczenia kierownika budowy będzie prowadzone zgodnie z zapisami w pkt 16.2.3 SWZ

Taka odpowiedź zamawiającego – to podtrzymanie dotychczasowej treści kryterium, a więc – brak wprowadzenia ograniczenia postulowanego przez zadającego pytanie. Zamawiający w odpowiedzi na pytanie nr 91 odmówił przyjęcia takiego sposobu oceny ofert w kryterium.

b) Pytanie nr 92

Czy w odniesieniu do warunku 16.2.3 w kryterium doświadczenie kierownika budowy i wymaganej ilości zabezpieczeń betonowych lub stalowych, podczas sumowania będą uwzględniane powierzchnie z każdej, poszczególniej z warstw wykonywanych czynności zabezpieczeń antykorozyjnych czy tylko powierzchnia zabezpieczonego elementu niezależnie od ilości warstw zabezpieczających tą powierzchnię?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w kryterium będą brane pod uwagę ilości wykonanych pełnych (pełnym systemem antykorozyjnym) zabezpieczeń antykorozyjnych.

Pytanie to dotyczyło tzw. nawierzchni wielowarstwowych i nie odnosiło się do rodzajów nawierzchni / izolacji i samego pojęcia antykorozji.

Obecna próba „wykorzystania” tego pytania i odpowiedzi – wskazuje jedynie na intencje odwołującego.

W rzeczywistości wykonawca zadający pytanie dążył do uzyskania informacji czy na potrzeby oceny ofert zamawiający sumował będzie powierzchnię wszystkich warstw zabezpieczenia antykorozyjnego czy brał będzie pod uwagę tylko powierzchnię

zabezpieczanego elementu. Rozróżnienie w tym zakresie przedstawiono na poniższych zestawieniach:

Sumowanie powierzchni wszystkich warstw zabezpieczenia antykorozyjnego

Rodzaj warstwy

Powierzchnia warstwy

Łączna powierzchnia brana pod uwagę w kryterium oceny ofert 600m<sup>2</sup>

Warstwa nawierzchniowa 200m<sup>2</sup>

Warstwa pływająca / międzywarstwa 200m<sup>2</sup>

Warstwa szczepna / gruntująca 200m<sup>2</sup>

Uwzględnienie wyłącznie powierzchni zabezpieczanego elementu

Rodzaj warstwy

Powierzchnia warstwy

Łączna powierzchnia brana pod uwagę w kryterium oceny ofert 200m<sup>2</sup>

Warstwa nawierzchniowa 200m<sup>2</sup>

Warstwa pływająca / międzywarstwa 200m<sup>2</sup>

Warstwa szczepna / gruntująca 200m<sup>2</sup>

Zamawiający w ramach odpowiedzi na pytanie nr 92 wskazał, iż w kryterium będą brane pod uwagę ilości wykonanych pełnych (pełnym systemem antykorozyjnym) zabezpieczeń antykorozyjnych. Zamawiający opowiedział się więc za wariantem, w którym pod uwagę brał będzie wyłącznie powierzchnię zabezpieczanego elementu (w przypadku powyższego przykładu - 200m<sup>2</sup>).

Tym samym odpowiedź zamawiającego na pytanie nr 92 w ogóle nie dotyczyła tego, jakie rodzaje zabezpieczenia antykorozyjnego betonu zamawiający uwzględnił będzie w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”

Zamawiający w ramach odpowiedzi na pytanie nr 91 i 92 w rzeczywistości nie wykluczył możliwości posłużenia się przez wykonawców doświadczeniem przy wykonywaniu prac hydroizolacyjnych.

W szczególności zamawiający nie wskazał tam wprost, że wykonawca nie może posłużyć się doświadczeniem przy wykonywaniu prac określonych w przedmiotowych środkach dowodowych złożonych przez przystępującego jako „hydroizolacja” (izolacje powłokowe, natryskowe oraz arkuszowe. Zamawiający ograniczył się jedynie do wskazania, że:

- będzie prowadził ocenę ofert w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenia kierownika budowy” zgodnie treścią w pkt 16.2.3 SWZ;
- w przedmiotowym kryterium oceny ofert będą brane pod uwagę ilości wykonanych pełnych (pełnym systemem antykorozyjnym) zabezpieczeń antykorozyjnych.

Zatem twierdzenia odwołującego, iż w ramach przedmiotowej odpowiedzi na pytanie zamawiający wykluczył możliwość posłużenia się doświadczeniem przy wykonywaniu prac

hydroizolacyjnych – stanowi nadinterpretację odwołującego.

Odwołujący - w oderwaniu od opisu kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” - dokonuje sztucznego zawężenia punktowanego doświadczenia zdobytego przy realizacji robót antykorozyjnych wyłącznie do robót antykorozyjnych wykonanych na jednym obiekcie:

Wbrew twierdzeniom odwołującego w opisie przedmiotowego kryterium nie określono, iż doświadczenie kierownika budowy w zakresie robót antykorozyjnych ma dotyczyć jednego obiektu.

Odwołujący nadinterpretuje znacznie okoliczności, iż w opisie kryterium posłużono się zwrotami „obiekt inżynierski” oraz „kolejowy obiekt inżynierski” w liczbie pojedynczej. Wedle odwołującego oznacza to, iż zamawiający dopuścił możliwość posłużenia się doświadczeniem dotyczącym wyłącznie jednego obiektu.

Tymczasem przystępujący zwrócił uwagę, że w treści przedmiotowego kryterium posłużono się jednocześnie pojęciem „inwestycja”. Inwestycja może obejmować jeden obiekt lub wiele obiektów. Przykładowo w przypadku inwestycji pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” – estakada obejmowała wiele obiektów takich jak most, wiadukty oraz mury oporowe.

Odwołujący nie przedstawił jednocześnie jakichkolwiek merytorycznych względów, dla których w przypadku przedmiotowego kryterium doświadczenie zdobyte przy realizacji prac na jednym obiekcie uznać należy za lepsze niż doświadczenie zdobyte w ramach jednej inwestycji obejmującej wiele obiektów.

W konsekwencji uznać należy, iż na potrzeby przedmiotowego kryterium możliwe było posłużenie się doświadczeniem zdobytym przy robotach antykorozyjnych wykonanych w ramach jednej inwestycji obejmującej wiele obiektów.

Dla możliwości przyznania ofercie Przystępującego 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” nie ma znaczenia okoliczność, że przystępujący złożył fragmenty dzienników budowy dla niektórych obiektów realizowanych w ramach inwestycji pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim”. Uwzględnić należy, że dziennik budowy jako przedmiotowy środek dowodowy służył zidentyfikowaniu inwestycji, inwestora oraz osób, które pełniły samodzielne funkcje techniczne, a nie potwierdzeniu powierzchni robót antykorozyjnych:

Jako przykładowy przedmiotowy środek dowodowy w pkt 16.2.3 SWZ wymieniono fragmenty dziennika budowy. Przy czym dodano, iż fragmenty dziennika budowy mają umożliwić zidentyfikowanie inwestycji, inwestora oraz osób, które pełniły samodzielne funkcje techniczne. Tym samym fragmenty dziennika budowy nie służyły potwierdzeniu powierzchni robót antykorozyjnych.

Przystępujący złożył wraz z ofertą następujące przedmiotowe środki dowodowe:

- załącznik nr 9 - Oświadczenie dotyczące kryterium oceny ofert,
- oświadczenie kierownika budowy,
- zestawienie robót - „Zestawienie zbiorcze obiektów inżynierskich” oraz rozliczenia szczegółowe robót antykorozyjnych dotyczące poszczególnych obiektów;
- fragmenty dzienników budowy oraz
- zaświadczenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Z zaświadczenia wydanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynika potwierdzenie, iż R. B. pełnił samodzielną funkcję w nadzorze jako główny inspektor nadzoru robót mostowych na całej inwestycji pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I - Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim”.

Tym samym przystępujący mając na uwadze, że powyższy dokument w sposób jednoznaczny identyfikuje: inwestycję, inwestora, osobę, która pełniła samodzielne funkcje techniczne, funkcję tej osoby oraz terminie pełnienia funkcji, jedynie dodatkowo przedstawił niektóre dzienniki budowy, jako uzupełniające dodatkowe potwierdzenie powyższych okoliczności.

Z kolei potwierdzenie wielkości powierzchni robót antykorozyjnych objętych doświadczeniem R. B. - wynika z przedmiotowego środka dowodowego w postaci „Zestawienia zbiorczego obiektów inżynierskich” oraz poszczególnych rozliczeń szczegółowych robót antykorozyjnych dotyczących poszczególnych obiektów objętych inwestycją pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I - Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim”.

Dla możliwości przyznania ofercie Przystępującego 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” nie ma również znaczenia okoliczność, że przystępujący złożył przedmiotowy środek dowodowy w postaci rozliczeń szczegółowych robót antykorozyjnych sporządzony przez R. B. Odwołujący pomija, iż R. B. sporządził przedmiotowe dokumenty jako Inspektor Nadzoru Robót Mostowych (tj. przedstawiciel inwestora):

Zgodnie z pkt 16.2.3 SWZ przedmiotowe środki dowodowe mogły stanowić referencje lub dokument równoważny wystawiony przez zamawiającego lub Inwestora potwierdzający oświadczone przez wykonawcę doświadczenie. W tym zakresie możliwe było złożenie przykładowo dokumentów potwierdzających koszt robót budowlanych, np. dokumenty kontraktowe czy kosztorysy powykonawcze.

Przystępujący – w celu potwierdzenia powierzchni robót antykorozyjnych objętych doświadczeniem R. B. - złożył wraz z ofertą przedmiotowe środki dowodowe w postaci zestawienie robót - „Zestawienie zbiorcze obiektów inżynierskich” oraz rozliczenia szczegółowe robót antykorozyjnych dotyczące poszczególnych obiektów.

Dokumenty te sporządzone były przez R. B., przy czym istotne jest, iż osoba ta – wedle treści pozostałych przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez Przystępującego (zaświadczenia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., fragmentów dzienników budowy oraz oświadczenia kierownika budowy) – pełniła na inwestycji funkcję Inspektor Nadzoru Robót Mostowych, a więc była przedstawicielem inwestora.

Przedmiotowe środki dowodem w postaci zestawienie robót - „Zestawienie zbiorcze obiektów inżynierskich” oraz rozliczenia szczegółowe robót antykorozyjnych dotyczące poszczególnych obiektów – stanowią zatem dokumenty pochodzące od inwestora w rozumieniu pkt 16.2.3 SWZ.

### **Sygn. akt KIO 3050/22**

W dniu 18 listopada 2022 r. odwołanie wniósł wykonawca Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe Mosty spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Budownictwo spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie, ul. Marywilska 38/40 (dalej odwołujący lub odwołujący WPMM). Odwołanie zostało wniesione przez pełnomocnika działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 16 listopada 2022 r. udzielonego przez dwóch prokurentów komplementariusza spółki komandytowej upoważnionych do reprezentacji komplementariusza. Odwołanie zostało przekazane zamawiającemu w dniu 18 listopada 2022 r.

Odwołujący WPMM zarzucił zamawiającemu naruszenie:

1. art. 239 ust. 1 w zw. z art. 223 ust. 1 w zw. z art. 107 ust. 2 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 ustawy — przez przyznanie ofercie wykonawcy Intop 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, podczas gdy z przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawcę wraz z ofertą ani treści wyjaśnień z dnia 7.10.2022 r. (z pominięciem uzupełnionych w ramach wyjaśnień przedmiotowych środków dowodowych oraz fragmentów wyjaśnień nawiązujących do uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych) - nie wynika potwierdzenie, że osoba na której doświadczenie wykonawca powołał się w celu uzyskania punktów w przedmiotowym kryterium oceny ofert (T. C.) pełniąc funkcję kierownika budowy w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. na zadaniu pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie - etap I” wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>;

2. art. 239 ust. 1 w zw. z art. 223 ust. 1 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 ustawy — przez przyznanie ofercie wykonawcy Primost Południe 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, podczas gdy z przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawcę wraz z ofertą ani treści wyjaśnień z dnia 6.10.2022 r. - nie wynika potwierdzenie, że osoba na której doświadczenie wykonawca powołał się w celu uzyskania punktów w przedmiotowym kryterium oceny ofert (T. C.) pełniąc funkcję kierownika budowy w okresie



7.01.2016-28.11.2016 r. na zadaniu pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie - etap I” wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>.

Wniósł o:

1. uwzględnienie odwołania,
2. unieważnienie czynności badania i oceny ofert wykonawców Intop oraz Primost Południe;
3. nakazanie zamawiającemu powtórzenia czynności badania i oceny ofert wykonawców Intop oraz Primost Południe, a w tym:
  - a) przyznanie ofercie wykonawcy Intop 0 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”;
  - b) przyznanie ofercie wykonawcy Primost Południe 0 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”;

Ponadto o:

3. zasądzenie na rzecz odwołującego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa według spisu, który przedłożony zostanie na rozprawie (faktura).

Odwołujący WPMM wskazał, że posiada interes we wniesieniu odwołania, bowiem zamawiający dokonał czynności badania i oceny oferty wykonawcy Intop Warszawa Sp. z o.o. (dalej jako „Intop”) oraz oferty wykonawcy Primost Południe Sp. z o.o. (dalej jako „Primost Południe”) wadliwie, z naruszeniem przepisów ustawy.

Zamawiający wadliwie przyznał ofertom wykonawcy Intop oraz wykonawcy Primost Południe po 10 punktów w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, mimo że z przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez tych wykonawców wraz z ofertami, jak też wyjaśnień treści przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawców w toku postępowania — nie wynika potwierdzenie, iż osoba na której doświadczenie powołują się w celu uzyskania punktów w przedmiotowym kryterium oceny ofert - posiada doświadczenie umożliwiające przyznanie ofertom wykonawców Intop oraz Primost Południe po 10 pkt.

W konsekwencji zamawiający dokonał w toku postępowania oceny ofert wykonawców Intop oraz Primost Południe w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” wadliwie, z naruszeniem przepisów ustawy. Okoliczność że oferta odwołującego - na obecnym etapie postępowania o udzielenie zamówienia - uznana została za ofertę najkorzystniejszą, nie oznacza, że to właśnie odwołującemu udzielone zostanie zamówienie (że zostanie z nim zawarta umowa o zamówienie). Na obecnym etapie postępowania uzyskanie zamówienia przez odwołującego ma charakter jedynie potencjalny, zaś odwołujący — jako podmiot, który złożył ofertę w niniejszym postępowaniu — jest zainteresowany jego uzyskaniem oraz może zostać pozbawiony możliwości jego uzyskania.

W szczególności uwzględnić należy, iż wykonawca Intop lub wykonawca Primost Południe,

sklasyfikowani odpowiednio na 2. oraz 3. pozycji w rankingu ofert, wniosą odwołania, którymi doprowadzą do korzystnej dla siebie zmiany kolejności ofert, co spowoduje utratę możliwości uzyskania zamówienia przez odwołującego.

W przypadku wykonawców Intop oraz Primost Południe zamawiający wadliwie, z naruszeniem prawa dokonał oceny ofert tych wykonawców w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” oraz przyznał ich ofertom po 10 pkt w przedmiotowym kryterium. Niemniej ww. wykonawcy mogą wnieść odwołanie od czynności wyboru oferty odwołującego, w szczególności w zakresie, w jakim zamawiający również ofercie odwołującego przyznał 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”.

Wykonawca Intop w toku postępowania o udzielenie zamówienia pismem z dnia 21.09.2022 r. przedstawił zamawiającemu stanowisko, w którym dążył do wykazania, iż oferta odwołującego winna uzyskać 0 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”.

Zatem w przypadku wniesienia przez wykonawców Intop lub Primost Południe odwołania wobec czynności wyboru oferty odwołującego jako oferty najkorzystniejszej, jego uwzględnienia, a co za tym idzie ponownej czynności badania i oceny ofert - może dojść do sytuacji, gdzie odwołujący uzyska 0 punktów w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, zaś wobec braku zaskarżenia odwołaniem wadliwej, sprzecznej z prawem punktacji w przedmiotowym kryterium ofert wykonawców Intop oraz Primost Południe (po 10 pkt), oferta odwołującego zostanie sklasyfikowana niżej niż oferty wykonawców Intop lub Primost Południe.

W przypadku oceny ofert wykonawców Intop oraz Primost Południe w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” - termin na wniesienie odwołania — wobec poinformowania przez zamawiającego o wyniku tej czynności w dniu 8.11.2022 r. - upływa w dniu 18.11.2022 r., zaś Odwołujący nie będzie mógł z upływem tego terminu podnieść zarzutów objętych tym odwołaniem.

W przypadku skorzystania przez odwołującego - po dniu 18.11.2022 r. - ze środków ochrony prawnej w zakresie czynności, o której odwołujący dowiedział się dnia 8.11.2022 r., istnieje realne ryzyko uznania takiego odwołania za wniesione z uchybieniem terminu — z uwagi na zasadę koncentracji środków ochrony prawnej i możliwość podniesienia zarzutów już na obecnym etapie postępowania o udzielenie zamówienia.

Możliwość wniesienia odwołania wobec czynności i zaniechań zamawiającego dotyczących ofert wykonawców niżej sklasyfikowanych w rankingu ofert przez wykonawcę, który uplasował się wyżej lub którego oferta została wybrana jako oferta najkorzystniejsza — została zaaprobowana w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej. Wskazuje się tam w szczególności, że nie ma znaczenia okoliczność wyboru oferty wykonawcy jako

najkorzystniejszej, bowiem do udzielenie zamówienia dochodzi dopiero w momencie zawarcia umowy o zamówienie, zaś interes prawny wykonawcy wynika z samej okoliczności złożenia przez niego oferty w postępowaniu oraz zainteresowaniem w uzyskaniu zamówienia — Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 16.09.2019 r., sygn. akt KIO 1669/19, KIO 1679/19, KIO 1682/19, wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 23.11.2018 r., sygn. akt KIO 2264/18, wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 15.05.2012 r., sygn. akt KIO 800/12, KIO 803/12, KIO 804/12, KIO 807/12. W konsekwencji odwołujący posiada interes prawny w kwestionowaniu czynności przyznania wykonawcom Intop oraz Primost Południe po 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, jako że Odwołujący złożył ofertę w niniejszym postępowaniu i jest zainteresowany jego uzyskaniem, wybór oferty odwołującego jako oferty najkorzystniejszej nie jest ostateczny oraz nie można wykluczyć, iż w związku ze skorzystaniem przez innych wykonawców ze środków ochrony prawnej dojdzie do pozbawienia możliwości uzyskania zamówienia przez odwołującego kosztem innych wykonawców, mimo że ocena ich ofert w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” jest wadliwa i może zostać zaskarżona wyłącznie do dnia 18.11.2022 r. Niezależnie od powyższego interes prawny odwołującego we wniesieniu tego odwołania materializuje się także w zapewnieniu zgodności postępowania o udzielenie zamówienia publicznego z przepisami (interes prawny sensu largo).

Jak wspomniano zamawiający dokonał w toku postępowania oceny ofert wykonawców Intop oraz Primost Południe w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” z naruszeniem przepisów ustawy. Zatem odwołujący ma interes prawny w doprowadzeniu czynności zamawiającego w toku postępowania do zgodności z prawem.

Odwołujący w uzasadnieniu podniósł, że

W pkt 16.2.3. SWZ zamawiający określił kryterium oceny ofert dotyczące doświadczenia kierownika budowy pn. „Doświadczenie kierownika budowy”. W przypadku wykazania się przez wykonawcę dysponowaniem kierownika budowy o stosownym doświadczeniu - wykonawca mógł uzyskać w przedmiotowym kryterium 10 pkt. Jednym z warunków dotyczących doświadczenia kierownika budowy było, aby obejmowało ono wykonywanie prac antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych o powierzchni co najmniej 25.000 m<sup>2</sup>:

Wykonawca otrzyma:

- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego, konstrukcji oporowej lub tunelu służącego do przeprowadzenia samodzielnego ciągu

pieszego lub pieszo-rowerowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu, nadziemnego lub podziemnego przejścia dla pieszych lub ściany oporowej (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru.

W celu wykazania przez wykonawców doświadczenia kierownika budowy w ramach kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” zamawiający w pkt 16.2.3. SWZ wymagał złożenia wraz z ofertą oświadczenia dotyczącego spełniania kryteriów oceny ofert oraz przedmiotowych środków dowodowych. Zamawiający określił tam katalog przedmiotowych środków dowodowych:

**UWAGA!**

Wykonawca na etapie składania oferty przedłoży oświadczenie dot. spełnienia kryteriów oceny ofert oraz przedmiotowe środki dowodowe potwierdzające oświadczone spełnienie kryteriów. Przedmiotowe środki dowodowe to: referencje lub dokument równoważny wstawiony przez zamawiającego lub Inwestora potwierdzający oświadczone przez wykonawcę doświadczenie fragmenty dokumentacji powykonawczej zgodnej z art. 3 ust. 14 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.), np. fragmenty dziennika budowy, które umożliwią zidentyfikowanie inwestycji, inwestora oraz osób, które pełniły samodzielne funkcje techniczne oraz dokumenty potwierdzające koszt robót budowlanych, np. dokumenty kontraktowe, kosztorysy powykonawcze, potwierdzające oświadczone przez wykonawcę doświadczenie. Dopuszcza się dokumenty analogiczne, które potwierdzą zgodność z kryteriami określonymi w opisie kryteriów oceny ofert, w szczególności w przypadku realizacji poza granicami Polski, gdzie obowiązują inne przepisy dotyczące procesu budowlanego

Jednocześnie zamawiający zastrzegł w pkt 16.2.3 SWZ, iż w przypadku niezłożenia wraz z ofertą przedmiotowych środków dowodowych przyzna wykonawcy 0 pkt w kryterium pn. „Doświadczenie kierownika budowy”:

**UWAGA!**

W przypadku nie wypełnienia lub wypełnienia formularza oferty w zakresie przedmiotowego kryterium niezgodnie z wymaganiami zamawiającego, w tym nie załączenia poprawnie wypełnionego i podpisanego oświadczenia — załącznik nr 9 oraz wymaganych

przedmiotowych środków dowodowych, Zamawiający przyzna wykonawcy 0 pkt w przedmiotowym kryterium.

Zamawiający w pkt 4.13 SWZ zastrzegł, że w przypadku niezłożenia wraz z ofertą przedmiotowych środków dowodowych nie będzie wzywał do ich złożenia lub uzupełnienia. Określił, iż możliwe jest wezwanie do złożenia wyjaśnień w zakresie przedmiotowych środków dowodowych:

Zamawiający wymaga złożenia przedmiotowych środków dowodowych potwierdzających zgodność z kryteriami określonymi w opisie kryteriów oceny ofert. Przedmiotowe środki dowodowe to: referencje lub dokument równoważny wstawiony przez zamawiającego lub Inwestora potwierdzający oświadczone przez Wykonawcę doświadczenie fragmenty dokumentacji powykonawczej zgodnej z art. 3 ust. 14 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U, z 2020 r, poz. 1333, z późn. zm.), np. fragmenty dziennika budowy, które umożliwią zidentyfikowanie inwestycji, inwestora oraz osób, które pełniły samodzielne funkcje techniczne oraz dokumenty potwierdzające koszt robót budowlanych, np. dokumenty kontraktowe, kosztorysy powykonawcze, potwierdzające oświadczone przez Wykonawcę doświadczenie. Dopuszcza się dokumenty analogiczne, które potwierdzą zgodność z kryteriami określonymi w opisie kryteriów oceny ofert, w szczególności w przypadku realizacji poza granicami Polski, gdzie obowiązują inne przepisy dotyczące procesu budowlanego. Jeżeli wykonawca niełoży przedmiotowych środków dowodowych, zamawiający nie będzie wzywał do ich złożenia lub uzupełnienia. Zamawiający może żądać od Wykonawców wyjaśnień dotyczących treści przedmiotowych środków dowodowych. Zamawiający akceptuje równoważne przedmiotowe środki dowodowe, jeśli potwierdzają, że oferowane roboty budowlane spełniają określone przez zamawiającego kryteria.

Wykonawca Intop oraz wykonawca Primost Południe powołali się na doświadczenie tej samej osoby, tj. T. C. oraz to samo doświadczenie zdobyte przy pełnieniu funkcji kierownika budowy przy realizacji zadania pn. „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie - Etap 1” w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r.

Przy czym istotne jest, że zadanie pn. „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie - Etap 1” realizowane było w okresie 20.07.2015 r.-28.11.2016 r.

Wynika to z przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawcę Primost Południe.

Wykonawca Intop złożył oświadczenie dotyczące spełniania kryteriów oceny ofert oraz jako przedmiotowe środki dowodowe przedłożył:

- fragmenty dziennika budowy dla zadania pn. „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie — Etap I”;
- przedmiar robót dla zadania pn. „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie — Etap I”;

- uprawnienia T. C.;
- interpretację uprawnień T. C.;

Wykonawca Primost Południe złożył oświadczenie dotyczące spełniania kryteriów oceny ofert jako przedmiotowe środki dowodowe przedłożył:

- fragmenty dziennika budowy dla zadania pn. „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie — Etap I”;
- referencje wystawione przez inwestora Gminę Tczew dla zadania pn. „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie — Etap I”;
- poświadczenie wydane przez wykonawcę BANIMEX dla zadania pn. „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie — Etap I”;

Zamawiający dnia 4.10.2022 r. wezwał wykonawców Intop oraz Primost Południe - w trybie art. 223 ust. 1 ustawy - do złożenia wyjaśnień dotyczących przedmiotowych środków dowodowych w następującym zakresie:

W nawiązaniu do złożonego wraz z ofertą dokumentu potwierdzającego doświadczenie kierownika budowy - Fragmenty Dziennika Budowy zawierające pierwszy i ostatni wpis Kierownika Budowy, zwracamy się z prośbą o wyjaśnienia czy w okresie 07.01.2016-28.11.2016 r. Pan T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>.

Wykonawca Intop w odpowiedzi na wezwanie przedstawił wyjaśnienia z dnia 7.10.2022 r., w których odwołując się do przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą oraz przedmiotowych środków dowodowych załączonych do wyjaśnień potwierdził, że w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>. Do wyjaśnień załączył dodatkowe przedmiotowe środki dowodowe:

- Oświadczenie Kierownika budowy;
- Protokół — Tabela Elementów Rozliczeniowych w okresie od 23.02.2016 - 12.05.2016 r. ilość do okresu rozliczeniowego
- Protokół — Tabela Elementów Rozliczeniowych w okresie od 23.08.2016 - 28.11.2016 r. ilość na koniec okresu rozliczeniowego.

Wykonawca Primost Południe w odpowiedzi złożył wyjaśnienia z dnia 6.10.2022 r. w których ograniczył się do zdawkowego potwierdzenia, że w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>. Nie przedstawił w tym zakresie dodatkowej argumentacji. Nie załączył nowych dokumentów czy oświadczeń.

Dnia 8.11.2022 r. zamawiający opublikował informację o wynikach postępowania. Zamawiający przyznał ofertom wykonawców Intop oraz Primost Południe po 10 pkt w kryterium oceny oferty pn. „Doświadczenie kierownika budowy”.

Tymczasem w przypadku wykonawcy Intop z przedmiotowym środkom dowodowych złożonych przez niego wraz z ofertą, jak też wyjaśnień z dnia 7.10.2022 r. w zakresie treści przedmiotowych środkom dowodowych (z pominięciem uzupełnionych przedmiotowych środkom dowodach) - nie wynika potwierdzenie, iż osoba na której doświadczenie powołał się w celu uzyskania punktów w przedmiotowym kryterium oceny ofert - posiada doświadczenie, od którego zależy przyznanie 10 pkt.

Z kolei w przypadku wykonawcy Primost Południe z przedmiotowym środkom dowodowych złożonych przez niego wraz z ofertą, jak też wyjaśnień z dnia 6.10.2022 r. w zakresie treści przedmiotowych środkom dowodowych — nie wynika potwierdzenie, iż osoba na której doświadczenie powołał się w celu uzyskania punktów w przedmiotowym kryterium oceny ofert - posiada doświadczenie, od którego zależy przyznanie 10 pkt.

Przechodząc następnie do uzasadnienia zarzutów odwołania — odwołujący WPMM wskazał:

1. Zarzut naruszenia art. 239 ust. 1 w zw. z art. 223 ust. 1 w zw. z art. 107 ust. 2 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 ustawy przez przyznanie ofercie wykonawcy Intop 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, podczas gdy z przedmiotowych środkom dowodowych złożonych przez wykonawcę wraz z ofertą ani treści wyjaśnień z dnia 7.10.2022 r. (z pominięciem uzupełnionych w ramach wyjaśnień przedmiotowych środkom dowodowych oraz fragmentów wyjaśnień nawiązujących do uzupełnionych przedmiotowych środkom dowodowych) - nie wynika potwierdzenie, że osoba na której doświadczenie wykonawca powołał się w celu uzyskania punktów w przedmiotowym kryterium oceny ofert (T. C.) pełniąc funkcję kierownika budowy w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. na zadaniu pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie- etap I” wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m a :

1) Z przedmiotowych środkom dowodowych złożonych przez wykonawcę Intop wraz z ofertą, jak też wyjaśnień dotyczących przedmiotowych środkom dowodach z dnia 7.10.2022 r. (z pominięciem uzupełnionych przedmiotowych środkom dowodowych oraz fragmentów wyjaśnień nawiązujących do uzupełnionych przedmiotowych środkom dowodowych) - nie wynika potwierdzenie, że w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m 2 .

Wykonawca Intop - w okolicznościach postępowania, gdzie przedmiotowe środki dowodowe służyły potwierdzeniu okoliczności ocenianych w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” (pkt 16.2.3. SWZ), były składane wraz z ofertą oraz nie podlegały uzupełnieniu (pkt 4.13 SWZ, art. 107 ust. 3 Pzp) - nie zachował staranności przy składaniu przedmiotowych środkom dowodowych i przedstawił wraz z ofertą dokumenty, z których nie wynika potwierdzenie, że osoba na której doświadczenie powołał się w celu uzyskania punktów w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” - legitymuje się doświadczeniem odpowiadającym określonym tam warunkom, od których zależało

przyznanie punktów w tym kryterium.

Z kolei zamawiający traktując w taki sam sposób odwołującego oraz wykonawcę Intop - tj. przyznając ofertom wykonawców po 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, mimo iż ich sytuacja jest odmienna — naruszył sformułowaną w art. 16 pkt 1 ustawy zasadę prowadzenia postępowania w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców.

Odwołujący podniósł, że w przypadku odwołującego nie ma wątpliwości, że osoba na której doświadczenie powołał się na potrzeby kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” (R. B.) - legitymuje się adekwatnym doświadczeniem, uzasadniającym przyznanie 10 pkt w przedmiotowym kryterium oceny ofert. Zamawiający w toku postępowania nie wezwał odwołującego do złożenia wyjaśnień w zakresie przedmiotowych środków dowodowych. W konsekwencji zamawiający zasadnie przyznał ofercie odwołującego 10 pkt w kryterium oceny ofert.

Z kolei w przypadku wykonawcy Intop zachodzą wątpliwości czy osoba na której doświadczenie powołał się na potrzeby kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” (T. C.) - legitymuje się adekwatnym doświadczeniem, uzasadniającym przyznanie 10 pkt w przedmiotowym kryterium oceny ofert. Zamawiający w toku postępowania wezwał wykonawcę Intop do złożenia wyjaśnień w zakresie przedmiotowych środków dowodowych, a z wyjaśnień tych nie wynikało potwierdzenie okoliczności ocenianych w kryterium oceny ofert. Wykonawca Intop dokonał w ramach tych wyjaśnień uzupełnienia przedmiotowych środków dowodowych (mimo, iż nie jest to możliwe w świetle pkt 4.13 SWZ oraz art. 107 ust. 3 ustawy) oraz w treści wyjaśnień powołał się na uzupełnione przedmiotowe środki dowodowe. Zatem zamawiający niezasadnie przyznał ofercie wykonawcy Intop 10 pkt w kryterium oceny ofert, a co za tym idzie potraktował w taki sam sposób wykonawcę Intop oraz odwołującego, mimo że ich sytuacja jest odmienna.

W szczególności z przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawcę Intop wraz z ofertą wynika, iż zadanie pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie - etap I” realizowane było co najmniej od dnia 29.12.2015 r. (zaś na podstawie przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawcę PRIMOST można dodatkowo ustalić, iż prace w ramach zadania realizowane były już od dnia 20.07.2015 r.) Natomiast T. C. pełnił funkcję kierownika budowy na tym zadaniu w okresie 7.01.2016 r.- 28.11.2016 r.

07.01.2016 r. T. C. Kier. Budowy Z dniem dzisiejszym przyjmuję obowiązki Kierownika Budowy (pieczęć, podpis)

(Fragment dziennika budowy — przedmiotowego środka dowodowego złożonego wraz z ofertą)

Jednocześnie z wpisów do dziennika budowy dotyczącego zadania pn. „Przebudowa Mostu



drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie - etap I" wynika, iż już w dniu 29.12.2015 r. stwierdzono wykonywanie robót związanych z antykorozją:

Kontrolowałem budowę. Potwierdzam wykonywanie robót związanych z antykorozją (w tym montaż pomostów umożliwiających w/w roboty) oraz [...]

29.12.2015 r. A. K. insp. Nadzoru Kontrolowałem budowę. Potwierdzam wykonanie robót związanych z antykorozją (w tym montaż pomostów umożliwiających w/w roboty) oraz roboty rozbiórkowe na podporze nr 30. Przypominam o zachowaniu warunków bhp przy robotach na wysokościach

(Fragment dziennika budowy - przedmiotowego środka dowodowego złożonego wraz z ofertą)

Z kolei ze złożonych przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą — przedmiaru robót wynika, iż w ramach zadania pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie - etap I” ogółem w całym okresie realizacji zadania (20.07.2015 r.- 28.11.2016 r.) wykonano roboty antykorozyjne o powierzchni powyżej 25 000m<sup>2</sup>:

7.1 45111000-2 M.14.02.01 Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej

M.14.02.01 Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej 59 177 m<sup>2</sup>

Powłoki malarskie na istniejącej konstrukcji przęsła 3-4 30 684.00 m<sup>2</sup>

Powłoki malarskie na istniejącej konstrukcji przęsła 5-6 17 643.30 m<sup>2</sup>

Powłoki malarskie na płycie ortotropowej przęsła 34 6 920.00 m<sup>2</sup>

Powłoki malarskie na płycie ortotropowej przęsła 5-6 3 930 00 m<sup>2</sup>

59 177.30 m<sup>2</sup>

22.1 45111000-2 M.20.01.08. Zabezpieczenie antykorozyjne na powierzchni betonowych

M.20.01.08.Zabezpieczenie antykorozyjne na powierzchni betonowych 1 122,4 m<sup>2</sup>

Filar w osi 30 561,20 m<sup>2</sup>

Filar w osi 40 561.20 m<sup>2</sup>

1 122 40 m<sup>2</sup>

(Fragmenty przedmiaru robót — przedmiotowego środka dowodowego złożonego wraz z ofertą)

Niemniej na podstawie przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą nie da się ustalić jaka dokładnie powierzchnia robót antykorozyjnych została wykonana w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r., kiedy T. C. pełnił funkcję kierownika budowy na zadaniu pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie- etap I”.

W szczególności istnieje wątpliwość czy było to co najmniej 25 000m<sup>2</sup> - skoro wykonywanie robót w tym zakresie stwierdzono co najmniej już w dniu 29.12.2015 r. (zaś na podstawie przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawcę PRIMOST można dodatkowo ustalić, iż prace w ramach zadania realizowane były już od dnia 20.07.2015 r.).

Dopiero na podstawie przedmiotowych środków dowodowych uzupełnionych przez

wykonawcę Intop w ramach wyjaśnień z dnia 7.10.2022 r. (Tabela Elementów Rozliczeniowych za okres 23.02.2016r do 12.05.2016r.; Końcowa Tabela Elementów Rozliczeniowych) - możliwe jest ewentualne potwierdzenie powierzchni prac antykorozyjnych wykonanych w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r., kiedy T. C. pełnił funkcję kierownika budowy. W ramach przedmiotowych środków dowodowych wykonawca Intop — odnosząc się do uzupełnionych w ramach wyjaśnień przedmiotowych środków dowodowych, tj. Tabeli Elementów Rozliczeniowych za okres 23.02.2016 r. do 12.05.2016 r. oraz końcowej Tabeli Elementów Rozliczeniowych - opisał powierzchnie prac antykorozyjnych:

Zgodnie z przedłożoną wraz z niniejszym pismem Tabelą Elementów Rozliczeniowych za okres 23.02.2016r do 12.05.2016r., potwierdzone zostało, że do dnia 22.02.2016r. (ilość do okresu rozliczeniowego pozycji 7.1.) zostało wykonane na mu zadaniu „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie”: - zabezpieczenie antykorozyjne istniejącej konstrukcji stalowej na przęśle 3-4: 7 671,00m<sup>2</sup> - zabezpieczenie antykorozyjne istniejącej konstrukcji stalowej na przęśle 5-6: 0,00m<sup>2</sup> co potwierdzają zapisy pkt 7.1 tej Tabeli Elementów Rozliczeniowych (Załącznik 2).

Natomiast zgodnie z końcową Tabelą Elementów Rozliczeniowych do 28.11.2016r. zostało wykonane łącznie: - zabezpieczenie antykorozyjne istniejącej konstrukcji stalowej na przęśle 3-4: 30 684,00m<sup>2</sup> - zabezpieczenie antykorozyjne istniejącej konstrukcji stalowej na przęśle 5-6: 17 643,30m<sup>2</sup> co potwierdzają zapisy pkt 7.1 tej końcowej Tabeli Elementów Rozliczeniowych (Załącznik 3).

Niemniej zamawiający nie mógł uwzględnić uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych ani wyjaśnień z dnia 7.10.2022 r. w zakresie, w jakim nawiązywały one do treści uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych, bowiem zostały one złożone przez wykonawcę Intop po terminie składania ofert, w sytuacji gdy:

- a) Zamawiający określił w SWZ, że potwierdzenie doświadczenia kierownika budowy musi odbyć się za pomocą przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą (pkt 16.2.3 SWZ),
- b) Zamawiający określił, że nie będzie wzywał do złożenia ani uzupełnienia przedmiotowych środków dowodowych, jeśli nie zostaną złożone wraz ofertą (pkt 4.3. SWZ) oraz
- c) z ustawy wynika zakaz wzywania do złożenia lub uzupełnienia przedmiotowych środków dowodowych, jeśli dotyczą okoliczności ocenianych w kryterium oceny ofert (107 ust. 3 ustawy);
- d) wedle orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej w przypadku, gdy wymaga się złożenia przedmiotowych środków dowodowych wraz z ofertą oraz dotyczą one okoliczności ocenianych w kryterium oceny ofert, to takie przedmiotowe środki dowodowe stanowią w istocie treść oferty:

np. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 12.04.2022 r., sygn. akt KIO 856/22.

W takich okolicznościach zamawiający mógł dokonać oceny oferty wykonawcy Intop w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” wyłącznie na podstawie:

- przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą oraz
- wyjaśnień z dnia 7.10.2022 r. w zakresie przedmiotowych środków dowodowych (z pominięciem uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych oraz fragmentów wyjaśnień nawiązujących do uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych).

Tymczasem tylko z przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą oraz wyjaśnień z dnia 7.10.2022 r. (z pominięciem uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych oraz fragmentów wyjaśnień nawiązujących do uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych) - nie wynika potwierdzenie, że w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>.

Odwołujący podniósł, że w świetle orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej przyznanie ofercie punktów w kryterium oceny oferty musi odbywać się z poszanowaniem zasad ustalonych w SWZ oraz w oparciu o niewątpliwą, sprawdzoną, niebudzącą wątpliwości podstawę - wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 13.06.2019 r., sygn. akt KIO 985/19, wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 28.02.2020 r., sygn. akt KIO 291/20, wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6.08.2021 r., sygn. akt KIO 1698/21. Odwołujący wskazał, że po stronie zamawiającego - na podstawie przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawcę Intop wraz z ofertą - istniały wątpliwości, co do tego czy w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup> - skoro zamawiający wezwał tego wykonawcę do złożenia w tej mierze wyjaśnień. Natomiast ze złożonych przez tego wykonawcę Intop wyjaśnień z dnia 7.10.2022 r. w zakresie przedmiotowych środków dowodowych (z pominięciem uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych oraz fragmentów wyjaśnień nawiązujących do uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych) — także nie wynikało potwierdzenie, że w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000

Zatem zamawiający bezzasadnie przyznał ofercie wykonawcy Intop 10 pkt w kryterium oceny oferty pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, w sytuacji gdy z przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą oraz wyjaśnień z dnia 7.10.2022 r. w zakresie przedmiotowych środków dowodowych (z pominięciem uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych oraz fragmentów wyjaśnień nawiązujących do uzupełnionych przedmiotowych środków dowodowych) nie wynika potwierdzenie, że w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>.

Zarzut naruszenia art. 239 ust. 1 w zw. z art. 223 ust. 1 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 ustawy przez przyznanie ofercie wykonawcy Primost Południe 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”. podczas gdy z przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawcę wraz z ofertą ani treści wyjaśnień z dnia 6.10.2022 r. - nie wynika potwierdzenie, że osoba na której doświadczenie wykonawca powołał się w celu uzyskania punktów w przedmiotowym kryterium oceny ofert (T. C.) pełniąc funkcję kierownika budowy w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. na zadaniu pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie- etap I” wykonywał o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup> : Z przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą przez wykonawcę Primost Południe oraz wyjaśnień z dnia 6.10.2022 r. w zakresie przedmiotowych środków dowodowych - nie wynika potwierdzenie, że w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy na zadaniu pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie - etap I” wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup> .

Wykonawca Primost Południe - w okolicznościach postępowania, gdzie przedmiotowe środki dowodowe służyły potwierdzeniu okoliczności ocenianych w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” (pkt 16.2.3. SWZ), były składane wraz z ofertą oraz nie podlegały uzupełnieniu (pkt 4.13 SWZ, art. 107 ust. 3 Pzp) - nie zachował staranności przy składaniu przedmiotowych środków dowodowych i przedstawił wraz z ofertą dokumenty, z których nie wynika potwierdzenie, że osoba na której doświadczenie powołał się w celu uzyskania punktów w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” - legitymuje się doświadczeniem odpowiadającym określonym tam warunkom, od których zależało przyznanie punktów w tym kryterium.

Z kolei zamawiający traktując w taki sam sposób odwołującego oraz wykonawcę Primost Południe tj. przyznając ofertom wykonawców po 10 pkt w kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, mimo iż ich sytuacja jest odmienna — naruszył sformułowaną w art. 16 pkt 1 ustawy zasadę prowadzenia postępowania w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców.

W przypadku wykonawcy Primost Południe zachodzą wątpliwości czy osoba na której doświadczenie powołał się na potrzeby kryterium oceny ofert pn. „Doświadczenie kierownika budowy” (T. C.) - legitymuje się adekwatnym doświadczeniem, uzasadniającym przyznanie 10 pkt w przedmiotowym kryterium oceny ofert. Zamawiający w toku postępowania wezwał wykonawcę Primost Południe do złożenia wyjaśnień w zakresie przedmiotowych środków dowodowych, a z wyjaśnień tych (zdawkowych w treści) nie wynikało potwierdzenie okoliczności ocenianych w kryterium oceny ofert. Zatem zamawiający niezasadnie przyznał ofercie wykonawcy Primost Południe 10 pkt w kryterium oceny ofert, a co za tym idzie potraktował w taki sam sposób wykonawcę Primost Południe oraz odwołującego, mimo że ich sytuacja jest odmienna.

W szczególności z przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą wynika, iż zadanie realizowane było od dnia 20.07.2015 r., a w tym roboty antykorozyjne realizowane były co najmniej od dnia 29.12.2015 r., zaś T. C. pełnił funkcję kierownika budowy w okresie 7.01.2016 r.-28.11.2016 r.

Termin realizacji : 20.07.2015.-28.11.2016r.

Wartość netto wykonanych robót 23 414 634,15 netto (dwadzieścia trzy miliony czterysta czternaście tysięcy sześćset trzydzieści cztery PLN 15/100)

Przedmiot umowy został wykonany przed terminem z należytą starannością oraz zgodnie z zasadami sztuki budowlanej i prawidłowo ukończony.

(Fragment referencji wystawionych przez inwestora Gminę Tczew— przedmiotowy środek dowodowy złożony wraz z ofertą)

8. Data przejścia inwestycji 20.07.2015 r. Inwestor) - Generalny Realizator Inwestycji). Starostwo Powiatowe w Tczewie

(Fragment dziennika budowy — przedmiotowego środka dowodowego złożonego wraz z ofertą)

07.01.2016 r. T. C. Kier. Budowy Z dniem dzisiejszym przejmuję obowiązki Kierownika Budowy (podpis, pieczęć)

(Fragment dziennika budowy — przedmiotowego środka dowodowego złożonego wraz z ofertą)

Jednocześnie z wpisów do dziennika budowy wynika, iż już w dniu 29.12.2015 r. na zadaniu pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie - etap I” stwierdzono wykonywanie robót związanych z antykorozją:

Kontrolowałem budowę. Potwierdza wykonywanie robót związanych z antykorozją (w tym montaż pomostów umożliwiających w/w roboty) oraz

29.11.2015 r. A. K. insp. Nadzoru Kontrolowałem budowę. Potwierdzam wykonanie robót związanych z antykorozją (w tym montaż pomostów umożliwiających w/w roboty) oraz roboty rozbiórkowe na podporze nr 30. Przypominam o zachowaniu warunków bhp przy robotach na wysokościach

(Fragment dziennika budowy — przedmiotowego środka dowodowego złożonego wraz z ofertą)

Natomiast ze złożonych wraz z ofertą przez wykonawcę Primost Południe przedmiotowych środków dowodowych, tj. poświadczenia wykonawcy BANIMEX, wynika iż ogółem w całym okresie realizacji (20.07.2015 r.-28.11.2016 r.) w ramach zadania pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie - etap I” wykonano roboty antykorozyjne o powierzchni powyżej 25 000m<sup>2</sup>:

Ilość antykorozji konstrukcji stalowej wykonana podczas przebudowy mostu:

P.1.14.02.01 Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej

w.14.02.01 Powłoki malarskie na istniejącej konstrukcji przęsł 3- 4 – m2 - 30 684,000

Powłoki malarskie na istniejącej konstrukcji przęsł 5- 6 – m2 - 17 643,300

Powłoki malarskie na płycie ortotropowej przęsł 3-4 – m2 - 6 920,000

Powłoki malarskie na płycie ortotropowej przęsł 5-6 – m2 - 3 930,000

(fragment poświadczenia wystawionego przez wykonawcę BANIMEX - przedmiotowy środek dowodowy złożony wraz z ofertą)

Niemniej na podstawie przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą nie da się ustalić jaka dokładnie powierzchnia robót antykorozyjnych została wykonana w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r., kiedy T. C. pełnił funkcję kierownika budowy.

Istnieje wątpliwość czy było to co najmniej 25 000m<sup>2</sup> - skoro realizacja prac zaczęła się dnia 20.07.2015 r., zaś wykonywanie robót w tym zakresie stwierdzono co najmniej już w dniu 29.12.2015 r.

Także ze zdawkowych wyjaśnień z dnia 6.10.2022 r. złożonych przez wykonawcę PRIMOST nie wynika potwierdzenie wykonania prac antykorozyjnych na powierzchni co najmniej 25 000 m<sup>2</sup> wykonanych w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r., kiedy T. C. pełnił funkcję kierownika budowy:

Wyjaśniamy i potwierdzamy, że w okresie 07.01.2016 r. -28.11.2016 r. Pan T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy na zadaniu inwestycyjnym pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie- etap I” wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>

Zatem przedmiotowych środków dowodowych ani z treści wyjaśnień z dnia 6,10.2022 r, nie wynika potwierdzenie, że w okresie 7.01.2016-28.11,2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy na zadaniu pn. „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie- etap I” wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup> .

Ponownie odwołujący wskazał, że w świetle orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej przyznanie ofercie punktów w kryterium oceny oferty musi odbywać się z poszanowaniem zasad ustalonych w SWZ oraz w oparciu o niewątpliwą, sprawdzoną, niebudzącą wątpliwości podstawę (wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 13.06.2019 r., sygn. akt KIO 985/19, wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 28.02.2020 r., sygn. akt KIO 291/20 oraz wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6.08.2021 r., sygn. akt KIO 1698/21).

Przenosząc powyższe na okoliczności tego postępowania należy wskazać, iż po stronie zamawiającego - na podstawie przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawcę Primost Południe wraz z ofertą - istniały wątpliwości, co do tego czy w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup> - skoro zamawiający wezwał tego wykonawcę do złożenia w tej mierze wyjaśnień. Natomiast ze złożonych przez wykonawcę Primost Południe zdawkowych wyjaśnień z dnia 6.10.2022 r. w zakresie przedmiotowych środków

dowodowych — także nie wynikało potwierdzenie, że w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>.

Zatem zamawiający bezzasadnie przyznał ofercie wykonawcy Primost Południe 10 pkt w kryterium oceny oferty pn. „Doświadczenie kierownika budowy”, w sytuacji gdy z przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą oraz zdawkowych wyjaśnień z dnia 6.10.2022 r. w zakresie przedmiotowych środków dowodowych - nie wynika potwierdzenie, że w okresie 7.01.2016-28.11.2016 r. T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>. Postępowanie zamawiającego w tym zakresie stanowi naruszenie art. 239 ust. 1 w zw. z art. 223 ust. 1 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 ustawy.

W dniu 21 listopada 2022 r. zamawiający poinformował o wniesieniu odwołania.

W dniu 22 listopada 2022 r. do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego zgłosił swój udział Primost Południe Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Będzinie, ul. Odkrywkowa 91 wnosząc o oddalenie odwołania. Przystępujący wskazał, że posiada interes prawny w przystąpieniu po stronie zamawiającego do tego postępowania odwoławczego ze względu na fakt, iż może mieć ono istotny wpływ na wynik postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn. „Remont wiaduktu im. Ks. J. Poniatowskiego w Warszawie”, albowiem w wyniku jego uwzględnienia ofercie przystępującego przyznane zostałyby zero punktów w kryterium oceny ofert- „Doświadczenie Kierownika Budowy”.

Odwołujący w złożonym odwołaniu wnosi o unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej, ponowne przeprowadzenie badania i oceny ofert oraz m.in. o przyznanie ofercie przystępującego zero punktów w kryterium oceny ofert „Doświadczenie Kierownika Budowy”. Jako że w tym postępowaniu przetargowym stosowana jest tzw. procedura odwrócona, a jednocześnie wniesione zostało odwołanie od wyboru oferty odwołującego jako najkorzystniejszej przystępujący posiada jeszcze szansę w uzyskaniu zamówienia. Zatem uwzględnienie odwołania wniesionego przez odwołującego w tej sprawie w bezpośredni sposób zagraża interesowi przystępującego. Zgłoszenie zostało wniesione przez prokurenta upoważnionego do samodzielnej reprezentacji. Do zgłoszenia dołączono dowody przekazania kopii przystąpienia stronom. W ocenie przystępującego zarzuty podniesione w odwołaniu dotyczące rzekomego naruszenia przez zamawiającego przepisów ustawy w zakresie oceny oferty przystępującego oraz wywodzone z nich żądania są nieuzasadnione i nie zasługują na uwzględnienie. Wbrew zarzutom podniesionym w odwołaniu, zamawiający w sposób prawidłowy dokonał oceny oferty przystępującego złożonej w postępowaniu.

Jednocześnie przystępujący zastrzegł, że z uwagi na krótki ustawowy termin do zgłoszenia

przystąpienia, stanowisko merytoryczne wraz z przedłożeniem stosownych dowodów w kwestii oddalenia odwołania, zostanie szczegółowo przedstawione na późniejszym etapie z zachowaniem obowiązujących przepisów ustawy.

W dniu 22 listopada 2022 r. do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego zgłosił swój udział wykonawca INTOP Warszawa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie wnosząc o oddalenie odwołania. Wskazał, że posiada interes w rozstrzygnięciu korzystnym dla zamawiającego, gdyż odwołujący zarzuca zamawiającemu naruszenie przepisów ustawy polegające na rzekomo niezasadnym przyznaniu przystępującemu punktów w ramach kryterium „doświadczenie kierownika budowy”. Odwołanie zmierza zatem do pozbawienia możliwości pozyskania przez przystępującego zamówienia. Ponadto sam przystępujący złożył odwołanie, domagając się odebrania odwołującemu dodatkowych punktów w ramach tego samego kryterium. Tym samym przystępujący ma interes w uwzględnieniu odwołania. Zgłoszenie zostało wniesione przez pełnomocnika działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 16 listopada 2022 r. udzielonego przez prezesa zarządu ujawnionego w KRS i upoważnionego do samodzielnej reprezentacji. Do zgłoszenia dołączono dowody przekazania kopii zgłoszenia stronom.

W dniu 28 listopada 2022 r. przystępujący Primost Południe przedstawił stanowisko procesowe wnosząc o odrzucenie odwołania z powodu braku zaistnienia przesłanek z art. 505 ust. 1 ustawy tj. interesu odwołującego WPMM sp. z o.o. Budownictwo sp.k. w uzyskaniu zamówienia i możliwości poniesienia szkody przez wykonawcę, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą. Podniósł, że wykonawca wybrany nie może skutecznie kwestionować ofert skalsyfikowanych na niższych pozycjach, gdyż nie poniesie szkody w związku z utrzymaniem tych ofert w postępowaniu. Przystępujący podniósł również brak wpływu zarzutów na wynik postępowania. Wskazał, że niedopuszczalne jest wnoszenie odwołania niejako na wyrost. Podkreślił, że w przypadku ewentualnej ponownej oceny ofert odwołujący będzie mógł wnieść odwołanie, jeśli jego pozycja stanie się zagrożona. Powołał stanowisko doktryny i orzecznictwa. Odnosząc się natomiast merytorycznie do wskazanych przez odwołującego zarzutów przystępujący wyjaśnił, że w jego ocenie żaden z przytoczonych w zarzutach odwołania przepisów nie został przez zamawiającego naruszony. Czynności dokonane przez zamawiającego w zakresie oceny oferty Primost Południe pozostają prawidłowe oraz zgodne zarówno z przepisami obowiązującego prawa jak i treścią specyfikacji zamówienia. Wraz z ofertą przystępujący założył następujące dokumenty:

- 1) Fragmenty dziennika budowy potwierdzające okoliczność pełnienia przez Pana T. C. funkcji Kierownika Budowy na rzeczonym zadaniu wraz z okresem jej pełnienia.
- 2) Poświadczenie wystawione przez Generalnego Wykonawcę Inwestycji



Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Banimex sp. z o.o. potwierdzające okoliczność pełnienia przez Pana T. C. funkcji Kierownika Budowy, okresu pełnienia tej funkcji, wartości robót budowlanych na zadaniu, a dodatkowo wskazany został zakres robót (w tym antykorozyjnych) oraz scharakteryzowano obiekt zabytkowy.

3) Poświadczenie wydane przez Powiat Tczewski identyfikujące inwestora przedmiotowego zadania, a także dodatkowo wskazujące na wartość robót, okoliczności, iż dotyczyły one obiektu zabytkowego.

W ocenie przystępującego załączone środki dowodowe pozostawały wystarczające względem przywołanych zapisów SWZ. Jednak co najistotniejsze zgodnie z punktem 16.2.3: „Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy – załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty.”. Oświadczenie to przystępujący złożył zgodnie z załącznikiem nr 9 do SWZ gdzie wyraźnie wskazane zostało, że Pan T. C. posiada doświadczenie umożliwiające przyznanie ofercie Primost Południe sp. z o.o. maksymalnej ilości punktów w przedmiotowym kryterium. Nie istnieje zatem podstawa do uznania, iż zamawiający w sposób nieprawidłowy dokonał oceny oferty przystępującego.

Przystępujący podkreślił, że odwołujący we wniesionym odwołaniu nie wykazał oraz nie udowodnił jakoby Pan T. C. nie posiadał wymaganego doświadczenia. W szczególności nie udowodnił on by wyżej wymieniony nie pełnił swojej funkcji przy realizacji robót antykorozyjnych w ilości co najmniej 25 tysięcy m<sup>2</sup>. Niepodważalną okolicznością jest bowiem, iż Pan T. C. sprawował funkcję Kierownika Budowy na zadaniu pod nazwą „Przebudowa Mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie- Etap I” przy realizacji ponad 25 tysięcy m<sup>2</sup> robót antykorozyjnych konstrukcji stalowej.

Zamawiający wezwał Primost Południe sp. z o.o. do wyjaśnienia czy w okresie od 07.01.2016 r. do 28.11.2016 Pan T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25.000 m<sup>2</sup>:

W odpowiedzi na powyższe, przystępujący działając zgodnie z treścią wezwania ten fakt potwierdził.

Zamawiający nie wezwał przystępującego do uzupełnienia przedmiotowych środków dowodowych czy do złożenia jakichkolwiek innych dokumentów, a do wyjaśnienia złożonego środka dowodowego w postaci fragmentu dziennika budowy. Przystępujący zatem wykonał czynność w ramach nakreślonych przez treść wezwania zamawiającego. Jednocześnie wbrew twierdzeniom odwołującego przystępujący nie został wezwany do potwierdzenia (tym bardziej potwierdzenia przez złożenie dodatkowych dokumentów) okoliczności poruszanych w rzeczonyj korespondencji. Wezwanie to dotyczyło bowiem „wyjaśnienia” co też przystępujący niewątpliwie uczynił. Dodatkowo również sam fakt posiadania przez zamawiającego „wątpliwości” czy też wystąpienia okoliczności, które w jego ocenie wymagały dodatkowego doprecyzowania nie stanowi o bezprawności podjętych przez

zamawiającego kroków.

W przypadku braku uznania przez Krajową Izbę Odwoławczą zarzutu przystępującego co do braku posiadania legitymacji czynnej przez odwołującego, przystępujący wniósł o oddalenie odwołania jako bezpodstawnego. Zamawiający zgodnie z zapisami SWZ przyznał ofercie przystępującego maksymalną ilość punktów w kryterium oceny ofert „doświadczenie kierownika budowy”. Nie istnieją zatem żadne okoliczności jak i podstawy do kwestionowania przez odwołującego poprawności dokonanych czynności.

W dniu 30 listopada 2022 r. przystępujący Intop złożył stanowisko pisemne, w którym podniósł, że odwołujący WPMM nie wykazał spełnienia przesłanek z art. 505 ust. 1 ustawy. Odwołujący nie poniósł i nie może ponieść szkody. Brak interesu w analogicznych sytuacjach (wniesienie odwołania przez wykonawcę z pierwszego miejsca) w licznych orzeczeniach potwierdzają składy orzekające Izby. Z powyższego powodu odwołanie powinno zostać oddalone.

Odnosząc się merytorycznie do podniesionych zarzutów przystępujący Intop wskazał na treść SWZ w odniesieniu do żądanych przez zamawiającego dokumentów. Zgodnie z przywołanym powyżej postanowieniem z pkt. 16.2.3 SWZ zamawiający żądał złożenia wraz z ofertą przedmiotowych środków dowodowych. Wymagania te ujęte zostały w adnotacji rozpoczynającej się od „UWAGA” (chodzi o drugą z uwag). Analiza tego postanowienia pozwala jednoznacznie stwierdzić, że:

- a) bezwzględnym obowiązkiem każdego z wykonawców było złożenie oświadczenia dotyczącego kryterium oceny ofert (na opracowanym przez Zamawiającego załączniku nr 9);
- b) wykonawcy powinni przedłożyć również przedmiotowe środki dowodowe, z których za podstawowy zamawiający uznaje referencje wystawione przez zamawiającego lub inwestora;
- c) zamiast referencji wykonawcy przedłożyć mogli równoważny dokument wystawiony przez zamawiającego lub inwestora, za jaki zamawiający uzna fragmenty dokumentacji powykonawczej, np. „fragmenty dziennika budowy, które umożliwią zidentyfikowanie inwestycji, inwestora oraz osób, które pełniły samodzielne funkcje techniczne oraz dokumenty potwierdzające koszt robót budowlanych, np. dokumenty kontraktowe, kosztorysy powykonawcze, potwierdzające oświadczone przez wykonawcę doświadczenie”.

Zamawiający bardzo precyzyjnie opisał okoliczności, jakie mają wynikać z przedkładanej przez wykonawców dokumentacji. Otóż przedkładane dokumenty mają potwierdzać dane w zakresie: (1) inwestycji, (2) inwestora, (3) osób pełniących funkcje techniczne, (4) kosztu robót. Wbrew twierdzeniom odwołującego zamawiający nie wymagał, aby każdy z parametrów inwestycji, którymi posługują się wykonawcy na potrzeby wykazania premiiowanego doświadczenia znalazł szczegółowe potwierdzenie w treści przedkładanego

dokumentu. W szczególności, zamawiający nie wskazał, aby z załączonych dokumentów wynikała ilość prac antykorozyjnych.

W opinii przystępującego powyższe uznać należy za w pełni zrozumiałe. Zamawiający, formułując wymogi w zakresie udokumentowania doświadczenia osoby predestynowanej do pełnienia funkcji Kierownika budowy, wykazał się ponadstandardową troską o kompleksowość (i możliwość weryfikacji) przedkładanych informacji. Co do zasady bowiem instytucje zamawiające, w celu oceny ofert pod kątem kryteriów pozacenowych, ograniczają się do wymagania jedynie oświadczenia wykonawcy.

Przystępujący podniósł, że za w pełni zgodne z wymaganiem z pkt. 16.2.3 SWZ uznać należy przedłożenie dokumentu referencji. Nie może to zresztą dziwić, wszak to właśnie referencje co do zasady potwierdzają zakres danej inwestycji. Nie jest jednak zasadne oczekiwanie, aby referencje zawierały pełen pakiet informacji, które mogą okazać się istotne w kontekście danego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Są one bowiem opracowywane z reguły niezależnie od innego postępowania i ich celem nie jest sprostanie wymaganiom formalnym innych inwestycji. Znajduje to potwierdzenie w jednolitym w tym zakresie orzecznictwie KIO, np. w wyroku z dnia 13 grudnia 2019 r. A zatem, ani z celowościowej wykładni wymagań związanych z dokumentowaniem elementów historycznej inwestycji, ani — co jeszcze donioślejsze — z treści SWZ opracowanego w postępowaniu nie wynika, wbrew twierdzeniom odwołującego, wymóg przedłożenia dokumentów dotyczących powierzchni prac antykorozyjnych. Już zatem z tego powodu odwołanie powinno zostać oddalone.

Przystępujący złożył:

a) oświadczenie dotyczące kryterium oceny ofert (załącznik nr 9), w którym znalazło się m. in. następujące stanowisko odnoszące się do Zadania Tczew, w którym znalazło się oświadczenie o wielkości powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, wykonanych w ramach inwestycji, na której pełnił funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru pan T. C.

b) fragmenty dziennika budowy dla Zadania Tczew, w którym znalazły się m. in. następujące postanowienia dotyczące szczegółów inwestycji oraz zaangażowania p. C.

Bezsporne jest dla przystępującego INTOP zatem, że już przywołane dokumenty spełniają wszystkie wymogi, które wskazał zamawiający w pkt. 16.2.3 SWZ, tj. umożliwiają zidentyfikowanie wszystkich okoliczności, o których mowa w przywołanym postanowieniu.

Idąc jednak dalej, chcąc wykazać zamawiającemu, że również wymóg powierzchni antykorozyjnej został spełniony w ramach Zadania Tczew, przystępujący załączył fragment przedmiaru robót (dokument oznaczony 10.2\_Tczew-ilości). W dokumencie tym, na czerwono zostały zaznaczone fragmenty przedstawiające ilości prac w zakresie zabezpieczenia antykorozyjnego:

45111000-2 M.14 .02 Zabezpieczenie antykorozyjne Konstrukcji stalowej m2 59 177, 30 m2

Powłoki malarskie na Istniejącej konstrukcji przęseł 3-4 30 684,00 m2

Powłoki malarskie na istniejącej konstrukcji przęseł 5-6 17 643,30 m2

Powłoki malarskie na płycie ortotropowej przęseł 3- 4 6 920,00 m2

Powłoki malarskie na płycie ortotropowej przęseł 5-6 3 930,00

A zatem — chociaż tej okoliczności zamawiający nie wymagał w SWZ, również ilość robót antykorozyjnych wynika wprost z treści dokumentu złożonego wraz z ofertą.

Przystępujący nie kwestionował i nie kwestionuje tego, iż p. C. nie pełnił funkcji Kierownika budowy od początku Zadania Tczew (z załączonego do oferty dziennika budowy wynika, że funkcję tę objął 7 stycznia 2016 r.). Abstrahując od tego, że dokumentu obrazującego faktyczną ilość robót antykorozyjnych zamawiający nie żądał, podkreślenia wymaga, że składane przez wykonawców dokumenty należy czytać łącznie (odwołujący dokonuje ich wybiórczej i całkowicie dowolnej interpretacji). Tymczasem przystępujący złożył dokument (fragment przedmiaru), z którego wynika zakres prac antykorozyjnych wykonany w ramach Zadania Tczew oraz oświadczenie potwierdzające, że p. C. nabył doświadczenie w kierowaniu pracami spełniającymi wymóg robót antykorozyjnych w wymaganej przez zamawiającego ilości. Tym samym spełnione zostały wszelkie wymagania nakreślone przez zamawiającego w SWZ.

Za pozbawione jakiegokolwiek znaczenia uznać należy wywody odwołującego odnośnie faktycznego rozpoczęcia terminu wykonywania prac antykorozyjnych w ramach Zadania Tczew. Jak wspomniano powyżej - przystępujący w otwarty i niebudzący wątpliwości sposób deklarował datę początkową nabywania doświadczenia przez p. C. oraz oświadczył (również jednoznacznie - załącznik nr 9), że ilość prac kierowanych przez p. C. przekraczała 25.000 m2.

Równie nietrafione w ocenie przystępującego Intop są wywody odwołującego o braku możliwości ustalenia w oparciu o dokumenty złożone wraz z ofertą faktycznej powierzchni prac antykorozyjnych. Odwołujący zdaje się zapominać, że w treści kryterium, o którym mowa w pkt. 16.2.3 SWZ zamawiający postawił jeden tylko wymóg odnośnie powierzchni - min 25.000 km2. Tymczasem treść odwołania zdaje się wskazywać, że brak przypisania p. C. precyzyjnej ilości stanowi uchybienie, którego konsekwencją powinno być odmówienie przyznania przystępującemu dodatkowych punktów. Jest to jednak koncepcja zupełnie nietrafiona, taka sytuacja wystąpiłaby, gdyby zamawiający punktował inwestycje w zależności od powierzchni antykorozyjnej (w myśl zasady - im większa powierzchnia, tym więcej punktów).

A zatem, treść odwołania nie tylko bazuje na niewyartykułowanych w SWZ wymaganiach względem zawartości przedmiotowych środków dowodowych składanych przez wykonawcę,

ale i, wbrew stanowisku prezentowanemu przez odwołującego, z załączonych do oferty przystępującego dokumentów wynika, że p. C. kierował pracami antykorozyjnymi w ilości przekraczającej minimum sformułowane w SWZ.

Odwołujący w swojej ofercie wcale nie wykazał spełnienia kryterium przez osobę, którą w swojej ofercie przedstawia jako przyszły kierownik budowy (i to niezależnie od tego, że inwestycja referencyjna z oferty odwołującego po prostu nie spełnia wymogu 25.000 m<sup>2</sup> prac antykorozyjnych). Otóż, wbrew dyspozycji art. 16.2.3 SWZ, odwołujący nie przedłożył dokumentu wystawionego przez zamawiającego lub inwestora, lecz oświadczenie w formie zestawienia oraz rozliczeń szczegółowych, które podpisane zostały jedynie przez osobę wskazaną w ofercie odwołującego na stanowisko Kierownika budowy. Jeśli zatem prawidłowa byłaby prezentowana w odwołaniu przez odwołującego koncepcja, zgodnie z którą wykonawcy zobligowani byli do załączenia określonych dokumentów kontraktowych obrazujących ilość prac antykorozyjnych (podpisanego przez wymienioną w pkt. 16.2.3 SWZ osobę/ instytucję), to wymogu tego odwołujący nie spełnił. Dowodzi to, że zarzuty odwołania podyktowane są jedynie interesem procesowym, a nie rzetelną wykładnią dokumentacji postępowania.

Okolicznością bezsporną jest, że zamawiający pismem z dnia 4 października 2022 r. zwrócił się do przystępującego z wnioskiem (w trybie art. 223 ust. 1 ustawy) o złożenie wyjaśnień dotyczących doświadczenia p. C. nabytego w ramach Zadania Tczew. Trudno odmówić zamawiającemu prawa do żądania złożenia określonych wyjaśnień. Jest to niekwestionowane prawo zamawiającego i skorzystanie z niego nie świadczy w żaden sposób o wadliwości dokumentacji przedłożonej przez wykonawcę. Gdyby taki automatyzm był uzasadniony, znalazłoby to zapewne odzwierciedlenie w treści ustawy, gdzie widnieć powinien w takim przypadku przepis zakazujący korzystania przez instytucje zamawiające z procedury, o której mowa w art. 223 ust. 1 ustawy w odniesieniu do kryteriów oceny ofert. Tymczasem ustawa takiego zakazu nie formułuje. Biorąc natomiast pod uwagę dyspozycję art. 107 ust. 3 ustawy, gdzie ustawodawca zakazuje uzupełniania dokumentów przedmiotowych w odniesieniu do kryteriów oceny ofert, uznać należy przeprowadzenie procedury wyjaśniającej w tego typu przypadkach za w pełni akceptowalne.

Dopuszczalność wzywania do wyjaśnień w zakresie informacji przedkładanych na potrzeby kryterium oceny ofert wynika wprost z orzecznictwa KIO.

W ocenie przystępującego sformułowanie użyte przez zamawiającego w wezwaniu świadczy jednoznacznie, że nie było to wezwanie do uzupełnienia jakichkolwiek dokumentów, lecz prośba o potwierdzenie zaistnienia określonych okoliczności (w tym przypadku odnoszących się do powierzchni prac antykorozyjnych).

W treści udzielanych wyjaśnień (pismo z dnia 7 października 2022 r.) przystępujący potwierdził, że p. C. w okresie, w którym sprawował funkcje Kierownika budowy kierował

pracami pozwalającymi uznać za spełnione wszystkie wymogi z pkt. 16.2.3 SWZ.

Dołączone do złożonych wyjaśnień protokoły (Tabele Elementów Rozliczeniowych) miały na celu jedynie przekazanie zamawiającemu informacji precyzyjnie obrazującej zakres prac antykorozyjnych wykonanych w okresie sprawowania funkcji Kierownika budowy przez p. C. Były one jednak zupełnie zbędne w kontekście oceny spełnienia minimalnej powierzchni prac antykorozyjnych.

Co więcej - w samych wyjaśnieniach przystępujący wskazywał, że „przedłożone Protokoły rozliczeniowe - Tabele Elementów Rozliczeniowych pozostają spójne z Ofertą Wykonawcy, Oświadczeniem dotyczącym kryterium oceny ofert, jak i oświadczeniem Pana T. C.”.

Nie zgodził się z twierdzeniem odwołującego, jako zamawiający nie mógł uwzględnić wyjaśnień udzielonych przez przystępującego. Takie twierdzenie nie tylko nie znajduje oparcia w treści przepisów ustawy, ale jest wręcz z nim wprost sprzeczne, wszak art. 223 ust. 1 ustawy mówi o możliwości wyjaśniania treści oferty oraz przedmiotowych środków dowodowych.

Nawet zatem, jeśli przyznać rację odwołującemu i zgodzić się, że na etapie procedury wyjaśniającej, która przeprowadził zamawiający nie jest dopuszczalne uzupełniania dokumentów przedmiotowych, to generuje to jedynie ten skutek, że zamawiający powinien wziąć pod uwagę dokumenty złożone wraz z ofertą. Te natomiast, jak wykazano powyżej, spełniają wszelkie wymagania SWZ.

Przystępujący nie zgadza się ze stanowiskiem odwołującego, który nie dopuszcza składania w ramach procedury wyjaśniającej dokumentów potwierdzających udzielone wyjaśnienia.

W wielu orzeczeniach składy orzekające Izby wprost wskazują, że w toku procedury wyjaśniającej nie jest dopuszczalne ingerowanie w treść oferty czy dokonywanie jej zmiany. Z taką sytuacją nie mamy jednak do czynienia, załączone do wyjaśnień przez przystępującego dokumenty potwierdzają dodatkowe, niewyartykułowane w treści SWZ, oczekiwania zamawiającego. Nie sposób zatem zgodzić się, że mogą być one uznane za spóźnione. Przystępujący podkreślił, że również bez nich w pełni zasadne jest przyznanie ofercie przystępującego 10 punktów z tytułu kryterium „doświadczenie kierownika budowy”.

Zamawiający złożył odpowiedź na oba odwołania i wniósł o ich oddalenie jako całkowicie bezzasadnych oraz o zasądzenie od odwołujących na rzecz zamawiającego kosztów postępowania według spisu kosztów, który zostanie przedłożony na rozprawie.

Odwołanie INTOP

a. odnośnie do zarzutu nr (1), tj. naruszenia art., 239 ust. 1 i 2 ustawy

Ad „inwestycja Gorzów nie spełnia wymagań w zakresie rodzaju obiektu inżynierskiego”

Na wstępie zamawiający z całą stanowczością stwierdził, iż nieprawdą jest zawarte w odwołaniu INTOP stwierdzenie, jakoby zamawiający nie dopuścił w kryteriach oceny ofert

inwestycji mających za przedmiot estakady.

Wśród rodzajów obiektów, jakie dopuszcza zamawiający w kryterium, znajduje się „wiadukt” w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.), dalej: „rozporządzenie kolejowe”. Co wymaga podkreślenia, w rozporządzeniu kolejowym, pojęcie wiaduktu nie zostało zdefiniowane - pojawia się ono jako jeden z elementów definicji budowli kolejowej w S3 pkt I. Jednocześnie pojęcie estakady w ogóle w ww. rozporządzeniu nie występuje. Takie pojęcie pojawia się natomiast w innych aktach prawnych:

1) w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.), dalej: „Prawo budowlane” jako element definicji „budowli” w S3 pkt 3) oraz jako jeden z drogowych i kolejowych obiektów mostowych w załączniku do tej ustawy

2) w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735 z późn. zm.), dalej: „rozporządzenie drogowe” jako element definicji „obektu

Powyższa okoliczność (brak pojęcia definicji „estakada” w rozporządzeniu kolejowym) była przyczynkiem do sformułowania przez jednego z wykonawców pytania (pytanie nr 8), w którym to pytaniu wykonawca zwrócił się do zamawiającego z prośbą o potwierdzenie, że wykazanie się następującymi po sobie obiektami w ciągu linii kolejowej (pytający wymienił te obiekty) lub kilkoma obiektami jednej estakady, będzie przez zamawiającego traktowane jako jeden obiekt.

Na powyższe pytanie zamawiający odpowiedział twierdząco, tj. wskazał, że „ będzie akceptował tylko pojęcia występujące w obowiązujących Rozporządzeniach i Dziennikach Ustaw ”, tym samym dopuszczając posługiwanie się pojęciami występującymi nie tylko w rozporządzeniu kolejowym, ale również w innych aktach prawnych, w tym w Prawie budowlanym oraz rozporządzeniu drogowym. Za taką interpretacją odpowiedzi świadczy chociażby fakt, że wykonawca MOSTY złożył ofertę bez składania dodatkowych pytań, jakie mógłby ewentualnie sformułować w sytuacji, gdyby odpowiedź na pytanie nr 8 była dla niego niesatysfakcjonująca.

Jednocześnie zdziwienie zamawiającego budzi dokonana przez INTOP interpretacja, jakoby powyższa odpowiedź oznaczała „jednoznaczne stwierdzenie, że dopuszcza jedynie posługiwanie się obiektami wprost wymienionymi w treści Rozporządzenia ”. Taki wniosek nie płynie bowiem z treści odpowiedzi, nawet przy zastosowaniu wykładni literalnej. Odwołujący niczym nie uzasadnił swojego stanowiska w tej kwestii. Przy czym nawet przy założeniu — które w ocenie zamawiającego nie byłoby zasadne że odpowiedź zamawiającego była niejednoznaczna, należałoby zastosować zasadę interpretacji

wątpliwości powstałych w toku analizy dokumentów przygotowanych przez zamawiającego, na korzyść wykonawców (in dubio contra proferentem). W szczególności w sytuacji, gdy intencją zamawiającego było w rzeczywistości uznanie doświadczenia zdobytego w trakcie realizacji inwestycji polegającej na budowie estakady. W tym przypadku zatem zastosowanie zasady in dubio contra proferentem odzwierciedliłoby rzeczywiste intencje zamawiającego. Udzielona odpowiedź (pozostawiająca pole do interpretacji takich jak np. forsowana przez odwołującego) nie może zatem obciążać wykonawcy, który po jej uzyskaniu złożył ofertę właśnie w przeświadczeniu (słusznym), że zamawiający uznaje estakadę za obiekt objęty zakresem pojęciowym treści kryterium oceny ofert w tym postępowaniu.

Na marginesie zamawiający zwrócił uwagę, że fakt pominięcia pojęcia „estakada” w rozporządzeniu kolejowym nie powinien skutkować negatywnie dla wykonawców. W szczególności wobec faktu, że wybudowanie estakady jest przedsięwzięciem znacznie bardziej skomplikowanym i wymagającym, niż realizacja jednego tylko obiektu, często wchodzącego w skład budowli jaką jest estakada. Już tylko z tego względu, brak premiowania doświadczenia nabytego przy budowie tego typu obiektów, jawiłoby się jako nieproporcjonalne, a nawet nielogiczne. Co więcej, mimo, że — jak zostało to już wskazane powyżej — przepisy nie definiują pojęcia „wiadukt” czy „estakada”, w branży budowlanej nie budzi wątpliwości, że oba te pojęcia korespondują ze sobą. Mając na uwadze cechy obu obiektów, w pewnych sytuacjach sformułowań tych możemy używać zamiennie. Taka sytuacja, zdaniem zamawiającego, ma miejsce w tej sprawie. Każda estakada w istocie stanowi wiadukt. Estakady są bowiem ich pochodnymi i służą — tak samo jak wiadukty — do przeprowadzenia drogi kolejowej ponad terenem, z tą różnicą w stosunku do wiaduktów, że są one budowane na dłuższym niż wiadukt odcinku, co często implikuje konieczność wykonania różnych elementów w ramach estakady, w tym zastosowania różnego rodzaju przęseł (co miało miejsce w przypadku inwestycji w Gorzowie, a co odwołujący stara się „wykorzystać” w swojej argumentacji). Estakady stosuje się np. dla potrzeb bezkolizyjnego przeprowadzenia ruchu ponad obszarem zabudowanym, czy też gdy po prostu budowa wysokiego gruntowego nasypu na tak długim odcinku jest nieopłacalna.

Jak wynika z powyższego, nie każdy wiadukt stanowi estakadę. Wiadukty to obiekty służące do przeprowadzenia drogi kolejowej nad suchymi dolinami lub wąwozami oraz tam gdzie występuje skrzyżowanie linii kolejowych na różnych poziomach, czy też linii kolejowej z drogą samochodową lub linią tramwajową itp. Wiadukty na ogół służą zatem do przeprowadzenia drogi na krótszym odcinku niż estakada.

Estakada natomiast jest obiektem o ciągłych przęsłach występujących jedno po drugim, niekoniecznie o jednorodnym typie konstrukcji i użytego materiału.

Dodatkowo zamawiający wskazał, że powyższe wnioski są oczywiste i nasuwają się nawet po pobieżnej analizie źródeł powszechnie dostępnych. Przykładowo, w Wikipedii znajduje się



definicja estakady, z której jednoznacznie wynika, że stanowi ona w istocie rodzaj wiaduktu:

„Estakada (z fr. estacade) budowla mostowa mająca na celu przeprowadzenie ciągu komunikacyjnego (droga, linia kolejowa) nad terenem zabudowanym[1] lub obniżeniem terenu zastępując wysoki nasyp. Jako estakadę można przyjąć wieloprzęsłowe konstrukcje inżynierskie spełniające częściowo funkcję wiaduktu a częściowo wysokiego nasypu[2]. Również jest to droga transportowa (np. na terenie fabryki pomiędzy halami produkcyjnymi, placami składowymi, na terenie fortu lub pomiędzy fortami itd.) prowadzona ponad terenem na specjalnie wzniesionej konstrukcji wsporczej (np. słup, filary). Estakady zwykle mają znaczną długość.

Ad „inwestycja Gorzów nie spełnia wymagań odnośnie powierzchni prac antykorozyjnych” Zamawiający odniósł się do kolejnej kwestii, a mianowicie zdaniem odwołującego inwestycja Gorzów nie spełnia wymagań odnośnie powierzchni prac antykorozyjnych. Otóż również ten aspekt odwołania, w ocenie zamawiającego, oparty jest na błędnych przesłankach.

Błędna przesłanka nr 1

„Próg 25 000 m powierzchni antykorozyjnej przekracza obiekt z poz 2 (przęsła), który jednak nie jest obiektem dopuszczonym w treści pkt 16.2.3 IDW. ”

Wykonawca Mosty w przedstawionym wykazie istotnie posługuje się pojęciem „przęsła” opisując obiekt w poz. 2. Tymczasem obiekt ten w rzeczywistości należałoby zakwalifikować jako wiadukt, a to z następujących względów:

opisane w przekazanym wykazie przęsła ceglano betonowe estakady to elementy konstrukcyjne wiaduktu,

przęsło jest elementem łączącym ze sobą dwie podpory, które to elementy tworzą most lub wiadukt.

Wskazane przęsła ceglano — betonowe są wiaduktem o długości eksploatacyjnej 1 572,0 m Powyższe w szczególności potwierdzają dane ewidencyjno — inwentarzowe obiektu zapisane w protokole kontroli okresowej obiektu inżynierskiego wykonanym przez osobę posiadającą odpowiednie uprawnienia w 2019 r.

W ewidencji PKP, której kopię zamawiający przedłoży na rozprawie, obiekt wskazany pod pozycją 2 występuje jako wiadukt, a zatem zgodnie z zapisami pkt 16.2.3 SWZ brak jest jakichkolwiek podstaw do uznania, że obiekt ten nie spełnia postawionych przez zamawiającego wymogów.

Błędna przesłanka nr 2

„W obu wymienionych obiektach zostały przedstawione błędne obliczenia powierzchni polegających na wykonaniu robót antykorozyjnych elementów betonowych. ”

Zdaniem odwołującego, do faktycznego zakresu robót antykorozyjnych powierzchni betonowych dodano powierzchnie właściwe dla innych robót polegających na wykonaniu izolacji (w tym wszelkiego rodzaju roboty z zakresu hydroizolacji). Odwołujący, błędnie

zdaniem zamawiającego, wywodzi, że wykonywanie robót związanych z zabezpieczeniem przeciwwodnym (hydroizolacje) — to prace izolacyjne, a nie polegające na zabezpieczeniu antykorozyjnym i jako takie nie spełniają sformułowanego przez zamawiającego wymogu.

Powyższa teza również jest błędna. Nawet bowiem gdyby przyjąć skrajnie zawężającą interpretację definicji robót antykorozyjnych, z czym zamawiający oczywiście się nie zgadza, to prace antykorozyjne dotyczące elementów stalowych oraz elementów betonowych na obiekcie w Gorzowie wykonane zostały na powierzchni 28 363,348 m<sup>2</sup>, a więc przekraczającej postawiony przez zamawiającego wymóg.

Reasumując, wliczając w zakres antykorozyjnej hydroizolacji podane przez Wykonawcę Mosty, powierzchnia jest trzykrotnie większa i wynosi 79 292,15 m<sup>2</sup>, sumując zakres tylko pod nazwą „antykorozyja” na wszystkich obiektach powierzchnia wynosi 28 363,348 m<sup>2</sup>, sumując zakres tylko pod nazwą „antykorozyja” na obiekcie opisanym przez PKP jako wiadukt powierzchnia wynosi 26 152,948 m<sup>2</sup>

W konsekwencji powyższego, nie doszło również do naruszenia art. 16 ustawy Pzp,

## II. Odwołanie Wykonawcy Mosty

a. odnośnie do zarzutu nr I, tj. naruszenia przepisu art. 239 ust. 1 w zw. z art. 223 ust. 1 w zw. z art., 107 ust. 2 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 ustawy Pzp

Wbrew stanowisku odwołującego, z przedmiotowych środków dowodowych złożonych przez INTOP wraz z ofertą wynika potwierdzenie, że w okresie 07.01.2016 r. - 28.11.2016 r.

T. C. pełniąc funkcję kierownika budowy, wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni min. 25 000 m<sup>2</sup>. Wniosek taki daje się wyprowadzić z treści fragmentów dziennika budowy, przedmiaru robót, rozpatrywanych łącznie z wyjaśnieniami INTOP z dnia 07.10.2022 r. gdzie wykonawca jednoznacznie potwierdził, że T. C. w czasie pełnienia funkcji kierownika budowy od 7 stycznia 2016 r. do 28 listopada 2016 r. wykonywał roboty antykorozyjne o powierzchni co najmniej 25 000 m<sup>2</sup>. Oczywiście jest, że ww. fragmenty dziennika budowy oraz przedmiar robót, nie zostały przygotowane na potrzeby postępowania. Mogła zatem zdarzyć się sytuacja, w której z ich treści nie będzie można ustalić jednoznacznie, czy wykonawca spełnia wymogi zamawiającego. W tego typu sytuacjach ustawodawca przewidział — w art. 107 ust. 4 ustawy procedurę wyjaśnień przedmiotowych środków dowodowych. Przedstawione przez INTOP wyjaśnienia nie wykreowały nowej treści, a jedynie doprecyzowały to, co pośrednio wynika z przedmiotowych środków dowodowych złożonych wraz z ofertą.

Przy czym fakt złożenia nowych przedmiotowych środków dowodowych, a więc ich uzupełnienie niedopuszczalne przecież w świetle art. 107 ust. 3 ustawy, nie może obciążać wykonawcy. Po pierwsze, oczywiście zamawiający nie wymagał takiego uzupełnienia więc są to dokumenty nadmiarowe i należy je traktować jako niezłożone, a po drugie, fakt ich ewentualnego uwzględnienia nie ma znaczenia w kontekście przyznawania punktacji —

wszystkie potrzebne zamawiającemu dane wynikają bowiem z dokumentów złożonych wraz z ofertą oraz rzeczonych wyjaśnień, co obrazuje poniższe zestawienie:

- fragmenty dziennika budowy potwierdzają, iż p. T. C. od dnia 07.01.2016 r. do dnia 28.11.2016 r. pełnił funkcję kierownika budowy,
- oświadczenie kierownika budowy potwierdza, iż w trakcie pełnienia funkcji kierownika budowy przez P. T. C. wykonane zostały roboty antykorozyjne o powierzchni ponad 25 000,00 m<sup>2</sup>,
- Przedmiar robót do realizacji — z którego wynika planowany zakres prac antykorozyjnych do wykonania o powierzchni znacznie przekraczającej minimum wymagane przez zamawiającego (tj. o wartości 59 177,30 m<sup>2</sup>),
- wyjaśnienia wykonawcy z dnia 07.10.2022 r. potwierdzające zakres wykonanych prac w ilości większej niż 25 000,00 m<sup>2</sup> podczas pełnienia funkcji kierownika budowy przez p. T. C. b. odnośnie do zarzutu nr II, tj. naruszenia przepisu art. 239 ust. 1 w zw. z art. 223 ust. 1 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 ustawy Pzp

Wykonawca Primost Południe na potrzeby przyznania punktów w kryterium oceny ofert wskazał tę samą osobę, co wykonawca INTOP. Jako przedmiotowe środki dowodowe mające służyć zamawiającemu ocenie spełnienia kryterium, wykonawca przedstawił oświadczenie dotyczące kryterium a także referencje pochodzące od podmiotów trzecich i wyjaśnienia

wykonawcy. Z ww. oświadczenia i dokumentów wynikają następujące informacje:

- fragmenty dziennika budowy potwierdzają, iż p. T. C. od dnia 07.01.2016 r. do dnia 28.11.2016 r. pełnił funkcję kierownika budowy,
- oświadczenie kierownika budowy p. T. C. potwierdza, iż w trakcie pełnienia funkcji kierownika budowy wykonane zostały roboty antykorozyjne o powierzchni ponad 25 000,00 m<sup>2</sup>
- poświadczenie firmy „BANIMEX” potwierdza, że p. T. C. w okresie od 07.01.2016 r. do dnia 28.11.2016 r. pełnił funkcję kierownika budowy. W poświadczeniu podana została również informacja o ilości wykonanych prac:

zabezpieczenie antykorozyjne:

Powłoki malarskie na istniejącej konstrukcji przęsł 3-4 m<sup>2</sup> - 30 684,000,

Powłoki malarskie na istniejącej konstrukcji przęsł 5-6 – m<sup>2</sup> - 17 643,300,

Powłoki malarskie na płycie ortotropowej przęsł 3-4 - m<sup>2</sup> - 6 920,000,

Powłoki malarskie na płycie ortotropowej przęsł 5-6 - m<sup>2</sup> — 3 930,000

- Poświadczenie zleceniodawcy tj. Wicestarosty powiatu tczewskiego, że firma „BANIMEX” w terminie od dnia 20.07.2015 r. do dnia 28.11.2016 r. wykonała prace na obiekcie w m. Tczew.
- wyjaśnienia Wykonawcy z dnia 06.10.2022 r., potwierdzające zakres wykonanych prac w ilości przekraczającej 25 000,00 m<sup>2</sup> podczas pełnienia funkcji kierownika budowy przez p. T.

C. w okresie od 07.01.2016 r. do 28.11.2016 r.

**Izba ustaliła następujący stan faktyczny:**

Izba dopuściła dowody z dokumentacji postępowania tj. SWZ wraz z wyjaśnieniami jej treści i udzielonymi odpowiedziami, ofert wykonawców, dowodów złożonych przez stron na rozprawie.

Na podstawie tych dowodów Izba ustaliła, co następuje:

Z SWZ wynika:

4.13. Zamawiający wymaga złożenia przedmiotowych środków dowodowych potwierdzających zgodność z kryteriami określonymi w opisie kryteriów oceny ofert. Przedmiotowe środki dowodowe to: referencje lub dokument równoważny wystawiony przez Zamawiającego lub Inwestora potwierdzający oświadczone przez Wykonawcę doświadczenie fragmenty dokumentacji powykonawczej zgodnej z art. 3 ust. 14 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.), np. fragmenty dziennika budowy, które umożliwią zidentyfikowanie inwestycji, inwestora oraz osób, które pełniły samodzielne funkcje techniczne oraz dokumenty potwierdzające koszt robót budowlanych, np. dokumenty kontraktowe, kosztorysy powykonawcze, potwierdzające oświadczone przez Wykonawcę doświadczenie. Dopuszcza się dokumenty analogiczne, które potwierdzą zgodność z kryteriami określonymi w opisie kryteriów oceny ofert, w szczególności w przypadku realizacji poza granicami Polski, gdzie obowiązują inne przepisy dotyczące procesu budowlanego. Jeżeli wykonawca nie złoży przedmiotowych środków dowodowych, Zamawiający nie będzie wzywał do ich złożenia lub uzupełnienia. Zamawiający może żądać od Wykonawców wyjaśnień dotyczących treści przedmiotowych środków dowodowych. Zamawiający akceptuje równoważne przedmiotowe środki dowodowe, jeśli potwierdzają, że oferowane roboty budowlane spełniają określone przez Zamawiającego kryteria.

7.2.2. zdolności technicznej lub zawodowej, tj.:

7.2.2.1. Wykonawca nie wcześniej niż w okresie ostatnich 5 lat licząc od dnia, w którym upływa termin składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał zamówienie obejmujące roboty budowlane w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r., poz. 2351) i jednocześnie prace konserwatorskie w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 r., poz. 840) tj.: roboty budowlane polegające na remoncie lub przebudowie drogowego obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowie obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego

obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, przy czym wartość remontu lub przebudowy wyniosła co najmniej 15.000.000,00 zł brutto;

albo

wykonał zamówienia obejmujące roboty budowlane w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r., poz. 2351) i jednocześnie prace konserwatorskie w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 r., poz. 840) tj.: roboty budowlane polegające na remoncie lub przebudowie co najwyżej 5 (pięciu): drogowych obiektów inżynierskich w postaci obiektów mostowych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowych obiektów inżynierskich w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanych do rejestru zabytków lub zlokalizowanych w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycje zostały zrealizowane na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, przy czym łączna wartość remontów lub przebudów wyniosła co najmniej 15.000.000,00 zł brutto

7.2.2.2. Wykonawca ma do dyspozycji osoby legitymujące się kwalifikacjami zawodowymi, uprawnieniami, doświadczeniem i wykształceniem niezbędnymi do wykonania zamówienia publicznego, w szczególności określonymi przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351), zgodnie z poniższym wykazem:

1. Kierownik budowy - 1 osoba – posiadająca uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej mostowej – z co najmniej 5 letnim doświadczeniem w pełnieniu funkcji kierownika budowy oraz co najmniej 2 letniej udokumentowanej praktyce zawodowej w robotach budowlanych prowadzonych przy obiekcie wpisanym do rejestru zabytków w rozumieniu Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami – podstawa dysponowania.
2. kierownik robót - 1 osoba - posiadający uprawnienia budowlane w kierowaniu robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej mostowej - z minimum 2 letnim doświadczeniem – podstawa dysponowania.

UWAGA

Osoba wskazana do realizacji niniejszego zamówienia na stanowisku kierownika budowy musi być osobą, której doświadczenie wskazano w ofercie, odnośnie kryterium oceny ofert opisany w pkt 16.2.3. SWZ.

#### UWAGA

Funkcję kierownika budowy lub kierownika robót i funkcję kierownika robót konserwatorskich może sprawować 1 osoba po spełnieniu łącznie warunków określonych dla poszczególnych funkcji.

16.2.3. W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów.

Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy – załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ.

Wykonawca otrzyma:

- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 5 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy lub kierownika robót.

#### UWAGA!

Osoba, której doświadczenie Wykonawca wskaże w ramach przedmiotowego kryterium, musi być tą samą osobą, którą Wykonawca wskaże do realizacji przedmiotowego zamówienia na stanowisko kierownika budowy i musi jednocześnie posiadać kwalifikacja zawodowe i doświadczenie wskazane w pkt 7.2.2.2. SWZ odnośnie przedmiotowego stanowiska.

#### UWAGA!

Wykonawca na etapie składania oferty przedłoży oświadczenie dot. spełnienia kryteriów

oceny ofert oraz przedmiotowe środki dowodowe potwierdzające oświadczone spełnienie kryteriów. Przedmiotowe środki dowodowe to: referencje lub dokument równoważny wystawiony przez Zamawiającego lub Inwestora potwierdzający oświadczone przez Wykonawcę doświadczenie fragmenty dokumentacji powykonawczej zgodnej z art. 3 ust. 14 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.), np. fragmenty dziennika budowy, które umożliwią zidentyfikowanie inwestycji, inwestora oraz osób, które pełniły samodzielne funkcje techniczne oraz dokumenty potwierdzające koszt robót budowlanych, np. dokumenty kontraktowe, kosztorysy powykonawcze, potwierdzające oświadczone przez Wykonawcę doświadczenie. Dopuszcza się dokumenty analogiczne, które potwierdzą zgodność z kryteriami określonymi w opisie kryteriów oceny ofert, w szczególności w przypadku realizacji poza granicami Polski, gdzie obowiązują inne przepisy dotyczące procesu budowlanego

**UWAGA!**

W przypadku nie wypełnienia lub wypełnienia formularza oferty w zakresie przedmiotowego kryterium niezgodnie z wymaganiami Zamawiającego, w tym nie załączenia poprawnie wypełnionego i podpisanego oświadczenia – załącznik nr 9 oraz wymaganych przedmiotowych środków dowodowych, Zamawiający przyzna Wykonawcy 0 pkt w przedmiotowym kryterium.

Wyjaśnienia z dnia 12 sierpnia 2022 r.

Pytanie nr 4

Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisów SWZ z:

16.2.3. W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów. Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy - załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ.

Wykonawca otrzyma:

- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 5 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków

technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup> , pełniąc funkcję kierownika budowy lub kierownika robót.

na:

16.2.3. W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów. Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy - załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2 SWZ.

Wykonawca otrzyma:

- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 5 latach przy realizacji inwestycji obejmującej wykonywanie robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup> , pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru.

Odpowiedź:

Zamawiający wprowadza zmianę w SWZ pkt 16.2.3

Wpisuje się :

W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów.

Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy - załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ.

Wykonawca otrzyma:



- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru.

W związku z powyższymi zmianami, Zamawiający modyfikuje załącznik nr 9 tj. oświadczenie dot. kryteriów oceny ofert.

#### Pytanie nr 6

Wykonawca zwraca się o zmianę warunku w zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy”, a mianowicie dot. otrzymania w przedmiotowym kryterium 10 punktów jeżeli kierownik budowy wykonawcy wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 10 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy lub kierownika robót. Zamawiający wydłużając legitymowanie się dodatkowo nabytym doświadczeniem przez kierownika budowy w ostatnich 10 latach stwarza możliwości udziału w niniejszym postępowaniu szerszemu gronu Wykonawców zainteresowanych przedmiotowym postępowaniem, co kolei wpłynie korzystnie na otrzymaniu przez Zamawiającego większej ilości konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź:

Zamawiający wprowadza zmianę w SWZ pkt 16.2.3

Wpisuje się :

W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów.

Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy - załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ.

Wykonawca otrzyma:

- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup> , pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru.

Pytanie nr 7

Wykonawca zwraca się o zmianę warunku w zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy”, a mianowicie dot. otrzymania w przedmiotowym kryterium 10 punktów jeżeli kierownik budowy wykonawcy wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 10 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze

wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy lub kierownika robót. Zamawiający wydłużając legitymowanie się dodatkowo nabytym doświadczeniem przez kierownika budowy w ostatnich 10 latach stwarza możliwości udziału w niniejszym postępowaniu szerszemu gronu Wykonawców zainteresowanych przedmiotowym postępowaniem, co kolei wpłynie korzystnie na otrzymaniu przez Zamawiającego większej ilości konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź:

Zamawiający wprowadza zmianę w SWZ pkt 16.2.3

Wpisuje się :

W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów.

Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy - załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ.

Wykonawca otrzyma:

- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru.

Pytanie nr 8

W związku z brakiem definicji pojęcia „estakada” w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie prosimy o

potwierdzenie, że Zamawiający w opisie warunku dotyczącego: „kolejowych obiektów inżynierskich w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych” będzie akceptował i traktował w ocenie ofert m.in. estakadę w ciągu linii kolejowej składającą się z następujących po sobie wiaduktów, mostów oraz murów oporowych jako jeden obiekt spełniający warunek udziału w postępowaniu jako doświadczenie Wykonawcy oraz jako kryterium doświadczenie kierownika budowy. Jest to analogiczna sytuacja do przedmiotu zamówienia, w którym wiadukt ks. Poniatowskiego stanowi estakadę/wiadukt oraz most stanowiąc jeden ciąg pieszo, tramwajowo, jezdny, stąd prośba o potwierdzenie, że wykazanie się takimi następującymi po sobie obiektami w ciągu linii kolejowej lub kilkoma obiektami jednej estakady będzie przez Zamawiającego traktowane jako jeden obiekt.

Odpowiedź:

Zamawiający będzie akceptował tylko pojęcia występujące w obowiązujących Rozporządzeniach i Dziennikach Ustaw.

Pytanie nr 9

Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisów SWZ dotyczących zdolności technicznej lub zawodowej z: 7.2.2.1. Wykonawca nie wcześniej niż w okresie ostatnich 5 lat licząc od dnia, w którym upływa termin składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał zamówienie obejmujące roboty budowlane w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r., poz. 2351) i jednocześnie prace konserwatorskie w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 r., poz. 840) tj.: roboty budowlane polegające na remoncie lub przebudowie drogowego obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, przy czym wartość remontu lub przebudowy wyniosła co najmniej 15.000.000,00 zł brutto; albo wykonał zamówienia obejmujące roboty budowlane w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r., poz. 2351) i jednocześnie prace konserwatorskie w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 r., poz. 840) tj.: roboty budowlane polegające na remoncie lub przebudowie co najwyżej 5 (pięciu): drogowych obiektów inżynierskich w postaci obiektów mostowych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowych obiektów inżynierskich w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanych do rejestru zabytków lub zlokalizowanych w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycje zostały zrealizowane na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, przy czym łączna wartość remontów lub przebudów wyniosła co najmniej 15.000.000,00 zł brutto na: 7.2.2.1. Wykonawca nie wcześniej niż w okresie ostatnich 7 lat licząc od dnia, w którym upływa termin składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał zamówienie obejmujące roboty budowlane w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r., poz. 2351) i jednocześnie prace konserwatorskie w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 r., poz. 840) tj.: roboty budowlane polegające na remoncie lub przebudowie drogowego obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, przy czym wartość remontu lub przebudowy wyniosła co najmniej 10.000.000,00 zł brutto; albo wykonał zamówienia obejmujące roboty budowlane w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r., poz. 2351) i jednocześnie prace konserwatorskie w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 r., poz. 840) tj.: roboty budowlane polegające na remoncie lub przebudowie co najwyżej 5 (pięciu): drogowych obiektów inżynierskich w postaci obiektów mostowych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowych obiektów inżynierskich w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanych do rejestru zabytków lub zlokalizowanych w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycje zostały

zrealizowane na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, przy czym łączna wartość remontów lub przebudów wyniosła co najmniej 10.000.000,00 zł brutto

Odpowiedź:

Zamawiający wprowadza zmianę zapisu w pkt 7.2.2.1. SWZ na:

7.2.2.1. Wykonawca nie wcześniej niż w okresie ostatnich 7 lat licząc od dnia, w którym upływa termin składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał zamówienie obejmujące roboty budowlane w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r., poz. 2351) i jednocześnie prace konserwatorskie w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 r., poz. 840) tj.: roboty budowlane polegające na remoncie, przebudowie lub budowie drogowego obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, przy czym wartość remontu lub przebudowy wyniosła co najmniej 15.000.000,00 zł brutto;

albo

wykonał zamówienia obejmujące roboty budowlane w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r., poz. 2351) i jednocześnie prace konserwatorskie w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 r., poz. 840) tj.: roboty budowlane polegające na remoncie, przebudowie lub budowie co najwyżej 5 (pięciu): drogowych obiektów inżynierskich w postaci obiektów mostowych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowych obiektów inżynierskich w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanych do rejestru zabytków lub zlokalizowanych w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycje zostały zrealizowane na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, przy czym łączna wartość remontów lub przebudów wyniosła co najmniej 15.000.000,00 zł brutto

oraz w zakresie w SWZ pkt 16.2.3

Wpisuje się :

W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów.

Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy - załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ.

Wykonawca otrzyma:

- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup> , pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru.

Pytanie nr 10.

2. Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisów SWZ dotyczących jednego z kryterium oceny ofert z: 16.2.3. W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów. Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy – załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ. Wykonawca otrzyma: - 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych - 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 5 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych,

jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy lub kierownika robót. na: 16.2.3. W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów. Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy – załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ. Wykonawca otrzyma: - 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych - 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 5.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy lub kierownika robót.

Odpowiedź:

Zamawiający wprowadza zmianę w SWZ pkt 16.2.3

Wpisuje się :

W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów.

Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy - załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ.



Wykonawca otrzyma:

- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru.

Pytanie nr 91

W związku z wymaganiami Zamawiającego pkt 16.2.3 w kryterium doświadczenie kierownika budowy proszę o potwierdzenie, że Zamawiający będzie udzielał dodatkowych punktów biorąc pod uwagę powierzchnie robót antykorozyjnych na obiekcie inżynierskim lub inżynierskich, elementów stalowych i betonowych, tj.:

- roboty analogiczne do robót antykorozyjnych powierzchni betonowych wynikające ze specyfikacji technicznej M.20.03.09; M.20.03.03; M.20.03.04; M.20.03.05; M.20.03.10. bieżącego postępowania, bez uwzględnienia powierzchni zabezpieczeń betonu w postaci izolacji m.in. z roztworów asfaltowych, pap, arkuszowych itp.
- roboty analogiczne do robót antykorozyjnych powierzchni stalowych polegających na wykonaniu lub odnowie powłok antykorozyjnych elementów stalowych.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że kryterium doświadczenia kierownika budowy będzie prowadzone zgodnie z zapisami w pkt 16.2.3 SWZ

Pytanie nr 92

Czy w odniesieniu do warunku 16.2.3 w kryterium doświadczenie kierownika budowy i wymaganej ilości zabezpieczeń betonowych lub stalowych, podczas sumowania będą uwzględniane powierzchnie z każdej, poszczególnej z warstw wykonywanych czynności zabezpieczeń antykorozyjnych czy tylko powierzchnia zabezpieczonego elementu niezależnie od ilości warstw zabezpieczających tą powierzchnię?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w kryterium będą brane pod uwagę ilości wykonanych pełnych (pełnym systemem antykorozyjnym) zabezpieczeń antykorozyjnych.

W dniu 24 sierpnia 2022 r. zamawiający wprowadził zmiany SWZ oraz udzielił wyjaśnień:

II. Zamawiający wprowadza zmianę w opisie kryterium oceny ofert w pkt 16.2.3.SWZ następujący sposób:

Powinno być:

W zakresie kryterium „doświadczenie kierownika budowy” - oferta może uzyskać maksymalnie 10 punktów. Ocena punktowa dokonana zostanie na podstawie oświadczenia Wykonawcy - załącznik nr 9 do SWZ, które należy wypełnić i załączyć do formularza oferty. Oświadczenie powinno być podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby umocowane, z zastrzeżeniem pkt 8.2.1.2. SWZ.

Wykonawca otrzyma:

- 0 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który nie wykaże dodatkowego doświadczenia przy wykonywaniu robót antykorozyjnych
- 10 punktów otrzyma kierownik budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego, konstrukcji oporowej lub tunelu służącego do przeprowadzenia samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu, nadziemnego lub podziemnego przejścia dla pieszych lub ściany oporowej (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru.

W związku z powyższymi zmianami, Zamawiający dostosowuje do zmian załącznik nr 9 tj. oświadczenie dot. kryteriów oceny ofert.

W dniu 7 września 2022 r. zamawiający zmienił załącznik nr 9:

Zamawiający zgodnie ze zmianą wprowadzoną w piśmie z dnia 24.08.2022 załącza oświadczenie nr 9 tj. Oświadczenie dotyczące kryterium oceny ofert: doświadczenie kierownika budowy uzupełnione o „lub ściany oporowej” zgodnie z poniższym:

Powinno być:

Składając ofertę w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonym w

trybie przetargu nieograniczonego pn. „Remont wiaduktu im. Ks. J. Poniatowskiego w Warszawie” nr postępowania ZDM/UM/DZP/62/PN/13/22

oświadczam/y, że zgodnie z punktem 16.2.3. SWZ Pan/Pani\* ..... (imię i nazwisko), Numer uprawnień ..... którego/ą skierujemy do realizacji niniejszego zamówienia na stanowisko kierownika budowy, który posiada doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego, konstrukcji oporowej lub tunelu służącego do przeprowadzenia samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu, nadziemnego lub podziemnego przejścia dla pieszych lub ściany oporowej (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru.

Z oferty WPMM sp. z o.o. Budownictwo sp. k. wynika, że:

W załączniku nr 9 oświadczono:

oświadczam/y, że zgodnie z punktem 16.2.3. SWZ Pan/Pani\* R. B. (imię i nazwisko), Numer uprawnień 11/98/ZG z dnia 26.05.1998 r. którego/ą skierujemy do realizacji niniejszego zamówienia na stanowisko kierownika budowy, który posiada doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych obiektu inżynierskiego w postaci obiektu mostowego, konstrukcji oporowej lub tunelu służącego do przeprowadzenia samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowego obiektu inżynierskiego w postaci mostu, wiaduktu, nadziemnego lub podziemnego przejścia dla pieszych lub ściany oporowej (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków lub zlokalizowanego w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została

zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, o powierzchni robót antykorozyjnych min. 25.000 m<sup>2</sup>, pełniąc funkcję kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru.

Wykonawca jest zobowiązany do przedłożenia razem z niniejszym oświadczeniem materiałów potwierdzających doświadczenie kierownika budowy.

Np. referencje lub dokument równoważny wystawiony przez Zamawiającego lub Inwestora potwierdzający oświadczone przez Wykonawcę doświadczenie, fragmenty dokumentacji powykonawczej zgodnej z art. 3 ust. 14 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.), tj. fragmenty dziennika budowy, które umożliwią zidentyfikowanie inwestycji, inwestora oraz osób, które pełniły samodzielne funkcje techniczne oraz dokumenty potwierdzające koszt robót budowlanych, np. dokumenty kontraktowe, kosztorysy powykonawcze (w przypadku jeśli takiej informacji nie ma w referencjach) Wykaz załączników i dokumentów potwierdzających wyżej wymienione doświadczenie kierownika budowy: 1. Oświadczenie Kierownika Budowy, dotyczące kwalifikacji 2. Zestawienie robót antykorozyjnych, wykonanych w ramach zadania: „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I - Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” (Estakada kolejowa na odcinku od km 295,591 do km 297,707, wpisana jest do rejestru zabytków pod nr L-320/A przez Lubuskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków decyzją Nr RZD.A.Dud.420-15/6-08/09 z dnia 02.06.2009 r.) Zamawiający: PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa,

Termin realizacji: 24.05.2017 r. – 12.05.2020 r. Wartość robót budowlanych: 111 360 389,51 zł Stanowisko: Inspektor Nadzoru Wykonanie robót antykorozyjnych elementów stalowych: 10 701,37 m<sup>2</sup> Wykonanie robót antykorozyjnych elementów betonowych: 68 590,78 m<sup>2</sup>

3. Fragmenty dzienników budowy 4. Zaświadczenie z PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna

1. Oświadczam, że wyżej wskazana osoba będzie uczestniczyć w wykonywaniu zamówienia.
2. Oświadczam, że wyżej wskazana osoba posiada uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej mostowej.

Do załącznika nr 9 WPMM dołączył:

oświadczenie Kierownika z 1 września 2022 r.:

Ja, niżej podpisany, R. B., posiadający Uprawnienia Budowlane numer 11/98/ZG

z dnia 26.05.1998 r. do kierowania robotami budowlanymi w specjalności konstrukcyjno budowlanej bez ograniczeń (uprawnienia budowlane wydane na podstawie przepisów, zgodnie z którymi uprawniają do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej, mostowej, kolejowej i konstrukcyjno — budowlanej) oświadczam że posiadam pięcioletnie doświadczenie w pełnieniu funkcji kierownika budowy, ponad

dwuletnią praktykę zawodową w robotach budowlanych prowadzonych przy obiekcie wpisanym do rejestru zabytków w rozumieniu Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz doświadczenie nabyte w ostatnich 7 latach przy wykonywaniu robót antykorozyjnych elementów stalowych i betonowych o powierzchni robót antykorozyjnych powyżej 25 000,00 m<sup>2</sup> kolejowego obiektu inżynierskiego, na zespole kolejowych obiektów inżynierskich w postaci mostu, wiaduktów oraz konstrukcji oporowych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanego do rejestru zabytków, w ramach inwestycji która została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, pełniąc funkcję inspektora nadzoru.

Nazwa zadania: „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” (Estakada kolejowa na odcinku od km 295,591 do km 297,707, wpisana jest do rejestru zabytków przez Lubuskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków Nr RZD.A.Dud.42015/6-08/09 z dnia 02.06.2009 r.)

Zamawiający: PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa,

Termin realizacji: 24.05.2017 r. - 12.05.2020 r.

Wartość robót budowlanych: 111 360 389,51 zł

Stanowisko: Inspektor Nadzoru Robót Mostowych

Wykonanie robót antykorozyjnych elementów stalowych na zespole kolejowych obiektów inżynierskich leżących na linii kolejowej nr 203 od km 295,591 do 297,707: 10 701,37 m<sup>2</sup>

Wykonanie robót antykorozyjnych elementów betonowych na zespole kolejowych obiektów inżynierskich leżących na linii kolejowej nr 203 od km 295,591 do km 297,707: 68 590,78 m<sup>2</sup>

Nadto wykonawca WPMM załączył:

ZESTAWIENIE ZBIORCZE OBIEKTY INŻYNIERYJNE, którego treść dokładnie przytoczył odwołujący Intop Warszawa w odwołaniu, stąd Izba nie stwierdziła konieczności ponownego przytaczania jego treści.

Przedstawił również rozliczenia szczegółowe dla :

1. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące betonowe mury oporowe i roboty polegające na hydroizolacji, wyposażeniu pomostu, nawierzchni chodników mostowych i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu
2. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące przęsła ceglano-betonowe estakady i roboty polegające na hydroizolacji, nawierzchni chodników mostowych i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu
3. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące wiadukt ul.

Herberta km 296,037 i roboty polegające na przęsłach stalowych, hydroizolacji, wyposażeniu pomostu, nawierzchni chodników mostowych i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu

4. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące wiadukt stalowy nad ul. Bolesława Chrobrego w km 296,297 i roboty polegające na ustrojach nośnych, renowacji powłoki malarskiej przęsła stalowego, hydroizolacji, nawierzchni chodników mostowych i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu,
5. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące wiadukt stalowy łukowy nad ul. Wodną w km 296,343 i roboty polegające na przęsłach stalowych hydroizolacji, nawierzchni chodników mostowych i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu,
6. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące wiadukt stalowy kratowy w km 296,666 i roboty polegające na renowacji powłoki malarskiej przęsła stalowego hydroizolacji, i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu,
7. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące wiadukt stalowy blachownicowy w km 296,771 i roboty polegające na ustrojach nośnych hydroizolacji i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu
8. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące most nad rzeką Kłodawką w km 296,787 i roboty polegające na hydroizolacji, nawierzchni chodników mostowych i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu
9. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące betonowe mury oporowe i roboty polegające na ustrojach nośnych, renowacji powłoki malarskiej przęsła stalowego, hydroizolacji, nawierzchni chodników mostowych i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu
10. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące estakadę dworcową km 297,037+297,110 i roboty polegające na ustrojach nośnych, hydroizolacji, nawierzchni chodników mostowych i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu
11. wiaduktu stalowego łukowego nad ul. Herberta w km 296,037 obejmujące przejście przy wagonowni w km 297,365 i roboty polegające na ustrojach nośnych, hydroizolacji, nawierzchni chodników mostowych i zabezpieczeniu antykorozyjnym betonu

Z Dziennika Budowy nr 35 z 2017 wydanego w dniu 20 marca 2017 Tom I stron 30 wynika, że inwestycję nadzorował mgr inż. R. B. przez cały tok jej trwania, przy czym przygotowanie betonu do zabezpieczenia antykorozyjnego zostało zgłoszone w dniu 3 lipca 2019 i odebrane wraz z odbiorem całości robót budowlanych w dniu 30 września 2019 r. co potwierdzają strony 27-29 Dziennika.

W dniu 8 września 2022 r. wystawiono poświadczenie, w którym PKP Polskie Linie Kolejowe

S.A. ul. Centrum Realizacji Inwestycji Region Zachodni w Poznaniu Zespół Projektu nr 5/8 poświadczyły, że mgr inż. R. B. posiadający uprawnienia budowlane nr 11/98/ZG do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności Konstrukcyjno-Budowlanej pełnił samodzielną funkcję w nadzorze jako : Główny Inspektor Robót Mostowych na zadaniu pn. „Wykonanie robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez Zamawiającego dla Projektu POIiŚ 5.2-12 pn. „ Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I — Modernizacja Estakady Kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” w okresie od 24.05.2017 r. do 12.05.2020 r. + okres gwarancyjny.

W ramach w/w zadania wykonywano następujący zakres prac przy zabytkach nieruchomych:

modernizację estakady kolejowej w zakresie przęseł ceglano-betonowych (m.in. oczyszczenie i odsolenie powierzchni ceglanej stropów, wymiana wyługowanych spoin w konstrukcjach ceglanych, odtworzenie historycznej faktury na powierzchniach betonowych, renowacja balustrad stalowych),

modernizację estakady kolejowej w zakresie wiaduktu nad ul. Bolesława Chrobrego (m.in. regeneracja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni stalowych wiaduktu),

modernizację estakady kolejowej w zakresie wiaduktu nad ul. Wodną (m.in. regeneracja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni stalowych wiaduktu, naprawa i regeneracja istniejących przyczółków wiaduktu z jednoczesnym odtworzeniem historycznej faktury powierzchni betonowych),

W/w estakada kolejowa jest budowlą zabytkową wpisaną do rejestru zabytków pod nr L320/A decyzja nr RZD.ADud.420-15/6-08/09 z dnia 02 czerwca 2009 roku.

Wszystkie w/w prace prowadzone były pod ścisłym nadzorem inwestorskim, konserwatorskim i architektonicznym.

Powyższe zaświadczenie wydaje się na prośbę zainteresowanego stosownie do par. 24 pkt. 2 Rozporządzenia Ministra Kultury z dnia 27 lipca 2011r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich i architektonicznych, a także innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych.

Dowody złożone na rozprawie w sprawie sygn. akt KIO 3048/22:

Dowody odwołującego Intop:

Wydruk z Wikipedii dotyczący Estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim – zabytkowa estakada w ciągu linii kolejowej nr 203 Kostrzyn- Tczew nad rzeką Wartą w Gorzowie Wielkopolskim (...) Estakada jest najdłuższym zabytkiem techniki w Polsce i od czerwca 2009 znajduje się w rejestrze zabytków. Całkowita długość estakady wynosi 2 116 metrów. Budowla posiada około 70 sklepień o parabolicznym kształcie łuków, rozdzielonych pięcioma stalowymi wiaduktami przy ul. Herberta, Chrobrego, Wodnej, Młyńskiej i Garbary. Do

wydruku dołączono fotografie wskazujące, że obiekt estakady składa się z występujących ciągle obiektów typu przęśla, most, wiadukty oraz z wydruków dotyczących modernizacji estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim wynika, że modernizacja ta obejmowała także obiekty przystanków, peronów, wymianę torów, modernizację 4 przejść dla pieszych

Z ogłoszenia o zamówieniu nr 2022/S 022-049696 na zaprojektowanie i wykonanie robót dla przebudowy mostu w Przemyślu w km 243,845 linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka opublikowanego przez PKP PLK spółka akcyjna wynika, że w pkt. 8.6.1. lit. a ten zamawiający wymagał doświadczenia zawodowego w budowie lub przebudowie co najmniej 2 (dwóch) obiektów typu: most lub wiadukt lub estakada, w tym co najmniej 1 (jeden) most kolejowy lub wiadukt kolejowy ( o rozpiętości najdłuższego przęśla nie mniejszej niż 20m)

Z opinii naukowo-technicznej Politechniki Gdańskiej sporządzonej na zlecenie Intop Warszawa sp. z o.o. wynika, że istnieje szereg możliwości podziału obiektów m. in.:

12. wg odpowiednich rozporządzeń,
13. wg ustawy prawo budowlane
14. wg PKOB
15. wg kodów CPV

Zdaniem opiniujących zamawiający zdecydował się zdefiniować obiekty wg odpowiednich rozporządzeń. Estakada kolejowa nie może zostać uznana jako obiekt inżynierski w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, ponieważ zgodnie z tym rozporządzeniem określa ono warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie (par. 1) Pojęcie odnoszące się do budowli kolejowych powinno być klasyfikowane wg rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Opiniujący powołał par. 3 tego rozporządzenia i podał, że zawarta w paragrafie definicja nie zawiera pojęcia estakada, nie można jej też przypisać do innego pojęcia, dlatego należy zakwalifikować estakadę jako : Budowla kolejowa – inna budowla usytuowana na obszarze kolejowym służąca do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej. Powołał też par. 4 pkt 2 lit. a oraz par. 48 definiujący obiekt inżynierski, stwierdzając, że estakada nie mieści się w kategorii kolejowych obiektów inżynierskich. Opiniujący stwierdził, że zamawiający wprost zacytował brzmienie par. 48 ust. 1 jedynie z zastrzeżeniem, że nie będzie brał pod uwagę przepustów i tuneli liniowych, które w tej definicji obiektów inżynierskich się znajdują. Dla opiniującego odpowiedź zamawiającego na pytanie nr 8 była jednoznaczna i mimo zmiany warunku zamawiający nie dopuścił innych podziałów obiektów budowlanych wynikających ze źródeł innych niż przytoczone rozporządzenie np. ustawy Prawo budowlane czy rozporządzenia Rady ministrów z dnia 30 grudnia 1999 r. w



sprawie PKOB. Opiniujący powołał art. 3 pkt. 3 Prawa budowlanego i definicję budowli, stwierdzając, że klasyfikując estakadę kolejową w kontekście ustawy Prawo budowlane należy uznać ją jako budowlę, czyli każdy obiekt budowlany niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury. Jeśli nawet uznać, że estakada kolejowa jako obiekt mostowy (kategoria XXVIII – drogowe i kolejowe obiekty mostowe jak : mosty, estakady, kładki, przejścia podziemne wiadukty, przepusty, tunele) jako budowla (z def. art. 3 PB) została dopuszczona, to jednocześnie należałoby uznać dopuszczenie wszystkich budowli wymienionych w art. 3 ust. 3 prawa budowlanego, co zupełnie wyklucza się z uściślonym, zawężonym warunkiem 16.2.3 SWZ. Zdaniem opiniującego przy klasyfikacji wg kodów CPV, to estakada byłaby dopuszczona np. jako 45220000 – roboty inżynierskie i budowlane, co oznaczałoby dopuszczenie wszystkich budowli wymienionych we Wspólnym Słowniku Zamówień, co wyklucza się z uściślonym, zawężonym warunkiem 16.2.3 SWZ. Według klasyfikacji na podstawie PKOB, to byłby to obiekt sekcji 1, działu 21 grupy 214 Mosty, wiadukty i estakady, tunele i przejścia nadziemne i podziemne, co w ocenie opiniującego również wykluczałoby się z uściślonym kryterium. Opiniujący sformułował wniosek, że doświadczenie kierownika budowy dotyczące wykonywania robót na estakadzie kolejowej nie powinno zostać dopuszczone do uzyskania dodatkowych punktów w kryterium oceny ofert. Pojęcie estakada nie mieści się w definicjach kolejowego obiektu inżynierskiego.

Z ogłoszenia o zamówieniu nr 2015/S 241-436596 na modernizację estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim z sekcji II.1.5. wynika, że przedmiotem zamówienia była modernizacja linii 203 Tczew – Kostrzyn na odcinku estakady kolejowej o długości 2116 km, Całość przedmiotu zamówienia obejmuje wykonanie następujących elementów:

Realizacja robót polegających na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej w branżach:

- obiekty inżynierskie:
- modernizację betonowego muru oporowego o dł. ok 310 m,
- modernizację przęseł ceglano-betonowych estakady,
- modernizację 5 wiaduktów stalowych w ciągu estakady
- modernizację mostu w km 296, 787
- modernizację betonowych murów oporowych,
- modernizację estakady dworcowej w Gorzowie Wielkopolskim,
- budowę peronu przy ul. Teatralnej (...)
- modernizację tuneli i przejść pod torami,
- modernizację wiat peronowych
- wykonanie małej architektury
- estetyzację estakady kolejowej.

Z wniosku o dostęp do informacji publicznej z dnia 29 września 2022 r. wynika, że

odwołujący zadał PKP PLK spółka akcyjna pytania dot. inwestycji pn. Wykonanie robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez zamawiającego dla Projektu POLiŚ 5.2-12 pn. Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja Estakady Kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” w następującym przedmiocie:

1. jak była łączna ilość (w m<sup>2</sup>) wykonanych na ww. zadaniu robót antykorozyjnych betonu
2. jak była łączna ilość (w m<sup>2</sup>) wykonanych na ww. zadaniu robót antykorozyjnych stali

Z odpowiedzi z dnia 11 października 2022 r. wynika, że dla projektu Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja Estakady Kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” łączna ilość wykonanych w ramach ww. projektu robót antykorozyjnych betonu wyniosła 12 755,60m<sup>2</sup> i łączna ilość wykonanych w ramach ww. projektu robót antykorozyjnych stali wyniosła 12 070,30m<sup>2</sup>. Informacje opracował P. G., a podpisał zastępca Dyrektora Biura Zarządu R. L.

Z opinii naukowo-technicznej Politechniki Gdańskiej w zakresie kwalifikacji robót antykorozyjnych elementów betonowych sporządzonej na zlecenie Intop Warszawa sp. z o.o. wynika, że opiniujący stoi na stanowisku, że zgodnie z powszechnie obowiązującymi definicjami przedstawionymi m. in. w pracach [1]-[4] występuje wyraźne rozróżnienie pomiędzy powłokami antykorozyjnymi oraz izolacyjnymi i absolutnie pojęcia te nie mogą być wykorzystywane zamiennie. Powłoka antykorozyjna jest to warstwa wytworzona na powierzchni materiału konstrukcyjnego w celu zabezpieczenia go przed korozją spowodowaną oddziaływaniem środowiska naturalnego, np. promieniowaniem UV, powietrzem, gazami przemysłowymi, wodą gruntem itp. Powłoki antykorozyjne są klasyfikowane na podstawie mechanizmu ochrony (np. izolacyjne, anodowe, katodowe), sposobu nanoszenia (np. chemiczne, dyfuzyjne, zanurzeniowe), składu (tlenkowe, metaliczne, smarowe) oraz trwałości (np. czasowe). Tymczasem izolacja jest to warstwa ochronna, która ma za zadanie jedynie zabezpieczyć struktura materiału wyłącznie przed oddziaływaniem wody. Opiniujący powołał wzorce i standardy wydawane przez Ministerstwo Infrastruktury

WR-M-21-2 Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów, gdzie odniósł się do par. 159 pt. Zabezpieczania antykorozyjne obiektów inżynierskich powinny być dostosowane do rodzaju materiału, z którego konstrukcja jest wykonana i do środowiska, w którym się znajduje. Powołał pkt. 3.1, w którym do najważniejszych elementów wyposażenia należą m. in. : izolacje. Izolacja pomostu obiektu mostowego służy jego zabezpieczeniu przed oddziaływaniem wód opadowych i zawartych w nich środków chemicznych przenikających przez nieszczelności w nawierzchni. Izolacja na pomoście może być wykonana z materiałów bitumicznych, tworzyw sztucznych lub kombinacji materiałów bitumicznych i tworzyw sztucznych. W Polsce izolacje pomostów wykonuje się najczęściej z materiałów arkuszowych (tzw. pap) lub jako natryskowe.

Powołał pkt. 5.7. dotyczący izolacji i w konkluzji tego punktu stwierdził, że w przypadku zabezpieczenia antykorozyjnego betonu oraz izolacji mamy do czynienia nie tylko z całkowicie odmiennym zaszeregowaniem, siatką pojęciową etc. Ale i z odmiennymi funkcjami i celami.

Cele:

- antykorozyjne zabezpieczenie betonu: zabezpieczenie betonu oraz stali zbrojeniowej sprężającej przed korozją
- izolacja : zabezpieczenie betonu przed wodą

Funkcje:

- antykorozyjne zabezpieczenie betonu:

a) antykorozyjne zabezpieczenie betonu ma za zadanie zabezpieczenie betonu oraz stali zbrojeniowej przed korozją

b) stosowanie ochrony powierzchniowej betonu powinno ograniczyć jego nasiąkliwość (absorbcję wody), ale również zabezpieczyć przed: karbonatyzacją, szkodliwym działaniem substancji, mrozu oraz zanieczyszczeń atmosferycznych oraz dodatkowo w przypadku powłok elastycznych mostkowanie zarysowań (zamknięcie rys), za wyjątkiem przypadków, o których gdzie takie przekrycie jest bezwzględnie niewskazane (pkt c)

c) na elementach konstrukcyjnych stosuje się powłokę ochronną nieodporną na zarysowanie podłoża; po zarysowaniu betonu powłoka sztywna pęka i rysa jest widoczna na powierzchni betonu. Jest to jeden z ważniejszych aspektów inspekcji konstrukcji monolitycznych betonowanych na miejscu budowy lub prefabrykowanych (belek, dźwigarów itp.)

b) pory i kapilary betonu nie są wypełniane wyrobem, a jedynie jest nim powleczona powierzchnia zewnętrzna betonu oraz powierzchnia ścianek porów i kapilar (do pewnej głębokości). Daje to możliwość wizualnej oceny powierzchni

- izolacja/hydroizolacja

a) ma za zadanie zabezpieczenie przed wodą,

b) zastosowanie takiej ochrony betonu całkowicie ogranicza jego nasiąkliwość (absorbcję wody), po zarysowaniu betonu pęknięcia lub rysa jest nie widoczna na powierzchni betonu. Przekrycie nawierzchnią drogową lub kruszywem (pełnym system izolacji z warstwami ochronnymi) uniemożliwia inspekcję izolacji.

b) pory i kapilary betonu są niewidoczne, a powleczona powierzchnia ścianek porów, kapilar, wewnętrzna powierzchnia betonu nie daje możliwości wizualnej oceny tej powierzchni. Inspekcja sprowadza się do stwierdzenia przecieków, czyli uszkodzonej izolacji/hydroizolacji na powierzchni zabezpieczenia antykorozyjnego elementu betonowego

Opiniujący powołał pkt. 7.3. WR – M-21-2 Podstawowe prace utrzymaniowe, gdzie naprawa betonu zaprawami typu PCC obejmuje m. in. pokrycie dwukrotne betonu powłokami

antykorozyjnymi oraz renowacja powłok malarskich obejmuje m. in. wykonanie nowych warstw zabezpieczenia antykorozyjnego. W ocenie opiniującego z tych stwierdzeń wynika, że izolacja nie stanowi zabezpieczenia antykorozyjnego. Opiniujący powołał również WR-M-32 Wytyczne projektowania zabezpieczenia antykorozyjnego betonowych elementów drogowych obiektów inżynierskich i pkt. 3.1. opracowania wyróżniający powłokę elastyczną i sztywną jako elementy antykorozyjnego powierzchniowego zabezpieczenia betonu, oraz WR-M-81 Wytyczne oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich i tabele 5.3.1.- 5.3.3., a także dział VI Wyposażenie obiektów inżynierskich z rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie i rozdział 4 Izolacje wodoszczelne pomostów obiektów mostowych w tym par. 213-214 i 219-220. Konkludując wyprowadził wniosek, że izolacje są wyposażeniem obiektu mostowego mającym za zadanie przeciwdziałanie przed wodą, co nie jest tożsame z zabezpieczeniami antykorozyjnymi elementów betonowych i dlatego przy doświadczeniu kierownika budowy przy robotach antykorozyjnych elementów stalowych lub betonowych nie należy do tych powierzchni wliczać zabezpieczeń przeciwwodnych, hydroizolacji zabezpieczających elementy betonowe płyt pomostowych oraz innych części podziemnych obiektów inżynierskich oraz budowli.

Za specyfikacji Remontu wiaduktu w ciągu ul. Łopuszańskiej na WKD w Warszawie z marca 2013 wynika, że zamawiający w pkt. 7.3.1. wymagał doświadczenia w realizacji prac remontowych wraz z ułożeniem izolacji na ustroju nośnym (płytcie) obiektu mostowego o długości powyżej 200m oraz z ułożeniem nawierzchni jezdni na izolacji układanej na zimno z ochronnymi płytami w ilości łącznej 2 500 m<sup>2</sup> dla izolacji i 2 500 m<sup>2</sup> dla nawierzchni na min 2 obiektach mostowych o długości 200m (...)

Z protokołu nr OliŚ.17006/II/2078/WO/2022 wynika, że rodzajem kolejowego obiektu inżynierskiego jest mur oporowy żelbetonowy w km 295,591 do km 295,897.

Z protokołu nr OliŚ.17006/II/2082/WO/2022 wynika, że rodzajem kolejowego obiektu inżynierskiego są przęsła ceglano-betonowe estakady kolejowej w km 295,897 – 296,809

Z korespondencji elektronicznej K. D. z Transprojektu Gdańskiego wynika, że Biuro projektowe nie dysponuje rozliczeniem końcowym ilości wykonanych robót antykorozyjnych elementów stalowych, betonowych, a dokumentacja projektowa znajduje się u zamawiającego PKP PLK spółka akcyjna. Projektant wyjaśnił, że zakres i charakter robót antykorozyjnych elementów stalowych był opisany w tomie X specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót tom X/3 Obiekty Inżynierskie oznaczonymi M.14.02.02 Metalizacja, M.14.02.03 Pokrywanie powłokami malarskimi powłoki metalizowanej, M.14.02.06 pokrywanie powłokami malarskimi konstrukcji stalowej, M.14.02.10 Renowacja powłoki antykorozyjnej, zaś robót antykorozyjnych elementów betonowych M.30.20.06

Zabezpieczenie antykorozyjne pow. Betonowych. Projekt budowlany i wykonawczy obejmował kolejowe obiekty inżynieryjne, których wyliczenie jest zgodne z przedstawionym przez WPMM sp. z o.o. Budownictwo sp. k. zestawieniem obiektów inżynieryjnych. Co do izolacji, to wskazał, że oznaczone są one jako 27.01.01 Powłoka izolacyjna bitumiczna – „na zimno”, M.27.01.08 powłoki uszczelniające na bazie cementu, M.27.02.01 Izolacja z papy zgrzewalnej – układana na powierzchniach betonowych, M.27.03.02 Izolacja bitumiczno-lateksowa, M.27.03.03 Izolacja natryskowa typu MMA, M.27.52.00 Izolacje powłokowe, M.27.52.04 Izolacja przeciwwodna wykonana metodą iniekcji ciśnieniowej. Roboty opisane w wyżej opisanych STWiORB stanowią zabezpieczenie powierzchni betonowych przed wodą.

Dowody złożone przez zamawiającego:

Wydruki ze stron internetowych:

Transportszynowy.pl :Obiekty mostowe mosty – służą do przeprowadzenia drogi kolejowej nad ciekami wodnymi, wiadukty służą do przeprowadzenia drogi kolejowej nad suchymi dolinami lub wąwozami lub tam gdzie występuje skrzyżowanie linii, kładki to odpowiedniki wiaduktów, jednak przeznaczone tylko do ruchu pieszego, estakady są pochodnymi wiaduktów lecz służą do przeprowadzania drogi kolejowej ponad terenem na dłuższym odcinku. Stosuje się do przeprowadzania ruchu ponad obszarem zabudowanym czy też gdy po prostu budowa wysokiego gruntowego nasypu na tak długim odcinku

Pjp-pwn.pl estakada – pomost wiadukt – kadzie, -kadę, - kad, estakada im. Jacka Kaczmarskiego, estakada im. Obrońców Lwowa

Estakada

1. pomost lub wiadukt służący do przeprowadzania trasy komunikacyjnej.
2. Pomost przeładunkowy

Wikipedia:

Estakada (z fr. *estacade*) – budowla mostowa mająca na celu przeprowadzenie ciągu komunikacyjnego (droga, linia kolejowa) nad terenem zabudowanym<sup>[1]</sup> lub obniżeniem terenu zastępując wysoki nasyp. Jako estakadę można przyjąć wieloprzęsłowe konstrukcje inżynierskie spełniające częściowo funkcję wiaduktu a częściowo wysokiego nasypu<sup>[2]</sup>. Również jest to droga transportowa (np. na terenie fabryki pomiędzy halami produkcyjnymi, placami składowymi, na terenie fortu lub pomiędzy fortami itd.) prowadzona ponad terenem na specjalnie wzniesionej konstrukcji wsporczej (np. słup, filary). Estakady zwykle mają znaczną długość.

Nieznany adres strony – estakada – pomost lub wiadukt na trasie

Z zarządzanie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 19 września 2003 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „katalogu zabezpieczeń Powierzchniowych

Drogowych Obiektów Inżynierskich. Część I – wymagania autorzy opracowania m. in. dr inż. K. G.: korozja betonu – nieodwracalna zmiana właściwości betonu w wyniku destrukcyjnego oddziaływania agresywnego środowiska zewnętrznego lub w wyniku destrukcyjnych procesów zachodzących między niektórymi składnikami betonu.

Zabezpieczenie powierzchniowe – system ochronny zwiększający odporność konstrukcji na działanie środowisk agresywnych przez ograniczenie lub całkowitą eliminację dostępu środowiska agresywnego do powierzchni konstrukcji; w niniejszym katalogu rozumie się przez to:

- ochronę powierzchniową (bez wykładzin) powierzchni betonowych.
- izolacje przeciwwodne powierzchni betonowych i stalowych
- izolacjonawierzchnie powierzchni betonowych i stalowych

Uszkodzenia betonu”

Mechaniczne: uderzenie, przeciążenie, przemieszczenie, np. osiadanie, wybuch, wibracje, erozja,

Chemiczne : reakcja alkaliczna kruszywa, czynniki agresywne np. siarczany, wody miękkie, sole,

Inne fizyczne – zamrażanie/rozmarzanie, oddziaływanie ciepła, krystalizacja soli,

Biologiczne: drobnoustroje, gliny, mchy porosty, gryzonie

Uszkodzenia zbrojenia:

Karbonatyzacja – utrata pasywacji stali,

Zanieczyszczenia działające korozyjnie:

- wprowadzone przy produkcji: chlorek sodowy, chlorek wapniowy,
- ze środowiska zewnętrznego – chlorek sodowy, inne zanieczyszczenia

W celu przeciwdziałania niszczeniu konstrukcji budowlanych w wyniku korozji stosuje się:

- ochronę konstrukcyjną,
- ochronę materiałowo-strukturalną
- ochronę powierzchniową

Do zabezpieczeń powierzchniowych stosowanych w ochronie przed korozją drogowych obiektów inżynierskich należą różne rodzaje zabezpieczeń powierzchniowych, a w szczególności:

- ochrona powierzchniowa,
- izolacje przeciwwodne,
- izolacjonawierzchnie

Do ochrony powierzchniowej zalicza się impregnację, powłoki, wyprawy, wykładziny ochronne

Z protokołu kontroli okresowej kolejowego obiektu inżynierskiego nr 203/338/2019 z dnia 07-09.10.2019 przeprowadzonego przez mgr inż. A. Ś. wynika, że obiekt na linii 203 Tczew-

Kostrzyn określono jako wiadukt. Przedmiotem protokołu jest 50 przęseł sklepionych rozdzielone szeregiem wiaduktów stalowych, most sklepiony na rzece Kłodawka, rama żelbetowa

Dokumentacja zdjęciowa zamawiającego dotycząca estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim pokazuje szereg wiaduktów, przęseł sklepień połączonych w jeden ciąg komunikacyjny.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Centrum Realizacji Inwestycji Region Zachodni w Poznaniu Zespół Projektu nr 5/8 poświadczają, że mgr inż. R. B. posiadający uprawnienia budowlane nr 11/98/ZG do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności Konstrukcyjno-Budowlanej pełnił samodzielną funkcję w nadzorze jako : Główny Inspektor Robót Mostowych na zadaniu pn. „Wykonanie robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez Zamawiającego dla Projektu POIiŚ 5.2-12 pn. „ Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I — Modernizacja Estakady Kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” w okresie od 24.05.2017 r. do 12.05.2020 r. + okres gwarancyjny.

W ramach w/w zadania wykonywano następujący zakres prac przy zabytkach nieruchomych:

modernizację estakady kolejowej w zakresie przęseł ceglano-betonowych (m.in. oczyszczenie i odsolenie powierzchni ceglanej stropów, wymiana wyługowanych spoin w konstrukcjach ceglanych, odtworzenie historycznej faktury na powierzchniach betonowych, renowacja balustrad stalowych),

modernizację estakady kolejowej w zakresie wiaduktu nad ul. Bolesława Chrobrego (m.in. regeneracja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni stalowych wiaduktu),

modernizację estakady kolejowej w zakresie wiaduktu nad ul. Wodną (m.in. regeneracja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni stalowych wiaduktu, naprawa i regeneracja istniejących przyczółków wiaduktu z jednoczesnym odtworzeniem historycznej faktury powierzchni betonowych).

Roboty antykorozyjne powierzchni stalowych i betonowych wynosiły łącznie powyżej 25 000m<sup>2</sup>.

W/w estakada kolejowa jest budowlą zabytkową wpisaną do rejestru zabytków pod nr L320/A decyzja nr RZD.ADud.420-15/6-08/09 z dnia 02 czerwca 2009 roku.

Wszystkie w/w prace prowadzone były pod ścisłym nadzorem inwestorskim, konserwatorskim i architektonicznym.

Powyższe zaświadczenie wydaje się na prośbę zainteresowanego stosownie do par. 24 pkt. 2 Rozporządzenia Ministra Kultury z dnia 27 lipca 2011r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich i architektonicznych, a także innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych.

Dowody przystępującego WPMM sp. z o.o. Budownictwo sp. k.

Z opinii technicznej sporządzonej na zlecenie przystępującego WPMM sp. z o.o. Budownictwo sp.k. przez dr hab. inż. R. C. i dr inż. K. G. wynika, że Opracowanie obejmuje swoim zakresem przedstawienie szczegółowych wyjaśnień pojęć „korozja” i „antykorozyja” oraz podaje część rodzajów zabezpieczeń antykorozyjnych. Opinia została przygotowana w formie opisowej.

Korozja betonu — pogorszenie właściwości użytkowych i niszczenie betonu w wyniku oddziaływania środowisk średnio agresywnych i agresywnych między innymi związków chemicznych takich jak woda, sole, siarczany.

Antykorozyja betonu — zabezpieczenie przed działaniem środowisk średnio agresywnych lub agresywnych poprzez odcięcie lub ograniczenie dostępu środowiska agresywnego do powierzchni konstrukcji.

Celem przeciwdziałania niszczenia konstrukcji budowlanych w wyniku korozji stosuje się między innymi następujący rodzaj zabezpieczenia antykorozyjnego:

- zabezpieczenie powierzchniowe czyli zwiększenie odporności konstrukcji poprzez ograniczenie środowiska średnio agresywnego lub odcięcie środowiska silnie agresywnego

#### 5. Rodzaj zabezpieczeń powierzchniowych

Do zabezpieczeń powierzchniowych stosowanych w ochronie przed korozją obiektów inżynierskich należą w szczególności:

ochrona powierzchniowa, izolacje przeciwwodne, izolacjonawierzchnie.

Ochrona powierzchniowa — zabezpieczenie konstrukcji przed środowiskiem o średnim i silnym stopniu agresywności. Do metod ochrony powierzchniowej zalicza się:

impregnację — hydrofobizacja powierzchni betonowych (powłoka nie jest widoczna), powłoki — zaprawy uszczelniające na bazie cementu o grubości do 2 mm, wyprawy — zaprawy uszczelniające na bazie cementu o grubości powyżej 2 mm.

Izolacje przeciwwodne zabezpieczenie konstrukcji o powierzchniach poziomych oraz pionowych stykających się z gruntem głównie przed działaniem wody. Główną cechą izolacji jest ich wodoszczelność. Do izolacji przeciwwodnych zalicza się:

Powierzchnie zasypywane gruntem narażonym na ścieranie i włączane pod ciśnieniem

papy zgrzewalne — materiały arkuszowe na izolacje ciężkie układane na „gorąco”, izolacje natryskowe — elastyczne materiały nakładane maszynowo, bitumiczno-lateksowe lub

MMA,

izolacje cienkie — nakładane na „zimno” ręcznie przy pomocy prostych narzędzi, iniekcje ciśnieniowe — włączanie pod ciśnieniem specjalnych żywic w rysy i pęknięcia elementów betonowych.

Izolacjonawierzchnie — powłoki o grubości od 3 do 12 mm. Cechą izolacjonawierzchni jest



wodoszczelność, odporność na ścieranie, działanie czynników atmosferycznych oraz silne działanie soli jako środka odladzającego. Do izolacionawierzchni zalicza się:

chemoutwardzalne powłoki — układane na powierzchni jezdni i chodników mostowych.

#### Podsumowanie

Na podstawie ponad 45-letniego doświadczenia dr inż. K. G. w pracy zawodowej (od 1975 roku) w zakresie badań i realizacji zabezpieczeń antykorozyjnych w budownictwie mostowych potwierdza on, że wszystkie wymienione wyżej roboty budowlane stanowią realizację zabezpieczenia antykorozyjnego betonu. Najszerze omówienie zabezpieczeń antykorozyjnych stosowanych w budownictwie mostowym jest przedstawione w pracy Katalog zabezpieczeń powierzchniowych drogowych obiektów inżynierskich [6], której jest współautorem, a która została opracowana na zlecenie GDDKiA i wprowadzona do stosowania zarządzeniem GDDKiA Nr 11 z dnia 19 września 2003 r. W pracy tej do zabezpieczeń antykorozyjnych betonu zaliczono wszystkie rodzaje izolacji przeciwwodnych, izolacyjno-nawierzchni (na jezdni i na chodnikach), impregnacji oraz powłok zabezpieczających, wzmacniających powierzchnię betonu i powłok ochronnych, bez względu na technologię wykonania i zastosowane materiały.

W opinii dr hab. inż. R. C. powyższa opinia jest jak najbardziej poprawna i właściwa. Izolacje żelbetonowych obiektów mostowych stanowią zabezpieczenie antykorozyjne, ich zadaniem jest odcięcie wpływu środowiska na chronione powierzchnie. Zauważyć należy, że zadaniem izolacji w postaci powłok szczelnych jest odcięcie dopływu czynnika korozyjnego od chronionych powierzchni. Zwrócić uwagę należy, że w wypadku gdy konstrukcja jest już zawilgocona bądź istnieje możliwość jej zawilgocenia, powłok szczelnych nie powinno się stosować w miejscach gdzie wilgoć powinna być odprowadzana. W tym wypadku wilgoć ta zostanie uwięziona w konstrukcji, co przyspieszy jej degradację.

W budownictwie mostowym roboty w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni obejmują roboty w zakresie izolacji powłokowych, izolacji natryskowych jak również izolacji arkuszowych. Dodatkowo, parametry paroprzepuszczalności, odporności, odporności na promieniowanie UV oraz trwałości barwy - nie stanowią o odrębności robót w zakresie izolacji przeciwwodnych oraz izolacionawierzchni w stosunku do robót antykorozyjnych betonu.

Z decyzji nr 306/2015 wynika, że zatwierdzono projekt budowlany i udzielono pozwolenia na budowę dla inwestycji przebudowa linii kolejowej nr 203 Tczew-Kostrzyn na estakadzie kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim w ramach zadania pn. Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim. W załącznikach wymieniono tom II projekt architektoniczno-budowlany – obiekty inżynierskie, w ramach którego wyodrębniono Tom III od 1 – 11 Z postanowienia z dnia 22 stycznia 2016 r. nr III-II.7840-306.2015.EWas wynika,

że estakada o długości ponad 2 km znajduje się w sąsiedztwie rzeki Warty w centrum Gorzowa Wielkopolskiego. Wybudowana została na początku XX wieku i uznana za najdłuższy zabytek techniki w Polsce (decyzja Lubuskiego Wojewódzkiego konserwatora Zabytków z dnia 2 czerwca 2009 r./ nr RZD.A.Dud.420-15/6-08/09). Wzdłuż i pod estakadą biegną drogi publiczne, gdzie odbywa się ruch pieszy i kołowy o dużym natężeniu. Sklepienia estakady (nisze) zostały zagospodarowane, znajdują się tam lokale użytkowe (gastronomiczne, usługowe, handlowe) oraz pomieszczenia magazynowe. Na estakadę składają się obiekty inżynierskie, których stan określono jako zły.

Z Metod naprawy i zabezpieczania betonowych obiektów mostowych Instytutu Badawczego Dróg i Mostów zeszyt 74 wynika, że korozja jest w budownictwie zjawiskiem powszechnym. Objawia się degradacją materiału konstrukcyjnego, która rozpoczyna się zwykle od pojawienia się niewielkich uszkodzeń na jego powierzchni. Głównym czynnikiem wywołującym korozję betonu w obiektach mostowych jest woda stanowiąca elektrolit, którego obecność jest niezbędna, aby mogły zachodzić reakcje chemiczne między związkami chemicznymi zawartymi w betonie. Woda pojawiająca się na obiektach mostowych jest wodą opadową lub wodą pochodzącą z topnienia śniegu i lodu. Woda ta nigdy nie jest czysta i zawsze zawiera rozpuszczone związki chemiczne. Są to najróżniejsze sole oraz tlenki, pochodzące ze spalania kopalin i emisji przemysłowej (przede wszystkim związki siarki i azotu). Tlenki te wchodząc w reakcję z wodą tworzą kwasy, a kwasy oraz niektóre sole wchodzą w reakcje chemiczne z materiałami budowlanymi, niszcząc ich strukturę (także czysta woda rozpuszcza niektóre związki chemiczne i wypłukuje je z materiału konstrukcyjnego). Takie niszczenie struktury materiału nazywamy korozją.

Do zabezpieczenia betonu i konstrukcji betonowych przed korozją są wykorzystywane trzy metody:

- ochrona konstrukcyjna,
- ochrona materiałowa,
- ochrona powłokowa.

Ochrona powłokowa oznacza wykonanie powłok na konstrukcji, która ma być poddana ochronie. Wśród powłok ochronnych na betonie można wyróżnić:

- hydrofobizację – obróbkę betonu nadającą jego powierzchni zdolność odpychania wody, pory i kapilary nie zostają wypełnione materiałem, a jedynie powierzchnia zewnętrzna betonu oraz powierzchnia ścianek porów i kapilar (do pewnej głębokości) zostaje nim powleczone
- impregnację – obróbkę betonu zmniejszającą jego powierzchniową porowatość i wzmacniającą jego warstwę powierzchniową, pory i kapilary zostają częściowo lub całkowicie wypełnione impregnatem,
- powłokę ochronną – ciągłą warstwę ochronną utworzoną na powierzchni betonu, wśród powłok wyróżnia się :

- powłoki cienkowarstwowe,
- powłoki grubowarstwowe
- powłoki o orientacyjnej grubości

Można też wyróżnić powłoki sztywne i elastyczne.

Izolacjonawierzchnie – powłoki grubowarstwowe lub wyprawy pełniące jednocześnie funkcję izolacji i nawierzchni na obiektach drogowych i powłoki specjalne.

#### 10. Typowe sposoby zabezpieczenia obiektu mostowego przed korozją

Typowe zabezpieczenie antykorozyjne polega na:

- naprawieniu nierówności powierzchni betonu przez wyrównanie całej widocznej powierzchni za pomocą zaprawy szpachlowej, średnia grubość układanej warstwy szpachlowej wynosi 2 do 5 mm
- nałożeniu na beton powłoki ochronnej, która składa się z warstwy gruntującej (poprawiającej przyczepność powłoki do podłoża) oraz zasadniczej powłoki ochronnej – układanych w dwóch lub trzech cyklach roboczych, zasadnicza powłoka ochronna może być barwiona na różne kolory, powłoki są wykonywane w dwóch odmianach: elastyczne i sztywne
- wykonaniu na chodnikach izolacyjno-nawierzchni o grubości całkowitej od 3 do 7 mm, która składa się z trzech warstw: gruntującej, pośredniej, która jest właściwą powłoką ochronną, elastyczną i mostkującą zarysowania podłoża, zamykającą barwną i chroniącą system przed działaniem bezpośredniego nasłonecznienia.

Z zaświadczenia W. O. Inżyniera Projektu MGGP wynika, że pan R. B. w okresie realizacji prac modernizacyjnych pełnił funkcję Inspektora nadzoru w specjalności inżynierskiej mostowej z ramienia Zamawiającego na inwestycji pn. „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I — Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim”. Inwestycja ta obejmowała remont estakady kolejowej, na którą składają się:

- Betonowe mury oporowe km 295,591+ 295,897;
  - Przęsła ceglano-betonowe estakady km 295,897 \* 296,809;
  - Wiadukt stalowy łukowy nad ul. Herberta w km 296,037;
  - Wiadukt stalowy łukowy nad ul. B. Chrobrego w km 296,297;
  - Wiadukt stalowy łukowy nad ul. Wodną w km 296,343;
  - Wiadukt stalowy kratowy w km 296,666;
- 
- Wiadukt stalowy blachownicowy w km 296,771 ;
  - Most nad rzeką Kłodawka w km 296,787;
  - Betonowe mury oporowe, km 296,806 297,707; — Estakada dworcowa, km 297,037 + 297,110; — Przejście przy wagonowni w km 297,365.

W ramach inwestycji zrealizowano roboty antykorozyjne betonu o wielkości 18 226,55 m<sup>2</sup>, zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowych 12 070,30 m<sup>2</sup>, zabezpieczenie antykorozyjne powierzchni ceglanych 5 889,30 m<sup>2</sup> oraz roboty w zakresie izolacji powłokowych, izolacji natryskowych oraz izolacji arkuszowych 32 404,88 m<sup>2</sup>. Razem 68 590,78 m<sup>2</sup>

Z zestawienia zbiorczego wynika, że jeśli pominąć hydroizolacje i nawierzchnie chodników, to zabezpieczenie na wszystkich 11 obiektach inżynierskich wyniosło:

Dla betonu 15 786,95 dla stali 12 576,40 łącznie 28 363,35 m<sup>2</sup>.

Z pisma z dnia 1 grudnia 2022 r. do PKP PLK spółka akcyjna wynika, że przystępujący WPMM wystąpił o udzielenie informacji publicznej o przekazanie dokumentów, w tym końcowego szczegółowego rozliczenia robót na podstawie, których została wydana informacja publiczna opracowana przez P. G. z dnia 11 października 2022

#### **Izba zważyła, co następuje:**

Izba stwierdziła, że zgłoszone przystąpienia spełniają wymogi formalne, o których mowa w art. 525 ust. 1 ustawy.

Izba nie dopatrzyła się zaistnienia przesłanek wymienionych w art. 528 ustawy, które mogłyby skutkować odrzuceniem, któregośkolwiek z odwołań.

#### **Sygn. akt KIO 3048/22**

Izba oceniła, że odwołujący Intop wykazał przesłankę materialnoprawną dopuszczalności odwołania, o której mowa w art. 505 ust. 1 ustawy.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 239 ust. 1 oraz ust. 2 ustawy przez dokonanie oceny oferty złożonej przez wykonawcę Mosty w sposób nieprawidłowy, tj. niezgodny z opisem kryterium „doświadczenie kierownika budowy”, o którym mowa w pkt. 16.2.3 Instrukcji dla Wykonawców („IDW”), polegające na uznaniu, że osoba, którą w treści swojej oferty Wykonawca Mosty wskazał do pełnienia funkcji kierownika budowy nabyła doświadczenie uprawniające do przyznania temu wykonawcy dodatkowych (10) punktów, gdy tymczasem inwestycja, którą wykonawca ten wskazał nie spełnia wymogów zamawiającego zarówno w zakresie jej przedmiotu, jak i parametrów, co doprowadziło zamawiającego do nieuzasadnionego wyboru oferty Wykonawcy Mosty jako najkorzystniejszej w postępowaniu

Zarzut nie zasługuje na uwzględnienie. Dla oceny zasadności tego zarzutu należało ustalić, jak zamawiający skonstruował kryterium oceny ofert. Izba w pierwszej kolejności zauważyła, że zamawiający w kryterium premiował kierownika budowy wykonawcy, który wykaże dodatkowe doświadczenie. W ocenie Izby istotna była uwaga nr 1 do tego kryterium, z której

wynikało, że osoba, której doświadczenie wykonawca wskaże w ramach przedmiotowego kryterium, musi być tą samą osobą, którą wykonawca wskaże do realizacji przedmiotowego zamówienia na stanowisko kierownika budowy i musi jednocześnie posiadać kwalifikacja zawodowe i doświadczenie wskazane w pkt 7.2.2.2. SWZ odnośnie przedmiotowego stanowiska. Czyli dodatkowe doświadczenie trzeba było ocenić również przez pryzmat doświadczenia wymaganego od kierownika budowy na potrzeby spełniania warunku udziału w postępowaniu. W warunku 7.2.2.2 SWZ zamawiający wymagał kierownika budowy - 1 osoby – posiadającej uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej mostowej – z co najmniej 5 letnim doświadczeniem w pełnieniu funkcji kierownika budowy oraz co najmniej 2 letniej udokumentowanej praktyce zawodowej w robotach budowlanych prowadzonych przy obiekcie wpisanym do rejestru zabytków w rozumieniu Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Z tego wymagania wynika, że podstawowym doświadczeniem kierownika budowy ma być doświadczenie przy obiekcie zabytkowym, zatem również dodatkowe doświadczenie ma być doświadczeniem przy obiekcie zabytkowym, nadto spełniającym inne wymagania zamawiającego określone w kryterium oceny ofert. Słusznie zatem przystępujący zwracał uwagę na sformułowanie użyte przez zamawiającego w końcowej części kryterium, czyli na to, że obiekt miał być wpisany do rejestru zabytków lub zlokalizowany w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycja została zrealizowana na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich.

W ocenie Izby zatem zamawiający wymagał doświadczenia przy obiekcie zabytkowym, czyli decydujące było to, co jest objęte ochroną konserwatorską, a dopiero w drugiej kolejności, czy ten obiekt jest obiektem inżynierskim czy inżynierskim wymienionym przez zamawiającego. Przystępujący wykazał, że obiektem wpisanym do rejestru zabytków dnia 2 czerwca 2009 przez lubuskiego wojewódzkiego konserwatora zabytków jest estakada.

Zdaniem Izby zostało też niezbitnie wykazane, że obiekt zabytkowy – estakada składa się z obiektów inżynierskich wymienionych przez zamawiającego w kryterium czyli murów oporowych, wiaduktów, mostów i przejść. Izba stoi na stanowisku, że inwestycja dotycząca zabytku mogła obejmować kilka obiektów inżynierskich, czy inżynierskich, jeżeli te obiekty były objęte tym samym pozwoleniem na prowadzenie prac konserwatorskich czy tym samym wpisem do rejestru zabytków.

Nielogiczne byłoby bowiem przyjęcie, że nie można się wykazać estakadą, choć zabytkową, bo składa się z więcej niż jednego obiektu inżynierskiego, a sama nim nie jest w rozumieniu rozporządzenia wskazanego w kryterium i nie można wykazać się żadnym z tych obiektów inżynierskich składających się na estakadę, bo samodzielnie żaden z nich nie jest wpisany do rejestru zabytków. Podczas, gdy zamawiający wyraźnie wymagał doświadczenia w jednej inwestycji dotyczącej prac konserwatorskich. Niewątpliwie oczekiwał, że inwestycja ta będzie

dotyczyła obiektów podobnych do objętego przedmiotem zamówienia, a więc wiaduktów, mostów, przejść nad i podziemnych oraz murów oporowych i w ocenie Izby inwestycja przystępującego dotyczyła zabytku składającego się z obiektów inżynierskich, których postacię zamawiający wskazał w warunku.

Izba nie podziela argumentacji zamawiającego, że zamawiający dopuścił wszystkie obiekty inżynierskie i inżynierskie, jakie występują w rozporządzeniach i dziennikach ustaw. Przede wszystkim pytanie nr 8 nie dotyczyło kryterium, ani nawet nie dotyczyło warunku doświadczenia zawodowego kierownika budowy, ale warunku doświadczenia zawodowego wykonawcy, a więc nie może stanowić dowodu na wykładnię autentyczną kryterium. Niewiarygodne było uznanie przez zamawiającego na rozprawie, że dopuścił wszystkie obiekty opisane przepisami prawa, o ile nie były to obiekty kubaturowe. Niewiarygodne, przede wszystkim w świetle zmian dokonywanych w kryterium oceny ofert, w których zamawiający najpierw rozszerzył katalog obiektów inżynierskich, a następnie także inżynierskich.

Nie mniej jednak wykładnia kryterium dokonana przez odwołującego polegająca na uznaniu, że doświadczenie dodatkowe mogło dotyczyć tylko jednego zabytkowego obiektu inżynierskiego lub inżynierskiego, jest w ocenie Izby zbyt daleko idąca.

Izba uważa, że zamawiający nie wypowiedział się ani negatywnie, ani pozytywnie, co do możliwości wykazania się estakadą, a na pewno nie wykluczył estakady na podstawie odpowiedzi na pytanie 8. W żadnej z udzielonych odpowiedzi zamawiający też nie odniósł się do tego, czy obiekt zabytkowy może składać się z więcej niż jednego obiektu inżynierskiego czy inżynierskiego. Przeciwnie zamawiający tylko w zakresie doświadczenia zawodowego wykonawcy w pkt. 7.2.2.1 wyraźnie doprecyzował sytuację kilku obiektów dodając możliwość wykazania się doświadczeniem w wykonaniu zamówienia obejmującego roboty budowlane w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r., poz. 2351) i jednocześnie prace konserwatorskie w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 r., poz. 840) tj.: roboty budowlane polegające na remoncie lub przebudowie co najwyżej 5 (pięciu): drogowych obiektów inżynierskich w postaci obiektów mostowych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) lub kolejowych obiektów inżynierskich w postaci mostu, wiaduktu lub nadziemnego przejścia dla pieszych (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie), wpisanych do rejestru zabytków lub zlokalizowanych w obszarze wpisanym do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków, o ile inwestycje zostały zrealizowane na podstawie pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich, przy czym

łącna wartość remontów lub przebudów wyniosła co najmniej 15.000.000,00 zł brutto.

Przy czym to również nie jest sytuacja tej sprawy, bo w kryterium wyraźnie opisano tylko przypadek obiektów, z których każdy był wpisany do rejestru zabytków i mowa jest tu o inwestycjach, robotach budowlanych, a także o sumowaniu wartości remontów lub przebudów, a więc sytuację, gdy wykonawca chce wykazać się doświadczeniem na kilku zabytkowych obiektach realizowanym na podstawie różnych umów, aby łącznie osiągnąć wartość robót na poziomie 15 mln brutto.

Co oznacza, że zamawiający w ogóle nie wypowiedział się przed otwarciem ofert, jak oceni sytuację, w której jeden zabytek będzie składał się z większej ilości obiektów, a prowadzone na tym zabytku prace zabezpieczające będą realizowane jedną inwestycją.

W ocenie Izby zatem jedynym możliwym odczytaniem dodatkowego doświadczenia kierownika budowy wymaganego w kryterium jest jego odczytanie w taki sposób, że zamawiający wymagał doświadczenia w prace zabezpieczających na jednej inwestycji dotyczącej zabytku, który to zabytek był obiektem lub obiektami w postaciach wymienionych w kryterium. Takim zabytkiem jest niewątpliwie estakada kolejowa w Gorzowie Wielkopolskim.

Z tego względu Izba uznała, że estakada jako zabytek składający się z obiektów inżynierskich wymienionych przez zamawiającego przedmiotowo jest inwestycją odpowiadającą kryterium oceny ofert z pkt. 16.2.3. SWZ.

Izba zatem nie uznała za konieczne uwzględnienie dowodów z definicji estakad, czy opinii naukowo technicznej złożonej przez odwołującego, gdyż rozstrzygające dla sprawy znaczenie miała treść dokumentów zamówienia opracowana przez zamawiającego i wyłącznie na tych dokumentach Izba oparła się dokonując rozstrzygnięcia. Izba pominęła również dowody z protokołów częściowych usunięcia wad, gdyż w ocenie Izby nie było sporne w sprawie, że estakada w Gorzowie składa się z więcej niż jednego obiektu inżynierskiego.

Skoro Izba uznała, że kryterium odpowiada cała estakada, to również konsekwentnie należało uznać, że przystępujący miał prawo zsumować prace zabezpieczające wykonane na całym zabytku.

Tu do rozstrzygnięcia pozostają dwie kwestie czy prace izolacyjne są robotami antykorozyjnymi i w przypadku odpowiedzi negatywnej, czy przystępujący wykazał wystarczającą ilość prac antykorozyjnych innych niż prace izolacyjne.

Zamawiający nie zdefiniował pojęcia robót antykorozyjnych i mimo pytania nr 91 nie wskazał, że przez te roboty będzie rozumiał wyłącznie roboty analogiczne do robót antykorozyjnych powierzchni betonowych wynikających ze specyfikacji technicznej M.20.03.09; M.20.03.03; M.20.03.04; M.20.03.05; M .20.03.10. tego postępowania, bez uwzględnienia powierzchni zabezpieczeń betonu w postaci izolacji m.in. z roztworów asfaltowych, pap, arkuszowych itp.

i roboty analogiczne do robót antykorozyjnych powierzchni stalowych polegających na wykonaniu lub odnowie powłok antykorozyjnych elementów stalowych.

Zamawiający odpowiedział jedynie, że będzie oceniał zgodnie z brzmieniem kryterium. Również odpowiedź na pytanie 92 nie wyjaśnia, jakie roboty są uznawane przez zamawiającego za roboty antykorozyjne, tu mowa jest wyłącznie o ilościach powierzchni, z których roboty będą obliczone, co więcej jak wynika z przedstawionego opracowania Metody naprawy i zabezpieczenia betonowych obiektów mostowych również przy izolacjonawierzchniach występują warstwy, a więc to pytanie w ogóle nie pozwalało ustalić czy pytającemu chodzi o warstwy wykonywane przy ochronie antykorozyjnej rozumianej także jako ochrona przeciwwilgociowa, czy też węższej.

W konsekwencji Izba uznała, że nie da się na podstawie opracowanej dokumentacji zamówienia ustalić jak (wąsko czy szerzej) zamawiający rozumiał pojęcie robót antykorozyjnych. Niewątpliwie nie można kryterium odnieść do ilości robót wskazanych w przedmiocie zamówienia, gdyż jak słusznie podnosił zamawiający kryterium oceny ofert nie musi odzwierciedlać w sposób tożsamy przedmiotu zamówienia. Jeśli wziąć pod uwagę art. 241 ust. 2 ustawy, to związek kryteriów oceny ofert z przedmiotem zamówienia istnieje wówczas, gdy kryteria te dotyczą robót będących przedmiotem zamówienia w dowolnych aspektach, a nawet jeżeli elementy te nie są istotną cechą przedmiotu zamówienia. Tym samym argumentacja odwołującego, że robót izolacyjnych jest tylko 1,3% w całym zadaniu nie może stanowić dowodu na to, że zamawiający z robót antykorozyjnych wyłączył roboty izolacyjne. To, że roboty izolacyjne są osobno wyszczególnione w Specyfikacjach technicznych tego, czy spornego zadania, nie oznacza również w ocenie Izby, że nie mogą być uznane za element systemu antykorozyjnego. Przeciwnie przy braku jednoznacznego określenia, co jest robotą antykorozyjną, należało zgodnie z utrwaloną linią orzecniczą Izby, przyjąć interpretację tego pojęcia na korzyść wykonawcy, a więc tu najszerszej.

W tym zakresie Izba oparła się na opracowaniach sporządzonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Natomiast Izba oceniła opinie prywatne przedstawione przez odwołującego i przystępującego jako stanowisko własne stron. Opinie te bowiem powstały na zlecenie zainteresowanych wynikiem rozstrzygnięcia i pod tezę przedstawioną przez pozostających w sporze wykonawców. W ocenie Izby nie są zatem wolne od możliwości błędu wynikającego z subiektywnego nastawienia zlecającego. Natomiast opracowania GDDKiA oraz IBDiM nie powstały w związku z żadnym sporem, są opracowaniami dostępnymi dla każdego i w ocenie Izby są to opracowania wiarygodne. Izba zwróciła szczególną uwagę na te fragmenty obu opracowań:

Opracowanie GDDKiA:

Zabezpieczenie powierzchniowe – system ochronny zwiększający odporność konstrukcji na działanie środowisk agresywnych przez ograniczenie lub całkowita eliminację dostępu



środowiska agresywnego do powierzchni konstrukcji; w niniejszym katalogu rozumie się przez to:

- ochronę powierzchniową (bez wykładzin) powierzchni betonowych.
- izolacje przeciwwodne powierzchni betonowych i stalowych
- izolacjonawierzchnie powierzchni betonowych i stalowych

W celu przeciwdziałania niszczeniu konstrukcji budowlanych w wyniku korozji stosuje się:

- ochronę konstrukcyjną,
- ochronę materiałowo-strukturalną
- ochronę powierzchniową

Do zabezpieczeń powierzchniowych stosowanych w ochronie przed korozją drogowych obiektów inżynierskich należą różne rodzaje zabezpieczeń powierzchniowych, a w szczególności:

- ochrona powierzchniowa,
- izolacje przeciwwodne,
- izolacjonawierzchnie

Do ochrony powierzchniowej zalicza się impregnację, powłoki, wyprawy, wykładziny ochronne

Opracowanie IBDiM:

Głównym czynnikiem wywołującym korozję betonu w obiektach mostowych jest woda stanowiąca elektrolit, którego obecność jest niezbędna, aby mogły zachodzić reakcje chemiczne między związkami chemicznymi zawartymi w betonie. Woda pojawiająca się na obiektach mostowych jest wodą opadową lub wodą pochodzącą z topnienia śniegu i lodu. Woda ta nigdy nie jest czysta i zawsze zawiera rozpuszczone związki chemiczne. Są to najróżniejsze sole oraz tlenki, pochodzące ze spalania kopalin i emisji przemysłowej (przede wszystkim związki siarki i azotu). Tlenki te wchodząc w reakcję z wodą tworzą kwasy, a kwasy oraz niektóre sole wchodzą w reakcje chemiczne z materiałami budowlanymi, niszcząc ich strukturę (także czysta woda rozpuszcza niektóre związki chemiczne i wypłukuje je z materiału konstrukcyjnego). Takie niszczenie struktury materiału nazywamy korozją.

Do zabezpieczenia betonu i konstrukcji betonowych przed korozją są wykorzystywane trzy metody:

- ochrona konstrukcyjna,
- ochrona materiałowa,
- ochrona powłokowa.

Ochrona powłokowa oznacza wykonanie powłok na konstrukcji, która ma być poddana ochronie. Wśród powłok ochronnych na betonie można wyróżnić:

- hydrofobizację – obróbkę betonu nadająca jego powierzchni zdolność odpychania wody,

pory i kapilary nie zostają wypełnione materiałem, a jedynie powierzchnia zewnętrzna betonu oraz powierzchnia ścianek porów i kapilar (do pewnej głębokości) zostaje nim powleczone

- impregnację – obróbkę betonu zmniejszającą jego powierzchniową porowatość i wzmacniającą jego warstwę powierzchniową, pory i kapilary zostają częściowo lub całkowicie wypełnione impregnatem,

- powłokę ochronną – ciągłą warstwę ochronną utworzoną na powierzchni betonu, wśród powłok wyróżnia się :

- powłoki cienkowarstwowe,

- powłoki grubowarstwowe

- powłoki o orientacyjnej grubości

Można też wyróżnić powłoki sztywne i elastyczne.

Izolacjonawierzchnie – powłoki grubowarstwowe lub wyprawy pełniące jednocześnie funkcję izolacji i nawierzchni na obiektach drogowych i powłoki specjalne.

#### 10. Typowe sposoby zabezpieczenia obiektu mostowego przed korozją

Typowe zabezpieczenie antykorozyjne polega na:

- naprawieniu nierówności powierzchni betonu przez wyrównanie całej widocznej powierzchni za pomocą zaprawy szpachlowej, średnia grubość układanej warstwy szpachlowej wynosi 2 do 5 mm

- nałożeniu na beton powłoki ochronnej, która składa się z warstwy gruntującej (poprawiającej przyczepność powłoki do podłoża) oraz zasadniczej powłoki ochronnej – układanych w dwóch lub trzech cyklach roboczych, zasadnicza powłoka ochronna może być barwiona na różne kolory, powłoki są wykonywane w dwóch odmianach: elastyczne i sztywne

- wykonaniu na chodnikach izolacjo-nawierzchni o grubości całkowitej od 3 do 7 mm, która składa się z trzech warstw: gruntującej, pośredniej, która jest właściwą powłoką ochronną, elastyczną i mostkującą zarysowania podłoża, zamykającą barwną i chroniącą system przed działaniem bezpośredniego nasłonecznienia.

W ocenie Izby z tych opracowań wynika, że poza robotami nazwanymi w szczegółowych rozliczeniach dla projektu „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim” zabezpieczeniem antykorozyjnym, do ochrony antykorozyjnej należy na pewno także ochrona przed działaniem wody, czyli izolacje i izolacjo-nawierzchnie wykonywane, zgodnie z oświadczeniami przystępującego na chodnikach. Izba nie znalazła podstaw, aby ten rodzaj zabezpieczenia wyłączyć, skoro wprost jest wskazywany jako zabezpieczenie przeciw korozji w obu wskazanych opracowaniach, a działanie wody wskazywane jest jako główna przyczyna korozji. Zamawiający nie zdefiniował pojęcia robót antykorozyjnych, ani nie ograniczył go na pytanie jakiegoś wykonawcy wyłącznie do prac analogicznych do prac

wynikających ze STWiORB tego postępowania nr M.20.03.03, M.20.03.04, M.20.03.05, M.20.03.09 i M.20.03.10, zatem pojęcie to należy rozumieć szeroko. Skoro korozja to niszczenie materiałów pod wpływem czynników występujących w środowisku przyrodniczym, to niewątpliwie opady są jednym z takich czynników, podobnie jak tlen znajdujący się w powietrzu czy związki chemiczne. Wyłączenie zatem elementu izolacji, przy braku konkretyzacji pojęcia roboty antykorozyjne przez zamawiającego nie jest prawidłowe. Zwłaszcza, że nawet w opracowaniu przedstawionym przez odwołującego – opinii naukowo-technicznej Politechniki Gdańskiej w pkt. 5 wskazywane jest, że powłoka ochronna antykorozyjna jest to warstwa wytworzona na powierzchni materiału w celu zabezpieczenia przed korozją spowodowaną oddziaływaniem środowiska naturalnego tj. promieniowaniem UV, powietrzem, gazami przemysłowymi, wodą, gruntem itp. Przy czym opiniujący zdaje się uważać, że tylko ochrona kompleksowa przed wszystkimi czynnikami środowiskowymi jest ochroną antykorozyjną. Jednak tego poglądu w żaden sposób nie wyjaśnia odwołując się do powszechnie obowiązujących definicji, których jednak nie przytacza. Z tego względu izolacji nie da się wykluczyć jako robót antykorozyjnych, co w ocenie Izby powoduje, że jednoznacznie ilości wskazywane przez przystępującego w szczegółowych rozliczeniach potwierdzają spełnianie wymagania wykonania robót antykorozyjnych na powierzchni przekraczającej 25 000m<sup>2</sup>. Izba dostrzegła również, że oświadczenie p. W. O. oraz informacja uzyskana przez odwołującego w drodze dostępu do informacji publicznej od PKP PLK są zgodne co do ilości zabezpieczeń antykorozyjnych stali tj. ilość ta wynosi 12 070,30m<sup>2</sup> i w tym zakresie Izba uznała tę wartość za wykazaną i niesporną pomiędzy stronami. W ocenie Izby zatem nie ma podstaw do odmowy wiarygodności oświadczeniu Inżyniera Projektu, który podaje informacje pokrywające się częściowo z dowodami przedłożonymi przez odwołującego. Izba nie znalazła też podstaw, aby kwestionować pozostałe podane przez Inżyniera Projektu dane, zwłaszcza, że na rozprawie odwołujący zgłaszał zastrzeżenia, co do wiarygodności ilości zabezpieczeń antykorozyjnych stali wynikających ze zbiorczego zestawienia, a nie zabezpieczeń antykorozyjnych betonu. W ocenie Izby, skoro Inżynier Projektu przedstawia dane zgodne co najmniej w jednej części z dowodami odwołującego i wobec wątpliwości wskazywanych przez odwołującego wynikających z różnic w zestawieniach zbiorczych przedstawianych przez przystępującego z ofertą i na rozprawie, to te dane były rozstrzygające dla tego postępowania. Z danych tych wynika, że samych prac antykorozyjnych betonu i stali było ponad 25 000m<sup>2</sup>, co pozostaje w zgodzie z oświadczeniem p. P. S. – Dyrektora Projektu złożonym przez zamawiającego, choć oczywiście Izba stoi na stanowisku, że przy braku określenia przez zamawiającego, co rozumie pod pojęciem robót antykorozyjnych, należało przyjąć najszersze możliwe rozumienie.

Mając wszystkie te okoliczności na uwadze Izba nie dopatrzyła się niezgodności z ustawą w

czynnościach zamawiającego dokonywanych w związku z oceną oferty przystępującego.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 16 ustawy przez przeprowadzenie postępowania w sposób niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności i przejrzystości.

Zarzut nie potwierdził się. W ocenie odwołującego Intop zamawiający naruszył zasady postępowania przez zmianę kryterium oceny ofert przy ocenie oferty przystępującego. Izba nie dopatrzyła się takiej zmiany w zachowaniu zamawiającego. W ocenie Izby zamawiający prawidłowo i zgodnie z opisanym przez siebie kryterium oceny ofert dokonał oferty przystępującego nie naruszając zasad postępowania.

### **Sygn. akt KIO 3050/22**

Izba oceniła, że odwołujący nie wykazał przesłanki materialnoprawnej dopuszczalności odwołania, o której mowa w art. 505 ust. 1 ustawy.

Izba stoi na stanowisku, że zasada koncentracji środków ochrony prawnej nie została wyrażona w obowiązującej ustawie. Funkcjonowała ona na gruncie ustawy z 2004 r. i to wówczas, kiedy obowiązywało postępowanie reklamacyjne w postaci protestu. Wtedy bowiem momentem rozpoczęcia biegu terminu dla wniesienia protestu było powzięcie wiadomości o okolicznościach stanowiących podstawę protestu. Ustawodawca wówczas nie rozróżniał rozpoczęcia biegu terminu w sytuacji obowiązkowego powiadomienia zamawiającego o wynikach podjętych czynności i rozpoczęcia biegu terminu w sytuacji, kiedy na zamawiającym taki obowiązek nie ciąży, a wykonawca może powziąć wiadomość o podstawie środków ochrony prawnej przez wykazanie się należyłą starannością. Co więcej zamawiający określoną grupę protestów był obowiązany rozpoznawać jednocześnie, a odwołanie mógł wnieść tylko ten wykonawca, który uprzednio wniósł protest lub zgłosił swoje przystąpienie. Takiego reżimu nie przewiduje obecnie obowiązująca ustawa. Oczywiście w orzecznictwie Izby występuje zasada koncentracji środków ochrony prawnej jako przejaw realizacji zasady szybkości postępowania. Trudno bowiem akceptować sytuację wykorzystywania środków ochrony prawnej dla przewlekłości procedury udzielenia zamówienia, a tak mogłoby się wydarzyć, gdyby uznać, że wykonawca nie ma obowiązku podnieść wszystkich zarzutów, jakie dostrzeża w związku z danym zachowaniem zamawiającego. Wówczas wykonawcy mogliby próbować wnosić kolejne odwołania powołując się na okoliczności, które były mu wiadome już przy np. poprzednim wyborze oferty najkorzystniejszej, doprowadzając do kolejnych unieważnień wyborów oferty najkorzystniejszej. Jednak zasada ta jako nie sformułowana wprost w przepisach ustawy nie ma charakteru absolutnego i jej zastosowanie każdorazowo wymaga analizy stanu

faktycznego danej sprawy, aby nie doprowadzić do sytuacji, w której wykonawca jest przymuszany do wyszukiwania wszystkich możliwych uchybień, jakich mógł się dopuścić zamawiający. Nie można też pominąć sytuacji danego wykonawcy w postępowaniu, bowiem poza samą wiedzą o wadliwych czynnościach zamawiającego wykonawca musi mieć także przymiot wykonawcy zainteresowanego udziałem w postępowaniu, a wadliwie dokonana czynność powodować możliwość powstania szkody u tego wykonawcy. Tym samym nie można w ocenie Izby obciążać wykonawcy zasadą koncentracji środków dowodowych w sytuacji, gdy po pierwsze odwołanie dotyczy czynności, o której zamawiający ma obowiązek zawiadomić i po drugie wykonawca nie jest w stanie wykazać przesłanki dopuszczalności odwołania. Niewątpliwie z taką sytuacją mamy do czynienia w tym postępowaniu. Odwołujący być może mógł powziąć wiadomość o wszystkich okolicznościach, które pozwalały mu na skutecznie podważenie przyznanej oceny wykonawcom sklasyfikowanym niżej. Jednak możliwość pozbawienia go zysków z realizacji zamówienia mogłaby powstać tylko w sytuacji, gdyby któryś z tych wykonawców był uznany za wykonawcę wybranego. O wyborze wykonawcy zawiadomić musi zamawiający i od tego momentu biegnie termin na wniesienie odwołania. Tym samym sam fakt powzięcia wcześniej informacji o okolicznościach dających podstawę do wniesienia odwołania nie otwiera terminu do skorzystania z tego środka. Konieczne jest powiadomienie przez zamawiającego, co nie miało miejsca. Już tylko z tego powodu odwołanie jest przedwczesne. Nie ma jednak podstaw do odmowy rozpoznania odwołania przedwczesnego, żaden z przepisów takiej sytuacji nie reguluje. Odrzuceniu podlega tylko odwołanie wniesione po terminie. Tym samym istota problemu sprowadza się do oceny, czy odwołujący wykazał przesłankę materialnoprawną dopuszczalności odwołania. Przy czym w ocenie Izby tę przesłankę ocenia się na moment wniesienia odwołania, co więcej ona może odpaść po wniesieniu odwołania, ale nie powoduje to niedopuszczalności odwołania, może mieć jedynie znaczenie dla merytorycznego rozstrzygnięcia. To zasada powszechnie akceptowana w procesie cywilnym i niedoznająca różnic na gruncie postępowania odwoławczego. Dokonując tej oceny Izba doszła do przekonania, że odwołujący nie jest w stanie wykazać możliwości poniesienia szkody w związku z oceną przyznaną przez zamawiającego. Na dzień wniesienia odwołania mimo przyznania tej samej oceny w kryterium doświadczenia kierownika budowy wszystkim wykonawcom, to oferta odwołującego została wybrana. Tym samym zarzucany w odwołaniu błąd w ocenie ofert sklasyfikowanych poniżej oferty odwołującego nie powodował, że odwołujący traci szansę na osiągnięcie zysku z tego zamówienia. Przeciwnie to on miał te szanse największe. Konieczne jest tu także powołanie się na art. 513 ustawy i odczytanie tego przepisu łącznie z art. 505 ust. 1 ustawy, bowiem trzeba wskazać, co daje podstawę do skorzystania ze środków ochrony prawnej – jest to naruszenie przez zamawiającego przepisów ustawy przez czynność lub zaniechanie. To

właśnie to naruszenie ma mieć związek z możliwą szkodą. Natomiast w tym postępowaniu odwoławczym, to nie zachowanie zamawiającego może powodować szkodę, ale zachowanie innego wykonawcy. Odwołujący bowiem uzasadniając możliwość poniesienia szkody wskazywał na to, że szkoda powstanie, o ile konkurent wnieśnie odwołanie na wybór oferty odwołującego. Zatem odwołujący związku przyczynowo-skutkowego ze szkodą w uzyskaniu zamówienia doszukuje się w czynności innego wykonawcy, a nie zamawiającego i to nie w postępowaniu o udzielenie zamówienia, ale w postępowaniu odwoławczym. Tak rozumiana szkoda nie wpisuje się w brzmienie art. 505 ust. 1 ustawy. Już na gruncie ustawy z 2004 r. Sąd Okręgowy w Gliwicach w sprawie sygn. akt X Ga 343/14 z dnia 9 stycznia 2015 r. stwierdził, że dopóki w ramach dokonanej oceny ofert oferta wykonawcy jest uznana za najkorzystniejszą, dopóty żadna z niżej sklasyfikowanych ofert nie może wyrządzić szkody. Z całą stanowczością należy podkreślić, że w przypadku gdyby doszło do uchylecia obecnego wyniku postępowania i jego ponowienia w sposób niekorzystny dla odwołującego, to odwołującemu nie można byłoby odmówić prawa do wniesienia odwołania, tylko z tego powodu, że wiedział o błędach w ocenie ofert sklasyfikowanych niżej, bowiem przesłanki odrzucenia odwołania nie mogą być oceniane w oderwaniu od oceny przesłanki materialnoprawnej dopuszczalności odwołania z art. 505 ust. 1 ustawy.

Izba nie dokonała merytorycznego rozpoznania zarzutów odwołania, gdyż odwołujący nie legitymował się prawem do jego wniesienia w dacie sporządzenia odwołania, czyli nie wykazał jaką szkodę mógłby ponieść w związku z wyborem jego oferty jako najkorzystniejszej.

Odwołanie zatem należało oddalić.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji na podstawie art. 553 ust. 1 ustawy. O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 574 i 575 ustawy, tj. stosownie do wyniku postępowania, z uwzględnieniem postanowień 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) na podstawie par. 8 ust. 2 pkt 1 cyt. rozporządzenia obciążając kosztami uiszczonych wpisów odwołujących oraz zasądzając od odwołujących na rzecz zamawiającego koszty wydatków pełnomocnika w kwocie maksymalnej dopuszczonej przez rozporządzenie tj. po 3600zł. od każdego odwołującego – na podstawie złożonych faktur.

**Przewodniczący:** .....

**Członkowie:** .....

.....