

Sygn. akt: KIO 3067/23

Sygn. akt: KIO 3075/23

Sygn. akt: KIO 3080/23

**WYROK**  
**z dnia 8 grudnia 2023 r.**

**Krajowa Izba Odwoławcza** - w składzie:

**Przewodniczący: Agata Mikołajczyk**  
**Członkowie: Krzysztof Sroczyński**  
**Maria Kacprzyk**

Protokolant: Klaudia Kwadrans  
                  Wiktorija Ceyrowska

po rozpoznaniu na rozprawach w dniu 8, 15 i 24 listopada, i 4 grudnia 2023 r. w Warszawie odwołań wniesionych do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 16 października 2023 r. przez odwołujących:

- 1) wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Konsorcjum: **KOBYLARNIA S. A. z/s w Brzozach** – (Lider Konsorcjum, ul. Kobylarnia, ul. Zakole 1, 86 – 061 Brzoza), **Stecol Corporation – Chiny** (Partner Konsorcjum, 4-2101, 2 Rongyuan Road, Huayuan Industrial Zone, 300384 Tianjin, Chiny – Partner Konsorcjum (nr KRS Oddziału w Polsce: 0000750624) – sygn. akt: KIO 3067/23;
- 2) **wykonawcę Budimex S.A. z/s w Warszawie** (ul. Siedmiogrodzka 9, 01-204 Warszawa) – sygn. akt: KIO 3075/23;
- 3) wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Konsorcjum: **Polimex Infrastruktura Sp. z o.o., Polimex Mostostal S.A., Mosty Łódź S.A. z/s w Warszawie** (Aleja Jana Pawła II 12, 00-124 Warszawa) – sygn. akt: KIO 3080/23

w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego: Skarb Państwa – **Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad z/s w Warszawie** (ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa) prowadzący postępowanie: **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie** (Al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn),

- przy udziale wykonawców zgłaszających przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego:

- A. **Budimex S.A., z/s w Warszawie (ul. Siedmiogrodzka 9, 01-204 Warszawa)** w sprawie o sygn. akt: KIO 3067/23, KIO 3080/23;
- B. wykonawcy **PORR S.A., z/s w Warszawie** (ul. Hołubcowa 123, 02-854 Warszawa) w sprawie o sygn. akt: KIO 3067/23, KIO 3075/23, KIO 3080/23,

**orzeka:**

**1. Oddala odwołania;**

**2. Kosztami postępowania odwoławczego obciąża odwołujących:** (1) wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Konsorcjum: **KOBYLARNIA S. A. z/s w Brzozach** – (Lider Konsorcjum, ul. Kobylarnia, ul. Zakole 1, 86 – 061 Brzoza), **Stecol Corporation – Chiny** (Partner Konsorcjum, 4-2101, 2 Rongyuan Road, Huayuan Industrial Zone, 300384 Tianjin, Chiny – Partner Konsorcjum (nr KRS Oddziału w Polsce: 0000750624), (2) **wykonawcę Budimex S.A. z/s w Warszawie** (ul. Siedmiogrodzka 9, 01-204 Warszawa), wykonawców wspólnie ubiegających o udzielenie zamówienia: Konsorcjum: **Polimex Infrastruktura Sp. z o.o., Polimex Mostostal S.A., Mosty Łódź S.A. z/s w Warszawie** (Aleja Jana Pawła II 12, 00-124 Warszawa) i:

2.1 zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego **kwotę 60.000 zł 00 gr** (słownie: sześćdziesiąt tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez odwołujących tytułem wpisu od odwołania, każdy w kwocie 20.000 zł,

2.2. zasądza na rzecz zamawiającego:  
Skarb Państwa – Generalny Dyrektor  
Dróg Krajowych i Autostrad z/s w  
Warszawie (**ul. Wronia 53, 00-874  
Warszawa**) prowadzący postępowanie:  
**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych  
i Autostrad Oddział w Olsztynie** (Al.  
Warszawska 89, 10-083 Olsztyn)  
Odwołania

**Brak źródeł w bieżącym dokumencie.**

:

- a) wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Konsorcjum: **KOBYLARNIA S. A. z/s w Brzozach** – (Lider Konsorcjum, ul. Kobylarnia, ul. Zakole 1, 86 – 061 Brzoza), **Stecol Corporation – Chiny** (Partner Konsorcjum, 4-2101, 2 Rongyuan Road, Huayuan Industrial Zone, 300384 Tianjin, Chiny – Partner Konsorcjum (nr KRS Oddziału w Polsce: 0000750624) kwotę **3600 zł 00 gr** (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) tytułem wynagrodzenia pełnomocnika;
- b) wykonawcy **Budimex S.A. z/s w Warszawie** (ul. Siedmiogrodzka 9, 01-204 Warszawa) kwotę **3600 zł 00 gr** (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) tytułem wynagrodzenia pełnomocnika;

c) wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Konsorcjum: **Polimex Infrastruktura Sp. z o.o., Polimex Mostostal S.A., Mosty Łódź S.A. z/s w Warszawie** (Aleja Jana Pawła II 12, 00-124 Warszawa) kwotę **3600 zł 00 gr** (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) tytułem wynagrodzenia pełnomocnika.

Stosownie do art. 579 ust. 1 i art. 580 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r., poz. 1605 ze 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**.

.....

.....

.....

**Sygn. akt KIO 3067/23**

**Sygn. akt KIO 3075/23**

**Sygn. akt KIO 3080/23**

### **Uzasadnienie**

Odwołania zostały wniesione do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 16 października 2023 r. przez trzech wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia publicznego:

Odwołujący 1: wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia: Konsorcjum firm: KOBYLARNIA S. A. – Lider konsorcjum oraz Stecol Corporation – Partner Konsorcjum - Chiny – Partner Konsorcjum (nr KRS Oddziału w Polsce: 0000750624) - sygn. akt KIO 3067/23,

Odwołujący 2: wykonawca Budimex S.A. z/s w Warszawie - sygn. akt KIO 3075/23,

Odwołujący 3: wykonawcy wspólnie ubiegający się do postępowania odwoławczego: Konsorcjum: Polimex Infrastruktura Sp. z o.o., Polimex Mostostal S.A., Mosty Łódź S.A. z/s w Warszawie - sygn. akt KIO 3080/23

w postępowaniu prowadzonym przez Zamawiającego: Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad z/s w Warszawie prowadzący postępowanie: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie na podstawie ustawy z dnia 11 września 2019r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 ze zm.), [ustawa Pzp lub Pzp lub Ustawa PZP], w przedmiocie zamówienia publicznego na: „Budowę drogi S16 Olsztyn (S51) – Ełk (S61) odcinek Olsztyn – Biskupiec (budowa drugiej jezdni), odcinek Barczewo – Biskupiec”. Znak postępowania: O/OL.D-3.2411.25.2022. Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dz. Urz. UE z dnia 21 grudnia 2022, nr 2022/S 246-712072.

### **Sygn. akt KIO 3067/23**

Odwołujący 1: wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia: Konsorcjum firm: KOBYLARNIA S. A. – Lider konsorcjum oraz Stecol Corporation – Partner Konsorcjum - Chiny – Partner Konsorcjum (nr KRS Oddziału w Polsce: 0000750624) podał: (...)

2. wnoszę odwołanie od następujących czynności i zaniechań Zamawiającego niezgodnych z przepisami ustawy:

a) czynności Zamawiającego polegającej na badaniu i ocenie oferty Odwołującego;



b) czynności Zamawiającego polegającej na odrzuceniu oferty Odwołującego jako niezgodnej z warunkami zamówienia ewentualnie zaniechanie wezwania Odwołującego do dalszych wyjaśnień treści oferty i zaniechanie poprawy w ofercie innej omyłki;

b) zaniechanie wyboru oferty Odwołującego jako najkorzystniejszej;

c) czynności Zamawiającego polegającej na wyborze oferty PORR S. A. w Warszawie jako najkorzystniejszej.

(...)

4. Czynności Zamawiającego Odwołujący zarzuca naruszenie:

a) art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp, w zw. z art. 16 Pzp mające wpływ na wynik postępowania poprzez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie:

- wykonawca nie uwzględnił w ofercie prac na istniejącym obiekcie WD-6B (16c km 27.688 Rzeck wiadukt)), pomimo że był do tego zobowiązany (niezgodność nr 1) w sytuacji gdy, oferta Odwołującego pozostawała zgodna z ww. wymaganiami - co do zakresu świadczenia wykonawcy, a Odwołujący skalkulował przedmiotowe prace w cenie oferty

b) art. 65 § 1 K. c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp mające wpływ na wynik postępowania poprzez dokonanie wadliwej wykładni oświadczenia woli Odwołującego w zakresie prac na istniejącym obiekcie Rzeck wiadukt, wbrew zasadom wymienionym w ww. artykule, czyli bez uwzględnienia kontekstu sytuacyjnego postępowania(całokształtu okoliczności przetargu), z pominięciem zasad Pzp, które nakazują nadać treść oświadczeniom wykonawcy sens zgodny z zasadami Pzp i całkowicie bezpodstawne uznanie, że odpowiedź na pytanie 3.12 (wyjaśnienia z dnia 4 września 2023 r.) stanowiło jasne i wyraźne oświadczenie woli Odwołującego, że nie wykona prac na istniejącym obiekcie „Rzeck wiadukt”, w sytuacji gdy odpowiedź Odwołującego dotyczyła wiaduktu nowoprojektowanego, a nie istniejącego, co wynika wprost ze złożonego oświadczenia i co było uzasadnione treścią pytania, a brak wyjaśnienia w zakresie prac na przedmiotowym obiekcie, nie oznaczało niezaoferowania świadczenia w tym zakresie;

*ewentualnie*

c) art. 223 ust. 1 Pzp w zw. z art. 16 Pzp mające wpływ na wynik postępowania poprzez jego niezastosowanie i uznanie przez Zamawiającego, że nie miał obowiązku dalszego wyjaśniania treści oferty, pomimo że treść odpowiedzi na pytanie 3.12. (wyjaśnienia z dnia 9 września 2023 r.) mogła budzić wątpliwości jak zrozumiał pytanie Odwołujący i w jakim przedmiocie rzeczywiście udzielił odpowiedzi, co wymagało ustalenia, a różne rozumienie pytania było usprawiedliwione treścią pytania i dokumentami zamówienia (PFU i załącznikami do PFU) zawierającymi różne oznaczenie obiektu;

d) art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp, w zw. z art. 16 Pzp mające wpływ na wynik postępowania poprzez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie:

- wykonawca przyjął w ofercie technologię wykonania mostu MD – 1 B niezgodną z PFU (niezgodność nr 2) w sytuacji, gdy oferta Odwołującego pozostawała zgodna z ww. wymaganiami co do cech i sposobu realizacji mostu, Odwołujący zaoferował technologię monolityczną wykonania most;

e) art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp, w zw. z art. 16 Pzp mające wpływ na wynik postępowania poprzez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie:

- wykonawca przyjął w ofercie konstrukcję dolnych warstw jezdni manewrowych w ODU i MOP dla określonego podłoża gruntowego niezgodnie z wymaganiami Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i pólstywnych (niezgodność nr 3) w sytuacji, gdy oferta Odwołującego pozostawała zgodna z ww. wymaganiami co do cech konstrukcji nawierzchni manewrowych; ewentualnie

f) art. 223 ust. 2 pkt 3 Pzp w zw. z art. 16 Pzp poprzez jego niezastosowanie i uznanie przez Zamawiającego, że nie miał obowiązku poprawienia oferty Odwołującego w zakresie konstrukcji warstw nawierzchni jezdni manewrowych, w sytuacji, gdy zmiana w tym zakresie byłaby nieistotna, czyli bez wpływu na wolę zrealizowania zamówienia w tym przedmiocie zgodnie z wymaganiami Katalogu;

g) naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp, w zw. z art. 16 Pzp poprzez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie:

- wykonawca przyjął w ofercie technologię posadowienia mostu MD – 1 B nie do zrealizowania (niezgodność nr 4) w sytuacji, gdy oferta Odwołującego pozostawała zgodna z ww. wymaganiami co do cech i sposobu realizacji mostu, czyli możliwa do zrealizowania było bezpośrednie posadowienie mostu.

5. Na potwierdzenie zasadności stawianych zarzutów wnoszę o przeprowadzenie następujących dowodów z dokumentów stanowiących załączniki do protokołu postępowania:

a) PFU (pkt 1.1.3.3, Tabela nr 1.1., pozycja 11) oraz Załącznik nr 33 do PFU (Uzupełniający Opis Przedmiotu Zamówienia wraz z załącznikami), Załącznik nr 2 Zakres remontu obiektów istniejących na drodze krajowej nr 16 c, odcinek Barczewo – Biskupiec.

– na potwierdzenie stosowania przez Zamawiającego różnych oznaczeń dla wiaduktu nowoprojektowanego „WD-6B” i wiaduktu istniejącego „16c km 27.688 Rzeck wiadukt”;

b) PFU (pkt 1.1.3.3 Parametry przewidywanych obiektów inżynierskich Tabela 1. 1., pozycja 3.) oraz PFU pkt 2.1.16.2.2 Konstrukcja nośna przęseł - wymagania ogólne

- na potwierdzenie dopuszczenia konstrukcji monolitycznej z belkami Kujan przez Zamawiającego;

c) Załącznik nr 40 do PFU „dokumentacja projektowa Barczewo-Biskupiec,, (tom III), Zamawiający w tomie II\_2\_2\_MD-1B\_(10+811.08) – Załącznik nr 2, nr 3 - na potwierdzenie dopuszczenia konstrukcji monolitycznej z belkami Kujan przez samego Zamawiającego oraz bezpośredniego posadowienia;

d) PFU pkt 2.1.17.2 (Architektura obiektów kubaturowych) ppkt 2.1.17.2.1 (Obwód Utrzymania Drogi (OD) ppkt 2.1.17.2.1.2 Jezdnie manewrowe, miejsca postojowe i chodniki postanowił

- na potwierdzenie postawienia przez Zamawiającego wymogu zgodności z Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych w zakresie konstrukcji nawierzchni jezdni manewrowych na terenie obwodu utrzymania drogi i miejsc obsługi podróżnych,;

e) wezwanie z dnia 13 lipca 2023 r. oraz wezwanie z dnia 30 sierpnia 2023 r. Odwołującego do złożenia wyjaśnień i dalszych wyjaśnień w zakresie treści oferty

– na okoliczność wszczęcia procedury wyjaśniającej treść oferty w przedmiocie m. in. zakresu remontów na istniejących obiektach, rozwiązań projektowych dla branży mostowej i rozwiązań projektowych w zakresie konstrukcji nawierzchni;

f) wyjaśnienia Odwołującego z dnia 28 lipca 2023 r. oraz dalsze wyjaśnienia z dnia 4 września 2023 r. (pytania/odpowiedź 3.10, 3.12, 3.17)

– na potwierdzenie, że oferta Odwołującego pozostawała zgodna z wymaganiami co do zakresu świadczenia wykonawcy (uwzględniała „Rzeck wiadukt”), pozostawała zgodna z wymaganiami co do cech i sposobu realizacji mostu – MD – 1 B, pozostała zgodna z wymaganiami co do cech konstrukcji nawierzchni manewrowych.

6. Na potwierdzenie zasadności stawianych zarzutów wnoszę o przeprowadzenie następujących dowodów z dokumentów, złożonych na rozprawie m. in.:

a) kosztorys ofertowy na potwierdzenie ujęcia w cenie oferty prac na istniejącym obiekcie „Rzeck wiadukt” – na potwierdzenie uwzględnienia tych prac w cenie oferty przez Odwołującego

7. Wskazując na powyższe wnoszę o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu, aby:

a) unieważnił czynność wyboru oferty najkorzystniejszej

b) unieważnił czynność odrzucenia oferty Odwołującego ewentualnie zwrócić się do Odwołującego w trybie art. 223 ust. 1 Pzp o dodatkowe wyjaśnienia

c) dokonanie ponownego badania i oceny ofert z uwzględnieniem oferty Odwołującego

8. Odwołujący wskazuje, że niewątpliwie jest wykonawcą, który ma interes w uzyskaniu przedmiotowego zamówienia. Odwołujący jest zainteresowany udzieleniem mu przedmiotowego zamówienia. W tym celu Odwołujący złożył ofertę, której treść odpowiada treści SWZ. Ponadto Odwołujący wskazuje, że w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy Odwołujący poniósł szkodę. Gdyby Zamawiający postąpił zgodnie z przepisami ustawy Pzp, to dokonałby wszystkich wskazanych powyżej zaniechanych czynności, natomiast nie dokonałby wskazanych powyżej czynności niezgodnych z przepisami ustawy Pzp. W konsekwencji, zgodnie z określonymi w SWZ kryteriami oceny ofert, oferta Odwołującego mogłaby zostać wybrana jako najkorzystniejsza. Poprzez dokonanie i zaniechanie powyższych czynności Zamawiający doprowadził zatem do sytuacji, w której Odwołujący utracił szansę na uzyskanie zamówienia oraz na osiągnięcie zysku, który Odwołujący planował osiągnąć w wyniku jego realizacji (*lucrum cessans*). Powyższe stanowi wystarczającą przesłankę do skorzystania przez Odwołującego ze środków ochrony prawnej przewidzianych w art. 505 ust. 1 Pzp. Odwołujący wskazuje ponadto, że naruszenie wskazanych powyżej przepisów ustawy Pzp niewątpliwie miało wpływ na wynik postępowania, a zatem biorąc pod uwagę art. 554 ust. 1 pkt 1 Pzp Krajowa Izba Odwoławcza winna uwzględnić niniejsze odwołanie. Efektem wskazanych powyżej czynności i zaniechań Zamawiającego jest bowiem uniemożliwienie wyboru oferty Odwołującego jako najkorzystniejszej, co w istotny sposób wpłynęło na wynik postępowania.

W uzasadnieniu stanowiska podał:

#### I. Okoliczności przetargu istotne dla rozstrzygnięcia sprawy

1. W dniu 5 października 2023 r. Zamawiający poinformował o odrzuceniu oferty Odwołującego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp.
2. Zamawiający wskazał na cztery niezgodności z warunkami zamówienia. Po pierwsze, Zamawiający stwierdził, że oferta Odwołującego nie uwzględnia prac na istniejącym obiekcie objętym zamówieniem, który zamawiający oznaczył w informacji o odrzuceniu jako WD-6B (16c km 27.688 Rzeck wiadukt), . Po drugie, Zamawiający stwierdził, że zaoferowana przez Odwołującego technologia wykonania mostu MD – 1 B jest inna od wskazanej przez Zamawiającego. Po trzecie, Zamawiający stwierdził, że zaoferowana przez Odwołującego konstrukcja nawierzchni jezdni manewrowych na terenie obwodu utrzymania drogi i miejsc obsługi podróżnych w zakresie dolnych warstw konstrukcji nawierzchni (dla podłoża gruntowego o grupie nośności G3 i G4) jest inna od wskazanej przez Zamawiającego. Po czwarte, Zamawiający stwierdził, że zaoferowana przez Odwołującego technologia posadowienia mostu MD – 1 B jest niewykonalna, ponieważ istnieje tylko jeden właściwy sposób posadowienia obiektu nie ten uwzględniony w ofercie.

3. Do powyższych kategoriycznych wniosków, Zamawiający doszedł na podstawie wyjaśnień Odwołującego z dnia 28 lipca 2023 r. oraz z dnia z dnia 4 września 2023 r., złożonych w toku prowadzonego postępowania, na wezwanie Zamawiającego, skierowane w trybie art. 223 ust. 1 Pzp.

4. Odwołujący podnosi, że kwestionuje wszystkie cztery podstawy faktyczne odrzucenia jego oferty. Zamawiający dokonał błędnych ustaleń w tym zakresie. Postępowanie wyjaśniające prowadzone przez Zamawiającego nie dawało żadnych podstaw do rozstrzygnięcia w przedmiocie odrzucenia oferty Odwołującego. Zdaniem Odwołującego doszło do tego, z różnych powodów, błędnej wykładni oświadczenia woli (niezgodność nr 1), odmiennej identyfikacji zakresu zamówienia (niezgodność nr 2 i 4), czy poleganiu na stronie formalnej przedstawienia informacji, a nie merytorycznej (niezgodność nr 3). Natomiast wszystkie te powody leżą po stronie Zamawiającego i obciążają Zamawiającego. Jako takie właśnie nie uzasadniają odrzucenia oferty. W przypadku „niezgodności nr 1” – odrzucenie oferty jest wynikiem błędnej wykładni oświadczenia woli wyrażonego w ofercie Odwołującego. W przypadku „niezgodności nr 2” i „niezgodności nr 4” – odrzucenie oferty jest wynikiem błędnej identyfikacji przez Zamawiającego zakresu własnego zamówienia (granic swobody koncepcyjnej wykonawcy). Z kolei, w przypadku „niezgodności nr 3” – odrzucenie oferty jest wynikiem przyjęcia przez Zamawiającego kryterium formalnego, a nie merytorycznego do oceny zaprezentowanych przez Odwołującego założeń pod kątem zgodności czy niezgodności z wymaganiami. Takie postępowanie Zamawiającego nie tylko narusza bezpośrednio zastosowane w przetargu przepis art. 223 Pzp, art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp, art. 65 § 1 K. c., ale narusza zasady rządzące postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, przede wszystkim zasadę przejrzystości i proporcjonalności oraz standardy postępowania profesjonalnego Zamawiającego.

5. Odwołujący stoi na stanowisku, że skonstruował ofertę w oparciu o prawidłowe założenia, możliwe do realizacji, które są zgodne z wymaganiami Zamawiającego

6. O sprzeczności oferty z warunkami zamówienia można mówić, gdy sprzeczność ta jest niewątpliwa, jednoznaczna, zasadnicza i nieusuwalna. Takie wnioski płyną z ugruntowanego orzecznictwa w tym przedmiocie. Odwołujący przykładowo wskazuje na wyrok z dnia 21 stycznia 2022 r. w sprawie KIO 40/22, w którym Izba ponownie potwierdziła zasadność takiego założenia, że „Aby zastosować podstawę odrzucenia oferty z art. 226 ust. 1 pkt 5 p.z.p. musi być możliwe do określenia na czym konkretnie taka niezgodność polega, czyli co i w jaki sposób w ofercie nie jest zgodne z konkretnie wskazanymi, skwantyfikowanymi i ustalonymi jednoznacznie postanowieniami SWZ. Odrzuceniu podlega zatem wyłącznie oferta, której treść jest niezgodna z treścią SWZ w sposób zasadniczy i nieusuwalny, gdyż obowiązkiem zamawiającego jest poprawienie w złożonej ofercie niezgodności z SWZ niemających istotnego charakteru.”

7. Odwołujący zwraca uwagę, że zamówienie realizowane jest w formule „zaprojektuj i wybuduj”, co oznacza, że konkretyzacja świadczenia następuje w złożonych ofertach. Opis przedmiotu zamówienia ma charakter ogólny, co oznacza swobodę koncepcyjną wykonawcy. Tylko jednoznaczne i wyczerpujące postanowienia SWZ, PFU i wiążących dokumentów mogą stanowić podstawę do zastosowania art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp, a więc musimy mieć do czynienia z oczywistą sprzecznością konkretnego (w sensie wyczerpującego) postanowienia OPZ oraz konkretnego postanowienia oferty. Wszystko co w kategoriach zero – jedynkowych nie może zostać ujęte jest dopuszczalne, a taka oferta pozostaje w zgodzie z warunkami zamówienia. Potwierdzeniem, że taką właśnie perspektywę należy przyjąć dla zastosowania art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp w przypadku zamówień realizowanych w formule zaprojektuj i wybuduj są wypowiedzi Krajowej Izby Odwoławczej. Odwołujący tytułem przykładu wskazuje na wyrok KIO w spr. 542/18, w którym Izba zaprezentowała następujący pogląd: „Przy realizacji inwestycji w ramach formuły „zaprojektuj i wybuduj” naturalną konsekwencją swobody wykonawców w ustalaniu i sprecyzowaniu sposobu uzyskania założeń z PFU jest dowolność wyboru metody i sposobu realizacji prac budowlanych, swoboda ta jest ograniczona jedynie efektami założeń funkcjonalnych ujętych w PFU”. W tym kontekście stwierdzić należy, że ofertę na projekt i budowę znacznie trudniej ująć w kategorii sprzeczności niewątpliwej, jednoznacznej, zasadniczej i nieusuwalnej z warunkami zamówienia, w szczególności z OPZ, a zatem decyzja w przedmiocie odrzucenia oferty uzasadniona jest tylko w wyjątkowych przypadkach.

8. Odwołujący podnosi również, że postępowanie wyjaśniające prowadzone przez GDDKiA w trybie art. 223 ust. 1 Pzp w przypadku zamówień realizowanych w formule „zaprojektuj i wybuduj” wykazuje swoiste cechy. Zamawiający stosuje ww. przepis, w celu uzyskania informacji na temat zaoferowanych projektów koncepcyjnych wykonawców na etapie już toczącego się postępowania (rezygnując z możliwości zażądania dokumentów przedmiotowych wraz z ofertą). Sama procedura wszczynana jest zatem bez związku z powzięciem jakichkolwiek wątpliwości np. co do zgodności zaoferowanego świadczenia z warunkami zamówienia. Wykonawca udzielający wyjaśnień, odpowiada na wiele pytań (tzw. technicznych), często sformułowanych w sposób otwarty. Kierunek zatem wyjaśnień nie determinuje żadna wątpliwość (niezgodność) powzięta (stwierdzona) przez Zamawiającego.

9. Zdaniem Odwołującego, legalne postępowanie Zamawiającego powinno być takie, że w przypadku powzięcia wątpliwości w związku z udzielonymi wyjaśnieniami, czy stwierdzenia niezgodności, Zamawiający powinien ponownie wezwać wykonawcę do wyjaśnień, wskazując na powziętą wątpliwość, czy stwierdzoną niezgodność. Czyli powinien przedmiotowy przepis zastosować zgodnie z przewidzianą funkcją. Takie wezwanie winno spełniać wymogi stawiane mu w orzecznictwie, czyli konkretyzować powstałą wątpliwość,

czy stwierdzoną niezgodność, w celu umożliwienia wykonawcy odniesienia się do zarzutów. Postępowanie przeciwne narusza zasady rządzące postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, przede wszystkim zasadę przejrzystości i proporcjonalności.

10. W realiach przedmiotowego postępowania, Odwołujący postępując lojalnie wobec Zamawiającego, respektując potrzebę przejrzystego prowadzenia sprawy, udzielił na wezwanie do wyjaśnień odpowiedzi, w tym wyjaśnień dodatkowych. Zamawiający nie wszczął natomiast procedury nakierowanej na wyjaśnienie treści oferty, w związku z podejrzeniem jej niezgodności, czy stwierdzenia jej sprzeczności z warunkami zamówienia, tak aby Odwołujący mógł wyjaśnić, po pierwsze, rzeczywistą treść złożonych wyjaśnień, po drugie odnieść te wyjaśnienia do treści wyrażonego w ofercie zobowiązania. Zamawiający dokonał wybiórczej i nieprawidłowej oceny udzielonych przez Odwołującego, w toku postępowania wyjaśniającego, odpowiedzi na pytania i dokonał uproszczenia, że stanowią one same w sobie ofertę Odwołującego, czyli w zakresie w jakim wyjaśnienia Odwołującego jawiły się Zamawiającemu jako niekompletne, niewyczerpujące i niejasne, czy też sprzeczne z OPZ udzielenie odpowiedzi na pytanie, oznaczało to dla Zamawiającego automatycznie sprzeczność oferty z warunkami zamówienia (brak rzeczywistego zamiaru wykonawcy zrealizowania zamówienia na warunkach określonych przez zamawiającego). Takie postępowanie Zamawiającego jest wadliwe.

11. W postępowaniu o zamówienie publiczne nie została wyłączona ogólna, charakterystyczna dla prawa cywilnego zasada ustalania treści złożonego oświadczenia woli w sposób odzwierciedlający zamiar strony i cel złożenia oświadczenia. 12. Art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp stanowi, że zamawiający odrzuca ofertę, jeżeli jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia. Z kolei, art. 65 § 1 K. c., który znajduje zastosowanie na mocy art. 8 ust. 1 Pzp, stanowi, że oświadczenie woli należy tak tłumaczyć, jak tego wymagają ze względu na okoliczności, w których złożone zostało, zasady współżycia społecznego oraz ustalone zwyczaje. Przy czym, oświadczenie woli drugiej strony woli zawarcia umowy stanowi ofertę, jeżeli określa istotne postanowienia tej umowy (art. 66 § 1 K. c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp). Z przywołanych norm wynika następujący wniosek, aby odrzucić ofertę na wskazanej podstawie prawnej, należy w pierwszej kolejności analizowaną ofertę przetłumaczyć (zinterpretować) w celu odczytania jej treści. Tłumaczenie to odbywa się zgodnie z regułami z art. 65 § 1 K. c., a zatem mając na uwadze okoliczności, w których złożone zostało, przyjmując sens zgodny z zasadami współżycia społecznego oraz ustalonymi zwyczajami. Dopiero wówczas tak ustaloną treść można oceniać w kontekście przesłanek z art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp i ewentualnie stosować sankcję tam przewidzianą. Przy czym należy wyjaśnić, tak wyrok Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 7 marca 2018 r. w sprawie VIII Ga 102/, że „wskazany w tym przepisie nakaz uwzględnienia w wykładni oświadczenia zasad współżycia społecznego wprowadza w istocie nakaz preferowania takiego możliwego wyniku wykładni,

który wskazuje największy stopień zgodności z obowiązującymi w społeczeństwie normami moralnymi. W kontekście postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w trybie Pzp, za odpowiednik tych zasad na gruncie tej regulacji uznać należy zasady odczytywane z art. 7 Pzp, a tym samym przy dokonywaniu wykładni oświadczeń woli składanych w toku tego postępowania należy preferować taki wynik wykładni, który w jak największym stopniu jest zgodny z zasadami, w szczególności zasadą przejrzystości postępowania.”

12. Zgodnie z poglądami prezentowanymi w doktrynie oraz orzecznictwie, zasada przejrzystości postępowania oznacza, że wszystkie warunki i zasady postępowania przetargowego powinny być zapisane w ogłoszeniu o zamówieniu lub Specyfikacji w sposób jasny, precyzyjny i jednoznaczny, który pozwoli wszystkim rozsądnie poinformowanym i wykazującym zwykłą staranność oferentom na zrozumienie ich dokładnego zakresu i dokonanie ich wykładni w taki sam sposób. Zasada przejrzystości oznacza również zakaz wyciągania negatywnych konsekwencji wobec wykonawcy wskutek niedopełnienia przez niego obowiązku, który nie wynika wyraźnie z dokumentacji lub obowiązujących przepisów prawnych. W obecnym porządku prawnym (ustawa z 2019 r.) zasady prowadzenia postępowania zostały ujęte w art. 16 i w art. 17 Pzp. Dla niniejszej sprawy oznacza w szczególności to, że ocena wyjaśnień Odwołującego oraz treści samej oferty powinna być dokonywana z uwzględnieniem stanu dokumentów zamówienia, w tym, jak w przypadku niezgodności nr 1 (istniejący obiekt Rzeck wiadukt), z uwzględnieniem nieprecyzyjnych oznaczeń w różnych dokumentach składających się na OPZ. O czym poniżej.

II. Konsorcjum KOBYLARNIA/STECOL uwzględniło w ofercie prace przewidziane do wykonania na istniejącym obiekcie Rzeck wiadukt

13. Odnosząc się do zarzutu braku uwzględnienia prac na istniejącym obiekcie, który zamawiający oznaczył w informacji o odrzuceniu oferty Odwołującego jako WD-6B (16c km 27.688 Rzeck wiadukt) Odwołujący podnosi, że wnioski jakie Zamawiający wyciągnął z odpowiedzi na pytanie nr 3. 12 na drugie wezwanie (wyjaśnienia z dnia 4 września 2023 r.) są całkowicie bezzasadne i nie odpowiadają rzeczywistemu stanowi. Zdaniem Odwołującego w toku postępowania wyjaśniającego doszło do nieporozumienia pomiędzy pytającym a odpowiadającym, za które, Odwołujący odpowiedzialności nie ponosi, a w każdym razie z informacji zawartej w „Załączniku nr 2 AKTUALIZACJA” cyt.:

nie wynika, że Odwołujący nie zamierza zrealizować prac na obiekcie istniejącym, wskazanym w uzasadnieniu odrzucenia oferty Odwołującego jako „WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt)”.

14. Odwołujący zwraca szczególną uwagę na to, że oznaczenie obiektu istniejącego jako „WD6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt)” nastąpiło dopiero w uzasadnieniu odrzucenia oferty Odwołującego. Obiektu o takiej nazwie Zamawiający nie wskazał w opisie przedmiotu



zamówienia. Oznaczeniem „WD - 6B” Zamawiający posługiwał w dokumentach zamówienia dla oznaczenia nowoprojektowanego obiektu. Tym samym, odpowiedź na pytanie referujące m. in. do WD – 6B – wiadukt w ciągu trasy głównej w km 27 + 668 nie stanowi oświadczenia, że prace na obiekcie istniejącym „Rzeck wiadukt” nie zostaną wykonane. Jednocześnie Odwołujący jest w stanie wykazać skalkulowanie w cenie oferty prac na obiekcie Rzeck Wiadukt.

15.Odwołujący podnosi, że pytanie nr 3.12 o wskazanie zakresu prac przewidzianych do wykonania na obiekcie o symbolu – „WD-6B – wiadukt w ciągu trasy głównej w km 27+668” potraktował jako pytanie dotyczące obiektu, o którym stanowi PFU:

#### 1.1.3.3 Parametry przewidywanych obiektów inżynierskich

Tabela nr 1.1. Wykaz obiektów inżynierskich z informacją o przeszkodach koniecznych do pokonania, w tym obiektów ekologicznych (przejścia dla zwierząt) na trasie głównej, łącznicach, dodatkowych jezdniach oraz innych drogach i przeszkodach.

Lp.	Kilometraż orientacyjny wg KP	Kolizja z przeszkodą	Parametry funkcjonalne przeszkód	Rodzaj obiektu inżynierskiego
-----	-------------------------------	----------------------	----------------------------------	-------------------------------

11	23+095 Symbol obiektu wg KP: WD-6B	Trasa główna z drogą powiatową 1458N	<b><u>Należy zaprojektować i wybudować wiadukt w ciągu nowej jezdni prawej S-16. Należy wykonać na obiekcie jednostronny chodnik do obsługi szer. 0,9m odseparowany od pasa awaryjnego barierą ochronną.</u></b>	WS
			<b>Parametry zgodnie z pkt 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2 PFU.</b>	

Odpowiedź na pytanie 3.12. zawarta w Załączniku nr 2 AKTUALIZACJA dotyczyła właśnie tego obiektu.

16.Odwołujący nie kwestionuje, że w ramach zamówienia poza budową nowych obiektów inżynierskich należy wykonać prace na 17 istniejących obiektach inżynierskich w celu

dostosowania tych istniejących obiektów do nowej funkcji i że zakres prac został opisany w Załączniku nr 33 do PFU Uzupełniający Opis Przedmiotu Zamówienia wraz z załącznikami Załącznik nr 2 Zakres remontu obiektów istniejących na drodze krajowej nr 16 c, odcinek Barczewo – Biskupiec. Natomiast Odwołujący wskazuje, że sporny obiekt, z powodu którego oferta Odwołującego została odrzucona nie miał nazwy i został oznaczony w tym dokumencie jako „16c km 27.668 Rzeck wiadukt”.

17.Co istotne, z punktu widzenia przedmiotowego zarzutu, to również to, że PFU oraz załączniki do PFU posługują się różnymi kilometrażami dla umiejscowienia obiektów i tak też jest w przypadku zarówno nowoprojektowanego obiektu „WD – 6B”, jak i w przypadku istniejącego „Rzeck wiadukt”. Ma to znaczenie o tyle, że także informacja dotyczące kilometrażu zawarta w pytaniu 3.12 nie była rozstrzygająca co do tego, o który obiekt rzeczywiście pyta Zamawiający, a Odwołujący uważa, że pytanie wręcz było wprowadzające w błąd. Stan dokumentów zamówienia w tym zakresie przedstawia się następująco:

Poz.	Obiekt nazwa wg PFU tabela 1.1	Obiekt nazwa wg zał. 33 do PFU	Status wg PFU	km wg PFU	km wg Zał. 33 do PFU	UWAGI
10'		Rzeck wiadukt	ISTNIEJĄCY		27+668	Obiekt wymieniony jedynie w załączniku 33 do PFU. Brak informacji o obiekcie w tabeli 1.1 PFU
11	WD-6B	-	NOWY	23+095		

Ponieważ w SWZ podane zostały różne pikietáže, Odwołujący przygotowując ofertę skorelował te pikietáže. Z dokonanych przez Odwołującego obliczeń wynika, że nowoprojektowany obiekt WD – 6 B, będzie się znajdował w bliskim sąsiedztwie istniejącego Rzeck wiadukt. Tak więc, Zamawiający wskazując na konkretną nazwę obiektu nie miał innej możliwości jak wskazanie obiektu WD-6B. Ponieważ w dodatkowym opisie zamówienia wykazane obiekty nie posiadały nazwy, jedynie tylko wskazanie lokalizacji w postaci km. W przypadku, gdyby Zamawiający miał na myśli inny obiekt, opisałby go zgodnie z nazwą wskazaną w OPZ, czyli „16c km 27.668 Rzeck wiadukt”.

18.Zaistniałą w toku wyjaśnień sytuację, nie sposób oceniać, wbrew temu co przyjął Zamawiający, jako ujawnienie rzeczywistej woli zaferowania świadczenia w węższym zakresie niż wymaganym przez Zamawiającego, innymi słowy, że oferta Odwołującego nie obejmuje prac i robót przewidzianych przez Zamawiającego do wykonania na spornym wiadukcie. Odwołujący jeszcze raz w tym miejscu podnosi, że do wyjaśnień nie można podchodzić automatycznie i formalnie, aby dokonać wykładni oświadczenia woli, a w konsekwencji odczytać jego treść w świetle art. 65 § 1 K. c. poza zwróceniem uwagi na kontekst językowy analizowanego oświadczenia, uwzględnić należy także okoliczności jego

złożenia, czyli kontekst sytuacyjny. Zamawiający zarówno nie uwzględnił kontekstu językowego udzielonej odpowiedzi, jak i kontekstu sytuacyjnego.

19. Na kontekst sytuacyjny w przedmiotowej sprawie składa się treść SWZ (w tym PFU i załączników do PFU), zachowanie wykonawców w postępowaniu na etapie przed złożeniem oferty, to czynności podejmowane przez Zamawiającego w postępowaniu, to okoliczności związane z prowadzoną procedurą wyjaśniania treści oferty, zarówno podstawa prawna prowadzonych wyjaśnień i cel tych wyjaśnień jaki i konkretne pytania kierowane do wykonawców, w tym do Odwołującego, ostatecznie udzielone odpowiedzi Odwołującego w ramach prowadzonej procedury, w tym odpowiedzi na kwestionowane pytania.

20. Profesjonalizm Odwołującego nie uchyla art. 65 § 1 K. c. i przywołanych powyżej reguł wykładni. Zamawiający jest również podmiotem profesjonalnym, od którego wymagana jest szczególna staranność wyrażająca się większą zapobiegliwością, rzetelnością, dokładnością w działaniu, w tym dokładnością w prowadzeniu wyjaśnień i zadawaniu odpowiednich pytań. Co więcej, Pzp nakłada na Zamawiającego konkretne obowiązki i rygory postępowania. W sytuacji gdy Zamawiający otrzymuje oświadczenie wykonawcy w odpowiedzi na własne oświadczenie, które nie odpowiada Zamawiającemu, zawsze ocena takiej odpowiedzi powinna następować w kontekście własnego postępowania – należytej staranności w prowadzeniu wyjaśnień, czy należytego opisanie przedmiotu zamówienia, do którego pytania referują. Krajowa Izba Odwoławcza wielokrotnie rozstrzygała, że wykonawca nie może ponosić negatywnych konsekwencji wynikających z braku precyzji wezwań Zamawiającego

21. Podsumowując, wykładnia oświadczenia woli wyrażonego przez Odwołującego w ofercie, następnie wyjaśnianej dokonana przez Zamawiającego nie była wszechstronna, czyli taka jaka być powinna na podstawie art. 65 K. c. A postępowanie Zamawiającego można ocenić jako bezrefleksyjne. Zdaniem Skarżącego odpowiedź na pytanie 3.12. nie spowodowała sprzeczności z SWZ. Odwołujący podnosi, że prawidłowo zidentyfikował przedmiot zamówienia, w tym zakres przedmiotu zamówienia, dostatecznie wyraził wolę spełnienia świadczenia zgodnie z wymaganiami zawartymi w PFU i załącznikach. Zamawiający w ramach prowadzonej procedury wyjaśniającej w sposób niejasny sformułował pytanie 3.12. w drugim wezwaniu.

22. Odwołujący wskazuje, że co najwyżej zawarcie przez Odwołującego w tabeli istniejących obiektów, obiektu nowoprojektowanego mogło wzbudzić wątpliwości o zrozumienie przez Odwołującego pytania, ewentualnie wątpliwości co do własnej precyzji Zamawiającego w zadawaniu pytań, czy stanu dokumentacji przetargowej. W każdym razie, Zamawiający mógł te wątpliwości rozstrzygnąć w legalny sposób, kierując do Odwołującego wezwanie, które wskazywałoby na wątpliwości Zamawiającego. Uzasadnia to zarzut naruszenia art. 223 ust. 1 Pzp sformułowany w niniejszym odwołaniu jako ewentualny.

III. Konsorcjum KOBYLARNIA/STECOL zaferowało technologię wykonania mostu MD – 1 B zgodną z tą wskazaną przez Zamawiającego

23. Odnosząc się do zarzutu Zamawiającego zaferowania przez Odwołującego niedopuszczonej przez PFU technologii wykonania mostu MD-1B, podnieść należy, że zrealizowanie przyjętego przez Odwołującego rozwiązania projektowego, doprowadzi do powstania „objektu żelbetowego, monolitycznego, trójprzęsłowego o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu z przyczółkami prostopadłymi do osi drogi” a więc takiego, o którym mowa w pkt 1.1.3.3. PFU Tabela 1. 1. pozycja 3. Wbrew zatem twierdzeniu Zamawiającego technologia wykonania mostu MD – 1 B, zaferowana przez Odwołującego, jest zgodna z wymaganiami Zamawiającego. To co zaferował Odwołujący i co zostało w udzielonej odpowiedzi opisane następująco:

POZ wg PFU	OBIEKT	KM	TYP OBIEKTU	KONSTRUKCJA	POSADOWIENIE	IŁOŚĆ PRZESEŁ	ROZPIĘTOŚĆ LT
4	PZD-1 / MD-1B	km 10+811	3-przęsłowy KUJAN	Zespolony	Bezpośrednie	3	Przęsła skrajnie trapezowe zgodnie z treścią PiO 268 -25,5+18,44+22,91m

to w zakresie technologii wykonania – technologia monolityczna – czyli zgodna z wymaganiami Zamawiającego. Wydaje się (z uwagi na lakoniczne uzasadnienie zarzutu w tym przedmiocie), że Zamawiający błędnie przyjął wykorzystanie belek Kujan jako technologię inną niż monolityczną. Belki Kujan to tylko element całej konstrukcji, która po zakończeniu budowy będzie, zgodnie z wymaganiami SWZ monolityczna. Odwołujący podnosi następujące argumenty natury technicznej uzasadniające twierdzenie, że przyjęte rozwiązania w zakresie technologii wykonania dla mostu MD – 1B pozostają w zgodzie z PFU – wybudowania obiektu monolitycznego.

24. Zamawiający w dokumentach zamówienia nie zdefiniował, co rozumie pod pojęciem monolitu i jakie rozwiązania w zakresie technologii wykonania wyklucza. Jednocześnie Odwołujący podnosi, że zdarzają się takie zamówienia, w których Zamawiający w dokumentach zamówienia definiuje, co należy rozumieć przez pojęcie obiektu monolitycznego (technologii monolitycznej). W sytuacji, gdy Zamawiający nie postanowił w sposób wyraźny, że oczekuje obiektu o monolitycznej konstrukcji przęsła nie może uznać, że technologia wykonania zaferowana przez Odwołującego (z wykorzystaniem KUJAN) jest sprzeczna z warunkami zamówienia z pkt 1.1.3.3. PFU Tabela 1. 1. pozycja 3”. Dlatego też stwierdzić należy, że Zamawiający niejednoznacznie określił wymagania dla tego obiektu, co spowodowało różne interpretacje Wykonawców.

25. O tym, że Zamawiający nie rozumie obiektu monolitycznego, wyłącznie jako obiektu o monolitycznej konstrukcji przęsła świadczą szczegółowe wymagania, w stosunku do tych ogólnych uregulowanych w pkt 1 PFU (OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) które Zamawiający zawarł w następujących pkt:

## 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia

### 2.1. Droga ekspresowa

#### 2.1.16. Drogowe obiekty inżynierskie

2.1.16.2.2. Konstrukcja nośna przęseł - wymagania ogólne. Obiekty należy projektować w jednej z poniższych konstrukcji: a) żelbetonowej belkowej lub płytowej, b) kablobetonowej belkowej lub płytowej, c) strunobetonowej belkowej lub płytowej,

Gdyby Zamawiający rozumiał obiekt monolityczny tylko w sensie obiektu o monolitycznej konstrukcji przęsła dopuściłby tylko konstrukcję, o której mowa w ppkt a).

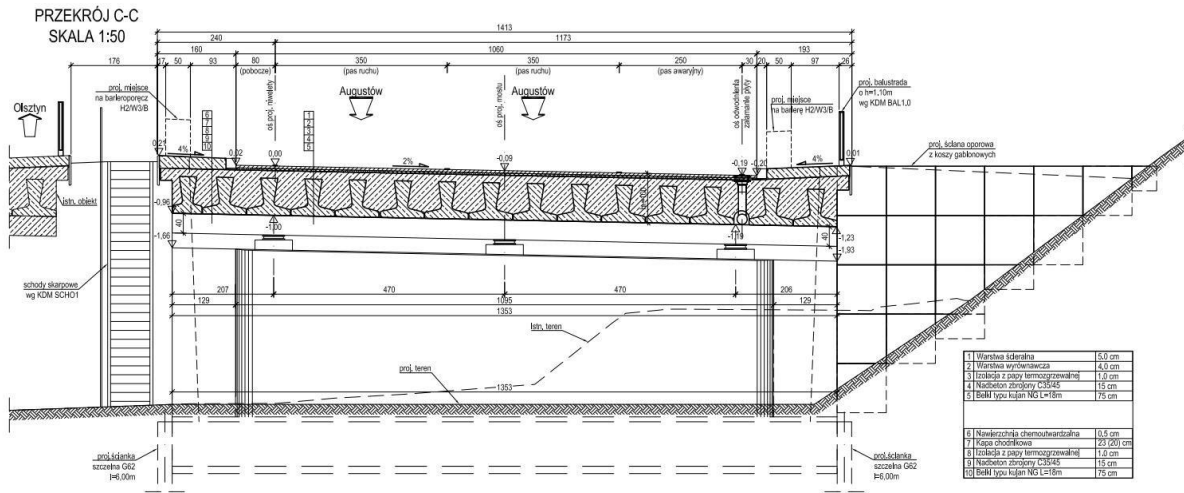
26. Dopuszczenie konstrukcji wymienionych w ppkt a) – c) oznacza, że monolityczny obiekt może powstać z użyciem belek KUJAN.

27. Ustrój na belkach „Kujan” to konstrukcja wykonana z tego samego materiału (beton) zaś belki strunobetonowe traktowane są dodatkowo jako deskowanie tracone. W rezultacie końcowym otrzymujemy układ monolityczny. Beton na mokro scala (zespala trwale) strunobetonowe belki Kujan tworząc jeden ustrój nośny jako płytowy. Na etapie przetargu uznano zatem iż konstrukcja monolityczna z wykorzystaniem belek Kujan będzie w tym przypadku najkorzystniejszym rozwiązaniem dla Wykonawcy.

28. Konstrukcja zespolona w mostownictwie, wprost z definicji składa się z dwóch różnych materiałów (np. stal-beton, beton-kompozyt), do których w celu połączenia ich ze sobą stosuje się łączniki (kołki zespalające). Dodatkowo idea zespolenia wykorzystuje korzystne właściwości materiału (zespolonego) w miejscu (przekroju) w którym każdy z nich (materiałów) posiada swoje „silne” strony – beton – dobre właściwości na ściskanie (płyta pomostowa), stal zaś dobre właściwości na ściskanie i rozciąganie (dźwigary główne).

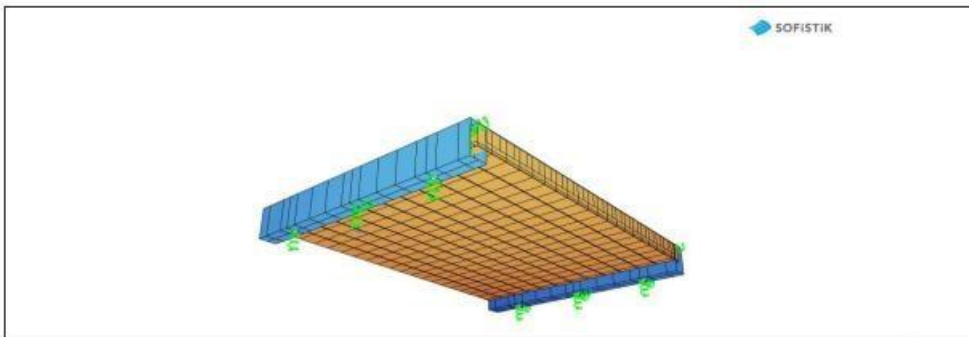
29. Zgodnie z definicją PN-EN 1994 Mosty Zespolone, pkt. 1.5.2.1. Definicja – Element Zespolony – element konstrukcyjny składający się z części z betonu i stali konstrukcyjnej lub formowanej na zimno, wzajemnie powiązanych ze pomocą zespolenia w sposób ograniczający podłużny poślizg między betonem i stalą oraz oddzielenie obu części od siebie.

29. W załączniku nr 40 do PFU „dokumentacja projektowa Barczewo-Biskupiec,, (tom III), Zamawiający w tomie II\_2\_2\_MD-1B\_(10+811.08) zamieścił rysunek omawianego obiektu – Załącznik nr 2. W przywołanej dokumentacji Zamawiający pokazał identyczną konstrukcję na belkach Kujan jaką zaproponowano w ofercie Odwołującego, dlatego też uznać należy, że rozwiązanie przyjęte przez Odwołującego jest poprawne i oczekiwane przez Zamawiającego. Poniżej przedstawiono wskazany dokument Zamawiającego (zał. 40 do PFU) , na którym została pokazana konstrukcja monolityczna z belkami Kujan.



1	Warstwa ścieralna	5,0 cm
2	Warstwa wyrównawcza	4,0 cm
3	Izolacja z papy termozgrzewalnej	1,0 cm
4	Nadbeton zbrojony C35/45	15 cm
5	Belki typu kujan NG L=18m	75 cm
6	Nawierzchnia chemoutwardzalna	0,5 cm
7	Kapa chodnikowa	23 (20) cm
8	Izolacja z papy termozgrzewalnej	1,0 cm
9	Nadbeton zbrojony C35/45	15 cm
10	Belki typu kujan NG L=18m	75 cm

30. Powołując się na WR-M-21-1 Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 1: Kształtowanie konstrukcji (dokument wiążący wg PFU) udostępniony na stronie Ministerstwa Infrastruktury, obiekty na belkach Kujan są obliczane jako monolityczne bez rozróżnienia dwóch osobnych ośrodków płyta i belka ale jako jeden przekrój.



Rys. Z5-3. Wizualizacja modelu obliczeniowego – obiekt jednoprzęsłowy z belek typu „odwrócone T”

WR-M-21-1 Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów – str. 96

31. Ponadto przywołany WR-M określa obiekty na belkach prefabrykowanych jako mające największą trwałość w porównaniu do obiektów żelbetowych, które są określane jako obiekty o najmniejszej trwałości.

32. Odwołujący na zakończenie podnosi, że żadna z zaoferowanych w niniejszym postępowaniu konstrukcji nie jest typową konstrukcją monolityczną (która wykluczałaby zastosowanie Kujan do wybudowania obiektu monolitycznego). Odwołujący przedstawia konstrukcje wskazanych przez poszczególnych wykonawców:

WYKONAWCA	ODPOWIEDŹ	TYP KONSTRUKCJI WG P. 2.1.16.2.2
Kobylarnia/Stecol	3-przęsłowy KUJAN	c) strunobetonowa płytowa
PORR	Płytowa sprężona	b) lub c) nie można jednoznacznie stwierdzić, „płyta sprężona” może być kablobetonowa lub strunobetonowa
BUDIMEX	Sprężona belkowa	b) lub c) nie można jednoznacznie stwierdzić, „sprężona belkowa” może być kablobetonowa lub strunobetonowa
POLIMEX	Ramownica z belek prefabrykowanych typu T18	c) strunobetonowa belkowa

29. Tym samym, stwierdzić należy, że zastosowanie „belek KUJAN” do wykonania płyty mostu nie oznacza, że mamy do czynienia z technologią prefabrykowaną. Odwołujący nie zgadza się z oceną Zamawiającego w tym przedmiocie.

III. Konsorcjum KOBYLARNIA/STECOL zaoferowało konstrukcję nawierzchni jezdni manewrowych na terenie obwodu utrzymania drogi i miejsc obsługi podróżnych zgodną z PFU

34. Odwołujący zwraca uwagę, że głównym przedmiotem zamówienia jest budowa drogi ekspresowej oraz budowa dróg innych niż droga ekspresowa, przebudowa istniejących dróg

w zakresie kolizji, budowa dodatkowych jezdni. Przedmiotem zamówienia również objęta jest budowa jednego MOP oraz OUD (OD).

35. Zamawiający w PFU w **pkt 2** (wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia) w **ppkt. 2.1** (Droga ekspresowa) **ppkt 2.1.1 (Konstrukcje nawierzchni)** **ppkt 2.1.1.1 (Konstrukcje nawierzchni podatnych)** wskazał rozwiązania w zakresie konstrukcji nawierzchni dla trasy głównej i innych dróg. Takich rozwiązań **nie określił** w stosunku do Obwodów Utrzymania Drogi oraz Miejsc Obsługi Podróżnych (m. in. w zakresie jezdni manewrowych)

W tym zakresie w PFU w pkt 2.1.17.2 (Architektura obiektów kubaturowych) ppkt 2.1.17.2.1 (Obwód Utrzymania Drogi (OD)) ppkt 2.1.17.2.1.2 Jezdnie manewrowe, miejsca postojowe i chodniki postanowił, że:

„Należy zaprojektować i wykonać jezdnie manewrowe, miejsca postojowe dla samochodów osobowych **o nawierzchni według wymagań KTKNPIP**, a dla samochodów ciężarowych o nawierzchni według wymagań KTKNPIP lub KTKNS oraz chodniki o nawierzchni z kostki brukowej nefazowanej.

Z kolei, w pkt 2. 1. 17. 2. 2. Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP) co do jezdni manewrowych na tych terenach postanowił: „kategoria ruchu jezdni manewrowych: KR 4, w poniższej konstrukcji: (...) dolne warstwy konstrukcyjne **zgodne z Tab. 8.3 KTKNPIP**.

36. W toku prowadzonego postępowania wyjaśniającego, w odpowiedzi na pytanie 3.17 (pierwsze wezwanie) Odwołujący wskazał projektowane konstrukcje nawierzchni dla trasy głównej i pozostałych dróg, czyli dla głównego przedmiotu zamówienia, przy czym Odwołujący pominął jezdnie na terenie OUD i MOP. Podobny sposób wyjaśniania przyjął wykonawca PORR. Zamawiający w drugim wezwaniu dopytywał o konstrukcję nawierzchni skalkulowaną w ofercie w zakresie jezdni manewrowych obwołu utrzymania drogi i miejsc obsługi podróżnych oraz prosił o wskazanie układu i grubości warstw konstrukcyjnych. Odwołujący udzielił wyjaśnień, w tym oświadczył, że „projektowane konstrukcje nawierzchni przyjęto zgodnie ze wskazaniem PFU oraz udzielonymi odpowiedziami i przekazanymi do nich załącznikami”. Odwołujący wskazał układ i grubość warstw (górne i dolne) w tym:

- **dolne warstwy** dla jezdni manewrowych OUD dla podłoża gruntowego o grupie nośności G1, G3, G4, G4 poniżej 25 MPa
- **dolne warstwy** dla jezdni manewrowych dla podłoża gruntowego o grupie nośności G1, G2, G3, G4.

Zamawiający zakwestionował przedstawiony przez Odwołującego układ w zakresie dolnych warstw dla podłoża gruntowego o grupie nośności G3 i G4 (dwie grupy spośród czterech) stwierdzając, że zaproponowane konstrukcje dla dolnych warstw nawierzchni we wskazanym zakresie nie odpowiadają żadnemu typowi przewidzianemu w tablicy 8.3. Katalogu (KTKNPIP). Odwołujący podnosi, że rozstrzygnięcie Zamawiającego jest czysto formalne i



nie ma uzasadnienia merytorycznego, ponieważ w przyjętych założeniach nie ma niezgodności zaoferowanych rozwiązań z Katalogiem i tym samym z PFU.

37. Odnosząc się do twierdzenia Zamawiającego, że Odwołujący przyjął niezgodne z PFU **warstwy konstrukcji** nawierzchni wskazać należy co następuje.

38. Przyjęte rozwiązanie jest zgodne z zapisami KTKNPIP, a tym samym jest zgodne z zapisami PFU. Dla dolnych warstw konstrukcji w rozwiązaniach dla ruchu KR3 i KR4 przyjęto **typ 6, wg Tablicy 8.3 z KTKNPIP**, przy czym zmieniono wymagania dla niektórych **materiałów**. Porównanie obu rozwiązań przedstawiono w poniższej tabeli:

Rozwiązanie wg KTKNPIP tablica 8.3. typ 6. (Wymagane przez Zamawiającego)	Rozwiązania wg Oferenta	Komentarz:	Zgodność z SWZ
18 cm – podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub grunt stabilizowany spoiwem hydraulicznym c3/4	18 cm – podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej cementem C3/4	<b>Zastosowane rozwiązania są tożsame</b> , ponieważ: 1. Grubość warstwy jest taka sama w obu przypadkach. 2. Cement jest spoiwem hydraulicznym. 3. Klasa wytrzymałości jest taka sama w obu przypadkach.	TAK
40 cm dla podłoża G4 lub 25 cm dla podłoża G3–warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub z gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR≥20 %, o ile konieczne warstw mrozoochronna pełni	40 cm dla podłoża G4 lub 25 cm dla podłoża G3–warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej o CBR≥35 %, o ile konieczne warstw mrozoochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o $k_{10} \geq 5$ m/dobę	<b>Zastosowane rozwiązania są tożsame</b> , ponieważ: 1. Grubość warstwy jest taka sama w obu przypadkach. 2. W obu przypadkach można zastawać ten sam rodzaj materiału, czyli mieszankę niezwiązaną. 3. Zamawiający określił, aby mieszanka niezwiązana miała CBR≥20 % natomiast Oferent zaproponował materiał o	TAK

funkcję warstwy odsączającej o $k_{10} \geq 8$ m/dobę		CBR≥35 %. <b>Materiał zaproponowany przez Oferenta spełnia wymagania Zamawiającego.</b>	
-------------------------------------------------------	--	-----------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>4. Zamawiający wymaga warunkowo, aby w sytuacji, <u>gdy warstwa ta będzie pełniła rolę warstwy odsączającej</u> ma mieć <math>k_{10} \geq 8</math> m/dobę, Oferent zaproponował <math>k_{10} \geq 5</math> m/dobę. <b>Wymaganie to w rozpatrywanej sytuacji nie ma zastosowania, ponieważ rozpatrywana warstwa na obszarze MOP oraz OUD nie będzie pełniła roli <u>warstwy odsączającej</u>.</b> Wynika to zarówno z warunków gruntowo wodnych stwierdzonych na tych obszarach jak i konieczności stosowania tej warstwy tylko w sytuacjach, gdy zwierciadło wody gruntowej znajduje się <u>bliżej niż 1.5m od spodu konstrukcji nawierzchni</u>. W naszym przypadku warunek ten nie został spełniony.</p>	
Brak na schemacie (jest w tekście KTKNPIP punkt 8.23.)	Warstwa odcinająca – geotekstyna separacyjna	<p>1. <b>Zastosowane przez Oferenta rozwiązanie jest <u>zgodne z zapisami KTKNPIP</u> wymaganym do stosowania w PFU.</b> Przedstawienie w rozwiązanych warstwy odcinającej jest podyktowane wskazaniem na konieczność zastosowania takiego rozwiązania ze względu na warunki gruntowe. Zgodnie z zapisem KTKNPIP, punkt 8.23: <i>W przypadku, gdy na podłożu gruntowym z gruntu wątpliwego lub wysadzinowego jest ułożona warstwa z materiału ziarnistego</i></p>	TAK

		<p><i>(mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego: żwiru, pospółki, piasku grubego, piasku średniego lub ziarnistego materiału antropogenicznego) to należy zabezpieczyć tę warstwę przed wnikaniem drobnych cząstek, przez wykonanie warstwy odcinającej. Dopuszczenie do zanieczyszczenia materiału ziarnistego może spowodować obniżenie nośności, podatność na wysadzinę oraz brak wodoprzepuszczalności warstwy. Wykonanie warstwy odcinającej jest szczególnie istotne w złych warunkach wodnych. Takie zabezpieczenie jest zbędne, jeżeli warstwa z materiału ziarnistego jest ułożona na warstwie stabilizowanej spoiwem hydraulicznym lub wapnem.</i></p>	
	2.	<p>W przypadku podłoża zaklasyfikowanego do grup nośności G3 lub G4 mamy do czynienia z gruntami wątpliwymi lub wysadzinowymi. Ponieważ bezpośrednio na gruncie jest ułożona warstwa z materiału ziarnistego (mieszanki niezwiązanej) to Oferent wskazał na konieczność zabezpieczenia warstwy wykonanej z materiału ziarnistego przed wnikaniem drobnych cząstek, poprzez</p>	

		<p>wykonanie warstwy odcinającej z geotkaniny separacyjnej.</p> <p>3. <u>Taki podejście byłoby też konieczne w przypadku rozwiązania wskazywanego przez Zamawiającego, ponieważ wynika to z zapisów zawartych w KTKN PiP.</u></p>	
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

39. Odwołujący wskazuje, że pewnego wyjaśnienia wymaga terminologia dotycząca warstw w konstrukcji nawierzchni. Zgodnie z zapisami KTKN PiP warstwa ulepszona podłoża jest warstwą, która pełni istotną rolę, ale nie jest warstwą konstrukcji nawierzchni tylko wierzchnią warstwą podłoża gruntowego. Zgodnie z punktem 4.13 KTKNS pełni ona następującą rolę: Warstwa ulepszona podłoża – wierzchnia warstwa podłoża gruntowego nawierzchni ulepszona w celu:

- a) zwiększenia nośności gruntu rodzimego w wykopie lub gruntu w nasypie w czasie budowy i w czasie eksploatacji nawierzchni,
- b) ochrony gruntu rodzimego w wykopie lub gruntu w nasypie przed deformacjami powodowanymi przez ciężkie pojazdy i maszyny robocze w czasie budowy nawierzchni,
- c) właściwego wbudowania i zagęszczenia wyżej leżących warstw konstrukcji nawierzchni,
- d) zwiększenia odporności nawierzchni na powstawanie wysadzin.

Z kolei warstwa mrozoochronna, zgodnie z punktem 4.12. KTKN PiP, pełni następującą rolę:

Warstwa mrozoochronna – warstwa, której głównym zadaniem jest ochrona nawierzchni przed wysadzinami powodowanymi przez szkodliwe działanie mrozu i zwiększenie nośności warstw dolnych konstrukcji nawierzchni. Materiałami stosowanymi do warstwy mrozoochronnej mogą być: mieszanki niezwiązane, mieszanki związane spoiwami hydraulicznymi, grunty niewysadzinowe, grunty stabilizowane spoiwami hydraulicznymi, grunty stabilizowane wapnem.

39. Analiza obu definicji wskazuje jednoznacznie, że obie warstwy pełnią podobną rolę w konstrukcji nawierzchni. Potwierdza to również schematy przedstawione w KTKN PiP (np. tablica 8.3 dla ruchu KR3-KR4):

		TYP 5	TYP 6	TYP 7 (nie stosuje się, gdy wymagana jest warstwa odsączająca)	TYP 8	TYP 9	LEGENDA:
GRUPA NOŚNOŚCI PODŁOŻA	G4	PP 15 WM 20 WUP 25 100 MPa 50 MPa 25 MPa	PP 18 WUP 40 100 MPa 50 MPa 25 MPa	WM 22 WUP 25 100 MPa 50 MPa 25 MPa	WM 28 WUP 25 100 MPa 50 MPa 25 MPa	PP 24 WUP 40 100 MPa 50 MPa 25 MPa	<p>PP - podbudowa pomocnicza WM - warstwa mrozochronna WUP - warstwa ulepszonego podłoża ▽ - wymagany wtórny moduł odczłuszczenia E<sub>2</sub></p> <p>WM* Warstwa mrozochronna w typach 7 i 8 dla grupy nośności G1 została zastosowana tylko w celu zwiększenia nośności i w tym przypadku nie pełni roli przeciwdziałania wysadzinom. Jej zastosowanie ma na celu ujednolicenie technologii z konstrukcjami podanymi w typach 7 i 8 dla grup nośności G4, G3 i G2.</p> <p><b>UWAGA:</b> 1) Wymagania materiałowe według rozdziału 7 2) Zasady wykonania warstw według rozdziału 9 3) Grubości warstw "h" podano w [cm]</p>
	G3	PP 15 WM 20 WUP 20 100 MPa 50 MPa 35 MPa	PP 18 WUP 25 100 MPa 50 MPa 35 MPa	WM 22 WUP 20 100 MPa 50 MPa 35 MPa	WM 28 WUP 20 100 MPa 50 MPa 35 MPa	PP 24 WUP 25 100 MPa 50 MPa 35 MPa	
	G2	PP 15 WM 20 100 MPa 50 MPa	PP 18 100 MPa 50 MPa	WM 22 100 MPa 50 MPa	WM 28 100 MPa 50 MPa	PP 24 100 MPa 50 MPa	
	G1	PP 15 WM* 18 100 MPa 80 MPa	PP 15 100 MPa 80 MPa	WM* 18 100 MPa 80 MPa	WM* 22 100 MPa 80 MPa	PP 15 100 MPa 80 MPa	
		podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym;	podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥ 60%;	warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR ≥ 35%; o ile to konieczne warstwa mrozochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o $K_{0,9} \geq 8$ m/dobę;	warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym;	warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem;	warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub z gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR ≥ 20%; o ile to konieczne warstwa mrozochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o $K_{0,9} \geq 8$ m/dobę;

41. W przedstawionych schematach obie analizowane warstwy występują w poszczególnych schematach, poniżej górnych warstwach konstrukcji nawierzchni. Różnią się one wymaganiami materiałowymi, przyjmując do wykonania warstwę mrozochronną Oferent w swojej ofercie właściwie przypisał parametry materiałowe dla tej warstwy.

42. Reasumując przedstawione w ofercie OFERENTA rozwiązanie w zakresie jezdni manewrowych obwodu utrzymania drogi (kategoria KR3) oraz jezdni manewrowych miejsc obsługi podróżnych (kategoria KR4) jest zgodne z wymaganiami PFU dla dolnych warstw konstrukcji nawierzchni dla grup nośności podłoża G3 i G4, ponieważ materiał zastosowany do wykonania warstw jest nie gorszy od wymaganego w KTKN PiP, a zastosowanie warstwy odcinającej wynika z zapisów KTKN PiP. Pozostałe parametry są tożsame z wymaganiami Zamawiającego lub nie mają zastosowania (wodoprzepuszczalność).

43. Podsumowując – Wykonawca zastosował konstrukcję zgodną z wymaganiami Zamawiającego, tj. zgodność w zakresie grubości warstw konstrukcyjnych oraz zgodność materiału poszczególnych warstw, który nawet przewyższa minimalne wymagania określone w KTKN PiP.

44. Niezależnie od powyższego, jako uzasadnienie zarzutu ewentualnego, wskazać również należy na wadliwość postępowania Zamawiającego polegającą na tym, że w przypadku stwierdzenia przez Zamawiającego niezgodności z wymaganiami katalogu i tablicy 8.3 w tych dwóch przypadkach dla gruntu nośności G3 i G4 (choć odwołujący z tym twierdzeniem się nie zgadza o czym powyżej), obowiązany był na mocy art. 223 ust. 2 Pzp i zgodnie z zasadą proporcjonalności do poprawienia oferty i pozostawienie oferty w przetargu. Zmiana układu czy materiału, która sprowadzałaby się do zmiany warstwy

mrozoochronnej na Wup pełniących takie same funkcje nie doprowadziłyby do istotnej zmiany merytorycznej. Tak samo zamiana materiału o większych parametrach na słabsze. Taka zmiana pozostawałaby by bez wpływu na wyrażoną przez Odwołującego wolę zrealizowana konstrukcji nawierzchni zgodnie z wymaganiami Katalogu.

45. W tym kontekście, Odwołujący podnosi, że nie ma żadnych podstaw do przypisania złej woli wykonawcy zaofiarowania świadczenia niezgodnego z treścią SWZ. Jeżeli jakieś konkretne okoliczności nie wskazują co innego - należy przyjąć założenie, zgodnie z którym wykonawcy składają oferty w dobrej wierze, z zamiarem zaofiarowania świadczenia we wszystkich elementach zgodnego z wymaganiami określonymi w opisie przedmiotu zamówienia. Natomiast nie zawsze im się to udaje i wtedy obowiązkiem zamawiającego jest rzetelne rozważenie możliwości zastosowania poprawienia oferty. Zamawiający zatem nie może uchylić się od wykonania czynności z art. 223 ust. 2 Pzp. Zaniechanie takiej czynności należy uznać za działanie sprzeczne nie tylko z prawem, ale i nieracjonalne, gdyż prowadzi do niesłusznego odrzucenia najkorzystniejszej oferty, które nie zapewnia wyboru oferty zgodnie z zasadami uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców, w rezultacie zamawiający nie dokonuje rzeczywiście wyboru oferty najkorzystniejszej.

IV. Konsorcjum KOBYLARNIA/STECOL zaofiarowało technologię posadowienia mostu MD – 1 B możliwą do wykonania

46. Odnosząc się do zarzutu zaofiarowania błędnej technologii posadowienia mostu MD – 1 B Odwołujący podnosi co następuje.

47. Odwołujący nie zgadza się z twierdzeniem Zamawiającego, że udostępniona na etapie przetargu dokumentacja geologiczno – inżynierska (DGI) uzasadnia tylko jedno właściwe rozwiązanie, którym jest pośrednie posadowienie przedmiotowego obiektu. Zamawiający błędnie uważa, że twierdzenie takie jest uzasadnione przedstawionym w DGI warunkami gruntowymi.

48. Odwołujący w ramach odpowiedzi na pytanie dotyczące sposobu posadowienia obiektu, wskazał bezpośrednio posadowienie mostu MD – 1B i jest to technologia możliwa do zrealizowania, tym samym Odwołujący przyjmując takie założenie projektowe dokonał tego w zgodzie z zasadami wiedzy technicznej.

49. Warunki geologiczne nie determinują jednoznacznie, iż grunty pod obiektem po odpowiednim wzmocnieniu nie nadają się do posadowienia bezpośredniego. W przywołanej DGI nie wskazano jednoznacznie gruntów słabonośnych lub o ograniczonej nośności, jak również nie uzasadniono techniczne konieczności wykonania posadowienia głębokiego projektowanego obiektu mostowego. Zawarta w opracowaniu propozycja w ocenie zespołu projektowego Odwołującego nie jest wiążąca, ponieważ o sposobie posadowienia obiektu

decyduje projektant na podstawie analiz dostępnych materiałów, geometrii obiektu jak również niekorzystnych kombinacji obciążeń.

50. Zgodnie z wykonanym rozpoznaniem geologicznym w ramach DGI, przewarstwienia (soczewkę) gruntów organicznych o miąższości około 30 cm stwierdzono wyłącznie w dwóch otworach badawczych nr 6 i 7. Przy czym, nie określono ani na podstawie badań polowych ani laboratoryjnych niezbędnych właściwości mechanicznych tej warstwy. Występujące w głębszych partiach podłoża gruntowego grunty spoiste w stanie plastycznym (warstwa IIIA i IVA) oraz grunty spoiste w stanie twaroplastycznym (warstwa IIIB i IVB), wbrew opinii Zamawiającego nie charakteryzują się „bardzo słabymi parametrami”. Określone w DGI wartości parametrów wytrzymałościowych (spójność, kąt tarcia wewnętrznego) oraz odkształceniowych (moduł edometryczny, moduł odkształcenia) są przywołane, bez korelacji z wykonanymi sondowaniami CPT, za wycofaną normą PN-B-03020. Należy przy tym podkreślić, iż „normowe” właściwości gruntu są w wielu przypadkach zaniżone i nie opisują rzeczywistych parametrów wytrzymałościowych gruntu pomierzonych in-situ.

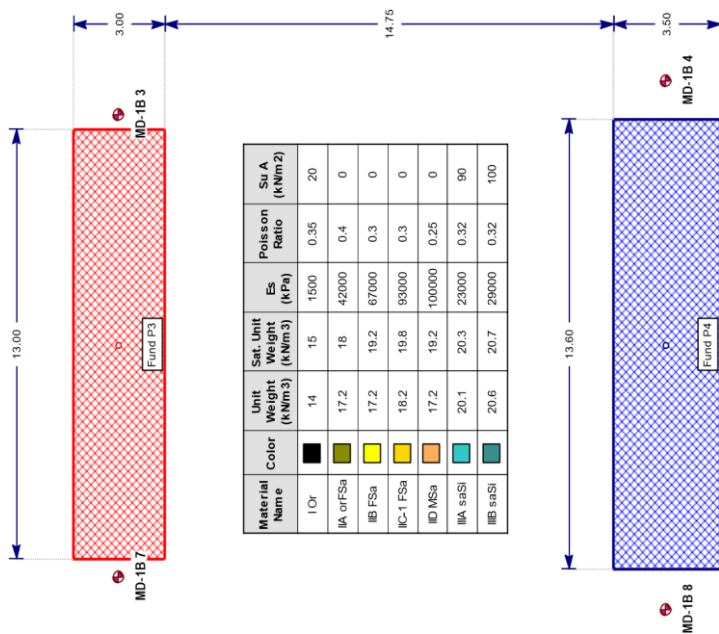
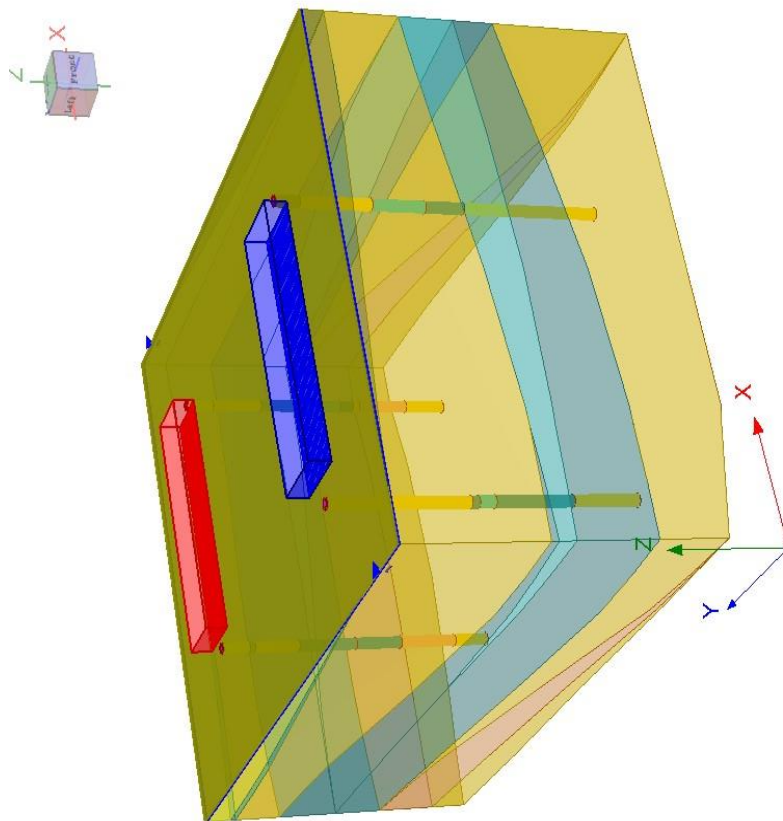
51. Zespół projektowy Odwołującego posiadając doświadczenie w realizacji obiektów w podobnych, a nawet bardziej skomplikowanych warunkach gruntowych, przyjął wstępnie dla przedmiotowego obiektu następujące warianty (zakładając poziom posadowienia na rzędnej około 113 m n.p.m.), tj.:

- (a) przeciążenie obszaru, w którym zlokalizowany zostały grunty organiczne,
- (b) wzmocnienie podłoża w technologii wgłębnego mieszania gruntu, np. DSM, jet-grouting lub
- (c) wzmocnienie podłoża w technologii kolumn betonowych.

Ostatecznie, uwzględniając również dostępność i wydajności metod, przyjęto jako rozwiązanie wiodące – wzmocnienie podłoża w technologii kolumn betonowych. Z uwagi na agresywność środowiska przyjęto jako materiał kolumn beton klasy C30/37. Jako wyjściowe kryteria przyjęto wartość maksymalną osiadania podpory do 5 cm oraz różnicę osiadania pomiędzy sąsiednimi podporami maksymalnie 10 mm.

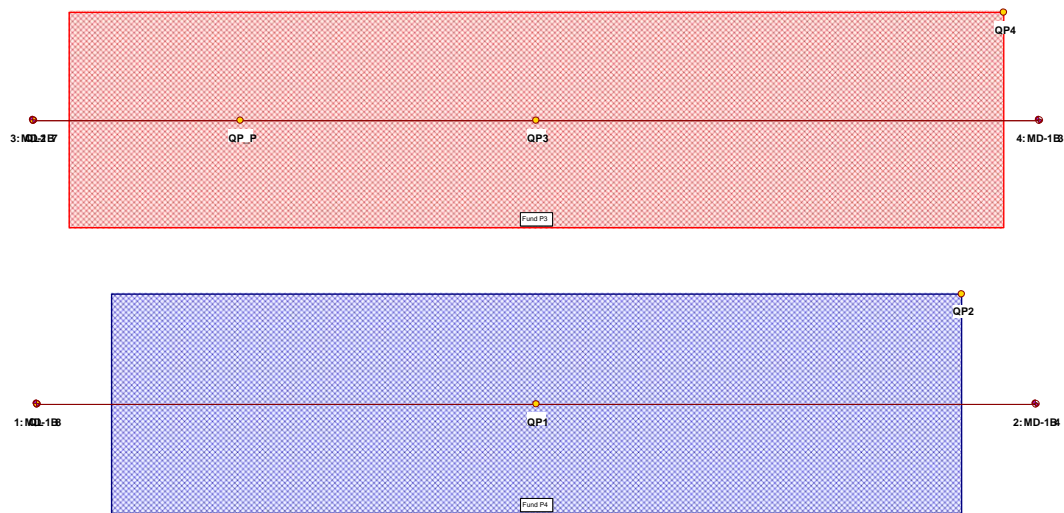
52. Na potrzeby uproszczonej analizy zamodelowano podpory jako podatne, o wartości charakterystycznej obciążenia 450 kPa.

53. Dla stwierdzonych w DGI warunków gruntowych stworzono przestrzenny model podłoża przyjmując jako poziom odniesienia, rzędną posadowienia 113,2 m n.p.m. – por. Rys.1



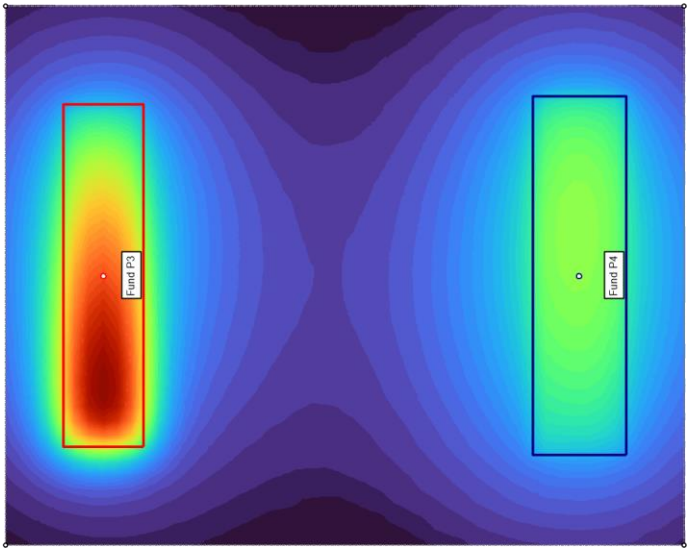
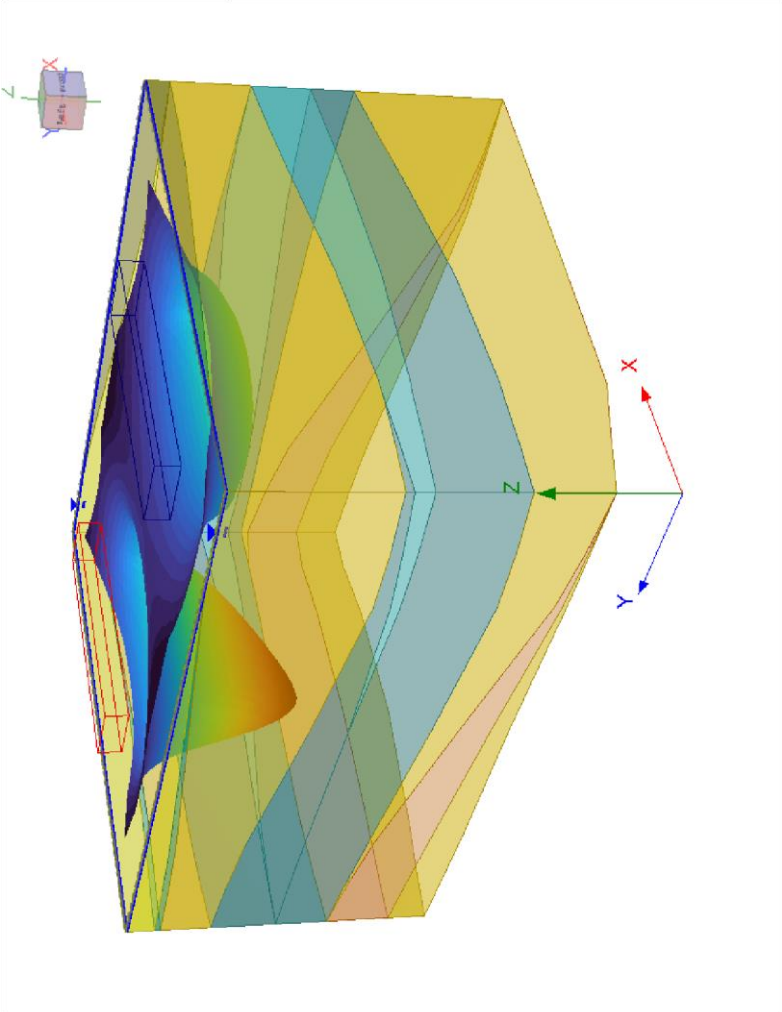
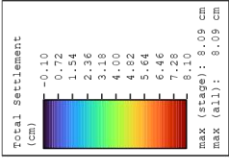
54. W obrębie każdej z podpór zdefiniowane punkty charakterystyczne oznaczone QP1 – QP4 oraz QP\_P, patrz Rys. 2

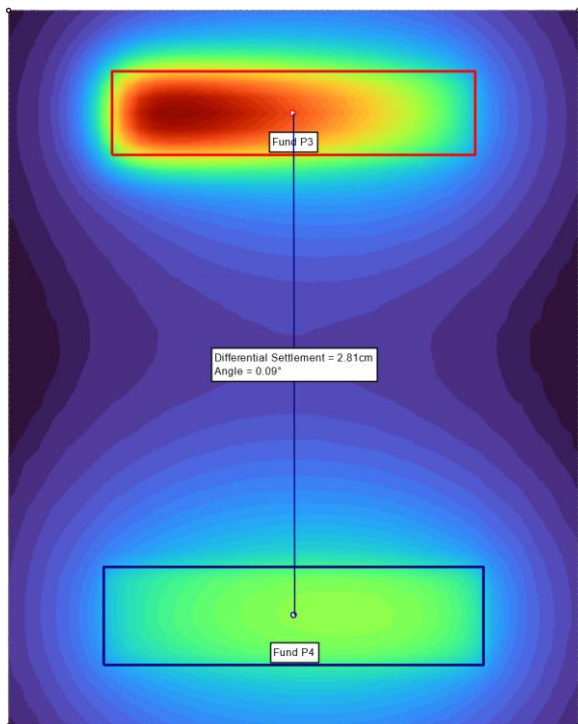
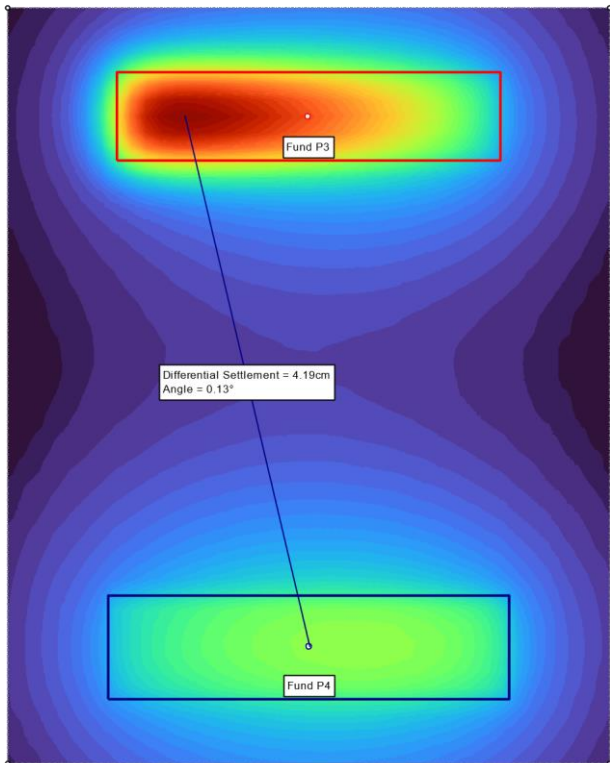




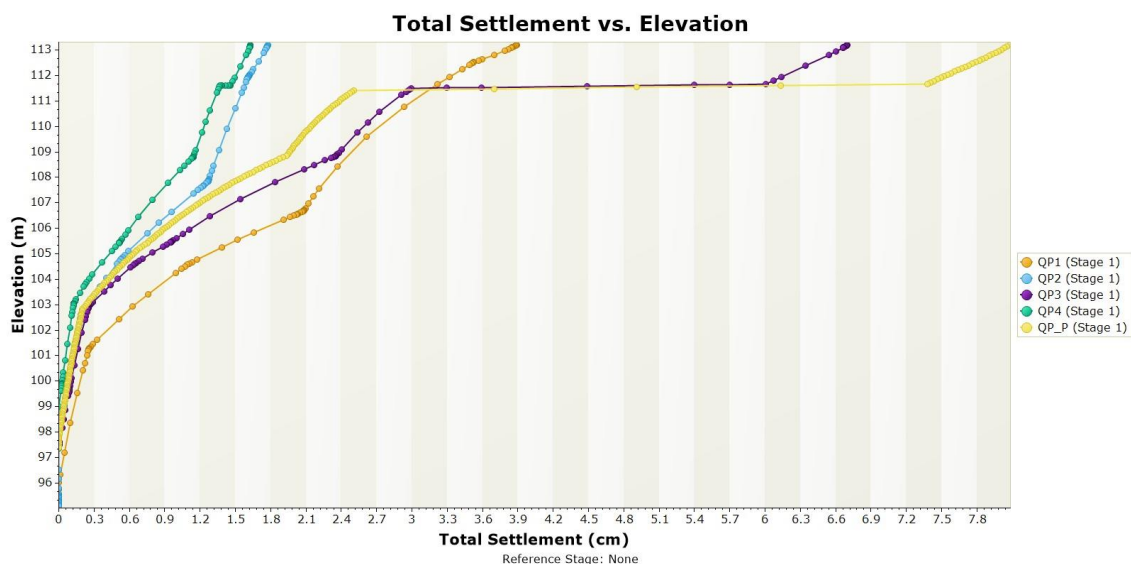
Rys. 2 Podpory wraz z punktami charakterystycznymi QP... - podpora P3 (na górze) i P4 (na dole)

55. W wyniku przeprowadzonej analizy deformacji podłoża gruntowego bez wzmocnienia dla zdefiniowanych powyżej warunków brzegowych uzyskano maksymalną wartość osiadania 8,1 cm oraz różnicę osiadania pomiędzy podporami powyżej 10 mm. Maksymalne osiadania zlokalizowane są, zgodnie z przypuszczeniami, w rejonie występowania soczewki gruntów organicznych.

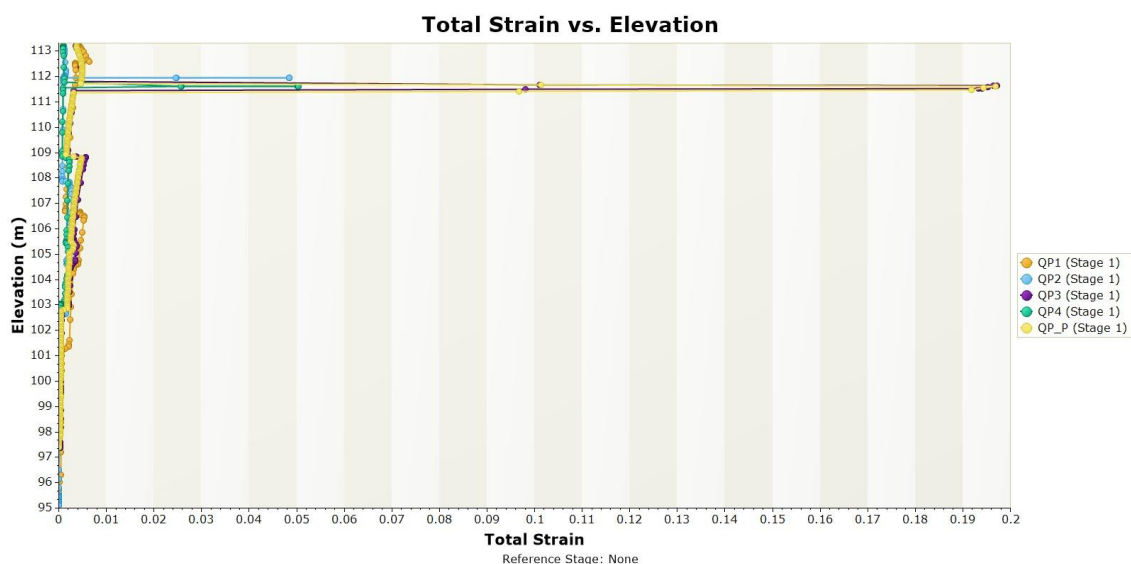




Rys. 4 Różnice osiadania pomiędzy podporami:  $QP\_P - QP1$  (po lewej) i  $QP3 - QP1$  (po prawej)

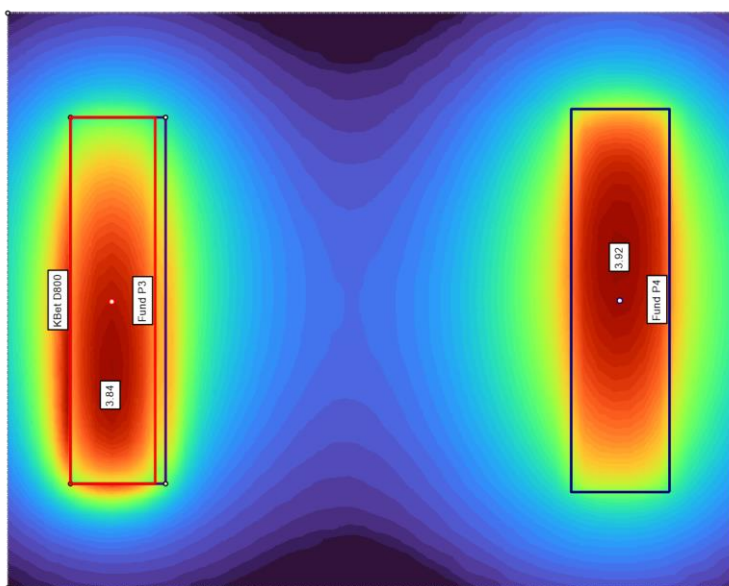
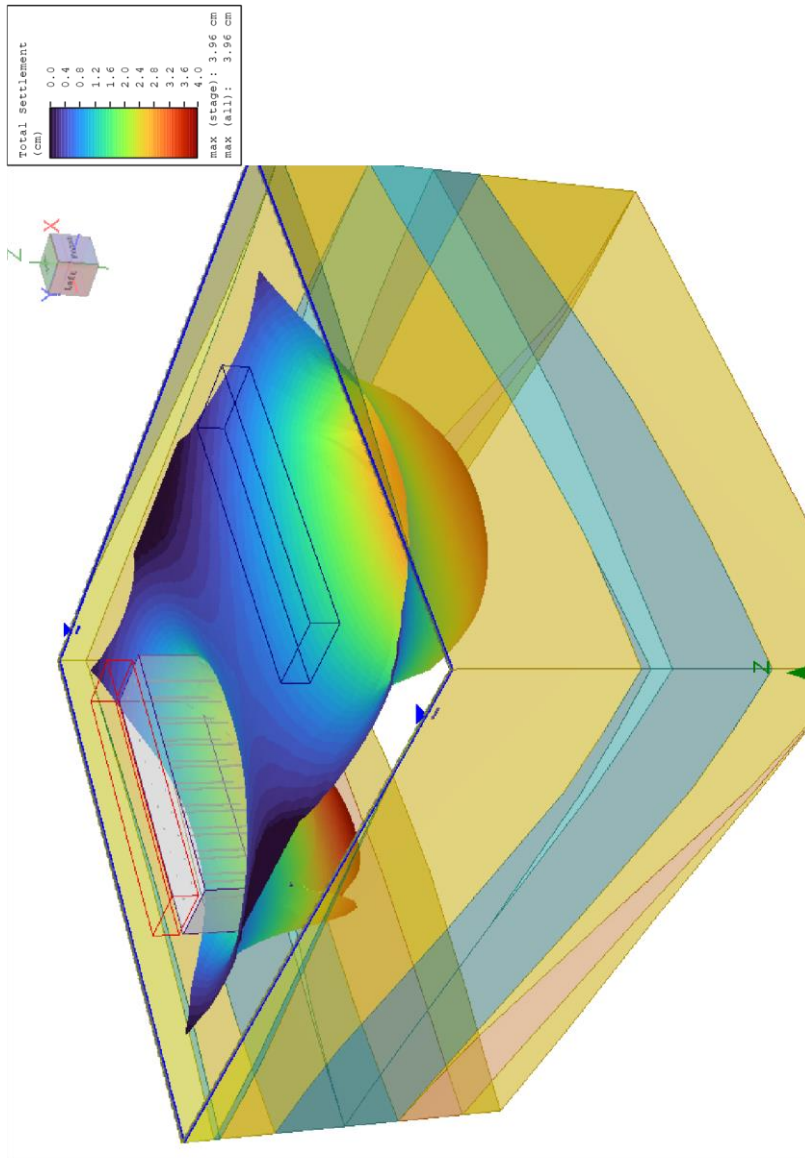


Rys. 5 Wykres osiadania wraz z głębokością w punktach charakterystycznych QP... - bez wzmocnienia

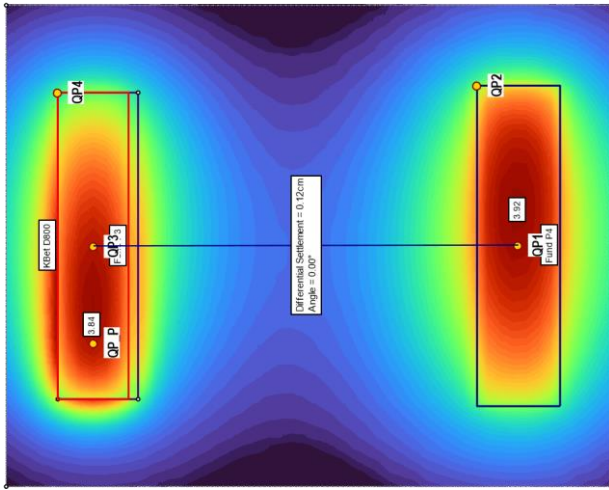
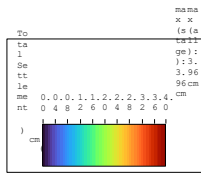


Rys. 6 Wykres odkształcenia wraz z głębokością w punktach charakterystycznych QP...

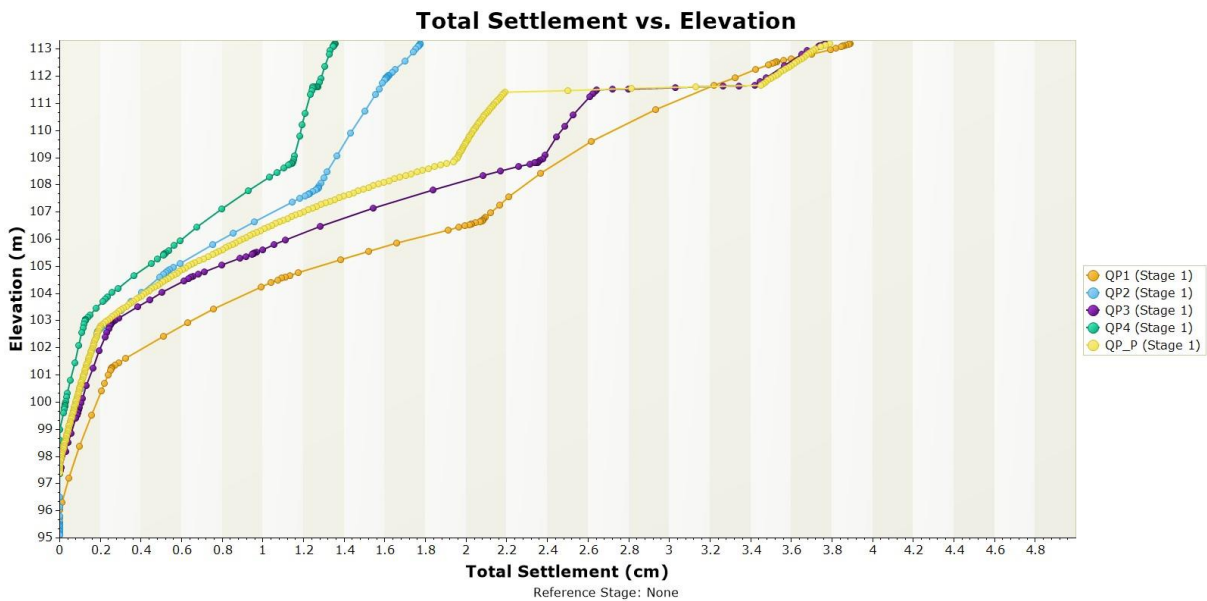
56. W wyniku zastosowania wzmocnienia podłoża dla podpory P3 (patrz oznaczenia w tekście powyżej) uzyskano maksymalną wartość osiadania 3,96 cm i różnicę osiadania pomiędzy podporami 1,2 mm, tym samym przyjęte wstępnie założenia zostały spełnione.





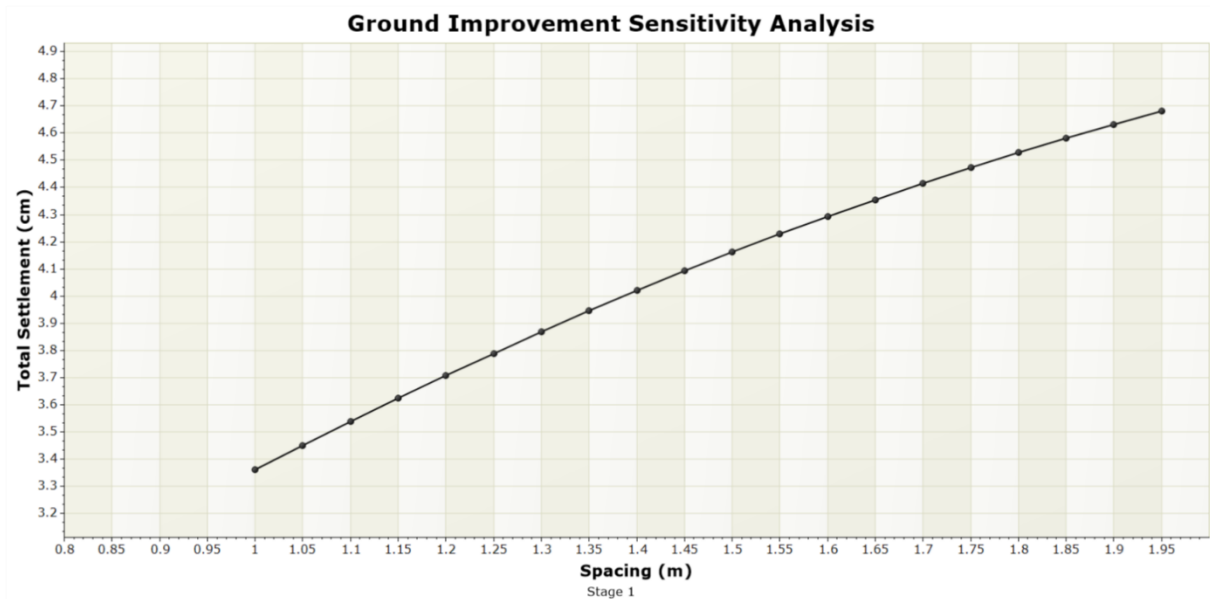


Rys. 7 Wizualizacja wyników obliczeń deformacji podłoża wraz z różnicą osiadania pomiędzy podporami – wzmocnienie w technologii kolumn betonowych

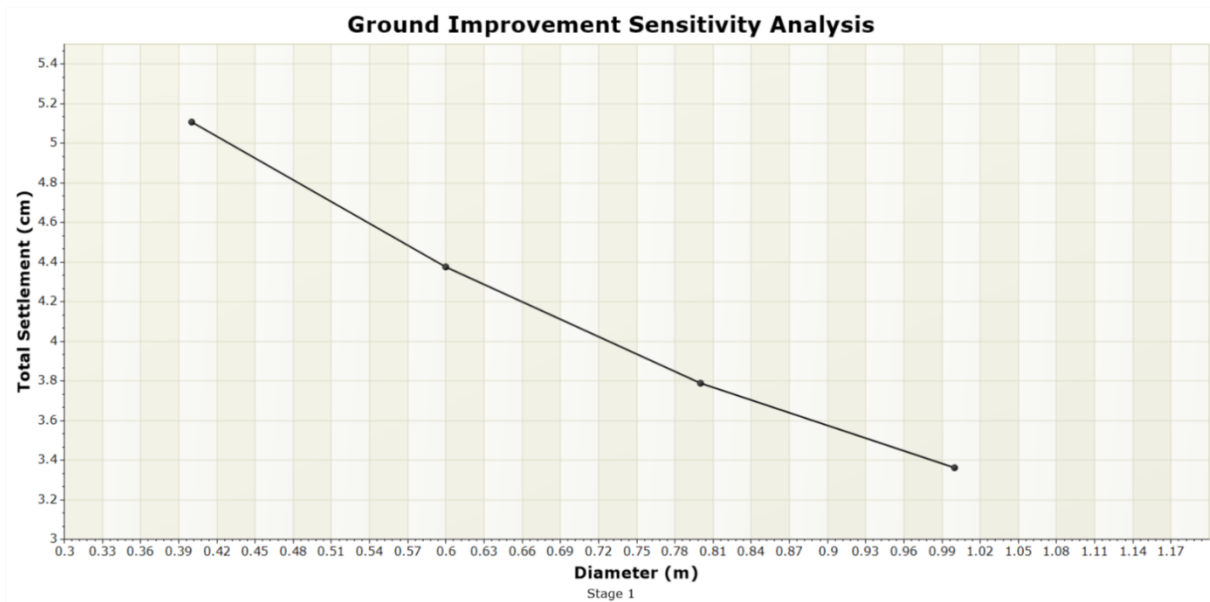


Rys. 8 Wykres osiadania wraz z głębokością w punktach charakterystycznych QP... - podłoże wzmocnione

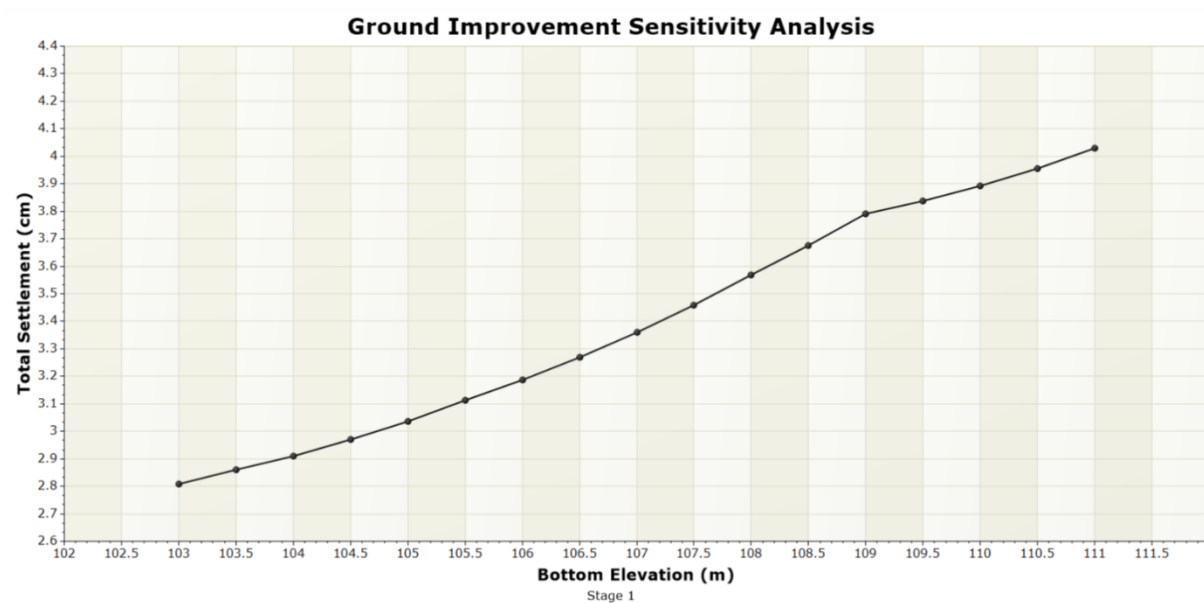
57. Dodatkowo, przeprowadzono analizę „wrażliwości” wzmocnienia, która wskazuje na dalszą możliwą redukcję osiadania podpór projektowanego obiektu w zależności od średnicy, rozstawu i głębokości wzmocnienia podłoża. Z uwagi na fazę projektu analiza wrażliwości stanowić może dalsze wytyczne do uwzględnienia na etapie projektowania.



Rys. 9 Analiza wrażliwości: osiadania – rozstaw kolumn betonowych dla kolumn o średnicy 800 mm



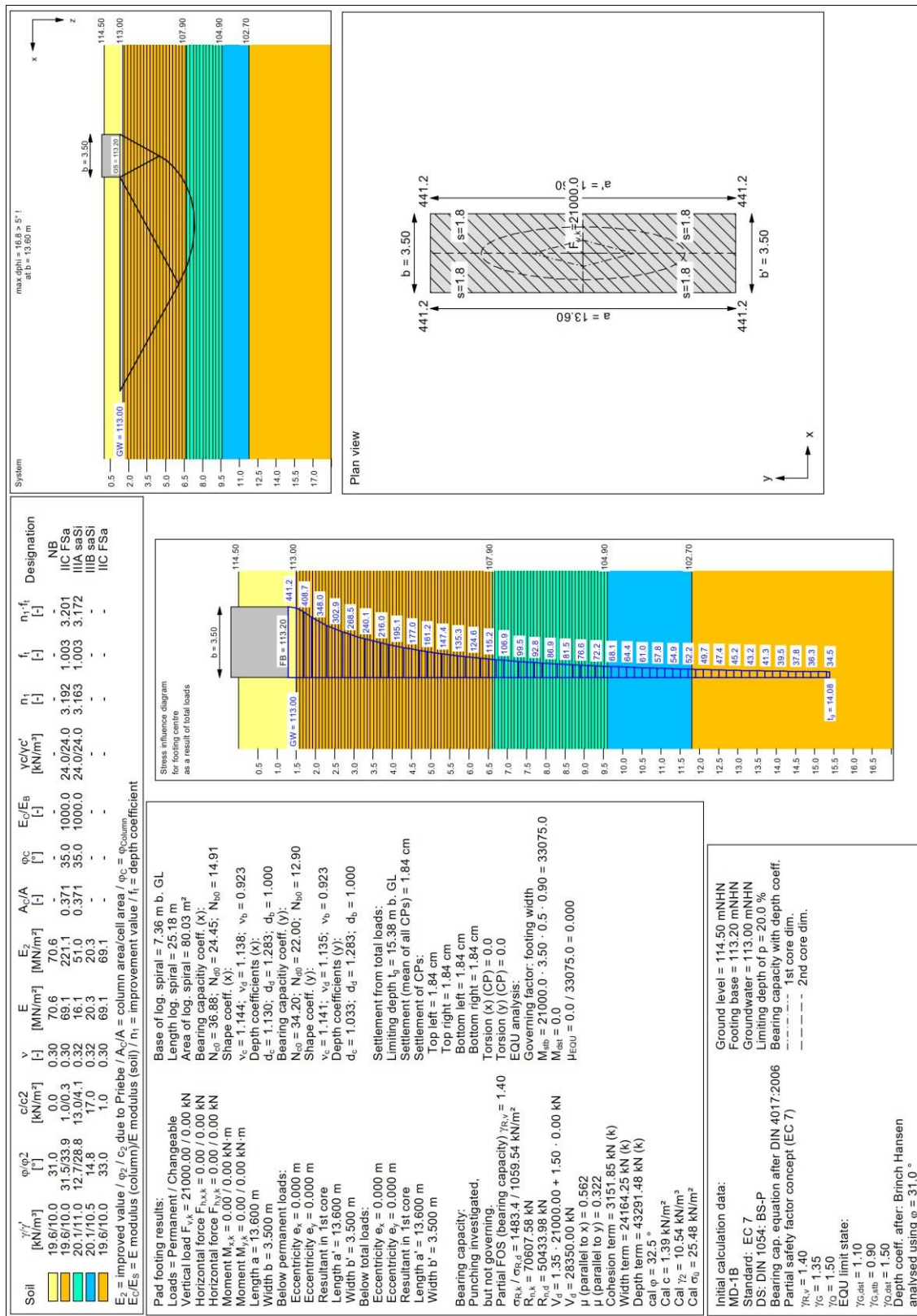
Rys. 10 Analiza wrażliwości: osiadania – średnica kolumn dla rozstawu osiowego kolumn 1,25 m



Rys. 11 Analiza wrażliwości: osiadania – głębokość wzmocnienia dla kolumn o średnicy 800 mm i rozstawie 1,25 m.

58. Nośność podłoża oszacowano dla powyżej przedstawionych założeń, z uwagi na ich ogólność przedstawione wyniki należy traktować poglądowo. Szczegółowa analiza stanów granicznych nośności i użytkowania przeprowadzona zostanie na etapie projektu budowlanego i wykonawczego.



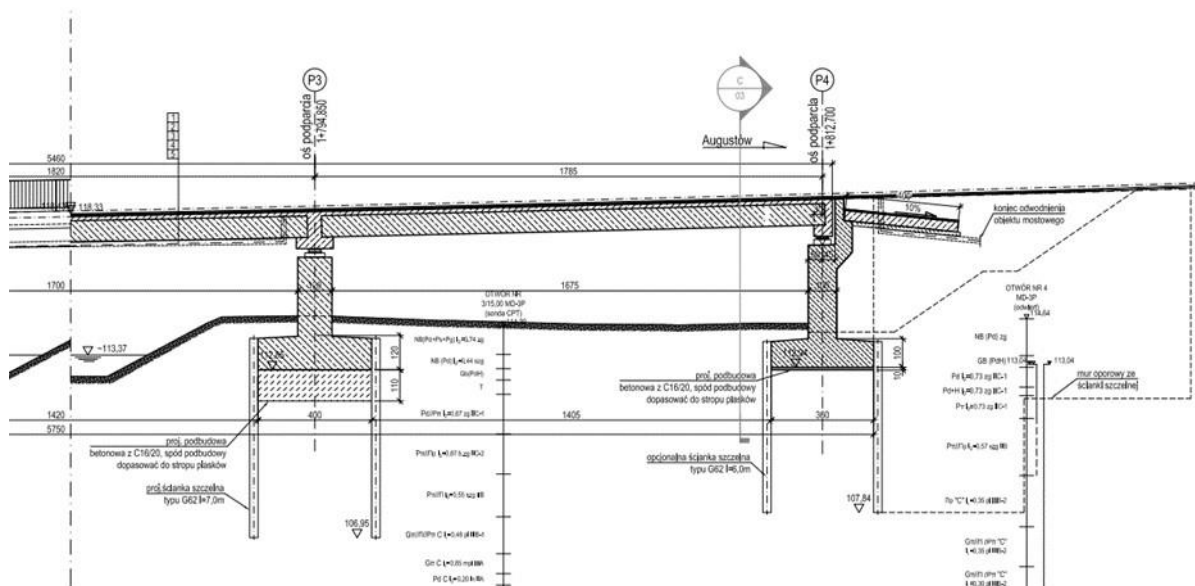


Rys. 12 Oszacowanie nośności podłoża gruntowego wzmocnionego kolumnami – poglądowo

59. Jak wykazano powyżej, przedstawiając wstępne obliczenia, możliwe jest dla danych warunków gruntowych zaprojektować posadowienie bezpośrednie podpór obiektu

mostowego przy założeniu zastosowania metod wgłębnego wzmocnienia podłoża. Niezależnie od przyjętych na etapie koncepcji rozwiązań technicznych zespół projektowy Odwołującego zakładał wykonanie uzupełniających sondowań CPTU wraz z badaniami laboratoryjnymi w celu dokładnego określenia modelu podłoża gruntowego umożliwiającego optymalnie technicznie i ekonomicznie posadowienie projektowanego obiektu. Przeprowadzone obliczenia dla podpór P3 (podpory pośredniej), gdzie występują przewarstwienia i podpory P4 (brak przewarstwień) jasno pokazują, iż warstwą wymagającą wzmocnienia są tylko i wyłącznie torfy. Podpora P4 gdzie ta warstwa nie występuje, nie wymaga ingerencji w grunt. Analizując poziom posadowienia obiektu w stosunku do zalegającego przewarstwienia torfami można stwierdzić, iż zalegają one tuż pod poziomem posadowienia i niewielkim nakładem kosztów można dokonać wymiany gruntu na głębokość około 1m.

60. W załączniku nr 40 do PFU „dokumentacja projektowa Barczewo-Biskupiec„ (tom III), Zamawiający w tomie II\_2\_2\_MD-1B\_(10+811.08) zamieścił rysunek omawianego obiektu – Załącznik nr 3. W przywołanej dokumentacji projektowej zastosowano rozwiązanie polegające na usunięciu warstwy torfów i zastąpienie jej podbudową betonową z betonu C16/20. Jest to dokładnie takie samo rozwiązanie opisane powyżej i tym samym można uznać je za poprawne i oczekiwane przez Zamawiającego.



Z tych wszystkich względów, wniósł jak w *petitum*.

**Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie** (pismo z dnia 3/11/23) wniósł o oddalenie odwołania podając w szczególności w uzasadnieniu stanowiska: (...)

I. Zamawiający prowadzi Postępowanie w tzw. formule „projektuj i buduj”, w którym opis przedmiotu zamówienia (warunki zamówienia) został określony w Programie Funkcjonalno-Użytkowym oraz w uzupełniającym Opisie Przedmiotu Zamówienia (załącznik nr 33 do PFU) wraz z załącznikami (dalej jako PFU). Zamawiający w powyższych dokumentach wyspecyfikował konkretne wymagania techniczne, ekonomiczne, architektoniczne, materiałowe i funkcjonalne, którym winny odpowiadać oferty złożone przez Wykonawców. Wykonawcy na bazie właśnie tych dokumentów mieli poczynić konkretne założenia do stworzenia i skalkulowania ofert.

II. Zamawiający, w dniu 5 października 2023 r. dokonał czynności stanowiących podstawę wniesienia rozpatrywanego odwołania, tj. poinformował o wyborze oferty najkorzystniejszej oraz o odrzuceniu ofert, w tym oferty Odwołującego (pismo O/OL.D3.2411.25.2022.44). Zamawiający, dokonał czynności odrzucenia oferty Odwołującego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp. Przepis ten wskazuje, że Zamawiający odrzuca ofertę, jeżeli jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia. Przez warunki zamówienia, stosownie do art. 7 pkt 29 ustawy Pzp, należy rozumieć warunki, które dotyczą zamówienia lub postępowania o udzielenie zamówienia, wynikające w szczególności z opisu przedmiotu zamówienia, wymagań związanych z realizacją zamówienia, kryteriów oceny ofert, wymagań proceduralnych lub projektowanych postanowień umowy w sprawie zamówienia publicznego.

III. Uzasadniając odrzucenie oferty złożonej przez Konsorcjum w składzie KOBYLARNIA S.A.

z siedzibą w Kobylarni (Lider Konsorcjum) oraz Stecol Corporation z siedzibą w Tianjin, Chiny (Partner) wskazano, iż stwierdzenia o niezgodności oferty z warunkami zamówienia, dokonano na podstawie wyjaśnień Odwołującego udzielonych na wezwanie Zamawiającego.

IV. Zamawiający w treści formularza ofertowego, który Wykonawca miał wypełnić w niezbędnym zakresie, podpisać i złożyć wraz z innymi dokumentami składającymi się na Ofertę, zawarł oświadczenia o treści:

- 1. SKŁADAMY OFERTĘ** na wykonanie przedmiotu zamówienia zgodnie ze Specyfikacją Warunków Zamówienia dla niniejszego postępowania (SWZ).
- 2. OŚWIADCZAMY**, że zapoznaliśmy się ze Specyfikacją Warunków Zamówienia oraz wyjaśnieniami i zmianami SWZ przekazanymi przez Zamawiającego i uznajemy się za związanych określonymi w nich postanowieniami i zasadami postępowania.

Mając na względzie ogólne oświadczenia Wykonawcy, Zamawiający skorzystał z przywileju i obowiązku jaki daje artykuł 223 ust. 1 ustawy Pzp i wezwał Konsorcjum do złożenia wyjaśnień treści oferty, tj. do uszczegółowienia i doprecyzowania przyjętych rozwiązań i dokonanej wyceny elementów przedmiotu zamówienia, a w konsekwencji do ustalenia zgodności treści oferty Odwołującego z treścią SWZ.

V. Niezgodność treści oferty z warunkami zamówienia obejmowała następujące elementy: brak uwzględnienia prac na obiekcie WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt), zastosowanie niedopuszczonej przez PFU technologii wykonania mostu MD-1B, zastosowanie niezgodnej z wymaganiami PFU warstwy konstrukcji nawierzchni oraz błędne przyjętą technologię posadowienia mostu MD-1B. Stanowisko to jest w dalszym ciągu podtrzymywane przez Zamawiającego.

VI. Odnosząc się bezpośrednio do zarzutów Odwołania, w pierwszej kolejności Zamawiający kwestionuje stanowisko Odwołującego, co do rzekomego skonstruowania Oferty w oparciu o prawidłowe założenia możliwe do realizacji i zgodne z wymaganiami Zamawiającego. Zamawiający nadto zaprzecza, aby dokonał błędnych ustaleń w zakresie przyjętych podstaw faktycznego odrzucenia.

VII. Zarzut naruszenia art. 226 ust 1 pkt 5 Pzp w zw. z art. 16 Pzp mający wpływ na wynik postępowania poprzez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie: wykonawca nie uwzględnił w ofercie prac na istniejącym obiekcie WD-6B (16c km 27.688 Rzeck wiadukt) Zamawiający podtrzymuje stanowisko, iż Oferta Odwołującego pozostawała niezgodna z wymaganiami, z uwagi na fakt, iż ten nie uwzględnił w niej prac na istniejącym obiekcie WD-6B pomimo, że był do tego zobowiązany. Zgodnie z wymaganiami Zamawiającego: *„W ramach zamówienia należy wykonać m.in. prace dostosowujące istniejące mosty i wiadukty drogi DK16 do nowej funkcji drogi klasy S. Zakres wymaganych robót został dla każdego obiektu z osobna określony w dokumencie pod nazwą OPZ stanowiącym Załącznik nr 33 do PFU. W załączniku tym wymieniono 17 istniejących obiektów inżynierskich na drodze krajowej nr 16, w tym wiadukt WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt): (...) 16c km 27.668 Rzeck wiadukt. Celem planowanych prac jest dostosowanie istniejącego obiektu mostowego do nowej funkcji. Planuje się wykonanie następujących prac: - wymianę nawierzchni bitumicznej, - wymianę elementów wyposażenia (między innymi barier, dylatacji, elementów odwodnienia, nawierzchni na opaskach i chodnikach, umocnienia stożków), - oczyszczenie powierzchni betonowych konstrukcji podpór, ustroju i belek podporęczowych wraz z naprawą ubytków zaprawami PCC, iniekcją rys., - odtworzenie powłok malarskich. (...)”*.

Ponadto na etapie wyjaśnień treści SWZ zadano pytanie dotyczące konkretnie tego wiaduktu:

pytanie 156: *Proszę o uszczegółowienie którego obiektu dotyczy remont obiektu w zał. 33 16c km 27.668 Rzeck wiadukt. W bliskiej lokalizacji jest są dwa obiekty istniejące. Pierwszy obiekt jest w ciągu lewej jezdni projektowanej S16, a drugi w ciągu jezdni z prawej strony projektowanej S16.*

Odpowiedź 156: *Zapis dotyczy obiektu w ciągu istniejącej DK16c.*

W odpowiedzi na pismo Zamawiającego z 13 lipca 2023 r. (znak O/OL.D3.2411.25.2022.29 – dalej jako pierwsze wezwanie Zamawiającego) zwrócono się do Konsorcjum Kobylarnia o wyjaśnienie treści oferty i wskazanie założeń/rozwiązań technicznych przyjętych do sporządzenia oferty. W zawartym w wezwaniu Zamawiającego pytaniu 3.12 oczekiwano wskazania zakresu prac projektowych i robót dla istniejących obiektów inżynierskich, które należy dostosować do nowych funkcji.

Odwołujący w swojej odpowiedzi (pismo z 28 lipca 2023 r. – dalej jako pierwsze wyjaśnienia Konsorcjum Kobylarnia) poinformował, że: *Zakres prac wskazano w Załączniku nr 2 - tabeli nr 2 stanowiącej załącznik do przedmiotowych odpowiedzi.*

Weryfikacja przesłanego załącznika prowadziła do wniosku, iż Konsorcjum nie uwzględniło w tabeli dziewięciu spośród 17 obiektów inżynierskich, w tym wiaduktu WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt). Wobec powyższego pismem z 30 sierpnia 2023 r. (znak O/OL.D-3.2411.25.2022.34 – dalej jako drugie wezwanie Zamawiającego) Zamawiający wezwał Konsorcjum Kobylarnia do złożenia dodatkowych wyjaśnień w tym zakresie.

Odwołujący w swojej odpowiedzi (pismo z 4 września 2023 r. – dalej jako drugie wyjaśnienia Konsorcjum Kobylarnia) przedstawił ponownie Załącznik nr 2, wskazując na jego zaktualizowanie. Z treści zaktualizowanego Załącznika nr 2 wynikało, iż Odwołujący założył, że nie będzie wykonywał żadnych robót na istniejącym obiekcie o symbolu WD-6B znajdującym się w ciągu trasy głównej w km 27+668 (wg kilometraża istniejącego DK16), pomimo tego, że ujął ten wiadukt w przekazanym zestawieniu. Zarówno w pierwszym, jak i drugim wezwaniu do złożenia wyjaśnień Zamawiający pytał bowiem konkretnie o zakres robót na obiektach istniejących. W drugim wezwaniu Zamawiający doprecyzował pytanie o prace przewidziane na obiektach istniejących, dla których zabrakło wyjaśnień w pierwszej odpowiedzi Odwołującego, dodatkowo identyfikując każdy z obiektów, poprzez podanie funkcjonującego obecnie w ciągu drogi 16c pikietaża/kilometraża drogi.

W śladzie każdej drogi ekspresowej o dwóch jezdniach występują na danej przeszkodzie zawsze dwa obiekty o tym samym oznaczeniu i (pikietażu). W rozpatrywanym przypadku różnica polega jedynie na tym, że jeden obiekt jest już wybudowany i jest użytkowany, czyli jest obiektem istniejącym, a drugi należy wybudować od podstaw.

Na planie sytuacyjnym koncepcji Programowej wchodzącej w skład dokumentacji przetargowej kontraktu wiadukty drogowe, czy to znajdujące się nad trasą główną, czy też w

ciągu S16 mają oznaczenie „WD” z odpowiednim numerem i literą „B” dla oznaczenia odcinka S16 Barczewo – Biskupiec (dla odcinka Olsztyn – Barczewo użyta została litera „A”). W przekazanej wraz z odpowiedzią, na pytanie nr 78 zadane w trakcie trwania postępowania przetargowego, dokumentacji projektowej dla istniejących obiektów, przedmiotowy wiadukt również oznaczony jest jako WD-6.

Załącznik nr 2 do OPZ (stanowiący załącznik do PFU) wymienia wszystkie obiekty istniejące oraz definiuje prace, jakie należy przy nich wykonać w ramach zamówienia. Poszczególne obiekty oznaczone są w sposób opisowy, czy to jest most, przejście podziemne, czy wiadukt, wraz z podaniem nazwy przeszkody oraz lokalizacją określoną w odniesieniu do istniejącego kilometraża drogi 16c. Obiektów wymienionych w tym załącznikach jest 17. Zamawiający oczekiwał, że roboty na wszystkich 17 obiektach zostaną objęte ofertą Konsorcjum niezależnie od ich oznaczenia. Argumentowanie, że jeden z obiektów został niewłaściwie przez Zamawiającego oznaczony, jest kompletnie nietrafione. Dokumentacja przetargowa posługuje się różnymi pikietażami, lecz nie ma to żadnego znaczenia, gdyż w każdym dokumencie wskazuje się, jaki jest to pikietaż: pochodzący z Koncepcji Programowej, czy istniejący pikietaż drogi 16c.

To, że Odwołujący w odpowiedzi na pytanie w zakresie obiektów istniejących, wpisał w zestawieniu obiekt nowobudowany nie znajduje żadnego uzasadnienia. W ocenie Zamawiającego, sytuacja ta może być jedynie wynikiem niestaranności w sporządzaniu wyjaśnień, a także oferty. Powyższe okoliczności potwierdzają, że Odwołujący nie uwzględniając w ofercie wykonania robót na istniejącym obiekcie o symbolu WD-6B, postąpił wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia i dowodzą o bezzasadności stawianych w tym zakresie zarzutów.

VIII. Zarzut naruszenia art. 65 § 1 k.c. w zw. z art. 8 ust 1 Pzp. W ocenie Zamawiającego nie sposób zgodzić się z stanowiskiem Odwołującego co do rzeczonego naruszenia art. 65 § 1 k.c. w zw. z art. 8 ust 1 Pzp. Zamawiający bowiem dwukrotnie, o czym była mowa powyżej jednoznacznie precyzował w swych wezwaniach, iż pyta konkretnie o zakres robót na obiektach istniejących. Tym samym, uwzględniając profesjonalny status Wykonawcy, Zamawiający nie jest uprawniony do nadawania oświadczeniom wymienionego odmiennego kształtu. W tym miejscu zasadnym jest wskazać, iż kluczową sprawą pozostawałoby, czy w stanie faktycznym możliwe byłoby ustalenie oczekiwanej przez Odwołującego treści oświadczenia, co do oferowanego przedmiotu w sposób nie naruszający nadrzędnej zasady zachowania uczciwej konkurencji pomiędzy wykonawcami. W orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości wskazuje się, że zasada równego traktowania oraz powiązany z nią obowiązek przejrzystości i niedyskryminacji wymagają jednakowego traktowania przez instytucję zamawiającą oferentów pod względem stawianych im w postępowaniu wymagań (dotyczących warunków podmiotowych oraz odnoszących się do przedmiotu zamówienia), a

także stosowania jednakowych zasad na etapie późniejszej weryfikacji ich spełnienia. Oznacza to, że Zamawiający mają obowiązek zapewnienia wykonawcom takich samych szans zarówno na etapie formułowania wniosków lub ofert, jak i ich badania oraz oceny. W świetle powyższego niemożliwym pozostawało przyjęcie przez Zamawiającego, iż wbrew temu, że Odwołujący nie przewidział żadnych prac na istniejącym obiekcie, to najpewniej jego zamiarem było wykonanie oczekiwanych przez Zamawiającego robót, co determinuje stanowisko o bezzasadności i tego zarzutu.

IX. Zarzut ewentualny naruszenia art. 223 ust 1 Pzp w zw. z art. 16 Pzp mającego wpływ na wynik postępowania poprzez jego niezastosowanie i uznanie przez Zamawiającego, że nie miał obowiązku dalszego wyjaśniania treści oferty, pomimo że treść odpowiedzi na pytanie 3.12 mogła budzić wątpliwości.

Ustosunkowując się do ewentualnego zarzutu dotyczącego rzekomego naruszenia art. 223 ust 1 Pzp w zw. z art. 16 Pzp (c), Zamawiający stoi na stanowisku, iż uwzględniając fakt kierowania wezwania do profesjonalnego uczestnika obrotu gospodarczego, wobec którego stosowany jest miernik podwyższonej staranności, a także przy uwzględnieniu zasady równego traktowania wykonawców i uczciwej konkurencji – kierowanie kolejnych wyjaśnień do tego samego zakresu informacji, w sytuacji uzyskania jasnej odpowiedzi na dwukrotne wezwania Zamawiającego, uznać należałoby za dokonywane z naruszeniem zasady równego traktowania wykonawców. Z tychże względów, stawiany zarzut uznać należy za bezzasadny.

X. Zarzut naruszenia art. 226 ust 1 pkt 5 Pzp w zw. z art. 16 Pzp mającego wpływ na wynik postępowania poprzez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie przyjęcia w ofercie technologii wykonania mostu MD-1B niezgodną z PFU.

Odnosząc się do zarzutu rzekomego naruszenia art. 226 ust 1 pkt 5 Pzp w zw. z art. 16 Pzp polegającego na błędnej wykładni i niewłaściwym zastosowaniu i uznaniu, że oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami w zakresie przyjęcia technologii wykonania mostu MD-1B niezgodną z PFU, Zamawiający wskazuje, iż zarzut ten jest całkowicie chybiony. Technologia zaproponowana przez Odwołującego nie jest zgodna z technologią wskazaną przez Zamawiającego w SWZ, tym samym wymieniony nie zgadza się z twierdzeniami Odwołującego i odrzuca je w całości. Odwołujący w swoich wyjaśnieniach przekazał, że zamierza wybudować most z użyciem gotowych prefabrykatów typu „Kujan”, co jest niezgodne z wymaganiami określonymi w Tabeli 1.1 PFU, gdzie wskazano, że „Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi”.

Wykonanie nadbetonu w technologii betonowania na miejscu z wbudowaniem belek typu „Kujan” nie spowoduje, że obiekt stanie się monolityczny, czyli o konstrukcji w całości wylewanej i realizowanej na miejscu budowy. Technologia łączenia elementów prefabrykowanych (wyprodukowanych poza miejscem wbudowania) z elementami wylewanymi już na placu budowy nie skutkuje osiągnięciem efektu monolitu, co do idei. Otrzymujemy wówczas element składający się z dwóch rodzajów materiałów (dwóch rodzajów betonu) o różnych właściwościach, połączonych ze sobą.

Przywołane w punkcie 25 Odwołania zapisy punktu 2.1.16.2.2 PFU dotyczą, tak jak mówi sam tytuł tego punktu, wymagań ogólnych konstrukcji nośnej przęseł. Dodatkowe wymagania szczególne, dla mostu MD-1B zostały określone w Tabeli 1.1 punktu 1.1.3.3 PFU. Zamawiający zastrzegł tam szczególną technologię dla tego konkretnie mostu z uwagi na nietypowy układ geometryczny płyty pomostu wymuszony warunkami środowiskowymi.

Rodzaje konstrukcji przęseł przywołane przez Odwołującego w pkt 25 Odwołania w pkt 1 PFU (OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA), nie wskazują, czy przęsło winno być w całości betonowane na miejscu (monolityczne), czy wykonywane z użyciem prefabrykatów. Dla wszystkich obiektów budowanych w ramach zamówienia Zamawiający pozostawia Wykonawcom w tej kwestii pełną dowolność. Wyjątek stanowi właśnie most MD-1B, dla którego sprecyzowano wymagania w Tabeli 1.1.

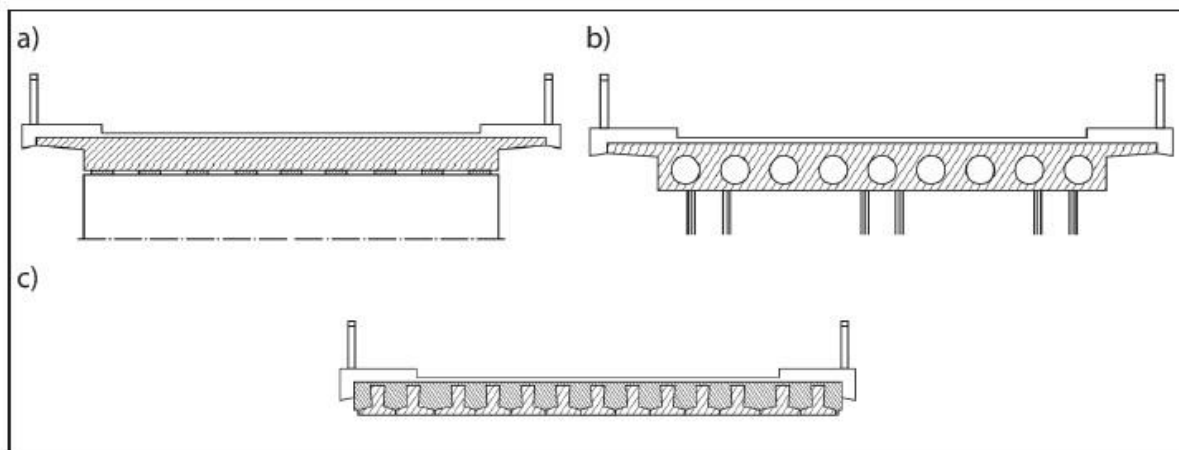
Odwołujący argumentuje prawidłowość zastosowanego rozwiązania tym, że sam Zamawiający zamieścił w dokumentach przetargowych rozwiązanie wykorzystujące belki „Kujan”. Zamawiający wielokrotnie podkreślał w ramach odpowiedzi udzielonych na pytania Wykonawców, zadane w trakcie postępowania przetargowego, że załączona Koncepcja Programowa (na którą powołuje się Odwołujący) nie jest wiążąca, wiążące są zapisy PFU wraz z załącznikami (między innymi na pytanie nr 740 *„Prosimy o jednoznaczne wskazanie jakie elementy dostarczonej przez Zamawiającego Koncepcji Programowej są dla wykonawców wiążące”*). Udzielono odpowiedzi: *„Koncepcja stanowi materiał poglądowy. Należy wykonać przedmiot zamówienia zgodnie z wymaganiami OPZ, PFU oraz odpowiedziami na pytania zadane w trakcie postępowania przetargowego”*).

W koncepcji mostu MD-1B, na którą powołuje się Odwołujący, nie zastosowano skośnych podpór, wymóg ich wykonania zawarty został w PFU. Zapisy, na które powołuje się Odwołujący, dotyczące tego, że obiekty na belkach „Kujan” obliczane są jako monolityczne, w przeciwieństwie do obiektów zespolonych nie są w tym przypadku żadnym argumentem. Jest to pewne uproszczenie, gdyż bardzo trudno byłoby zamodelować matematycznie przekrój wykonany z użyciem prefabrykatów, których kształt geometryczny, a zatem i przekrój gotowego, wykonanego w tej technologii przęsła jest dosyć złożony. Argument większej trwałości w przypadku przęsła podpartego na przyczółkach prostopadle, a dla którego podpory pośrednie ustawione są w dość dużym skosie nie został niczym



potwierdzony przez Odwołującego i również nie zasługuje na uwzględnienie. Odpowiednią trwałość i pracę zapewni w warunkach zaistniałych w stanie faktycznym tylko obiekt monolityczny, odpowiednio zazbrojony na duże siły skręcające i wylewany w całości na placu budowy, zgodnie z wymaganiami wyrażonymi w dokumentach zamówienia.

Słuszność argumentów Zamawiającego potwierdzają zapisy punktu 3.2.3 wytycznych WRM-21-2-01 „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 2 podstawowe wiadomości o drogowych obiektach mostowych” oraz rysunek ilustrujący podział przekrojów poprzecznych przęseł płytowych:



Rys. 3-4. Przekroje poprzeczne obiektów mostowych płytowych: a) monolityczne pełne, b) monolityczne z otworami, c) częściowo prefabrykowane z belek typu odwrócone „T”

Wytyczne wyraźnie rozgraniczają konstrukcje monolityczne (pełne albo z otworami) od konstrukcji częściowo prefabrykowanych z belek odwróconych typu T, których szczególnym rodzajem jest belka „Kujan”. Powyższe argumenty determinują tezę o prawidłowości stanowiska Zamawiającego, a tym samym bezzasadności zarzutu Odwołującego.

XI. Zarzut naruszenia art. 226 ust 1 pkt 5 Pzp w zw. z art. 16 Pzp mającego wpływ na wynik postępowania poprzez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie przyjęcia w ofercie konstrukcji dolnych warstw jezdni manewrowych w ODU i MOP dla określonego podłoża gruntowego niezgodnie z wymaganiami Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych.

W zakresie zarzutu rzekomego naruszenia art. 226 ust 1 pkt 5 Pzp w zw. z art. 16 Pzp, poprzez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie przyjęcia w ofercie konstrukcji dolnych warstw jezdni manewrowych na terenie OUD i MOP dla określonego podłoża gruntowego niezgodnie z wymaganiami Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, Zamawiający podaje, iż zarzut ten nie zasługuje na uwzględnienie. Zamawiający nie zgadza się z twierdzeniem Odwołującego, że konstrukcja nawierzchni jezdni manewrowych na terenie OUD oraz MOP przez niego zaoferowana jest zgodna z

wymaganiami PFU. Zamawiający w punkcie 2.1.17.2.1.2 PFU definiującym wymagania dla jezdni manewrowych, miejsc postojowych i chodników na terenie obwodu utrzymania drogi zawarł wymóg stosowania konstrukcji katalogowych, tzn. zgodnych z Załącznikiem nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” (dalej jako: Katalog lub KTKNPiP). W pierwszym akapicie tego punktu czytamy: „Należy zaprojektować i wykonać jezdnie manewrowe, miejsca postojowe dla samochodów osobowych o nawierzchni według wymagań KTKNPiP, a dla samochodów ciężarowych o nawierzchni według wymagań KTKNPiP lub KTKNS oraz chodniki o nawierzchni z kostki brukowej nefazowanej.” Również w punkcie 2.1.17.2.2 precyzującym wymagania dla nawierzchni jezdni miejsc obsługi podróżnych istnieje zapis wskazujący na konieczność stosowania konstrukcji zgodnej z „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, wymieniona jest również konkretna tabela z Katalogu, z której należy przyjąć układ dolnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni, tj.: Należy przyjąć parametry: - prędkość do projektowania V<sub>dp</sub>: 30 km/h; - kategoria ruchu jezdni manewrowych: KR 4, w poniższej konstrukcji: Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej z zastosowaniem PMB 45/80-65, grubość 4 cm, Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość 6 cm, Warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego, grubość 10 cm, Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, grubość 20 cm, oraz dolne warstwy konstrukcyjne zgodne z Tab. 8.3 KTKNPiP. Tablica 8.3 KTKNPiP definiuje następujące dolne warstwy konstrukcyjne dla kategorii ruchu KR 3 i KR4:

**Tablica 8.3. Typowe rozwiązania dolnych warstw konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża w przypadku kategorii ruchu KR3 i KR4 (E2 ≥ 100 MPa). Grubości warstw podano w cm.**

		TYP 5	TYP 6	TYP 7 (nie stosuje się, gdy wymagane jest warstwą odsączającą)	TYP 8	TYP 9
GRUPA NOŚNOŚCI PODŁOŻA	G4	PP 15 WM 20 WUP 25	PP 18 WM 20 WUP 40	WM 22 WM 22 WUP 25	WM 28 WM 28 WUP 25	PP 24 WM 20 WUP 40
	G3	PP 15 WM 20 WUP 20	PP 18 WM 20 WUP 25	WM 22 WM 22 WUP 20	WM 28 WM 28 WUP 20	PP 24 WM 20 WUP 25
	G2	PP 15 WM 20	PP 18 WM 20	WM 22 WM 22	WM 28 WM 28	PP 24 WM 20
	G1	PP 15	PP 15	WM* 18	WM* 22	PP 15

**LEGENDA:**

PP - podbudowa pomocnicza  
WM - warstwa mrozochronna  
WUP - warstwa ulepszonego podłoża  
- - - - - wymagany widoczny moduł odsączalności E<sub>s</sub>

WM\* Warstwa mrozochronna w typach 7 i 8 dla grupy nośności G1 została zastosowana tylko w celu zwiększenia nośności i w tym przypadku nie pełni roli przewodzielacza wyszczelnion. Jej zastosowanie ma na celu ujednolicenie technologii z konstrukcjami podanymi w typach 7 i 8 dla grup nośności G4, G3 i G2.

**UWAGA:**  
1) Wymagania materiałowe według rozdziału 7  
2) Zasady wykonywania warstw według rozdziału 9  
3) Grubości warstw "h" podano w [cm]

podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym;  
 podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥ 60%;  
 warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR ≥ 35%; o ile to konieczne warstwa mrozochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o k<sub>wp</sub> ≥ 8 m/dobę;  
 warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym;  
 warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem;  
 warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub z gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR ≥ 20%; o ile to konieczne warstwa mrozochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o k<sub>wp</sub> ≥ 8 m/dobę;

Natomiast, materiał zastosowany przez Odwołującego w dolnych warstwach nawierzchni dla grup nośności podłoża G3 i G4 nie spełnia założeń Katalogu. Wbrew temu co twierdzi Odwołujący, nie przypisał on właściwie parametrów materiałowych do tych warstw.

Odwołujący wskazuje na podobieństwo a nawet tożsamość warstwy pn. „Warstwa ulepszona podłoża” i „warstwa mrozochronna” zdefiniowane w KTKNPIP. Założenie to jest błędne. Jeżeli warstwa ulepszona podłoża pełni dokładnie tę samą funkcję co warstwa mrozochronna, jak twierdzi Odwołujący, to jaki sens miałyby definiowanie różnych konstrukcji z wykorzystaniem dla tych warstw w „Katalogu”? Przedstawione w „Katalogu” poszczególne typy dolnych warstw konstrukcji nawierzchni stanowią wynik długoletnich prac zespołów badawczych, obliczeń i obserwacji empirycznych. Dla kategorii ruchu KR3 i KR4 katalog przewiduje zastosowanie 5 typów dolnych warstw, do wyboru. Zadaniem Odwołującego było skorzystanie z podanej bazy i wybranie jednego z nich. Zamawiający nie narzucał żadnego konkretnego rozwiązania, wszystkie rodzaje dolnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni, które zapisane są w „Katalogu” były dopuszczone do stosowania w ramach realizacji zamówienia w zakresie dróg manewrowych na OUD i MOP. Mając na względzie powyższe, stwierdzić należy, że Odwołujący uwzględniając w ofercie technologię inną niż wskazana przez Zamawiającego postąpił wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia. W konsekwencji powyższego nie wycenił w ofercie zakresu prac zgodnego z dokumentami zamówienia. Uwzględniając powyższe stawiany zarzut uznać należy za bezzasadny.

XII. Zarzut naruszenia art. 223 ust. 2 pkt 3 Pzp w zw. z art. 16 Pzp polegający na jego niezastosowaniu i uznaniu przez Zamawiającego, że nie miał obowiązku poprawienia oferty Odwołującego w zakresie konstrukcji warstw nawierzchni jezdni manewrowych, w sytuacji gdy zmiana w tym zakresie była nieistotna.

W odniesieniu do zarzutu dotyczącego rzekomego naruszenia art. 223 ust. 2 pkt 3 w zw. z art. 16 pzp polegającym na jego niezastosowaniu, Zamawiający wskazuje, iż w jego ocenie w stanie sprawy nie powstał obowiązek poprawienia oferty Odwołującego w zakresie konstrukcji warstw nawierzchni jezdni manewrowych. Zgodnie z art. 223 ust. 2 pkt 3 Prawa zamówień publicznych, Zamawiający poprawia w ofercie inne omyłki polegające na niezgodności oferty ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia, niepowodujące istotnych zmian w treści oferty - niezwłocznie zawiadamiając o tym wykonawcę, którego oferta została poprawiona. Zastosowanie ww. przepisu znajdzie zatem zastosowanie, jeżeli łącznie zostaną spełnione dwie okoliczności, tj. 1) niezgodność oferty ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia stanowi omyłkę oraz 2) poprawienie tej omyłki nie spowoduje istotnych zmian w treści ofert. Jak podkreśla to judykatura, dla przyjęcia dopuszczalności zmiany oferty w trybie art. 223 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 11 września 2019 roku – Prawo zamówień publicznych konieczne jest spełnienie następujących przesłanek:

omyłka nie może być wynikiem świadomego, zamierzonego działania wykonawcy, wystąpienie omyłki powoduje niezgodność oferty z dokumentami zamówienia, a poprawienie takiej omyłki nie spowoduje istotnych zmian w treści oferty. Dodatkowo sposób skorygowania omyłki wynikać musi z dokumentów zamówienia i oferty w taki sposób, by umożliwić zamawiającemu korektę. W stanie sprawy Zamawiający stoi na stanowisku, iż nie miał możliwości dokonania pożądaney korekty. Ewentualne zmiany stanowiłyby niedopuszczalną ingerencję w treść oświadczenia wykonawcy, mającą na celu uzupełnienie jego treści o elementy pierwotnie w nim niezawarte, co stoi w sprzeczności z podstawowymi zasadami jakimi rządzi się Prawo zamówień publicznych.

XIII. Zarzut naruszenia art. 226 ust 1 pkt 5 Pzp w zw. z art. 16 Pzp poprzez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że Oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie przyjęcia w ofercie Odwołującego technologii posadowienia mostu MD-1B nie do zrealizowania.

W zakresie rzekomego naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp w zw. z art. 16 Pzp, który miałby polegać na jego błędnej wykładni i niewłaściwym zastosowaniu i uznaniu, że Oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie przyjęcia w Ofercie niemożliwej do zrealizowania technologii posadowienia mostu MD-1 B. Zamawiający podtrzymuje swoje dotychczasowe stanowisko. Konsorcjum Kobylarnia w materiałach dołączonych do odwołania przekazanego pismem z dnia 16 października próbuje udowodnić, że prawidłowo zaprojektowało i przyjęło podczas sporządzania oferty posadowienie obiektu MD-1 B. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że w materiałach przekazanych Zamawiającemu w odpowiedzi na wezwanie do złożenia wyjaśnień Odwołujący wskazał, że obiekt ten zamierza zbudować posadowiając go bezpośrednio. W zawartym w pierwszym wezwaniu Zamawiającego, pytaniu 3.10 oczekiwaliśmy wskazania, jakie rozwiązania projektowe dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu, wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3. Tab. 1.1. PFU, zostały przyjęte przez Wykonawcę. W ramach odpowiedzi na pytanie prosiliśmy o podanie dla każdego obiektu rozwiązania konstrukcyjno-budowlanego, sposobu i technologii posadowienia, parametrów przekrojów ruchowych, ilości i rozpiętości przęsła. Odwołujący w swoich pierwszych wyjaśnieniach określił, jakie rozwiązania projektowe dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3. Tab. 1.1. PFU zostały przez niego przyjęte w ofercie. W przypadku mostu MD-1B w km 10+811 (kilometraż wg koncepcji programowej) Wykonawca przyjął zastosowanie technologii posadowienia bezpośredniego. Przyjęta przez Konsorcjum technologia posadowienia obiektu MD-1B stoi w sprzeczności z dokumentami zamówienia i zasadami wiedzy technicznej. Z załączonej do PFU dokumentacji (załącznik nr 40 do PFU: „Dokumentacja geologiczno – inżynierska; Tom II Obiekty inżynierskie”, przekładka „Most MD-1B”) jednoznacznie wynika, że nie ma możliwości posadowienia tego mostu

bezpośrednio, tj. wprost na gruncie rodzimym (znajdującym się obecnie pod miejscem posadowienia). W podłożu gruntowym, bowiem, w górnych warstwach, zalegają min. grunty organiczne w postaci piasków i pyłów wymieszanych z torfami, jak też same soczewki torfowe. Ponadto w niższych warstwach podłoża, na głębokości 5 – 6 m stwierdzono występowanie pyłów przewarstwionych gliną pylastą oraz glin pylastych przewarstwionych pyłem w stanie plastycznym i twaroplastycznym o bardzo słabych parametrach, o miąższości ok 6 m. (załączniki 1 do 8 do opracowania pn. „Dokumentacja geologiczno – inżynierska; Tom II Obiekty inżynierskie”, przekładka „Most MD1B”: Zał. 1 „Mapa dokumentacyjna”, Zał. 2 „Tabela parametrów geotechnicznych”, Zał. 3 „Objaśnienia”, Zał. 4 „Otwory”, Zał. 5 „Sondowania”, Zał. 6 „Przekroje”, Zał. 7 „Zestawienie wyników”, Zał. 8 „Współrzędne”). Podsumowując – są to grunty nienośne, całkowicie nie nadające się do posadawiania na nich bezpośrednio (bez żadnych wzmocnień) jakichkolwiek budowli. Wobec powyższego stwierdzić należało, że Wykonawca uwzględnił w Ofercie niewłaściwą technologię posadowienia obiektu, niezgodną z dokumentami opisującymi sytuację geologiczną pod obiektem MD-1B. Dokumentacja ta jest wiążąca dla wszystkich Wykonawców, którzy na tej podstawie mają dokonać wyboru właściwej technologii i uwzględnić ją w cenie Oferty. Nadmienić należy, że technologia bezpośredniego posadowienia obiektu pozwoliła znacznie obniżyć cenę oferty Konsorcjum. Obecnie natomiast, w przesłanym do Prezesa KIO odwołaniu Konsorcjum przedstawia rozwiązanie bazujące na wykonaniu w gruncie betonowych kolumn przemieszczeniowych. W opinii Zamawiającego, o ile rozwiązanie takie zakładano pierwotnie, to należało je wskazać w ramach odpowiedzi na wezwanie do złożenia wyjaśnień. Określenie, że obiekt będzie posadowiony bezpośrednio wskazywało, że Odwołujący zamierza posadawić podpory mostu bezpośrednio w gruncie.

Kolejną sprawą jest fakt, że technologii, którą Odwołujący przedstawia na obecnym etapie Zamawiający nie dopuścił. Jest to też jeden z powodów odrzucenia oferty innego Wykonawcy.

Powoływanie się przy tym na rozwiązania techniczne przedstawione na rysunkach Konceptji Programowej jest bezzasadne, w dokumentach przetargowych Zamawiający jasno określił, że rozwiązania zawarte w tych dokumentach nie są wiążące i stanowią jedynie materiały poglądowe. Mając na względzie powyższe również ten zarzut Odwołującego uznać należy za bezzasadny. Wobec powyższego, podzielając stanowisko, że jednoznaczne i wyczerpujące postanowienia SWZ, PFU i wiążących dokumentów mogą stanowić podstawę do zastosowania art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp. Jako, że w stanie sprawy mamy do czynienia z oczywistą sprzecznością konkretnego (w sensie wyczerpującego) postanowienia OPZ oraz konkretnego postanowienia oferty, Zamawiający podtrzymuje swoje stanowisko o prawidłowości i zasadności odrzucenia oferty Wykonawcy za jednoznaczne i

skonkretyzowane niezgodności treści oferty z konkretnymi założeniami narzuconymi i wyartykułowanymi w PFU, stanowiącymi dokumentację Postępowania. W konsekwencji powyższego należy uznać, iż Zamawiający nie naruszył art. 226 ust 1 pkt 5 Pzp w zw. z art. 16 Pzp, art. 65 § 1 k.c. w zw z art. 8 ust 1 Pzp, art. 223 ust 1 Pzp w zw. z art. 16 Pzp, art. 223 ust 2 pkt 3 Pzp w zw. z art. 16 ustawy Pzp. W związku z powyższym, wniesione odwołanie oraz zarzuty postawione przez Odwołującego są w tych okolicznościach bezzasadne, a odwołanie – w ocenie Zamawiającego – powinno zostać oddalone w całości.

**Do postępowania odwoławczego przystąpienie** zgłosił wykonawca Budimex S.A. z/s w Warszawie (Przystępujący Budimex) oraz wykonawca POOR S.A. z/s w Warszawie (Przystępujący POOR) wnosząc o oddalenie odwołania.

**Przystępujący Budimex** w piśmie procesowym z dnia 7.11.2023 r. podał w szczególności:

(...)

I. Zarzuty dotyczące oferty Konsorcjum Kobylarnia-Stecol (...)

I.1. Uwagi ogólne

1. W ramach wstępnych uwag zaprezentowanych w uzasadnieniu odwołania, Odwołujący zdaje się kontestować samą procedurę wzywania go do wyjaśnień treści oferty przez Zamawiającego i wyciągania jakichkolwiek negatywnych konsekwencji ze składanych przez niego w tym trybie oświadczeń, podkreślając jednocześnie formułę prowadzonego postępowania jaką jest tryb „zaprojektuj i wybuduj”.

2. W związku z tym w pierwszej kolejności Przystępujący zaznacza, iż tak na gruncie literalnego brzmienia przepisu art. 223 ust. 1 ustawy Pzp, jak również orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej i Sądów Okręgowych, przyjmuje się, że uprawnienie Zamawiającego do wystosowania wezwania do wyjaśnień treści oferty nie jest limitowane do przypadków powzięcie po stronie Zamawiającego określonej kategorii „wątpliwości”. Na podstawie art. 223 ust. 1 ustawy Pzp, Zamawiający ma prawo weryfikacji jakie konkretnie założenia „stoją” za deklaracjami wykonawców złożonymi w ramach formularz ofertowego, co jest nie tylko prawidłowym wdrożeniem dyspozycji tego przepisu, ale też wyrazem dbałości o prawidłowe wydatkowanie środków publicznych.

3. Prawidłowość praktyki GDDKiA wystosowującej wnioski o wyjaśnienie treści oferty w prowadzonych przez siebie postępowaniach, również w odniesieniu do postępowań prowadzonych w formule „zaprojektuj i wybuduj”, ostatecznie potwierdził niedawny wyrok SO w Warszawie z dnia 27.09.2023 r. (sygn. akt XXIII Zs 6/23), w ramach którego wskazane zostało, że: „W ocenie Sądu wyjaśnienia to ustalenie sposobu widzenia dokumentacji przez wykonawcę i uszczegółowienie wskazanego przy składaniu oferty stanowiska wynikającego

z załączonych dokumentów i złożonych oświadczeń. Jest to swego rodzaju wykładnia treści oferty, przedmiotowych środków dowodowych lub innych składanych dokumentów lub oświadczeń. Zgodzić należy się zatem ze skarżącym, że przyjęcie prezentowanego przez Izbę poglądu, ograniczającego możliwość żądania wyjaśnień treści oferty do sytuacji, gdy zawiera wadliwie złożone oświadczenie woli, stanowiłoby o znacznie zawężającej interpretacji przepisu art. 223 ust. 1 ustawy Pzp wobec jego literalnego brzmienia (...) Odpowiedzi na pytania doprecyzowują kwestie, które Zamawiający jest w stanie ustalić jedynie przy udziale konkretnego wykonawcy. Prezentują one bowiem sposób widzenia i rozumienia zapisów SWZ przez Wykonawcę, co pozwala Zamawiającemu rzetelnie dokonać oceny ofert i wyboru oferty najkorzystniejszej”.

4. Co przy tym istotne, żaden przepis ustawy Pzp, nie wyłącza stosowania art. 223 ust. 1 ustawy Pzp czy art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w przypadku postępowań prowadzonych w formule „zaprojektuj i wybuduj”. Takie wyłączenie nie mogłoby znaleźć zastosowania tak literalnie jak i celowościowo – przygotowując i wyceniając ofertę składaną w formule „zaprojektuj i wybuduj”, wykonawcy przyjmują bowiem konkretne rozwiązania, których prawidłowość może być zweryfikowana przez Zamawiającego. Jak słusznie wskazał Sąd Okręgowy w cytowanym powyżej wyroku: pomimo, że z racji przyjętego trybu, opis ten jest uproszczony, to stanowi on dla uczestników przetargu fundament do przygotowania (skalkulowania) ofert, a następnie dla wybranego wykonawcy, jest punktem wyjścia do opracowania dokumentacji projektowej, która w dalszej kolejności, na etapie wykonawstwa służy do realizacji umówionych robót budowlanych (Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie - XXV Wydział Cywilny z dnia 23 sierpnia 2019 roku, sygn. XXV C 508/14). Z każdą ofertą tworzoną w przyjętej formule przetargowej wiążą się konkretne rozwiązania przyjęte przez wykonawcę oparte o zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia, w tym Programu Funkcjonalno-Użytkowego, które warunkują złożenie oświadczenia o gotowości do realizacji umowy w sprawie zamówienia publicznego wraz z kalkulacją zobowiązania”. Podobnie również Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 26.03.2018 r. (sygn. akt KIO 334/18, KIO 336/18): podmiot ubiegający się o zamówienie w formule "zaprojektuj i wybuduj" dysponuje informacjami niezbędnymi do przygotowania oferty w postaci chociażby PFU, za pomocą którego, zgodnie z art. 31 ust. 2 ustawy Pzp, opisuje się przedmiot zamówienia na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych. To na ich podstawie wykonawca winien przygotować merytoryczną treść oferty, zawierającą również jej wycenę. Ewentualne późniejsze zmiany sposobu realizacji umowy ze względu na przyjęte rozwiązania projektowe i ich wpływ na wysokość wynagrodzenia wykonawcy nie mogą stanowić argumentu na etapie składania wyjaśnień dotyczących rażąco niskiej ceny (vide: wyrok (...) sygn. akt KIO 2062/16).

5. Co za tym idzie, nieprawidłowym w ocenie Przystępującego jest pewne bagatelizowanie oświadczeń składanych w toku wyjaśnień treści oferty w formule „zaprojektuj i wybuduj” i wskazywanie, że przejrzyste i legalne działanie Zamawiającego powinno polegać na tym, że Zamawiający wyjaśnia każdą zidentyfikowaną niezgodność. Jeśli bowiem – jak w przedmiotowym przypadku – oświadczenia składane przez wykonawcę w ramach wyjaśnień treści oferty wskazują na konkretne nieprawidłowości, to trudno zidentyfikować na czym dalsze wyjaśnianie treści oferty miałyby polegać. Przedstawiając konkretne rozwiązania w ramach wyjaśnień treści oferty (do weryfikacji, których jak zostało wskazane powyżej, Zamawiający ma prawo) wykonawca ponosi za nie odpowiedzialność. Procedura z art. 223 ust. 1 ustawy Pzp, nie ma za zadanie doprowadzenia do zgodności założeń poczynionych przez wykonawcę z wymaganiami dokumentacji postępowania, a ich weryfikację.

I.2. Brak uwzględnienia prac na obiekcie WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt) (pkt II uzasadnienia odwołania Konsorcjum Kobyłarnia)

1. Odnosząc się do zarzutów i argumentacji przedstawionej przez Odwołującego w odniesieniu do prac na istniejącym obiekcie WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt), Przystępujący w pierwszej kolejności zwraca uwagę na bezsporną pomiędzy stronami okoliczność, że w odniesieniu do tego obiektu, zgodnie z załącznikiem nr 2 do Opisu Przedmiotu Zamówienia, w sposób jednoznaczny zdefiniowano zakres prac do wykonania, prowadzących do dostosowania istniejącego obiektu mostowego do nowej funkcji. Odwołujący nie neguje więc twierdzeń Zamawiającego, że w odniesieniu do tego istniejącego obiektu nieprawidłowym byłoby założenie wybudowania go od podstaw (należało bowiem zgodnie z OPZ, którego fragment Zamawiający przytaczał na stronie 5 uzasadnienia odrzucenia oferty Odwołującego, założyć (i) wymianę nawierzchni bitumicznej, (ii) wymianę elementów wyposażenia, (iii) oczyszczenie powierzchni betonowych, (iv) odtworzenie powłok malarskich).

2. Argumentacja, na którą powołuje się Odwołujący sprowadza się wyłącznie do stwierdzenia, że potraktował pytanie 3.12. skierowane do niego przez Zamawiającego jako pytanie dotyczące obiektu zdefiniowanego w pkt 1.1.3.3. PFU (a więc obiektu nowoprojektowanego), a nieprawidłowość w udzielonej przez niego odpowiedzi wynikała dodatkowo z różnego oznaczania kilometrażu w dokumentacji postępowania, która wywołała rzekomo po stronie Odwołującego wątpliwości co do tego, o który obiekt rzeczywiście pyta Zamawiający. Takiego rodzaju argumentacja nie może się jednak ostać w okolicznościach przedmiotowej sprawy, w ramach których nie mogło być jakiegokolwiek wątpliwości jakiego obiektu dotyczy pytanie 3.12.

i odpowiedź udzielona w tym zakresie przez Odwołującego.



3. W tym kontekście, należy w pierwszej kolejności zwrócić uwagę na treść pytania 3.12. zdefiniowanego przez Zamawiającego i formułowanych przez Odwołującego w tym zakresie odpowiedzi:

- pierwsze wyjaśnienia Konsorcjum Kobyłarnia (pismo z dnia 28.07.2023 r.)

**Pytanie 3.12.** Proszę o wskazanie zakresu prac projektowych i robót dla istniejących obiektów inżynierskich, które należy dostosować do nowych funkcji.

Odpowiedź:

Zakres prac wskazano w Załączniku nr 2 - tabeli nr 2 stanowiącej załącznik do przedmiotowych odpowiedzi.

- drugie wyjaśnienia Konsorcjum Kobyłarnia (pismo z dnia 04.09.2023 r.):

**Odpowiedzi.**

1) odnośnie Państwa odpowiedzi na pytanie nr 3.12:

W nawiązaniu do wyjaśnień przesłanych do punktu 3.12, w którym prosiliśmy o wskazanie zakresu prac jaki przewidzieli Państwo do wykonania na istniejących mostach i wiaduktach, prosimy o przekazanie informacji jaki zakres prac uwzględniono i wyceniono w Państwa ofercie na następujących obiektach istniejących (lokalizacje wg kilometraża istniejącego, zgodnie z OPZ):

- WD-1B – wiadukt nad trasą główną w km 16+229,
- wiadukt węzłowy Kromerowo nad trasą główną w km 20+489,
- WD-3B – wiadukt nad trasą główną w km 21+443,
- PE-15B – przejście dla zwierząt nad trasą główną w km 21+870,
- WD-4B – wiadukt nad trasą główną w km 23+513,
- WD-5B – wiadukt nad trasą główną w km 25+403,
- WD-6B – wiadukt w ciągu trasy głównej w km 27+668,
- przejście pod trasą główną w km 30+664.
- wiadukt węzłowy Biskupiec w ciągu trasy głównej w km 30+997

Odpowiedź:

Wykonawca w odpowiedzi przekazuje aktualizację Załącznika nr 2 , w którym wskazuje zakres prac.

- załącznik nr 2 do drugich wyjaśnień Konsorcjum Kobyłarnia:

ZAŁĄCZNIK NR 2 - AKTUALIZACJA				
Budowa drogi S16 Olsztyn (S51) – Elk (S61) odcinek Olsztyn – Biskupiec (budowa drugiej jezdni) odcinek Barczewo – Biskupiec”.				
TABELA OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH ISTNIEJĄCYCH				
27	WD-6B	km 27+668	plytowy sprężony	-NOWY OBIEKTY O PARAMETRACH ZGODNYCH Z 2020

4. Pytanie zdefiniowane przez Zamawiającego w sposób jednoznaczny wskazywało więc na to, że dotyczy ono istniejących obiektów. Równie jednoznacznie w treści samego pytania Zamawiający wskazał do jakiego kilometraża odnosi się określając lokalizację żądanych w wyjaśnieniach obiektów (kilometraż istniejący, zgodnie z OPZ). W sposób nie budzący wątpliwości swoje oświadczenie w tym zakresie złożył również Odwołujący – wskazując wszak, że przedstawiona w odpowiedzi na pytanie 3.12. Tabela dotyczy obiektów inżynierskich istniejących.

5. Trudno więc w jakikolwiek sposób zaaprobować twierdzenia Odwołującego, który na obecnym etapie wskazuje, że jego odpowiedź dotyczyła nowoprojektowanego obiektu WD-6B (określonego w PFU), a określenie kilometraża obiektu, którego miały dotyczyć jego wyjaśnienia mogły w jakikolwiek sposób wzbudzić jego wątpliwości. Tego rodzaju argumentacja jest sprzeczna z literalną treścią oświadczeń składanych przez samego Odwołującego i literalną treścią pytań wystosowanych w tym zakresie przez Zamawiającego.

6. Celem rozwiania wszelkich wątpliwości, Przystępujący przywołuje przy tym stosowne postanowienia dokumentacji postępowania, które w sposób jednoznaczny rozstrzygają, że pkt 1.1.3.3. PFU dotyczył obiektów nowoprojektowanych, stąd też argumentacja Odwołującego, zgodnie z którą odnosząc się w Tabeli stanowiącej załącznik do odpowiedzi na pytanie 3.12. i definiując zakres prac dla obiektów istniejących miał na myśli, te które wymienione są w pkt 1.1.3.3. PFU jest wewnątrznie sprzeczna:

Lp.	Kilometraż orientacyjny wg KP	Kolizja z przeszkodą	Parametry funkcjonalne przeszkód	Rodzaj obiektu inżynierskiego
11	23+095 Symbol obiektu wg KP: WD-6B	Trasa główna z drogą powiatową 1458N	Należy zaprojektować i wybudować wiadukt w ciągu nowej jezdni prawej S-16. Należy wykonać na obiekcie jednostronny chodnik do obsługi szer. 0,9m odseparowany od pasa awaryjnego barierą ochronną.	WS

7. Jeśli chodzi zaś o kwestię określenia kilometraża dla obiektu, do którego odnosiło się pytanie 3.12., Przystępujący raz jeszcze zwraca uwagę, że w jego treści Zamawiający jednoznacznie wskazał, że odnosi się do kilometraża istniejącego, zgodnego z OPZ. W treści załącznika nr 2 do OPZ, kilometraż wskazany w pytaniu 3.12. i udzielonej przez Odwołującego odpowiedzi, odnosi się bezsprzecznie do istniejącego obiektu „Rzeck wiadukt”, wobec którego zakładano następujący zakres prac do wykonania:

**16c km 27.668 Rzeck wiadukt**

*Celem planowanych prac jest dostosowanie istniejącego obiektu mostowego do nowej funkcji.*

*Planuje się wykonanie następujących prac :*

- wymianę nawierzchni bitumicznej,
- wymianę elementów wyposażenia (między innymi barier, dylatacji, elementów odwodnienia, nawierzchni na opaskach i chodnikach, umocnienia stożków).
- oczyszczenie powierzchni betonowych konstrukcji podpór, ustroju i belek podporęczowych wraz z naprawą ubytków zaprawami PCC, iniekcją rys.
- odtworzenie powłok malarskich.

8. Abstrahując od tego, że wystąpienie „wątpliwości” co do określeń kilometraża w przedmiotowym przypadku nie mogło mieć miejsca, bo pytanie 3.12. jednoznacznie precyzowało o jaki kilometraż chodzi, to podkreślenia wymaga, że w ramach dokumentacji postępowania kwestia ta była równie jednoznacznie rozgraniczona i w

każdym przypadku treść dokumentacji powołując się na określony kilometraż określała jakiego pikietażu dotyczy. Nie było w tym zakresie miejsca na dowolność interpretacyjną, co Zamawiający równie jednoznacznie podkreślał również w odpowiedziach udzielanych w toku postępowania:

---

1027	Opis przedmiotu zamówienia określany jest za pomocą różnych pikietaży. Proszę o ujednoczenie lub dokładne opisanie jakiego pikietażu dotyczy każdy konkretny zapis.	W każdym przypadku zostało określone jakiego pikietażu dotyczy dany zapis, co pozwala na jednoznaczną orientację na budowanym odcinku drogi
------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

9. Na marginesie, odnosząc się do twierdzenia Odwołującego, iż rzekomo miał wątpliwości co do zakresu pytania 3.12. również z uwagi na to, że w dokumentacji postępowania w treści OPZ, istniejący obiekt określany był jako „16c km 27.668. Rzeck wiadukt”, a w pytaniu pojawiło się określenie „WD-6B – wiadukt w ciągu trasy głównej w kilometrze 27.688”, Przystępujący zwraca uwagę, że do odpowiedzi nr 78 (pakiet 14 odpowiedzi z dnia 25.04.2023 ) Zamawiający załączył dokumentację obiektów istniejących, w tym obiekcie WD-6 w km istniejącym 27+668. Co za tym idzie, dookreślenie „WD-6B” nie pojawiło się – jak twierdzi Odwołujący – dopiero na etapie odrzucenia oferty, ale wynikało z treści dokumentacji postępowania. Przekazując szczegółowe informacje co do istniejących obiektów, Zamawiający odnosząc się do obiektu 16c km 27.668 z załącznika nr 2 do Opisu przedmiotu zamówienia posługiwał się bowiem właśnie dookreśleniem WD-6. Takie oznaczanie omawianego obiektu pojawiało się też w innych odpowiedziach na pytania do treści SWZ, np. odpowiedź na pytanie nr 116 (zebranie wykonawców 16.01.2023); nr 259 (pakiet 8 z dn. 21.02.2023); nr 454 (pakiet 17 z dn. 23.05.2023).

10. Reasumując, pytanie i odpowiedź 3.12. dotyczyły istniejących obiektów inżynierskich, wobec których założono w treści OPZ wyłącznie prace remontowe. W przypadku istniejącego obiektu WD6b 16c km 27.668 Odwołujący wskazał na jego budowę od nowa, co jest sprzeczne z wiążącymi postanowienia dokumentacji postępowania. Pomimo, że Odwołujący nie neguje, że na istniejących obiektach należało wykonać wyłącznie prace remontowe, nie budowę obiektu od podstaw, Przystępujący wskazuje, że kwestia ta była akcentowana również w udzielanych odpowiedziach na pytania do treści SWZ (np. odpowiedź na pytanie nr 116 ), w ramach których Zamawiający jednoznacznie wskazywał, że w odniesieniu do istniejących obiektów wyłączona jest możliwość wykonywania rozbiórek (a więc budowanie ich od podstaw).

11. Co za tym idzie, oferta Odwołującego w omawianym zakresie jest niezgodna z warunkami zamówienia, generując przy tym jej nieporównywalność względem innych ofert złożonych w postępowaniu, respektujących wiążące postanowienia dokumentacji postępowania. Oferta Odwołującego słusznie więc została odrzucona przez Zamawiającego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp.

12. Na marginesie, Przystępujący wskazuje też, że w treści uzasadnienia odwołania, Konsorcjum Kobylarnia deklaruje, że „Odwołujący jest w stanie wykazać skalkulowanie w cenie oferty prac na obiekcie Rzeck Wiadukt”. Przystępujący podnosi więc w tym zakresie, że tego rodzaju argumentacja i dowodzenie mają charakter spóźniony i nie mogą być przeprowadzane na etapie postępowania odwoławczego. Krajowa Izba Odwoławcza ocenia bowiem prawidłowość dokonanej czynności Zamawiającego, której podstawą były wyjaśnienia składane przez Odwołującego w toku Postępowania. Za treść i zakres tych wyjaśnień Odwołujący ponosi pełną odpowiedzialność, sankcjonowaną odrzuceniem na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp. Jak wskazała Krajowa Izba Odwoławcza przykładowo w wyroku z dnia 25.10.2017 r., sygn. akt KIO 2111/17: (...) stwierdzić należy, że wykonawca bierze pełną odpowiedzialność za treści przekazywane Zamawiającemu zawarte zarówno w ofercie jak i w ramach wyjaśnień jej treści. Wyjaśnienia muszą być także rzetelne, gdyż nie tylko wyjaśniają treść oferty, ale także ją uszczegóławiają poprzez wskazania sposobu rozmienia zawartych w nim treści. Zamawiający nie może pytać wykonawcy, aż wszystkie wątpliwości zostaną rozwiązane.(...) Nadto Izba wskazuje, że dokonała oceny zasadności czynności Zamawiającego w zakresie odrzucenia oferty Odwołującego przyjmując za podstawę zespół informacji - w tym także w wyniku wyjaśnień Odwołującego, które posiadał Zamawiający na moment podejmowania czynności wyboru najkorzystniejszej oferty. W tym zakresie wskazać należy na orzeczenie SO w Poznaniu który w wyroku X Ga 652/13 uznał, że zgodnie z art. 191 ust. 2 Pzp. Izba wydając wyrok, bierze za podstawę stan rzeczy ustalony w toku postępowania. Zdaniem Sądu Okręgowego "stan rzeczy" jaki został ustalony w postępowaniu nie jest tożsamy z określeniem "stan rzeczy istniejący w chwili zamknięcia rozprawy" , o którym mowa w treści art. 316 § 1 k.p.c. Stan rzeczy określony w Pzp. jest węższym pojęciem i dotyczy jedynie samego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

### *1.3. Niedopuszczona przez PFU technologia wykonania mostu MD- 18 (pkt III uzasadnienia odwołania Konsorcjum Kobylarnia)*

1. Przystępujący wskazuje, że zgodnie z tabelą pkt 1.1 PFU z dnia 5 czerwca 2023 r. dla nowoprojektowanego obiektu MD-1B należało przyjąć konstrukcję żelbetową, monolityczną, trójprzęsłową o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu, a przyczółki należało zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi:

Tabela nr 1.1. Wykaz obiektów inżynierskich z informacją o przeszkodach koniecznych do pokonania, w tym obiektów ekologicznych (przejścia dla zwierząt) na trasie głównej, łącznicach, dodatkowych jezdniach oraz innych drogach i przeszkodach.

Lp.	Kilometraż orientacyjny wg KP	Kolizja z przeszkodą	Parametry funkcjonalne przeszkód	Rodzaj obiektu inżynierskiego
1	2	3	4	5
3	10+811 wg KP Symbol obiektu wg KP MD-1B – nowy obiekt w ciągu jezdni prawej	Trasa główna z rzeką <u>Wipsówką</u> oraz szlakiem migracji dużych zwierząt	<u>Należy wykonać na obiekcie jednostronny chodnik do obsługi szer. 0,9m odseparowany od pasa awaryjnego bariera ochronna.</u>  Parametry zgodnie ze zmianą DŚU 2020 oraz zgodnie z pkt 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2 PFU.  <u>Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprześłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi [drogii]</u>	MS

2. W odpowiedzi na pytanie 3.10 sformułowane przez Zamawiającego w toku wyjaśniania treści oferty Odwołujący zaoferował następujący sposób wykonania omawianego obiektu MD-1B:

POZ wg PFU	OBIEKT	KM	TYP OBIEKTU	KONSTRUKCJA	POSADOWIENIE	IŁOŚĆ PRZESEŁ	ROZPIĘTOŚĆ LT
4	PZD-1 / MD-1B	km 10+811	3-prześłowy KUJAN	Zespolony	Bezpośrednie	3	Przęsła skrajne trapezowe zgodnie z treścią PjO 268 -25,5+18,44+22,91m

3. Odwołujący postanowien dokumentacji postępowania w tym zakresie oraz konieczności przyjęcia wobec obiektu MD-1B technologii monolitycznej zdaje się w ramach odwołania nie kwestionować, wskazując jedynie, że przyjęta przez niego konstrukcja zespolona, oparta na wykorzystaniu belek Kujan, „doprowadzi do powstania obiektu żelbetowego, monolitycznego”. Zdaniem Odwołującego wykorzystanie belek Kujan można zakwalifikować jako wykonanie obiektu w technologii monolitycznej. Tego rodzaju twierdzenia Odwołującego nie mogą jednak zostać zaaprobowane, jako niezgodne z podstawowymi zasadami wiedzy technicznej i sprzeczne z obowiązującymi definicjami technologii wykonania obiektów mostowych.



4. W tym kontekście, Przystępujący zwraca przede wszystkim uwagę, że zgodnie z postanowieniami zawartymi przez Zamawiającego w pkt. 1.1 PFU, przedmiot zamówienia należało wykonać między innymi zgodnie ze Wzorcami i Standardami Ministra właściwego ds. Transportu wymienionymi w

PFU pkt. 3.1 poz. 138. W ramach ww. Wzorców i standardów, mających wiążący charakter w ramach Postępowania, podział obiektów mostowych ze względu na typ konstrukcji można znaleźć w następujących dokumentach:

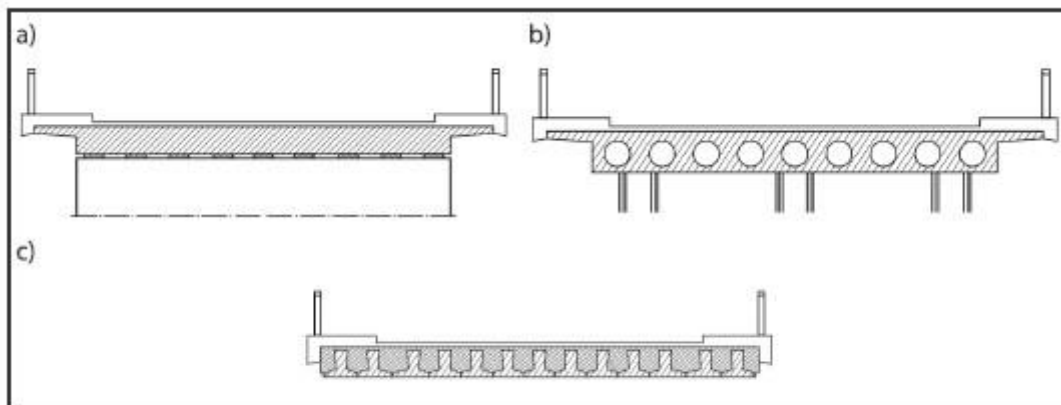
- WR-M-21-1 „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 1: Kształtowanie konstrukcji”,
- WR-M-21-2 „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 2: Podstawowe wiadomości o drogowych obiektach mostowych”.

5. I tak, odnosząc się do dokumentu WR-M-21.1 w tabeli 2-1 zamieszczonej w tym dokumencie przedstawiono zestawienie obiektów między innymi ze względu na typ konstrukcji, zakres rozpiętości i liczbę przęseł. Do obiektów monolitycznych wieloprzęsłowych w zakresie rozpiętości 20-30m zaliczono: sprężoną belkę monolityczną. Konstrukcja z użyciem belek prefabrykowanych typu T zaliczona została do obiektów częściowo prefabrykowanych, podobnie jak konstrukcja zespolona z dźwigarów walcowanych (stalowych).

Dowód: Tab. 2-1. Zestawienie typowych konstrukcji obiektów mostowych i przepustów w katalogu

6. W dokumencie WR-M-21.2. przedstawiono natomiast opis wraz rysunkami przedstawiającymi poszczególne typy konstrukcji mostowych. Rys. 3-4 zamieszczony w tym dokumencie przedstawia przekroje poprzeczne typowych mostów płytowych z rozgraniczeniem na konstrukcję monolityczną pełną, monolityczną z otworami oraz półprefabrykowaną z belek typu odwrócone T (tego rodzaju belkami są belki typu Kujan). W ramach tego dokumentu w odniesieniu do mostów płytowych konstrukcja częściowo prefabrykowana została opisana jako rozwiązanie, w którym łączy się prefabrykowane belki (tworzące m. in. tzw. szalunek tracony) i betonową, monolityczną część przekroju wykonywaną na budowie – inaczej można by określić taką konstrukcję jako zespoloną typu beton prefabrykowany - beton na mokro.:

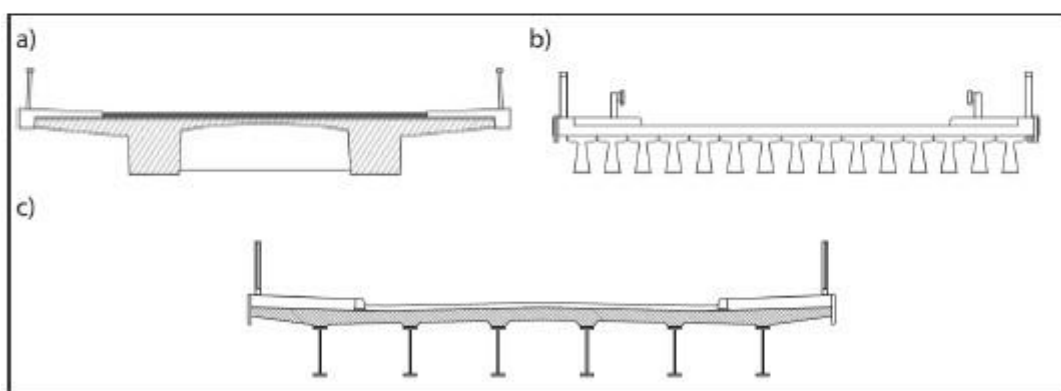
W przekroju **płytowym** płyta pomostu pełni jednocześnie funkcję dźwigara i pomostu. Jest to możliwe ze względu na wysokość konstrukcyjną płyty, przekraczającą w niektórych przypadkach 1 m. Przęsła płytowe są na ogół wykonywane jako monolityczne, jakkolwiek stosuje się również rozwiązania, w których łączy się prefabrykowane belki (tworzące m.in. tzw. szalunek tracony) i betonową, monolityczną część przekroju wykonywaną na budowie.



Rys. 3-4. Przekroje poprzeczne obiektów mostowych płytowych: a) monolityczne pełne, b) monolityczne z otworami, c) częściowo prefabrykowane z belek typu odwrócone „T”

Podobny podział został przedstawiony w dokumencie WR-M-21.2. w odniesieniu do konstrukcji o przekrojach belkowych, gdzie dokonano rozgraniczenia na konstrukcję monolityczną, półprefabrykowaną z belek typu T oraz zespolone stalowo-betonowe. Ponadto konstrukcja z użyciem prefabrykowanych belek T jest określana również w omawianym dokumencie jako konstrukcja zespolona (dźwigar prefabrykowany i płyta betonowa wylewana na budowie):

W przekroju **belkowym** wyróżnia się dźwigar (belkę główną) i płytę pomostu. Przekroje belkowe mogą być wykonane z betonu, ze stali lub kombinacji tych materiałów (dźwigar stalowy – płyta betonowa). Przęsło o takim przekroju może być wykonywane jako monolityczne (dźwigar i płyta betonowane na budowie) (rys. 3-5a) lub zespolone (dźwigar prefabrykowany i płyta betonowa wylewana na budowie) (rys. 3-5b). Przęsło o przekroju belkowym ma mniej korzystny stosunek  $h/l$  niż przęsło o przekroju płytowym (dla tej samej rozpiętości ma większą wysokość konstrukcyjną). Z tego powodu w przypadku ograniczonej wysokości dyspozycyjnej wybiera się w miarę możliwości przęsło płytowe. Przęsła o przekroju belkowym mogą osiągać rozpiętości rzędu kilkudziesięciu metrów (głównie w zależności od tego, z jakiego materiału zostały wykonane).



Rys. 3-5. Przekroje poprzeczne obiektów mostowych belkowych: a) monolityczne, b) półprefabrykowane z belek typu „T”, c) zespolone stalowo-betonowe

7. Z powyżej cytowanych postanowień obowiązujących i wiążących Wzorców i standardów wynika jednoznacznie, że konstrukcję z prefabrykowanych belek typu odwrócone T (Kujan) i betonowej części wylewanej na mokro na budowie definiuje się jako konstrukcję

półprefabrykowaną i/lub zespoloną (beton prefabrykowany - beton na mokro). Obiekt o konstrukcji nośnej z prefabrykowanych belek odwrócone T (Kujan) nie jest więc zaliczany do konstrukcji monolitycznych, które są odrębnie definiowane. W konsekwencji, zaoferowane przez Odwołującego rozwiązanie oparte na konstrukcji zespolonej z wykorzystaniem belek Kujan (belki odwrócone T), nie stanowi konstrukcji monolitycznej, zgodnie z wymaganiami zdefiniowanymi w SWZ.

8. Z konieczności stosowania cytowanych powyżej WR niewątpliwie zdawał sobie sprawę Odwołujący, który sam na ich treść powoływał się chociażby w pkt 30 uzasadnienia odwołania, pomijając jednak kluczowe fragmenty tego dokumentu i traktując go w sposób wybiórczy. Odwołujący pominął przede wszystkim, iż we wskazanych Wytycznych konstrukcje monolityczne (wymagane treścią PFU) i konstrukcje półprefabrykowane i zespolone (do których cytowane dokumenty zaliczają zaoferowane przez Odwołującego rozwiązanie oparte na belkach typu „T”) traktowane są w sposób rozłączny. Odwołujący, odnosząc się do dokumentu WR-M-21-1, powołał się jedynie na wizualizację modelu obliczeniowego, który w żaden sposób nie może rozstrzygać o przyporządkowaniu danego rozwiązania do konstrukcji monolitycznych. Wizualizacja modelu obliczeniowego przedstawia bowiem końcowy stan konstrukcji (po zespoleniu). Podstawą obliczania tego typu konstrukcji jest natomiast rozdzielenie elementów składających się na ustrój nośny, czyli w tym przypadku prefabrykowaną belkę strunobetonową typu odwrócone „T” (Kujan) i część betonową laną na mokro na budowie. Obliczając taką konstrukcję należy uwzględnić stany montażowe, na które co najmniej składają się oparcie belek na podporach, obciążenie mokrym betonem (część betonowa wykonywana na budowie) i późniejsze stany po związaniu części betonowej

9. Potwierdzeniem tego, że tak jak wynika z wiążących WR-M, konstrukcja oparta na belkach typu „Kujan” zaliczana jest do konstrukcji zespolonych/ półprefabrykowanych jest również opracowanie przygotowane przez Transprojekt Warszawa Sp. z o.o., pn. „Zespolone mosty płytowe z belek strunobetonowych”, w ramach którego tego typu konstrukcję opisuje się właśnie jako „zespolony most płytowy z prefabrykatów sprężonych” (pkt 2, str. 3 opracowania). Opracowanie precyzuje również, że belki prefabrykowane typu Kujan będą stosowane wyłącznie w konstrukcjach zespolonych typu beton prefabrykowany - beton na mokro (pkt 8, str. 4 opracowania).

Dowód: Zespolone mosty płytowe z belek strunobetonowych – opracowanie Transprojekt – Warszawa Sp. z o.o., Warszawa 2004

10. Reasumując, Odwołujący zastosował dla przedmiotowego obiektu MD-1B konstrukcję półprefabrykowaną (zespoloną) z belek typu „Kujan”. Jest to konstrukcja, w której głównym elementem nośnym jest prefabrykowana belka strunobetonowa. Na budowie natomiast następuje wykonanie na mokro płyty żelbetowej wraz z poprzecznkami, które podlegają



zespoleniu z wcześniej ułożonymi belkami prefabrykowanymi. Przyjęta przez Odwołującego konstrukcja nie jest konstrukcją monolityczną, ponieważ nie jest wbetonowana w całości na budowie.

11. Bazując na cytowanych powyżej wiążących postanowieniach WR-M, nie sposób też zgodzić się z zarzutem Odwołującego, wyartykułowanym w pkt 32 uzasadnienia odwołania, jakoby żaden z wykonawców uczestniczących w postępowaniu nie założył wykonania typowej konstrukcji monolitycznej. Przystępujący w ramach swojej odpowiedzi wskazał na konstrukcję sprężoną belkową, która wprost wymieniana jest w powoływanym WR-M-21-1 jako przykład typowego obiektu monolitycznego. W odniesieniu, do tych wykonawców, którzy zadeklarowali konstrukcje zespolone oparte na belkach typu T (Odwołujący oraz Odwołujący 2), nie będące konstrukcjami monolitycznymi, Zamawiający zastosował przy tym identyczne konsekwencje, dokonując odrzucenia ofert obu wykonawców jako niezgodnych z warunkami zamówienia.

12. Niezależnie od powyższego, Odwołujący w pkt 29 uzasadnienia odwołania, próbuje wykazać prawidłowość przyjętego przez siebie rozwiązania wskazując, że zastosowane przez niego rozwiązanie jest identyczną konstrukcją jak zobrazowana na rysunku znajdującym się w Koncepcji Programowej. Tego typu argumentacja nie może być jednak uznana za skuteczną z dwóch względów:

- po pierwsze Koncepcja Programowa (KP) ma charakter niewiązący, przedstawiona została w Postępowaniu jedynie poglądowo, a wykonawcy dokonują jej interpretacji na własne ryzyko. Tę kwestię wielokrotnie podkreślał Zamawiający w ramach udzielanych odpowiedzi, chociażby w ramach odpowiedzi nr 609 (pakiet 15 z dnia 25.04.2023 r.):

---

609

W dokumentacji projektowej dla obiektu WD-6B Projektant nie uwzględnił konieczności utrzymania nasypu do istniejącego obiektu inżynierskiego obok projektowanego obiektu WD-6B. Wnosimy o zamieszczenie poprawnych rysunków, które uwzględniają konieczność doprojektowania muru oporowego w celu utrzymania istniejącego nasypu

Udostępniona KP jest dokumentem poglądowym.

---

- po drugie, udzielane następczo odpowiedzi Zamawiającego na pytania do treści PFU modyfikowały zakładane parametry obiektu MD-1B, determinując nieaktualność założeń zawartych w rysunku zawartym w KP. Na uwagę zasługuje w tym zakresie odpowiedź na pytanie nr 268 (pakiet 15 z dnia 25.04.2023), w ramach którego wskazane zostało co następuje:

268

MOSTY. Zgodnie z tabelą 1.1 PFU dla obiektu MD-1B km 10+811 (wg KP) przeszkodami mają być rz. Wipsówka oraz szlak migracji dla dużych zwierząt. Nowy obiekt pod jezdnią prawą S16 należy wybudować pomiędzy istniejącymi trzyprzęslowymi obiektami, które ze względu na nieregularne koryto rzeki są przesunięte w planie (po długości obiektu). Budowa nowego obiektu o układzie podpór i rozpiętościach podobnych do obiektów istniejących znacznie ograniczy skrajnię poziomą dla zwierząt, która będzie za mała aby spełniać warunki dla dużych zwierząt. Przesunięcie nowego obiektu po długości ze względu na nieregularne koryto i jego skos powoduje przysłonięcie ok połowy przęsła "suchych" przyczółkami i skrzydłami obiektu istniejącego w ciągu jezdni lewej. Aby poprawić parametr skrajni poziomej dla zwierząt można zastosować obiekt dwuprzęsłowy, jednak to rozwiązanie z kolei podniesie wysokość konstrukcyjną obiektu i ograniczy skrajnię pionową, której również brakuje (co przedstawiono w oddzielnym pytaniu). Prosimy o głębsze przeanalizowanie tego problemu i wyjaśnienia czego w takim przypadku wymaga Zamawiający.

Przyczółki obiektu nowoprojektowanego i nowobudowanego MD-1B powinny spełniać następujący warunek: przyczółek zachodni powinien być zaprojektowany i wybudowany w planie w jednej linii z przyczółkiem zachodnim obiektu MD-1A w ciągu drogi dodatkowej; przyczółek wschodni powinien znajdować się w planie w jednej linii z przyczółkiem wschodnim istniejącego mostu MD-1 w ciągu DK16; podpory pośrednie zgodnie z załączonym schematem.

Co istotne, do ww. odpowiedzi załączono szkic prezentujący wymagane parametry (linie wymiarowe w kolorze granatowym dla średniej rozpiętości przęsła, linia wymiarowa na czerwono dla maksymalnej rozpiętości przęsła oraz zarys obiektu w kolorze pomarańczowym dodane poglądowo), z którego jednoznacznie wynika chociażby modyfikacja długości przęsła w stosunku do pierwotnie zakładanych wymiarów wynikających z Koncepcji Programowej, tj. 17,85+18,2+17,85m:



13. W konsekwencji, nie dość, że założenia zaprezentowane w KP nie miały charakteru wiążącego, to dodatkowo późniejsze wyjaśnienia i modyfikacje treści PFU czynią założenia, które w KP były prezentowane nieaktualnymi. Na marginesie, wobec zmodyfikowanych wymagań co do rozpiętości przęsła, w ocenie Przystępującego, oparcie się w rozwiązaniu Odwołującego na belkach Kujan jest nieprawidłowe także z tego względu, że długość typowych belek prefabrykowanych Kujan kończy się na 18m (stąd taka belka została zastosowana w rozwiązaniu Koncepcji Programowej dla rozpiętości przęsła 17,85+18,2+17,85m, a staje się nieaktualna wobec odpowiedzi na pytanie 268). W przypadku obiektu MD-1B, uwzględniając odpowiedź nr 268, należałoby wydłużyć belki, przykładowo na przęsła pierwszym do średnio ok 25m, a najdłuższa belka przy lewej

krawędzi obiektu musiałaby mieć 30m! Są to rozpiętości, których belka Kujan 18 nie jest w stanie osiągnąć i w takich konfiguracjach nie występuje.

14. Reasumując, Odwołujący, wbrew wymaganiom PFU, założył w przypadku obiektu MD-1B konstrukcję półprefabrykowaną/ zespoloną, nie będącą konstrukcją monolityczną. W konsekwencji, Zamawiający słusznie podjął decyzję o odrzuceniu oferty Odwołującego jako niezgodnej z warunkami zamówienia w rozumieniu art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp.

#### *I.4. Niezgodne z wymaganiami PFU warstwy konstrukcji nawierzchni (pkt III uzasadnienia odwołania Konsorcjum Kobylarnia)*

W odniesieniu do tego zarzutu, Przystępujący przychyliła się do stanowiska Zamawiającego, które zostało wyartykułowane w decyzji o odrzuceniu oferty oraz piśmie procesowym.

#### *I.5. Nieprawidłowa technologia posadowienia mostu MD-1B (pkt IV uzasadnienia odwołania Konsorcjum Kobylarnia)*

1. Bezsporną pomiędzy stronami jest okoliczność, że Odwołujący przewidział w odniesieniu do obiektu MD- 1B posadowienie bezpośrednie, co stało się podstawą odrzucenia jego oferty w Postępowaniu. Odwołujący nie kwestionuje ustaleń Zamawiającego w tym zakresie, twierdząc jednak, że założony przez niego sposób posadowienia obiektu jest prawidłowy, możliwy do zastosowania i zgodny z dokumentacją postępowania. Argumentacja, którą w ramach uzasadnienia odwołania przedstawia Odwołujący potwierdza jedynie, że decyzja Zamawiającego była ze wszech miar uzasadniona, co wynika z następujących okoliczności.

2. Obiekt MD-1B jest mostem, dla którego przeszkodą jest rzeka Wipsówka. Teren pod obiektem, zgodnie z obliczeniami hydrologicznymi załączonymi do odpowiedzi nr 413 (pakiet 14 z dnia 25.04.2023 r.) będzie pokryty wodą przy przepływie miarodajnym:

**Obliczenia hydrologiczno-hydrauliczne światła mostów i przepustów dla zadania:**  
Projekt budowy drugiej jezdni drogi krajowej nr 16 na odcinku Olsztyn Biskupiec.  
Odcinek B: Barczewo-Biskupiec.

km rzeki km 0+376 rzeki

Most ma jednocześnie charakter wiaduktu przebiegającego nad doliną rzeki, przy czym rzeki dotyczy środkowe przesło o rozpiętości między podporami 18,20 m, co odpowiada praktycznemu światłu mostu. Oś koryta rzeki pokrywa się w przybliżeniu z osią symetrii przesła środkowego. Rzeka przebiega w skosie między podporami obiektu. Kąt skrzyżowania wynosi ok. 63°. Podpory słupowe są odsunięte od linii brzegowej na odległość ok. 0,25m - 6,3 m. Budowa mostu praktycznie nie będzie miała wpływu na warunki przepływu wody w korycie rzeki. Ponieważ koryto rzeki projektuje się na przepływy miarodajne o prawdopodobieństwie występowania znacznie niższym niż mosty (p= 10% do 50% w zależności od charakteru regulacji), dla pełnego rozpoznania warunków hydrograficznych przepływu wody w rzece przeprowadzono obliczenia dla koryta rzeki w przekroju mostu dla niżej określonych parametrów koryta:

szerokość w dnie	B = 4,5 m
nachylenie skarp	n = 1:1,5
głębokość brzegowa	h = 2,10 m
przepływ $Q_{0,3\%}$	21,25 m <sup>3</sup> /s
spadek rzeki w rejonie mostu	I = 0,5‰

Wg tablic Schewiora do obliczeń przepływów w większych ciekach i rowach odczytano, że dla ww. parametrów napelnienie koryta wyniesie ok. 2,80 m. napelnienie to jest większe od głębokości brzegowej co oznacza, że woda miarodajna nie pomieści się w korycie

Nadpiętrzenie wyniesie 70 cm w odniesieniu do przekroju koryta rzeki, którego powierzchnia dla głębokości 2,80 m teoretycznie wynosi 12,76 m<sup>2</sup>, przy szerokości przekroju górą 10,8 m. Światło mostu między podporami skrajnymi wynosi ok. 52 m. W takiej sytuacji woda rozleje się między podporami, a rzeczywiste napiętrzenie wyniesie ok. 25 cm.

Woda wielka pod mostem ułoży się na rzędnej 112,20 m (dno rzeki) + 2.45 m (max) = 114,65 m npm. Rzędne terenu skarpy przy podporze wynoszą około 114,80 m co oznacza, że woda miarodajna nie dotrze do skraju skarpy. Najniżej położony spód belki mostu ma rzędną 116,84 m npm, co zapewnia całkowicie bezpieczne przeprowadzenie wody.

Takie parametry terenu determinują z kolei, zgodnie z pkt 2.1.16.2.5 a) PFU, że obiekt powinien zostać posadowiony pośrednio (tak jak obiekt istniejący):

#### ▲ 2.1.16.2.5 Posadowienie - wymagania szczegółowe

- a) podpory mostów, zlokalizowane na terenie pokrytym wodą przy przepływie miarodajnym, powinny być posadowione na fundamentach pośrednich. Dno cieku wokół fundamentu podpory powinno być umocnione (np. materacem faszynowo-kamiennym) w sposób odpowiedni do przewidywanego zagrożenia,

3. Tak jak wskazywał Zamawiający w ramach uzasadnienia odrzucenia oferty Odwołującego, w wiążącej dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla inwestycji: „Budowa drugiej jezdni drogi krajowej 16 – odcinek B od km ok. 9+020 za węzłem Barczewo do km ok. 25+220 – węzeł Biskupiec”, zatwierdzonej decyzją z dnia 28.03.2017 r. znak: GW.7441.4.2017, wykonanej przez TRANSPROJEKT GEOTECHNIKA Sp. z o. o., ul. Chłapowskiego 29, 60-965 Poznań, w listopadzie 2016 r. (dokumentacja została wymieniona jako element wiążący w pkt. 1.2 PFU), warunki gruntowe zidentyfikowane dla przedmiotowej

inwestycji charakteryzują się wysokim poziomem skomplikowania, uniemożliwiającym bezpośrednio posadowienie obiektu. W podłożu zalegają bowiem warstwy gruntów plastycznych o słabych parametrach wytrzymałościowych oraz przewarstwienia gruntów organicznych.

4. Konkluzje dotyczące słabych parametrów wytrzymałościowych, determinujących konieczność posadowienia pośredniego obiektu MD-1B oraz przyjęcia względem tego terenu III kategorii geotechnicznej, która jest właściwa dla skomplikowanych warunków gruntowych i obszarów dolin rzecznych, potwierdzają chociażby następujące fragmenty DGI:

- tabela parametrów gruntowych dla obiektu MD-1B, w odniesieniu do której należy zwrócić uwagę na bardzo niski kąt tarcia wewnętrznego dla warstwy IIIA – plastyczne grunty spoiste:

Załącznik nr 2

Temat: Droga Krajowa nr 16 – odcinek B: MD-1B

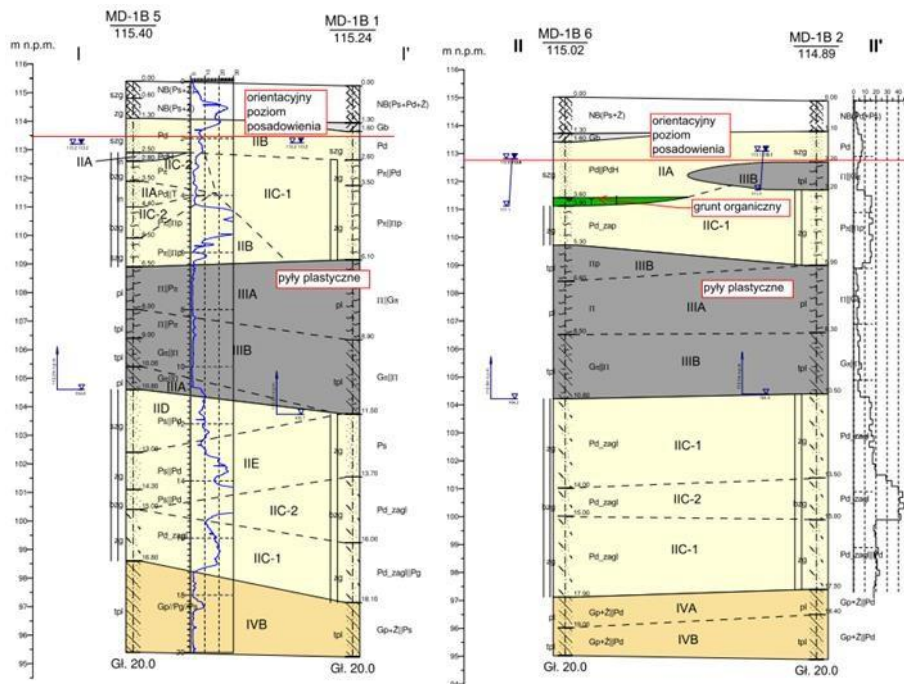
- ( w ) grunt wilgotny  
moist soil
- ( N ) grunt nawodniony  
saturated soil
- ( n ) normowe, charakterystyczne wartości parametru  
( PN-81/B-03020 )  
standard values
- ( l ) wartość z badań laboratoryjnych  
value obtained from laboratory test
- ( x ) na podstawie doświadczeń geotechniki  
basing on common geotechnical knowledge

Tabela właściwości fizyczno – mechanicznych  
Physico-mechanical parameters

Numer warstwy geotechnicznej Number of stratum	Rodzaj gruntu Type of soil	Symbol geologicznej konsolidacji gruntu Symbol of consolidation	Stan gruntu State of soil		Wilgotność naturalna Water content		Gęstość objętościowa bulk density of soil		Współcz. filtracji wg Beyera Permeability by Beyer		Zawartość części organicznych organic content	Spójność ( n ) apparent cohesion intercept Cu	Kąt tarcia wewnętrzn ( n ) angel of shearing resistance φ	Edometryczny moduł ściśliwości oedometer moduls		Moduł pierwotn. odkształc. ( n ) primary deformation modulus Eo
			Id / Il	Wn	ρ	k10	Iom	pierwotn. ( n ) Mo	wtór. ( n ) M							
				%	T/m <sup>3</sup>	m / dobę	%	kPa	*	MPa	MPa	MPa				
I	T, T/Ps												2 – 4°			
IIA	Pl/T, Pd+H, PnH		0,29	ln	26	n	1,87	n					29°35'	42		31
IIIB	Pl, Pd zap, Pd/Ps, Pd/Gp Pd/PnH, Pd/Nm, Pd/T, Pd+H, PnH, Ps//Ip		0,54	szg	16 - 24	n	1,77 – 1,92	n	6,9 – 7,5				30°35'	67		50
IIIC-1	Pd, Pd zap, Pd zagł, Pd zagł/Pd, Pd zagł/Pg, Pd/Ps, Pd/Pg, Ps, Ps/Pd, Ps//Ip		0,73	zg	23	n	1,98	n	< 2,0 – 7,7				31°30'	93		69
IIIC-2	Pd zagł, Ps//Ip		0,89	b.zg	21	n	2,01	n	< 2,0				32°20'	120		89
IIID	Ps/Pd		0,52	szg	22	n	2,00	n					33°05'	100		83
IIIE	Ps, Ps/Pd		0,76	zg i b.zg	19	n	2,04	n	17,1 – 19,8				34°35'	147		122
IIIA	Ip/Gs, Il, Il/Ps, Il/Gs, Gs//Ip	C zastoiskowe młodsze	0,33	pl	19,8 – 23,4	l	2,00 – 2,06	l			13	12°55'	23		16	
IIIB	Ilp, Il/Ps, Il/Gs/Ps, Il/Gs, Gs//Il, Gs//Ip		0,20	tpl	21,4 – 24,6	l	2,02 – 2,08	l			17	14°50'	29		21	
IIIV	Gp+Z/Pd, Gp+Z/G/Pd	B zwalowe	0,30	pl	15,4	l	2,13	l			28	16°25'	29		22	
IIIVB	Gp+Z, Gp+Z/Pd, Gp+Z/Ps, Gp+Z/G, Gp+Z/G/Pd		0,21	tpl	13,8 – 14,5	l	2,16 - 2,17	l			32	18°20'	37		28	

- przekroje geologiczne w obrębie obiektu MD-1B, gdzie należy zwrócić uwagę na obecność gruntów organicznych oraz plastyczne grunty spoiste (IIIA) o miąższości kilku metrów:





5. Z tego też względu w przywołanym wiążącym dokumencie DGI, autorzy tego dokumentu wprost wskazywali na zasadność przyjęcia posadowienia pośredniego (poniżej wyciąg z fragmentu dokumentacji DGI w odniesieniu do obiektu MD-1B):

Budowa drugiej jezdni drogi krajowej nr 16 – odcinek B  
od km ok. 9+020 za węzłem Barczewo do km ok. 25+220 – węzeł Biskupiec  
Projekt Budowlany  
DOKUMENTACJA GEOLOGICZNO – INŻYNIERSKA – Obiekty inżynierskie  
Nr umowy GDDKIA – O/OL-R2-P2-2814-37/08

**Obiekty inżynierskie: MD-1B**

Rewizja 00

W związku z powyższym:

- Z uwagi na charakter projektowanego obiektu i warunki gruntowo - wodne w podłożu, stopień złożoności rozwiązania geotechnicznego posadowienia obiektu proponuje się zakwalifikować do **III kategorii geotechnicznej** wg PN-B-02479, w **złożonych warunkach gruntowych**.
- Proponuje się **pośrednie posadowienie fundamentów obiektu na palach, w warstwach zagęszczonych piasków drobnych i średnich (warstwy IIC-1, IIC-2, IIE), zalegających pod kompleksem gruntów zastoiskowych).**

TRANSPROJEKT GEOTECHNIKA Sp. z o. o.

6. Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe okoliczności, w ocenie Przystępującego przedstawione wyniki badań i obliczenia w dokumentacji geologiczno – inżynierskiej oraz hydrologiczno – hydraulicznej nie pozwalają na przyjęcie pośredniego posadowienia obiektu. Słusznie więc Zamawiający wskazał, że przyjęte przez Odwołującego założenia dotyczące

pośredniego posadowienia obiektu MD-1B są niezgodne z warunkami wiedzy technicznej i postanowieniami dokumentacji postępowania dotyczącej istniejących w tym terenie warunków podłoża.

7. Uzasadnienie odwołania zaprezentowane przez Odwołującego tylko potwierdza prawidłowość zastosowanej przez Zamawiającego sankcji, o tyle, że w pkt 59 uzasadnienia odwołania, Konsorcjum Kobylarnia w sposób szczegółowy starało się umotywić zasadność przyjętego przez niego rozwiązania, wskazując, że „analizując poziom posadowienia obiektu w stosunku do zalegającego przewarstwienia torfami można stwierdzić, iż zalegają one tuż pod poziomem posadowienia i niewielkim nakładem kosztów można dokonać wymiany gruntu na głębokość około 1 m”. W przypadku posadowienia bezpośredniego, zgodnie z pkt 2.1.16.2.5. PFU ławy lub płyty fundamentowe należy wykonać w gruncie rodzimym. Ponadto Zamawiający wielokrotnie w swoich odpowiedziach wskazywał, że nie dopuszcza wymiany gruntu pod fundamentami obiektów mostowych (odpowiedź nr 10, 37 (z zebrania wykonawców w dniu 16.01.2023) czy 462 (z pakietu 12 z dnia 18.04.2023)):

10.	<i>"W przypadku wyboru posadowienia bezpośredniego obiektu, ławy lub płyty fundamentowej należy wykonać w gruncie rodzimym" - zapis ten wyklucza możliwość wykonania wymiany gruntu pod fundamentem. Prosimy o doprecyzowanie czy wymiana gruntu jest rozwiązaniem dopuszczalnym.</i>	Wymiana gruntu w opisanej sytuacji nie jest rozwiązaniem dopuszczalnym
37.	<i>"W przypadku wyboru posadowienia bezpośredniego obiektu, ławy lub płyty fundamentowej należy wykonać w gruncie rodzimym" - zapis ten wyklucza możliwość wykonania wymiany gruntu pod fundamentem. Prosimy o doprecyzowanie czy wymiana gruntu jest rozwiązaniem dopuszczalnym.</i>	Zamawiający nie dopuszcza wymiany gruntu pod fundamentem.
	Zgodnie z treścią odpowiedzi wymiana gruntu pod fundamentami posadowionymi bezpośrednio jest rozwiązaniem niedopuszczalnym.	
462	Co w sytuacji, kiedy nasyp sąsiadujący z obiektem wymaga wymiany szerokoprzestrzennej gruntu? Czy w takiej sytuacji dopuszczalne jest posadowienie bezpośrednio fundamentu na gruncie wymienionym?	Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

8. Innymi słowy, w ramach uzasadnienia odwołania, Odwołujący sam wskazał, że posadowienie bezpośrednie obiektu MD- 1B skorelowane jest z koniecznością wymiany gruntu na głębokość około 1 m. Tego rodzaju działanie jest jednak niedopuszczalne w świetle PFU i udzielanych odpowiedzi na pytania, które w sposób jednoznaczny wskazywały, że wymiana gruntu pod fundamentem obiektu jest niedopuszczalna, a przyjmując technologię posadowienia bezpośredniego, ławy i płyty fundamentowe należy wykonać na gruncie rodzimym.

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe okoliczności, odwołania wniesione przez Odwołującego 1 (...) nie zasługują na uwzględnienie, a Przystępujący wnosi o ich oddalenie w zakresie odnoszącym się do czynności badania i oceny oferty *Odwołującego 1 (...)*.

### **Sygn. akt KIO 3075/23**

Odwołujący 2: Budimex S.A z/s w Warszawie podał: (...)

wnosząc odwołanie od następujących czynności i zaniechań Zamawiającego w postępowaniu:

- 1) wyboru jako najkorzystniejszej oferty wykonawcy PORR S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej: „PORR” lub „Wykonawcą”, pomimo że oferta ta powinna podlegać odrzuceniu jako niezgodna z warunkami zamówienia;
- 2) zaniechania odrzucenia oferty PORR pomimo, że jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia;
- 3) zaniechania wyboru oferty Odwołującego jako najkorzystniejszej złożonej w Postępowaniu.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

1. art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty PORR, a w konsekwencji wybór oferty tego wykonawcy, pomimo, że jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia (w tym Programu Funkcjonalno – Użytkowego) (dalej jako: „PFU”), w zakresie następujących elementów:

- błędnego zakresu korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg,
  - przyjęcia błędnych elementów odwodnienia w pasie awaryjnym,
  - nieprawidłowego posadowienia obiektu MD-3B jako posadowienia bezpośredniego,
  - przyjęcia błędnego przekroju dla obiektu PE-4B,
  - nieprawidłowych parametrów obiektu PZDG-2,
- niedostosowania założeń ofertowych dotyczących systemu sterowania oświetleniem do wymagań określonych w WWiORB,
- co w efekcie prowadzi do naruszenia zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, przejrzystości postępowania, a co zostało szczegółowo opisane w treści uzasadnienia niniejszego odwołania;

2. art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty PORR, a w konsekwencji wybór oferty tego wykonawcy, pomimo, że wykonawca ten nie złożył w przewidzianym terminie kompletnej odpowiedzi na pytanie Zamawiającego dotyczącej przekazania planu sytuacyjnego, a zatem nie wyjaśnił treści oferty na poziomie wymaganym przez Zamawiającego, co uniemożliwiło dokonanie pozytywnej weryfikacji oferty PORR z treścią SWZ, a co w efekcie prowadzi do



naruszenia zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców i przejrzystości postępowania.

W związku z powyższym wniósł o rozpatrzenie i uwzględnienie odwołania oraz nakazanie Zamawiającemu:

- 1) unieważnienia czynności wyboru oferty PORR i powtórzenia czynności badania i oceny ofert;
- 2) odrzucenia oferty PORR na podstawie okoliczności opisanych w uzasadnieniu Odwołania;
- 3) uznania oferty złożonej przez Odwołującego za najkorzystniejszą w Postępowaniu.

Na podstawie art. 534 ust. 1 w zw. z art. 535 ustawy Pzp wniósł o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów załączonych do odwołania, wnioskowanych w odwołaniu lub przedstawionych na rozprawie, na okoliczności wskazane w uzasadnieniu pisemnym bądź ustnym.

Wykonawca wskazał: „W wyniku naruszenia przez Zamawiającego wskazanych powyżej przepisów ustawy Pzp interes Odwołującego w uzyskaniu zamówienia doznał uszczerbku. Odwołujący może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez Zamawiającego wskazanych przepisów ustawy Pzp. Oferta Odwołującego uzyskała 99,90 pkt i w związku z tym została sklasyfikowana na drugiej pozycji wśród ofert podlegających ocenie w Postępowaniu. Oferta PORR została natomiast sklasyfikowana na pierwszej pozycji. Na skutek niezgodnych z prawem czynności Zamawiającego, Odwołujący, który złożył prawidłową ofertę, został tym samym pozbawiony możliwości uzyskania przedmiotowego zamówienia oraz zawarcia umowy w sprawie zamówienia publicznego. W przypadku uznania przez Krajową Izbę Odwoławczą („KIO”) zasadności niniejszego odwołania, a następnie po dokonaniu przez Zamawiającego żądanych czynności, Odwołujący ma realną szansę uzyskania przedmiotowego zamówienia. Niewątpliwie w niniejszym stanie faktycznym istnieje także możliwość poniesienia szkody przez spółkę Budimex S.A. Szkoda ta polega na braku możliwości osiągnięcia zysku w związku z realizacją zamówienia. Powyższe dowodzi naruszenia interesu w uzyskaniu zamówienia, co czyni zadość wymaganiom do wniesienia odwołania określonym w art. 505 ust. 1 ustawy Pzp”.

W uzasadnieniu podnoszonych zarzutów podał:

- I. Kluczowe elementy stanu faktycznego

1. Zamawiający prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na Budowę drogi S16 Olsztyn (S51) – Ełk (S61) odcinek Olsztyn – Biskupiec (budowa drugiej jezdni) odcinek Barczewo – Biskupiec.
2. W dniu 13 lipca 2023 r. i 30 sierpnia 2023 r. PORR został wezwany do udzielenia wyjaśnień w trybie art. 223 ust. 1 ustawy Pzp w celu weryfikacji treści zgodności złożonej oferty z warunkami zamówienia. W dniu 28 lipca 2023 r. udzielił odpowiedzi na pierwsze wezwanie, a w dniu 4 września 2023 r. – na drugie. Złożone przez siebie wyjaśnienia PORR zastrzegł jako tajemnica przedsiębiorstwa, jednakże Zamawiający, w ramach pism odpowiednio z dnia 4 i 5 września 2023 r. odtajnił wszystkie zastrzeżone dokumenty, przekazując uzasadnienie swoich decyzji.
3. W dniu 5 października 2023 r. Zamawiający poinformował o wyborze oferty najkorzystniejszej, za którą uznał ofertę złożoną przez PORR. Wykonawca ten zaoferował wykonanie przedmiotu zamówienia za kwotę 456.919.411,08 zł brutto, podczas gdy Odwołujący zaoferował kwotę 457.777.096,23 zł brutto. W ocenie Odwołującego, wybór oferty PORR jako najkorzystniejszej w Postępowaniu narusza przepisy prawa, co uzasadnia konieczność złożenia niniejszego odwołania.

*II. Niezgodność oferty PORR z dokumentacją Postępowania oraz niezłożenie w terminie dokumentów na uzupełnienie w postaci planów sytuacyjnych:*

Ad Błędny zakres korekty trasy w rejonie jeziora Dobrą

1. Zamawiający w pkt 2.3 Opisu przedmiotu zamówienia (dalej: „OPZ”) wymagał od wykonawców dokonania korekty trasy w rejonie jeziora Dobrą, na odcinku od km około 16+700 do km około 17+700 istniejącej DK16c:

**2.3 Korekta trasy w rejonie jeziora Dobrą, na odcinku od km około 16+700 do km około 17+700 istniejącej DK16c.**

Należy rozebrać zjazd z DK16 na parking przy jeziorze Dobrą oraz pasy włączenia i wyłączenia. Należy zaprojektować geometrię trasy o parametrach zapewniających widoczność na zatrzymanie, umożliwiającą przejazd drogą S-16 z prędkością dopuszczalną 120 km/h, przy zachowaniu najmniejszej odległości widoczności na zatrzymanie określonej w Załączniku nr 21 PFU określonej w WR-D-22-1 Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich. Wymagania podstawowe (Zamawiający nie dopuszcza ograniczenia prędkości – na przedmiotowym odcinku S-16 poniżej 120 km/h) – z wyłączeniem przypadków, kiedy ograniczenie prędkości dopuszczalnej wynika z lokalizacji i parametrów istniejących obiektów inżynierskich, których rozbiórki Zamawiający nie wymaga. Należy zapewnić widoczność na zatrzymanie dla  $V_{dop} = 120$  km/h dla istniejącej i projektowanej jezdni na odcinku muru oporowego w sąsiedztwie jeziora Dobrą. W przypadku braku możliwości zachowania widoczności dla  $V_{dop} = 120$  km/h Zamawiający dopuszcza przyjęcie niższej wartości  $V_{dp}$ , wyłącznie po wykazaniu przez Wykonawcę na podstawie złożonej Inżynierowi dokumentacji rysunkowej braku możliwości technicznych zachowania widoczności na zatrzymanie dla prędkości dopuszczalnej 120 km/h ze względu geometrię istniejącej jezdni. W przypadku obniżenia  $V_{dp}$  poniżej 120 km/h będą miały zastosowanie warunki kontraktu w zakresie procedury zmiany.

Wskazanie zakresu korekty trasy w kilometrażu drogi istniejącej DK16c, bezpośrednio odnosi się do trasy głównej drogi ekspresowej S16, gdyż w tym kilometrażu Zamawiający definiuje podstawowy zakres przedmiotu zamówienia, zgodnie z PFU, pkt 1.1:

### 1.1 Opis ogólny przedmiotu zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej, S16 na odcinku od km około 13+633 drogi krajowej nr 16c tj. za węzłem Barczewo, pomiędzy miejscowościami Ruszajny i Czerwony Dwór do km około 31+800, zgodnie z istniejącym pikietażem drogowym DK16c. Długość odcinka - 18,2 km.

2. W toku prowadzenia Postępowania, Zamawiający otrzymał od wykonawców pytanie numer 104, zgodnie z którym wykonawcy zwrócili uwagę, że mają zapewnić dla nowej i istniejącej jezdni S16 widoczność dla prędkości dopuszczalnej ( $V_{dop}$ )=120 km/h. Wątpliwość wykonawców w tym zakresie związana była z analizami widoczności i ekonomicznymi, zgodnie z którymi jest możliwe zapewnienie widoczności na zatrzymanie dla prędkości miarodajnej 110 km/h za wyjątkiem miejsca występowania drogi lokalnej zlokalizowanej na wysokim murze oporowym zbudowanym z gabionów na wysokości jeziora Dobrag. W związku z powyższym wykonawca sformułował pytanie i prośbę o potwierdzenie, czy rzeczywiście ma za zadanie zapewnić widoczność na zatrzymanie dla prędkości dopuszczalnej 120 km/h dla istniejącej i projektowanej jezdni na całej długości trasy niezależnie od kosztów z tego wynikających:

104. S`16 B - Zgodnie z zapisem OPZ pkt. 2.3 Wykonawca ma zapewnić dla nowej i istniejącej jezdni S16 widoczność dla prędkości dopuszczalnej $V_{dop}=120\text{km/h}$ . Istniejąca jezdnia DK16 została zaprojektowana na parametrach drogi klasy GP $V_p=100\text{km/h}$ i $V_m=110\text{km/h}$ . Na etapie Koncepcji Programowej wykazano że jest możliwe zapewnienie widoczności na zatrzymanie dla prędkości miarodajnej $V_m=110\text{km/h}$ za wyjątkiem miejsca występowania drogi lokalnej zlokalizowanej na wysokim murze oporowym zbudowanym z gabionów na wysokości jeziora Dobrag i parkingu przy nim położonego. Analiza widoczności dla istniejącej i projektowanej drogi w modelu 3D udowodniła że możliwe jest w tym miejscu spełnienie widoczności dla $V_m=100\text{km/h}$ . Analiza ekonomiczna związana z kosztem wykonania rozbiórki w/w muru z gabionów i przebudowy drogi lokalnej udowodniła w 2016 że rozbiórka jest nie zasadna z/w ekonomicznych i Zamawiający wprowadził wówczas do organizacji ruchu w tym miejscu ograniczenie prędkości do 100km/h. Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie że Wykonawca ma zapewnić widoczność na zatrzymanie dla $V_{dop}=120\text{km/h}$ dla istniejącej i projektowanej jezdni na całej długości trasy niezależnie od tego ile to będzie kosztowało z rozbiórka muru oporowego i przebudowa drogi lokalnej na wysokości jeziora Dobrag	Zamawiający podtrzymuje wymaganie zachowania prędkości dopuszczalnej 120 km/h. Zamówienie obejmuje rozbiórkę istniejącego parkingu przy jeziorze Dobrag oraz pasów włączenia i wyłączenia do parkingu. Jest możliwość wykorzystania miejsca pomiędzy jeziorem a gabionami na lokalizację dwóch jezdni klasy S.
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3. W odpowiedzi na tak sformułowane pytanie, Zamawiający potwierdził, że podtrzymuje swoje wymaganie, a jednocześnie wskazał, że zamówienie obejmuje rozbiórkę istniejącego parkingu przy jeziorze Dobrą oraz pasów włączenia i wyłączenia do parkingu. Jednocześnie Zamawiający zwrócił uwagę, że istnieje możliwość wykorzystania miejsca pomiędzy jeziorem a gabionami na lokalizację dwóch jezdni klasy S.

4. Niezależnie od powyższego, poza pytaniem nr 104 odnoszącym się do korekty trasy w rejonie jeziora Dobrą, wykonawcy zadali również pytania nr 124 i 294, z których wynikało jednoznacznie, że Zamawiający nie dopuszcza rozbiórki istniejących obiektów mostowych z powodu ograniczenia widoczności na zatrzymanie ani przebudowy konstrukcji obiektów istniejących ze względu na brak spełnienia wymagań widoczności dla prędkości dopuszczalnej 120 km/h:

124	WR-D-22-1 pkt 6.1.4 poz. (9): Czy Zamawiający dopuszcza wprowadzenie ograniczenia prędkości na jezdni istniejącej w przypadku, gdy spełnienie wymaganej widoczności dla prędkości do projektowania 130km/h spowodowałoby konieczność przebudowy obiektów inżynierskich (wykonanych dla etapu docelowego)?	Zamawiający nie przewiduje przebudowy konstrukcji obiektów istniejących.
294	Czy w przypadku braku spełnienia wymagań widoczności dla prędkości dopuszczalnej 120 km/h Zamawiający przewiduje rozbiórkę/ingerencję w istniejące obiekty?	Zamawiający nie dopuszcza rozbiórki istniejących obiektów.

5. Zamawiający w wezwaniu do PORR z dnia 13.07.2023 r., wystosowanym w trybie art. 223 ust. 1 ustawy Pzp, w ramach pytania nr 3.4 zażądał od PORR wyjaśnienia w zakresie przyjętego rozwiązania geometrycznego jezdni S16 na odcinku muru oporowego oraz informacji w zakresie sposobu zapewnienia widoczności na zatrzymanie pojazdu dla prędkości dopuszczalnej na drodze ekspresowej wynoszącej 120 km/h.

6. Udzielając odpowiedzi na powyższe pytanie, w ramach pisma z wyjaśnieniami z dnia 28 lipca 2023 r. PORR wyjaśnił m.in., że założył częściową rozbiórkę istniejącego i budowę nowego muru oporowego, a także pozostawienie jezdni istniejącej i dostosowanie do niej niwelety jezdni projektowanej:

**3.4. Jakie przyjęto rozwiązanie geometryczne (przebieg w planie i profilu) jezdni S16 na odcinku muru oporowego w sąsiedztwie jeziora Dobrą oraz w jaki sposób zapewniono widoczności na zatrzymanie pojazdu dla prędkości dopuszczalnej na drodze ekspresowej wynoszącej 120 km/h?**

Zgodnie z informacjami zawartymi w PFU, zał. 33 oraz udzielonymi odpowiedziami przyjęto rozebranie zjazdu wraz z pasami włączenia i wyłączenia z DK16 na parking przy jeziorze Dobrą. W celu zapewnienia widoczności na drodze ekspresowej w rejonie istniejącego muru oporowego przyjęto zmianę trasy istniejącej drogi klasy D (zgodnie z PFU objętej remontem na odcinku 12+200 do 12+770). Ponadto założono częściową rozbiórkę istniejącego i budowę nowego muru oporowego. Na przedmiotowym odcinku niweletę projektowanej jezdni dostosowano do niwelety jezdni istniejącej, a w planie skorygowano szerokość lewej jezdni.

7. Pomimo zatem faktu, że Zamawiający wprost przewidział:

– rozbiórkę istniejącego parkingu przy jeziorze Dobrą oraz pasów włączenia i wyłączenia do parkingu, a także

- niedopuszczalność rozbiórki istniejących obiektów mostowych z powodu ograniczenia widoczności na zatrzymanie, jak również nie dopuścił możliwości przebudowy ani rozbiórki konstrukcji istniejących obiektów,
- a więc wprost przewidział korektę trasy w rejonie jeziora Dobrąg, PORR jednoznacznie wskazał, że:
  - przyjęto rozebranie zjazdu wraz z pasami włączenia i wyłączenia z DK16 na parking przy jeziorze Dobrąg (ale bez rozbiórki istniejącego parkingu), a także
  - założył częściową rozbiórkę istniejącego i budowę nowego muru oporowego, a także pozostawienie jezdni istniejącej i dostosowanie do niej niwelety jezdni projektowanej oraz zmianę trasy istniejącej drogi klasy D,
  - a więc nie przewidział korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg, tylko korektę przebiegu drogi dojazdowej, która jest na murze oporowym.

8. Biorąc pod uwagę powyższe, uwzględniając treść jednoznacznych oświadczeń złożonych przez PORR, należy wskazać, iż Wykonawca ten – wbrew wymaganiom zdefiniowanym w PFU – założył w ramach swojej oferty częściową rozbiórkę istniejącego i budowę nowego muru oporowego, a także nie założył rozbiórki istniejącego parkingu. W skrócie – wbrew wymaganiom Zamawiającego, PORR nie dokonał korekty trasy głównej w rejonie jeziora Dobrąg tylko korzysta ze „starego” śladu jezdni drogi krajowej, co determinuje niezgodność oferty PORR z treścią warunków zamówienia w rozumieniu art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp.

#### *Ad Przyjęcie błędnych elementów odwodnienia w pasie awaryjnym*

1. Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, tj. §83 ust. 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518, dalej jako: „RMI”):

„Rozdział 7 Urządzenia drogi § 83. (...) 5. Urządzenia do odwodnienia powierzchniowego projektuje się poza jezdnią, częścią pobocza o nawierzchni twardej oraz opaską wewnętrzną, z wyjątkiem trudnych warunków.”

2. Z powyższego wynika, że zgodnie z aktualnymi przepisami nie można zakładać, że wpust mostowy czy jakikolwiek inny element odwodnienia będzie znajdował się w szerokości pasa awaryjnego o szerokości 2,5 m.

3. Jednocześnie, zgodnie z §23 ust. 3 RMI: „3. Pobocze przy jezdni drogi zamiejskiej: 1) klasy A lub S projektuje się częściowo o nawierzchni twardej, jako pas awaryjny, i częściowo o nawierzchni gruntowej; 2) klasy GP projektuje się częściowo o nawierzchni twardej, jako opaskę zewnętrzną, i częściowo o nawierzchni gruntowej; 3) klasy G lub Z projektuje się częściowo o nawierzchni twardej, jako opaskę zewnętrzną, i częściowo o

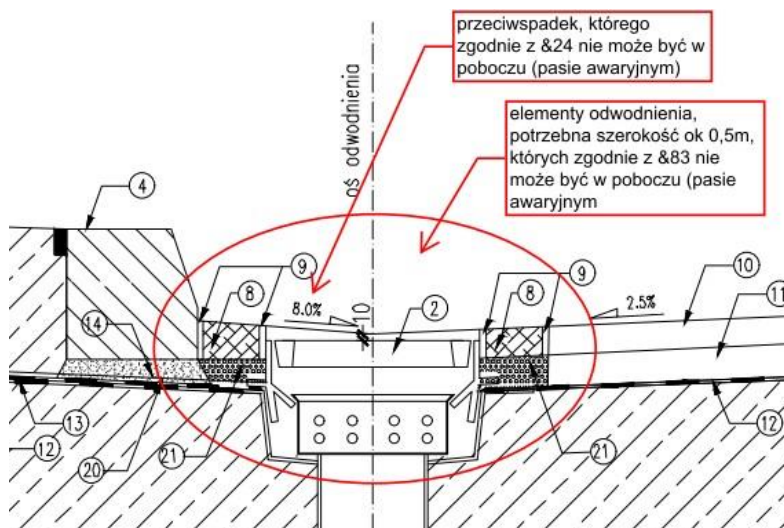


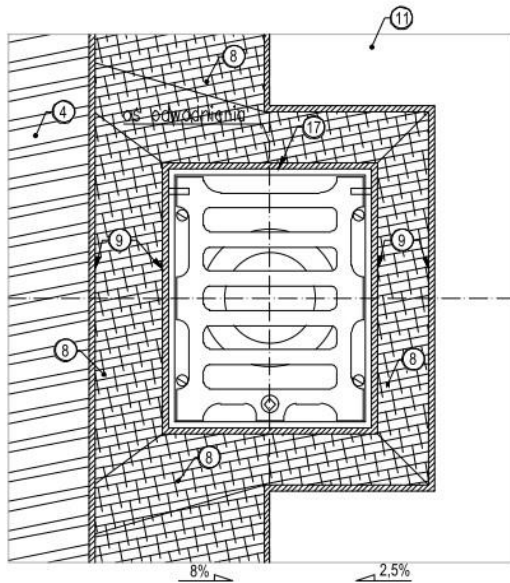
nawierzchni gruntowej albo w całości o nawierzchni gruntowej; 4) klasy L lub D projektuje się w całości o nawierzchni gruntowej.”

4. Ponadto, zgodnie z §24 ust. 3 RMI: „Pochylenie poprzeczne części pobocza o nawierzchni twardej lub opaski wewnętrznej powinno być takie samo jak pochylenie poprzeczne jezdni, do której przylegają. Pochylenie poprzeczne pobocza lub części pobocza o nawierzchni gruntowej powinno zapewniać skuteczne odwodnienie.”

5. Uwzględniając powyższe trzeba wziąć pod uwagę, że wpusty należy lokalizować w całości poza jezdnią i poboczem, którego pas awaryjny jest częścią. Natomiast zgodnie z WR-M-21-1-01 np. przekrojem na rys. 2-4 lub Z7-PS - typowy przekrój obiektu w ciągu drogi klasy S, oś ciekui umieszczona jest na krawędzi pasa awaryjnego, co powoduje, że wpust znajduje się częściowo w pasie awaryjnym. Zlokalizowanie wpustów mostowych w pasie awaryjnym jest więc niezgodne z aktualnymi przepisami, i powoduje konieczność dodatkowego poszerzenia obiektu mostowego na dodatkową opaskę przeznaczoną na elementy odwodnienia. Szerokość tej opaski powinna być wystarczająca aby w całości zmieścić wpusty wraz z przeciw-spadkiem, szerokość opaski na elementy odwodnienia powinna wynosić ok 0,5m, co wynika między innymi z katalogu typowych elementów i urządzeń wyposażenia drogowych obiektów inżynierskich przedstawionego w WR-M-71-01, karta WRM-71-07.03A.

Szkic poglądowy przedstawiający elementy odwodnienia na obiekcie mostowym:





Rysunek: widok z góry na elementy odwodnienia - kratka ściekowa wraz z kopertą wokół wpustu

6. Odwołujący zwraca uwagę, że PORR w zaproponowanych przez siebie rozwiązaniach nie uwzględnił dodatkowej, wymaganej aktualnymi przepisami prawa, opaski odwodnienia i zlokalizował wpusty i przeciw-spadek na pasie awaryjnym, a więc postąpił niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

7. Na marginesie Odwołujący jedynie przypomina, że sam Zamawiający zwrócił uwagę na prymat obowiązujących przepisów prawa, zwracając na ten fakt uwagę wykonawców w ramach udzielonej przez siebie odpowiedzi na pytanie nr 350:

350	<p>Pierwsze powstałe WR-M-21-1 są nieaktualne w porównaniu do zapisów aktualnego rozporządzenia Dz. U. 2022 poz. 1518. Zgodnie z Dz. U. 2022 poz. 1518 § 24 tiret 3 „Pochylenie poprzeczne części pobocza o nawierzchni twardej lub opaski wewnętrznej powinno być takie samo jak pochylenie poprzeczne jezdni, do której przylegają.” Zgodnie z szkicami w WR-M-21-1 przeciw spadek i odwodnienie zlokalizowane jest w części pobocza o nawierzchni twardej. Czy wskazany WR-M należy zgodnie z zapisami PFU traktować jako wiążące?</p>	<p>W pierwszej kolejności należy stosować przepisy obowiązującego prawa. WiS nie stanowią przepisów techniczno-budowlanych w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane, co zawsze jest wskazane na wstępie każdego z tych dokumentów.</p>
-----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

W cytowanej odpowiedzi Zamawiający wprost wskazał, że w pierwszej kolejności należy stosować przepisy obowiązującego prawa.

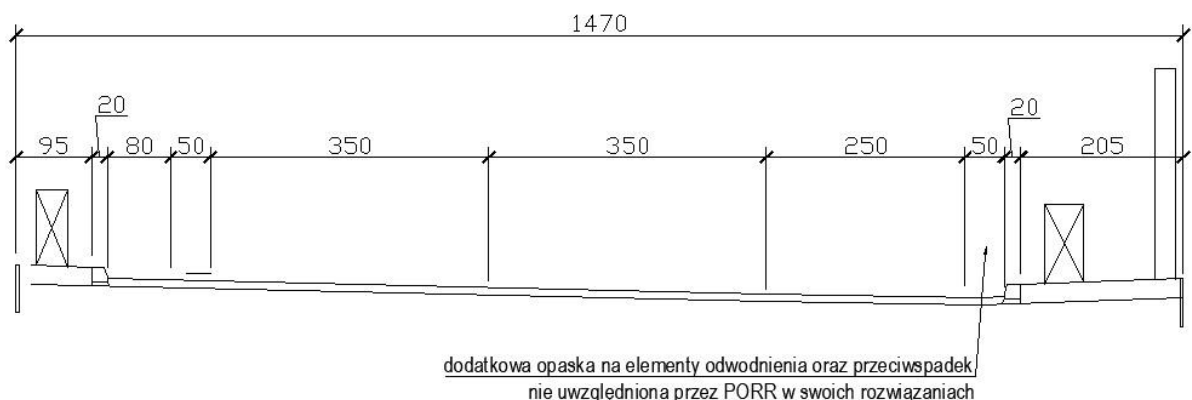
8. Przenosząc powyższe na elementy uwzględnione w ofercie PORR Odwołujący podnosi, że w treści pisma z wyjaśnieniami z dnia 4 września 2023 r. stanowiącymi odpowiedź złożoną na ponowne wezwanie Zamawiającego wystosowane dnia 30 sierpnia 2023 r., w pytaniu nr 3.10, Zamawiający prosił o podanie wymiarów poszczególnych elementów nowobudowanych mostów i wiaduktów w przekroju poprzecznym, tzn. szerokości jezdni, chodników, dróg dla pieszych i rowerów oraz chodników dla obsługi. W odpowiedzi na powyższe, PORR przewidział dla omawianych

obiektów konkretne szerokości jezdni, które następnie uwzględnił w ramach pięciu tabel. W każdej z tabel Odwołujący zauważył pewną prawidłowość, którą poniżej prezentuje na przykładzie pierwszej z przygotowanych przez PORR, jednak dostrzeżona prawidłowość odnosi się analogicznie do każdej z pięciu podanych przez PORR tabel:

MS (MD-1B wg KP) w km 10+811 (nitka prawa S16)

Szerokości poszczególnych elementów ustroju	[m]
Wyniesione pobocze techniczne z barieroporęczą i deską gzymsową	0,95
Krawężnik	0,2
Poszerzenie na widoczność	0,8
Opaska	0,5
Jezdnia - Pas ruchu (2x 3,5m)	7
Pas awaryjny	2,5
Krawężnik	0,2
Wyniesione pobocze techniczne z barierą chodnikiem dla obsługi (0,9m) i ekranem oraz deską gzymsową	2,05
	14,20

9. Po dokonaniu analizy danych zawartych choćby w powyższej tabeli uzasadniona jest konkluzja, że PORR nie uwzględnił dodatkowej opaski między pasem awaryjnym i krawężnikiem. Znajdująca się w wierszu czwartym opaska o szerokości 0,5 m nie stanowi opaski przeznaczonych na elementy odwodnienia. W obliczu aktualnych przepisów, biorąc pod uwagę, że w ramach przedmiotu zamówienia należało przewidzieć dodatkowe poszerzenie obiektu mostowego na opaskę przeznaczoną na elementy odwodnienia, a także po dokonaniu analizy wyjaśnień złożonych przez PORR, zasadna jest konkluzja, że Wykonawca ten nie uwzględnił dodatkowej opaski przeznaczonych na elementy odwodnienia stanowiącej implementację aktualnych przepisów prawa do omawianej inwestycji.



Rysunek: przygotowany przez Odwołującego rysunek przedstawia przekrój obiektu zgodny z tabelą przygotowaną przez PORR i przedstawioną jako pierwsza z pięciu w ramach pisma z wyjaśnieniami z dnia 30 sierpnia 2023 r., jednakże jest uzupełniony o



brakującą opaskę na odwodnienie, zgodnie z aktualnymi przepisami prawa (§83 ust. 5 oraz §23 ust. 3 RMI).

10. Biorąc pod uwagę powyższe, uwzględniając treść jednoznacznych oświadczeń złożonych przez PORR, należy wskazać, iż Wykonawca ten – wbrew wymaganiom wynikającym z aktualnych przepisów prawa, jak i zdefiniowanym w PFU – nie uwzględnił w ramach swojej oferty dodatkowej opaski na odwodnienie, co determinuje niezgodność oferty PORR z treścią warunków zamówienia w rozumieniu art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp.

#### *Ad Nieprawidłowe posadowienie obiektu MD-3B (posadowienie bezpośrednie)*

### 1. Zgodnie z pkt 2.1.16.2.5 lit. a) i lit. b) PFU:

#### **2.1.16.2.5 Posadowienie - wymagania szczegółowe**

- a) podpory mostów, zlokalizowane na terenie pokrytym wodą przy przepływie miarodajnym, powinny być posadowione na fundamentach pośrednich. Dno cieku wokół fundamentu podpory powinno być umocnione (np. materacem faszynowo-kamiennym) w sposób odpowiedni do przewidywanego zagrożenia,
- b) W przypadku wyboru posadowienia bezpośredniego obiektu, ławy lub płyty fundamentowej należy wykonać w gruncie rodzimym. W przypadku konieczności wzmocnienia podłoża gruntowego przy posadowieniu bezpośrednim technologia wykonania takiego wzmocnienia powinna uzyskać akceptację Inżyniera pod kątem zgodności z przepisami obowiązującego prawa i PFU.

2. Obiekt MD-3B to obiekt mostowy znajdujący się nad rzeką Dymer o mocno nieregularnym korycie. Podpora pośrednia znajduje się niemalże w korycie rzeki. Biorąc pod uwagę, że na terenie inwestycji w obrębie omawianego obiektu mamy do czynienia z gruntami słabymi, plastycznymi, piaskami luźnymi czy organicznymi – co wprost wynika z parametrów gruntu i przekrojów opisanych dla obiektu MD-3B w wiążącej dokumentacji geologicznej wymienionej w PFU pkt. 1.2 2) i załączonej do PFU w tomie III jako załącznik nr 40, należałoby – analogicznie, jak jest to w stanie obecnym, wybudować obiekt mostowy, który powinien być posadowiony pośrednio (na palach) zgodnie z PFU pkt. 2.1.16.2.4).

3. Zgodnie z obliczeniami hydrologiczno-hydraulicznymi świąteł mostów i przepustów załączonymi do odpowiedzi nr 413 dla obiektu MD-3B uzyskano następujące wnioski i wyniki obliczeń, z których wynika, że woda przy przepływie miarodajnym wystąpi z koryta i zaleje teren pod obiektem:

Ponieważ środkowa podpora mostu znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie linii brzegowej sprawdzono warunki przepływu wody w rzece dla przepływu  $Q_{03\%} = 41,44 \text{ m}^3/\text{s}$ .

Dla wyżej określonych warunków wg wykresów Schewiora do obliczeń przepływów wody w rzekach i kanałach stwierdzono, iż ww. przepływ miarodajny pomieści się w korycie rzeki o parametrach jw. Przy napełnieniu ok 3,0 m, co oznacza, że woda wystąpi z brzegów rzeki zalewając teren pod mostem W związku z tym przeprowadzono dodatkowe obliczenia mające na celu sprawdzenie poziomu wody miarodajnej pod mostem.

Zwierciadło wody ułoży się na poziomie:

$$123,80 + 3,30 = 127,10 \text{ m npm}$$

Najniższy położony punkt przęsła położony jest na rzędnej 128,09m npm co daje zapas:

$$128,09 - 127,10 = 0,99 \text{ m}$$

4. Odwołujący wskazuje, że z powyższego wprost wynika, że posadowienie na wymianie, tj. posadowienie bezpośrednie, jest uznane przez Zamawiającego za niedopuszczalne, o czym świadczą odpowiedzi nr 10, 37 i 462 – ponieważ nie uwzględnia jakichkolwiek wzmocnień, a więc jest po prostu niebezpieczne. Ponadto teren jest pokryty wodą przy przepływie miarodajnym (zgodnie z obliczeniami hydrologiczno-hydraulicznymi załączonymi do pakietu 14 odpowiedzi nr 413), więc zgodnie z PFU pkt. 2.1.16.2.5 a) obiekt powinien zostać posadowiony pośrednio (tak jak obiekt istniejący).

5. Uproszczając powyższe i sprowadzając wskazane postanowienia do sytuacji, które można w łatwy sposób zwizualizować: Zamawiający w treści dokumentacji wprost przewiduje, że na wskazanym terenie woda wystąpi z brzegów zalewając teren pod mostem. W związku z tym niezbędne jest zapewnienie dodatkowych wzmocnień w ramach obiektu MD-3B, które będą adekwatne do przewidywanego zagrożenia. Zamawiający również wprost wskazuje, że podpory mostów zlokalizowane na terenie pokrytym wodą przy przepływie miarodajnym powinny być posadowione na fundamentach pośrednich.

6. Porównując powyższe wymagania z elementami uwzględnionymi w ofercie przez PORR należy wskazać, że Wykonawca ten w ramach odpowiedzi udzielonych pismem z dnia 28 lipca 2023 r. w odniesieniu do pytania 3.10 i w Załączniku nr 4 do tej odpowiedzi – „Zestawienie rozwiązań projektowych dla branży mostowej” wprost podał, że dla obiektu MD-3B przewidział posadowienie bezpośrednie.

#### Załącznik nr 4 – Zestawienie obiektów mostowych

PFU		PARAMETRY OBIEKTÓW						
Lp.	Kilometraż orientacyjny wg Koncepcji programowej (KP) lub istniejący DK16c(istniejący)	Typ obiektu	szerokość [m]	rozpiętość [m]	długość [m]	schemat statyczny	konstrukcja UN	posadowienie

16	12+248 wg KP symbol obiektu: PE-14B, obiekt istniejący	ROZBIÓRKA	30.00	nd	12.9	nd	nd	nd
4	14+081,18 Symbol obiektu wg KP: PP-2B wykluczenie istniejącego przejścia	PP	7.00	6	31.69	rama	żelbetowa ramowa	pale CFA 800
5	17+789 Symbol obiektu wg KP: MD-2B	MS	13.35	11.59+18.17+11.59	42.75	belka 3- przesłowa ciągła	plytowa sprężona	pale- prefabrykowane 40x40
6	17+785 wg KP obiekt istniejący	MS	14.39	11.60+18.20+11.60	43.71	istniejący	istniejąca	istniejące
7	19+623 wg KP - obiekt istniejący	MS	14.39	42.80+42.80	88.32	istniejący	istniejąca	istniejące
8	19+549 Symbol obiektu wg KP: MD-3B	MS	14.95	43.17+43.11	88	dwuprzęsłowy, ciągły	dwudźwigarowa sprężona, zmiennej wysokości	bezpośrednie
9	22+473 - obiekt istniejący	MS	14.39	28.02+43.02+28.04	100.91	istniejący	istniejąca	istniejące
10	22+473 Symbol obiektu wg KP: MD-4B	MS	16.21	28.30+43.45+28.35	101.9	trzyprzęsłowy, ciągły	dwudźwigarowa sprężona, zmiennej wysokości	pale prefabrykowane 40x40
11	23+095 Symbol obiektu wg KP: WD-6B	WS	16.53	23.05	25.04	belka ciągła	plytowa sprężona	pale CFA 800



Signed by /  
Podpisano przez:

7. W tym miejscu na marginesie, niejako uprzedzając potencjalną argumentację PORR, Odwołujący nadmienia, że Zamawiający wprost wykluczył możliwość wymiany gruntu pod fundamentem w taki sposób, aby możliwe było zaakceptowanie rozwiązania zaproponowanego przez PORR, tj. posadowienia bezpośredniego dla warunków gruntowych w rejonie nowoprojektowanego obiektu MD-3B. Wynika to wprost z odpowiedzi Zamawiającego na pytania nr 10, 37 oraz 462, jak następuje:

10.	"W przypadku wyboru posadowienia bezpośredniego obiektu, ławy lub płyty fundamentowej należy wykonać w gruncie rodzimym" - zapis ten wyklucza możliwość wykonania wymiany gruntu pod fundamentem. Prosimy o doprecyzowanie czy wymiana gruntu jest rozwiązaniem dopuszczalnym.	Wymiana gruntu w opisanej sytuacji nie jest rozwiązaniem dopuszczalnym
37.	"W przypadku wyboru posadowienia bezpośredniego obiektu, ławy lub płyty fundamentowej należy wykonać w gruncie rodzimym" - zapis ten wyklucza możliwość wykonania wymiany gruntu pod fundamentem. Prosimy o doprecyzowanie czy wymiana gruntu jest rozwiązaniem dopuszczalnym.	Zamawiający nie dopuszcza wymiany gruntu pod fundamentem.
462	Zgodnie z treścią odpowiedzi wymiana gruntu pod fundamentami posadowionymi bezpośrednio jest rozwiązaniem niedopuszczalnym. Co w sytuacji, kiedy nasyp sąsiadujący z obiektem wymaga wymiany szerokokoprostowej gruntu? Czy w takiej sytuacji dopuszczalne jest posadowienie bezpośrednio fundamentu na gruncie wymienionym?	Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

1. Biorąc pod uwagę powyższe, uwzględniając treść jednoznacznych oświadczeń złożonych przez PORR, należy wskazać, iż Wykonawca ten – wbrew wymaganiom zdefiniowanym w PFU – przewidział bezpośrednie posadowienie obiektu mostowego MD-3B, co determinuje

niezgodność oferty PORR z treścią warunków zamówienia w rozumieniu art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp.

*Ad Przyjęcie błędnego przekroju dla obiektu PE-4B*

1. Zgodnie z odpowiedziami nr 1052 z Pakietu nr 17 z dnia 23 maja 2023 r. i nr 1053 z Pakietu nr 18 z dnia 30 maja 2023 r. **obiekt PE-4B**, zarówno w części wydłużanej jak i pod drogą dojazdową, **powinien mieć zachowany ten sam przekrój** (istniejący, konstrukcja gruntowo-powłokowa ViaCon – ma konkretny przekrój, który realizuje tylko jeden producent według ścisłych rozwiązań technologicznych, a obiekt ma być przedłużony zgodnie z tym samym przekrojem).

1052	Czy Zamawiający oczekuje wykonanie tego samego przekroju poprzecznego części dobudowanej obiektu PE-4B (obiekt nr 12 zgodnie z tabelą 1.1 PFU) zlokalizowanego w km 11+315 S16? Obiekt z blach falistych o tych samych parametrach geometrycznych wykona wyłącznie producent istniejącej konstrukcji.	Zamawiający oczekuje zachowania tego samego przekroju poprzecznego w części dobudowywanej.
1053	Czy Zamawiający oczekuje wykonanie tego samego przekroju poprzecznego obiektu PE-4 pod drogą dojazdową (obiekt nr 13 zgodnie z tabelą 1.1 PFU) zlokalizowanego w km 11+315 S16? Obiekt z blach falistych o tych samych parametrach geometrycznych wykona wyłącznie producent istniejącej konstrukcji.	Patrz odp. pyt. 1052.

2. Po dokonaniu analizy rozwiązań zaoferowanych przez PORR należy stwierdzić, że Wykonawca ten przyjął dla obiektu pod drogą dojazdową odmienny przekrój w porównaniu do przyjętego pod S16, co uczynił niezgodnie z dokumentacją Postępowania. Szerokość, jaką przyjęto dla obiektu pod drogę dojazdową to 9,1 m, natomiast pod drogę S16 przyjęto szerokość zgodnie z obiektem istniejącym, tj. 12,31 m. Powyższe ponownie wynika z odpowiedzi udzielonych przez PORR pismem z dnia 28 lipca 2023 r. w odniesieniu do pytania 3.10 i w Załączniku nr 4 do tej odpowiedzi – „Zestawienie rozwiązań projektowych dla branży mostowej”, gdzie PORR wprost podał, że dla obiektu PE-4B przyjęto następujące parametry:

PFU		PARAMETRY OBIEKTÓW						
Lp.	Kilometraż orientacyjny wg koncepcji programowej (KP) lub istniejący DK16c(istniejący)	Typ obiektu	szerokość [m]	rozpiętość [m]	długość [m]	schemat statyczny	konstrukcja UN	posadowienie
	ciągu jezdni prawej							
12	11+315 wg KP Symbol obiektu wg KP: PE-4B - wydłużenie pod jezdnie prawą	PZM	12.31	14.8+2+13.2	30	ramownicowy	gruntowo-powłokowa Viacon	bezpośrednie
13	11+315 wg KP Symbol obiektu: PE-4B wg KP	PZM	9.1	12.46	12.90	ramownicowy	gruntowo-powłokowa Viacon	bezpośrednie
	~12+100+12+150 wg KP							

3. W związku z powyższym należy jeszcze raz podkreślić, że zgodnie z odpowiedziami Zamawiającego wymagał on zachowania tego samego przekroju poprzecznego (w tym szerokości) w części dobudowywanej, podczas gdy PORR zastosował dwie różne szerokości pod drogę dojazdową dla obiektu PE-4B, tj. odpowiednio 12,31 i 9,1.

4. Biorąc pod uwagę powyższe, uwzględniając treść jednoznacznych oświadczeń złożonych przez PORR, należy wskazać, iż Wykonawca ten – wbrew wymaganiom zdefiniowanym w PFU – przewidział dwie różne szerokości dla obiektu PE-4B pod drogę dojazdową, co determinuje niezgodność oferty PORR z treścią warunków zamówienia w rozumieniu art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp.

#### *Ad Nieprawidłowe parametry obiektu PZDG-2*

1. Zamawiający w pkt 1.1.3.3. PFU „Parametry przewidywanych obiektów inżynierskich” w ramach Tabeli nr 1.1. (str. 23 i następane PFU) przedstawił Wykaz obiektów inżynierskich z informacją o przeszkodach koniecznych do pokonania, w tym obiektów ekologicznych (przejścia dla zwierząt) na trasie głównej, łącznicach, dodatkowych jezdniach oraz innych drogach i przeszkodach. W ramach przedmiotowej Tabeli pod poz. 14, Zamawiający opisał obiekt PZDG-2, określając względem niego następujące parametry:

Lp.	Kilometraż orientacyjny wg KP	Kolizja z przeszkodą	Parametry funkcjonalne przeszkód	Rodzaj obiektu inżynierskiego
1	2	3	4	5
14	~9+700÷9+750 wg KP Symbol obiektu PZDG-2 wg uzyskanej zmiany DŚU 2020	Trasa główna ze szlakiem migracji zwierząt dużych	Nie jest zaprojektowany w KP. Należy zaprojektować i wybudować obiekt nad S-16 oraz dodatkowymi jezdniami. Szerokość użytkowa obiektu powinna stanowić nie mniej niż 80% długości ustroju nośnego obiektu. Minimalna szerokość przejścia dla zwierząt, wynikająca ze zmiany DŚU 2014, wynosi 40 m. Parametry zgodnie ze zmianą DŚU 2020 oraz zgodnie z pkt 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2 PFU.	PZGd

2. Zamawiający w wezwaniu z dnia 13.07.2023 r., wystosowanym w trybie art. 223 ust. 1 ustawy Pzp, w ramach pytania nr 3.10. zażądał określenia rozwiązań przyjętych przez PORR w ramach oferty względem poszczególnych obiektów z branży mostowej, zdefiniowanych w cytowanej powyżej Tabeli 1.1., wskazując co następuje:



3.10. Prosimy o wskazanie, jakie rozwiązania projektowe dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3. Tab. 1.1. PFU zostały przyjęte przez Wykonawcę? W ramach odpowiedzi na pytanie prosimy o podanie dla każdego obiektu rozwiązania konstrukcyjno-budowlanego, sposobu i technologii posadowienia, parametrów przekrojów ruchowych, ilości i rozpiętości przęseł.

3. Udzielając odpowiedzi na tak postawione pytanie, PORR w ramach Załącznika nr 4 do pisma z dnia 28.07.2023 r. przedstawił zestawienie obiektów mostowych wraz z określeniem ich parametrów. Względem omawianego obiektu PZDG-2, PORR przedstawił następujące parametry:

PFU		PARAMETRY OBIEKTÓW						
Lp.	Kilometraż orientacyjny wg Koncepcji programowej (KP) lub istniejący DK16c(istniejący)	Typ obiektu	szerokość [m]	rozpiętość [m]	długość [m]	schemat statyczny	konstrukcja UN	posadowienie
14	~9+700-9+750 wg KP Symbol obiektu PZDG-2 wg uzyskanej zmiany DSU 2020	PZGd	41.20	22.77+16.13+10.48	49.97	trzyprzęsłowy - blacha falista	gruntowo-powłokowa	bezpośrednie, bez geologii

4. Założone przez PORR w ramach oferty parametry obiektu PZDG-2 determinują, że obiekt ten jest niezgodny z założeniami PFU, uniemożliwiając pokonanie przeszkody w postaci drogi S-16 oraz dodatkowych jezdni, uwzględniając narzucone parametry tych dróg, ich lokalizację i aktualnie obowiązujące przepisy dotyczące warunków technicznych. Przekładając wskazane przez PORR parametry obiektu PZDG-2 na wymagania dotyczące przedmiotowej inwestycji, rozwiązanie zaproponowane przez PORR oznacza, że:

- pod lewym przęsłem o rozpiętości 22,77 m przebiegać musiałaby droga dojazdowa oraz lewa nitka drogi S-16;
- pod środkowym przęsłem o rozpiętości 16,13 m przebiegać musiałaby prawa nitka drogi S-16;
- pod prawym przęsłem o rozpiętości 10,6 m przebiegać musiałaby druga droga dojazdowa.

5. Odwołujący wskazuje, że uwzględniając chociażby wymaganą szerokość drogi dojazdowej, parametry drogi S-16, konieczne poszerzenia na widoczność, zachowanie odległości między drogą dojazdową a S-16, wymagania względem rowów odwodnieniowych czy odsadzek wzdłuż podpór, założone przez PORR światło poziome lewego przęsła o rozpiętości 22,77m jest niewystarczające dla pokonania przeszkody w postaci drogi dojazdowej oraz lewej nitki drogi S-16. W konsekwencji, obiekt o sumarycznej długości 49,97 m, zaproponowany przez Wykonawcę PORR, nie pozwala na pokonanie wszystkich przeszkód zakładanych i zdefiniowanych w treści PFU w ramach Tabeli 1.1.

6. Nieprawidłowość parametrów przyjętych przez PORR względem obiektu PZDG-2 obrazuje też analiza porównawcza z obiektem PZDG-3. W przypadku obiektu PZDG-3,

Tabela 1.1. PFU przewidywała konieczność pokonania przeszkody w postaci drogi S-16 oraz jednej dodatkowej jezdni. W odróżnieniu więc od obiektu PZDG-2, który pokonywać ma drogę S-16 oraz dodatkowe jezdnie (liczba mnoga), liczba przeszkód do pokonania przez obiekt PZDG-3 została ograniczona wyłącznie do jednej dodatkowej jezdni (jednej drogi dojazdowej). Wobec tych ograniczonych parametrów przeszkód do pokonania przez obiekt PZDG-3, PORR założył z kolei w swojej ofercie parametry tego obiektu zbliżone do obiektu PZDG-2:

Wymagania PFU względem obiektu PZDG-3:

15	~12+100÷12+150 wg KP Symbol obiektu PZDG-3 wg uzyskanej zmiany DŚU	Trasa główna ze szlakiem migracji zwierząt dużych	Nie jest zaprojektowany w KP. Należy zaprojektować i wybudować obiekt nad S-16 oraz dodatkową jezdnią. Szerokość użytkowa obiektu powinna stanowić nie mniej niż 80% długości ustroju nośnego obiektu. Minimalna szerokość przejścia dla zwierząt, 4, wynosi 40 m. Parametry zgodnie ze zmianą DŚU 2020 oraz zgodnie z pkt 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2 PFU.	PZGd
----	-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Parametry przyjęte przez PORR w ramach oferty wobec obiektu PZDG-3 (załącznik nr 4 do odpowiedzi z dnia 28.07.2023 r.):

15	~12+100÷12+150 wg KP Symbol obiektu PZDG-3 wg uzyskanej zmiany DŚU	PZGd	41.2	18.51+15.94+10.6	45.65	trzyprześlowy - blacha falista	gruntowo- powłokowa	bezpośrednie, bez geologii
----	-----------------------------------------------------------------------------------	------	------	------------------	-------	-----------------------------------	------------------------	-------------------------------

7. Zestawiając ze sobą wymagania Zamawiającego względem obiektu PZDG-2 oraz PZDG-3 oraz rozwiązania przyjęte przez PORR w odniesieniu do obu tych obiektów, wskazania więc wymaga, że przy ograniczonej liczbie przeszkód do pokonania przez obiekt PZDG-3 (bez jednej dodatkowej jezdni), PORR założył obiekt o długości krótszej jedynie o ok. 4 metry względem obiektu PZDG-2 (który pokonać musi dwie dodatkowe jezdnie). Dla obiektu PZDG-3 PORR przyjął przy tym rozpiętość przęsła P1 jedynie o 4,26 m krótszą niż w przypadku obiektu PZDG-2, przy zbliżonych parametrach pozostałych przęseł zastosowanych w obu tych obiektach. Innymi słowy, skoro sam PORR wskazuje, że celem pokonania przeszkody obejmującej jedną nitkę drogi S-16 rozpiętość przęsła winna wynosić

18,51 m, to nie sposób uznać, że pokonanie przeszkody obejmującej dodatkowo jeszcze drogę dojazdową „zmieści się” w świetle poziomym przęsła szerszym jedynie o 4m.

8. Istotność zidentyfikowanej niezgodności dotyczącej obiektu PZDG-2 jest tym większa, że zgodnie z cytowanymi powyżej postanowieniami PFU zawartymi w Tabeli 1.1. szerokość użytkowa obiektu powinna stanowić nie mniej niż 80% długości ustroju nośnego obiektu. W konsekwencji, zakładając w ramach oferty wykonanie zbyt krótkiego obiektu PZDG-2, obiekt ten nie tylko nie spełni wymagań zdefiniowanych w PFU dotyczących koniecznych do pokonania przeszkód, ale wpłynie to automatycznie również na szerokość realizowanego obiektu, generując po stronie Wykonawcy nieuprawnione oszczędności.

9. Niezależnie od powyższego, analizując przyjęte przez PORR założenia dotyczące rozpiętości poszczególnych przęseł w obiekcie PZDG-2, Odwołujący podnosi, iż założenia te nie respektują wymagań dotyczących odwodnienia drogowego, zdefiniowanych w ramach obowiązujących przepisów oraz w ramach PFU (pkt. 2.1.9) i wyjaśnień udzielanych przez Zamawiającego w toku postępowania. Odwołujący w tym aspekcie zaznacza, że w miejscu lokalizacji obiektu PZDG-2 należało zastosować odwodnienie drogowe w postaci rowów, co wynikało z braku możliwości zastosowania w tym miejscu wododziału, a także, wynikający z odpowiedzi na pytania nr 66, 107,677 oraz 679, brak możliwości rurowania rowów. Konieczność zastosowania odwodnienia drogowego w postaci rowów generuje konieczność uwzględnienia tego elementu w świetle poziomym poszczególnych założonych przęseł obiektu. W przypadku rozwiązania zaoferowanego przez PORR element ten, przy uwzględnieniu pozostałych parametrów poszczególnych dróg, „nie zmieści” się natomiast w ramach rozpiętości przęseł założonych przez PORR. Określone przez PORR parametry obiektu PZDG-2 dotyczące rozpiętości poszczególnych przęseł stanowią więc jednocześnie nośnik informacji o braku uwzględnienia konieczności zastosowania w lokalizacji obiektu PZDG-2 odwodnienia w postaci rowów drogowych.

10. Reasumując, PORR w ramach swojej oferty założył nieprawidłowe parametry obiektu PZDG-2, uniemożliwiające – wbrew wymaganiom zdefiniowanym w Tabeli 1.1. z pkt 1.1.3.3. PFU – pokonanie przeszkody w postaci drogi S-16 oraz jezdni dodatkowych. Jednocześnie, założona rozpiętość poszczególnych przęseł tego obiektu wskazuje na brak respektowania przez PORR wymagań dotyczących odwodnienia, które w tej lokalizacji, przybrać muszą postać rowów drogowych. Determinuje to niezgodność oferty PORR z treścią warunków zamówienia w rozumieniu art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp.

#### *Ad Brak uwzględnienia konieczności dostosowania oświetlenia do zapisów WWiORB*

1. Zamawiający w ramach dokumentacji postępowania w sposób szczegółowy określił swoje wymagania względem prac koniecznych do przeprowadzenia w odniesieniu do systemu



sterowania oświetleniem drogowym, co podkreślał w ramach udzielanych odpowiedzi na pytania do treści SWZ, wskazując, że:

859	Branża elektryczna /Czy Zamawiający wymaga wymiany istniejącego oświetlenia na DK16? Czy można pozostawić go bez zmian pod warunkiem że nie będzie w kolizji.	Istniejące oświetlenie należy dostosować do zapisów WWiORB D.07.07.01.
860	Branża elektryczna /Czy Zamawiający dopuszcza tylko wymianę istniejących opraw na LED-owe na DK16?	Istniejące oświetlenie należy dostosować do zapisów WWiORB D.07.07.01.
861	Branża elektryczna /Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie do zasilania istniejących szaf oświetleniowych na DK16?	Tak, jeżeli spełnione są zapisy WWiORB D.07.07.01.

MOPEY - Instalacja i robocizna 1 1 0501 dla obiektu MD 18 km 17+795 km

2. Prawdliwość założeń ofertowych dotyczących tego aspektu weryfikowana była przez Zamawiającego poprzez wezwanie do wyjaśnienia treści oferty wystosowane do PORR w dniu

13.07.2023 r., w ramach którego Zamawiający w pytaniu 3.21. wskazał co następuje:

**3.21. Jaki zakres prac projektowych i robót oraz wymagania zostały wycenione i zostaną zrealizowane w ramach Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym? W jakim zakresie wyceniono zaprojektowanie i wykonanie sieci, instalacji i urządzeń na potrzeby komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów oraz zapewnienia prawidłowego funkcjonowania i obsługi Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem zgodnie z wymaganiami SWZ?**

3. W odpowiedzi na tak postawione pytanie PORR w ramach wyjaśnień z dnia 28.07.2023 r., wskazał, że:

Wykonawca w cenie ofertowej w zakresie Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym uwzględnił wymagania wynikające z odpowiedzi na pytania oraz ostatecznej wersji PFU i OPZ. Zakres prac projektowych będzie obejmował opracowanie i uzgodnienie KSZR oraz wykonanie dokumentacji wykonawczej dla SZR na odcinku Barczewo-Biskupiec. Zapewnienie spójności z systemem realizowanym na odcinku Olsztyn-Barczewo będzie przedmiotem uzgodnień. Zgodnie z PFU i OPZ **Wykonawca przyjął, brak konieczności przebudowy węzłów Komorowo i Biskupiec również w zakresie oświetlenia.** Wyjątek stanowią korekty lokalizacyjne latarni wynikające z dobudowy drugiej jezdni.

4. Co za tym idzie, w ramach udzielonej odpowiedzi PORR w sposób jednoznaczny wskazał, że w ramach swojej oferty na węzłach Kromerowo i Biskupiec założył prace z zakresu oświetlenia ograniczone wyłącznie do usunięcia kolizji związanych z dobudową drugiej jezdni. Tymczasem, jak wynika z cytowanych powyżej wyjaśnień treści SWZ, na całym odcinku realizowanej inwestycji, założono konieczność przeprowadzenia prac dotyczących systemu sterowania oświetleniem zdefiniowanych w WWiORB D.07.07.01.

5. Dokument WWiORB zakładał w tym zakresie z kolei takie elementy do przebudowy jak m.in. oprawy i układ sterowania oświetleniem, nie wyłączając tego zakresu prac na węzłach Kromerowo i Biskupiec:

Element do przebudowy	Zapisy WWiORB D.07.07.01
-----------------------	--------------------------

<p style="text-align: center;"><b>Oprawy</b></p> <p>Na podstawie zdjęć z Street View stwierdzono na istniejących węzłach oprawy sodowe. Zgodnie z zapisem WWiORB D.07.07.01 oprawy mają być w technologii LED</p>	<p><b>2.6. Oprawy oświetleniowe</b></p> <p>Dla potrzeb opracowania dokumentacji projektowej i wykonania oświetlenia drogowego zgodnie z PFU należy stosować drogowe oprawy oświetleniowe wykonane w technologii LED (dalej: oprawy typu LED).</p> <p>Ponadto oświetlenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- całego terenu OD;</li> <li>- całego terenu MOP;</li> <li>- całego terenu MPO;</li> <li>- kładek i przejść podziemnych;</li> <li>- przejść dla pieszych;</li> <li>- kładek i przejść podziemnych pomiędzy MOP;</li> <li>- oświetlenie tuneli wykorzystywanego zarówno w porze dziennej jak i nocnej;</li> <li>- oświetlenie ścieżek i ciągów rowerowych, pieszo-rowerowych oraz dla pieszych;</li> </ul> <p>- iluminację obiektów inżynierskich t.j. ....;</p> <p>- oświetlenie awaryjne;</p> <p>.....</p> <p>należy zaprojektować i <u>wykonać tylko</u> i wyłącznie z wykorzystaniem drogowych opraw oświetleniowych oraz naświetlaczy i opraw (dla potrzeb iluminacji) wykonanymi w technologii LED.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Sterowanie/Szafy</b></p> <p>Ze względu na wymagania w pkt. 2.9 dotyczące sterowania oświetleniem założono wymianę istniejących szaf na węzłach</p>	<p><b>2.9. Układ sterowania oświetleniem</b></p> <p>Należy zastosować rozwiązania techniczne umożliwiające efektywne sterowanie oświetleniem drogowym w godzinach nocnych w zależności od natężenia ruchu, czasu, pogody i zmianie jasności otoczenia lub innych parametrów, pozwalające na obniżenie poziomu oświetlenia, poprzez umożliwienie zmiany przynajmniej o dwie klasy oświetleniowe w dół, od klasy wyjściowej (podstawowej), w nawiązaniu do zaleceń Międzynarodowej Komisji Oświetleniowej - Raport techniczny CIE 115:2010 (2nd) „Lighting of Roads for Motor and Pedestrian Traffic” oraz Raportu Technicznego CEN/TR 13201:2014 „Road lighting – Part 1: Guidelines on selection of lighting classes” (CEN/TR 13201-1:2016-02). System sterowania oświetleniem powinien posiadać interfejs do wprowadzenia ręcznego parametrów oświetlenia oraz możliwość zaprogramowania systemu w zależności od wartości progowych powyższych parametrów. Ponadto system powinien posiadać interfejs graficzny do podglądu stanu pracy urządzeń i obsługiwać funkcję autodiagnostyki oświetlenia. Dostęp przez Zamawiającego (operatora – zarządzającego) do systemu sterowania oświetleniem drogowym musi zostać zapewniony w OUD Mragowo i OUD Tomaszkowo. Komunikacja pomiędzy OUD Mragowo a OUD Tomaszkowo za pomocą szyfrowanego połączenia internetowego.</p> <p>Układy sterowania oświetleniem powinny realizować minimum następujące funkcje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- automatyczne sterowanie czasem załączeń w funkcji natężenia oświetlenia naturalnego, korygujące czasy uzyskane z wbudowanego zegara astronomicznego;</li> <li>- synchronizacja załączania i wyłączania poszczególnych obszarów;</li> <li>- zdalne sterowanie oświetleniem na ządanie tj. zdalnym sterowaniu zmianą poziomu luminancji lub natężenia oświetlenia w sekcjach lub w stosunku do pojedynczej oprawy, w zależności od natężenia ruchu, zdarzeń/incydentów, warunków atmosferycznych, warunków technicznych, itp.;</li> <li>- posiadać możliwość ręcznego wprowadzenia zadanych parametrów oświetlenia;</li> </ul> <p style="text-align: center;"><small><a href="#">Budowa drogi S16 Olsztyn (S51) – FK (S61), odcinek Olsztyn – Biskupiec (budowa drzewiel.lesodo)</a></small></p> <hr/> <p style="text-align: center;"><small><a href="#">WWiORB D.07.07.01</a> PRZEBUDOWA I BUDOWA – OŚWIETLENIE DROGOWE</small></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- monitorowanie wszystkich włączonych do systemu szafek oświetleniowych (pomiar napięć, prądów, stan zabezpieczeń i styczników, kontrola otwartych drzwi szafek, kontrola działania opraw oświetleniowych);</li> <li>- prezentacja stanu oświetlenia autostrady/drogi ekspresowej na komputerach dołączonych do systemu i wyposażonym w program wizualizacyjny;</li> <li>- archiwizacja zdarzeń, awarii i alarmów (np. załączenie/wyłączenie oświetlenia, zmiana trybu pracy);</li> <li>- sterowanie redukcją mocy i zmianą strumienia świetlnego poszczególnych punktów świetlnych.</li> </ul> <p>Pozostałe wymagania zostały określone w pkt. nr 5.14. Sterowanie oświetleniem.</p> <p>Wymagany okres gwarancji na zaprojektowany i dostarczony system sterowania oświetleniem drogowym wynosi minimum 10 lat. Wszelkie koszty związane z funkcjonowaniem systemu, a w szczególności wynikające z transmisji sygnałów (nadawanie, przesyłanie, odbiór, itp.) do i z OD..... (docelowo w SZR), opłat licencyjnych, itp. w zakresie sterowania oświetleniem, w okresie gwarancji, ponosi wyłącznie Wykonawca.</p>

7. Biorąc pod uwagę powyższe, uwzględniając treść jednoznacznych oświadczeń złożonych przez PORR, należy wskazać, iż Wykonawca ten – wbrew wymaganiom zdefiniowanym w dokumentacji postępowania (w tym poprzez odesłanie w treści udzielanych odpowiedzi - w ramach WWiORB.07.07.01.) – nie założył w ramach swojej oferty koniecznych do przeprowadzenia prac z zakresu systemu oświetlenia drogowego na węzłach Kromerowo i Biskupiec. Determinuje to niezgodność oferty PORR z treścią warunków zamówienia w rozumieniu art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp.

*Ad Brak złożenia dokumentu żądanego przez Zamawiającego - planu sytuacyjnego*

1. Niezależnie od powyższego Odwołujący podnosi, że w treści wezwania w trybie art. 223 ust. 1 ustawy Pzp skierowanego w dniu 13 lipca 2023 r. do PORR, Zamawiający w ramach pytania nr 3.2. żądał przekazania planu sytuacyjnego oraz profilu podłużnego trasy głównej.

2. W treści pisma z dnia 28 lipca 2023 r. zawierającego odpowiedzi na wątpliwości Zamawiającego, PORR poinformował, że „przekazuje w załączeniu: (i) przyjęty do oferty profil podłużny trasy głównej (Załącznik nr 1) oraz (ii) plan sytuacyjny (Załącznik nr 2)”. PORR wskazał na występowanie w ramach swoich wyjaśnień – w spisie załączników - Załącznika nr 1, który został w treści pisma PORR opisany jako „Plan sytuacyjny”. Tymczasem takim samym oznaczeniem, jak zostało już opisane wyżej, został również oznaczony załącznik zawierający profil podłużny trasy głównej. Niezależnie od powyższego, w dniu 4 września 2023 r. Zamawiający poinformował, że odtajnia wszystkie dokumenty zastrzeżone jako tajemnica przedsiębiorstwa, a które zostały przekazane w ramach pisma z dnia 28 lipca 2023 r. Jednocześnie, wśród odtajnionych dokumentów, które zostały następnie udostępnione Odwołującemu w ramach protokołu postępowania, nie znajduje się rzeczony załącznik zawierający plany sytuacyjne:

Z poważaniem,



Signed by /  
Podpisano przez:

Andrzej Janik

Date / Data:  
2023-07-28 14:41


**Załączniki:**

- ~~Załącznik nr 1 - Plan sytuacyjny - Tajemnica przedsiębiorstwa;~~
- Załącznik nr 2 - Profil podłużny trasy głównej - Tajemnica przedsiębiorstwa;
- Załącznik nr 3 - Zestawienie sprzętu do robót bitumicznych stanowiącego własność PORR S.A. - Tajemnica przedsiębiorstwa;
- Załącznik nr 4 - Zestawienie rozwiązań projektowych dla branży mostowej - Tajemnica przedsiębiorstwa;
- Załącznik nr 5 - Konstrukcja nawierzchni dla wszystkich dróg
- Załącznik nr 6- Zestawienie procedur i dokumentów wprowadzonych przez PORR S.A. w celu ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa i danych osobowych.





3. Zamawiający zresztą sam zwraca uwagę na powyższe w ramach pisma z dnia 4 września 2023 r. z odtajnieniem dokumentów PORR, stwierdzając najpierw w pkt 6 pisma co następuje (zauważalny gołym okiem jest brak załącznika z planami sytuacyjnymi):

6. Wraz z pismem z dnia 28.07.2023 r. zostały nam przekazane następujące załączniki:

wyjaśnienia techniczne JAWNE 28 07 2023.7z

-  Załącznik nr 6 - Procedury i dokumenty PORR-sig.pdf
-  Załącznik nr 5 - Konstrukcja nawierzchni dla wszystkich dróg-sig.pdf
-  Barczewo Wyjaśnienia art.223 Pzp z elementami zastrzeżonej TAJEMNICY PRZEDSIĘBIORSTWA\_JAWNE-sig.pdf

wyjaśnienia techniczne 28 07 2023 TAJEMNICA PRZEDSIĘBIORSTWA.7z

-  Załącznik nr 4 - Zestawienie rozwiązań projektowych dla branży mostowej - tajemnica przedsiębiorstwa-sig.pdf
-  Załącznik nr 3 - Zestawienie sprzętu do robót bitumicznych stanowiącego własność PORR SA - tajemnica przedsiębiorstwa-sig.pdf
-  Załącznik nr 1 - Profil podłużny trasy głównej - tajemnica przedsiębiorstwa-sig.pdf
-  Barczewo Wyjaśnienia art. 223 Pzp z elementami zastrzeżonej TAJEMNICY PRZEDSIĘBIORSTWA-sig.pdf

4. Następnie również w pkt 8.6.1 wspomnianego pisma Zamawiający stwierdza dostrzeżony brak, nie wyciągając jednakże wobec PORR żadnych konsekwencji z tego tytułu:

„8.6.1. W uzasadnieniu wskazali Państwo, iż załącznik nr 1 (Plan sytuacyjny) stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa (patrz strona 20, spis załączników). Jednak wśród przekazanych nam dokumentów nie znaleźliśmy tego załącznika. Brak staranności w tym zakresie poddaje w wątpliwość fakt, czy utajnione informacje faktycznie stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.”

5. W ocenie Odwołującego, w rzeczonych (i brakujących) planach sytuacyjnych mogłyby znajdować się dodatkowe informacje umożliwiające zarówno Zamawiającemu, jak i konkurencyjnym wykonawcom, dokonanie kompleksowej oceny m.in. zakresu wykorzystania jezdni istniejącej oraz rozwiązań szczegółowych w rejonie jeziora Dobrąg. Według najlepszej wiedzy Odwołującego, Zamawiający zaniechał jednakże wezwania PORR do złożenia wyjaśnień w tym zakresie. W ocenie Odwołującego Zamawiający nie był już bowiem uprawniony – zgodnie z zasadą jednokrotności wezwania do uzupełnienia dokumentów – do ponownego wezwania do przedłożenia planu sytuacyjnego. Tymczasem wyłącznie po dokonaniu łącznej analizy planów sytuacyjnych i profili podłużnych trasy głównej (profile zostały załączone) mógłby Zamawiający bez wątpliwości ocenić prawidłowość przyjętych rozwiązań projektowych na etapie prowadzenia postępowania przetargowego.

6. Biorąc pod uwagę powyższe, uwzględniając treść jednoznacznych oświadczeń złożonych przez PORR, należy wskazać, iż Wykonawca ten nie uzupełnił na kategorię wezwania Zamawiającego planu sytuacyjnego, a zatem nie wyjaśnił treści oferty na poziomie wymaganym przez Zamawiającego, co uniemożliwiło dokonanie pozytywnej weryfikacji oferty PORR z treścią SWZ, a co determinuje niezgodność oferty PORR z treścią warunków zamówienia w rozumieniu art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp.

### III. Uzasadnienie prawne

1. W uzupełnieniu powyższej argumentacji warta przywołania jest okoliczność prowadzenia przez Zamawiającego Postępowania w formule „projektuj i buduj”, w którym przedmiot zamówienia jest zdefiniowany za pomocą PFU wraz z załącznikami. To z tego dokumentu wynikają podstawowe parametry inwestycji, co z kolei stanowi podstawę obliczenia planowanych kosztów zarówno na etapie projektowania, jak i samych robót budowlanych. To właśnie z PFU wynikają bowiem konkretne wymagania Zamawiającego: techniczne, ekonomiczne, architektoniczne, materiałowe czy funkcjonalne. Oczywistym jest, że w przyjętej przez Zamawiającego formule, opis przedmiotu zamówienia będzie bardziej ogólny, bo też w trakcie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego wykonawca będzie miał możliwość opracowania rozwiązań szczegółowych dostosowanych do uwarunkowań technicznych. W tym jednak przypadku i biorąc pod uwagę rozwiązania zaproponowane przez wykonawcę PORR, a opisane szczegółowo w niniejszym odwołaniu, należy stwierdzić, że oferta PORR powinna podlegać odrzuceniu, ponieważ nie odpowiada wymaganiom Zamawiającego opisanym w treści dokumentacji Postępowania (w tym odpowiedziach na pytania zadawane w toku prowadzenia Postępowania).

2. Stanowisko takie jest zbieżne z oceną Krajowej Izby Odwoławczej, która przykładowo w zachowującym aktualność mimo zmiany podstawy prawnej wyroku KIO z dnia 27 listopada 2017 r. (sygn. akt KIO 2383/17): „O zgodności treści oferty z treścią SIWZ przesądza ich porównanie. Niezgodność treści oferty z treścią specyfikacji istotnych warunków zamówienia należy oceniać z uwzględnieniem pojęcia oferty zdefiniowanego w art. 66 k.c., czyli niezgodności oświadczenia woli wykonawcy z oczekiwaniami Zamawiającego w odniesieniu do merytorycznego zakresu przedmiotu zamówienia - w przedmiotowym postępowaniu. Izba podkreśla, że należy mieć na uwadze, że niezgodność treści oferty z treścią specyfikacji istotnych warunków zamówienia - która to stanowi obligatoryjną przesłankę odrzucenia oferty z postępowania o udzielenie zamówienia, z zastrzeżeniem art. 87 ust. 2 pkt 3 p.z.p. - zachodzi, gdy zawartość merytoryczna złożonej w danym postępowaniu oferty nie odpowiada pod względem przedmiotu zamówienia albo sposobu wykonania przedmiotu zamówienia ukształtowanym przez Zamawiającego i zawartym w specyfikacji istotnych warunków zamówienia wymaganiom lub również w sytuacji, gdy dany wykonawca nie złożył oferty bowiem nie złożył oświadczenia o treści, która stanowiłaby odpowiedź na określone przez Zamawiającego w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia wymagania”.

3. Wymagania Zamawiającego były jednoznaczne, a więc równie jednoznacznie powinien być sankcjonowany brak zastosowania się do nich przez wykonawcę. Już sama ta okoliczność powinna być podstawą do „zero – jedynekowej” oceny tej sytuacji i determinować konieczność odrzucenia oferty PORR jako niezgodnej z treścią SWZ.



4. Fakt, że PORR w ramach swoich wyjaśnień w sposób jednoznaczny oświadczał wprost przeciwnie do wymagań Zamawiającego zawartych tak w treści pierwotnej dokumentacji Postępowania, jak i w treści uzupełnionej odpowiedziami udzielonymi w toku Postępowania świadczy również o tym, że na obecnym etapie (tj. po wyborze oferty najkorzystniejszej) nie jest możliwe dodatkowe (dalsze) wezwanie tego wykonawcy do złożenia wyjaśnień treści oferty czy też doprowadzenie do poprawienia złożonych oświadczeń jako jakiegokolwiek typu omyłki pisarskiej, czy tzw. „innej”. Powyższe wydaje się oczywiste, jednak Odwołujący wyłącznie z ostrożności procesowej i niejako wyprzedzająco zwraca uwagę na te dodatkowe elementy, które mogą stanowić przedmiot rozważań PORR.

5. Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe okoliczności, usankcjonowanie sposobu działania PORR uchylającego zasadom rzetelnej wyceny oferty w sposób oczywisty i rażąco naruszałoby podstawowe zasady prawidłowego prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

6. Wdrożenie zasad równości oraz uczciwej konkurencji wymaga traktowania wykonawców w sposób jednakowy, umożliwiający prawidłowe porównanie złożonych ofert. „W orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości wskazuje się także, że zasada równego traktowania oraz powiązany z nią obowiązek przejrzystości i niedyskryminacji wymagają jednakowego traktowania przez instytucję zamawiającą oferentów pod względem stawianych im w postępowaniu wymagań (dotyczących warunków podmiotowych oraz odnoszących się do przedmiotu zamówienia), a także stosowania jednakowych zasad na etapie późniejszej weryfikacji ich spełniania. Oznacza to, że zamawiający mają obowiązek zapewnienia wykonawcom takich samych szans zarówno na etapie formułowania wniosków lub ofert, jak i ich badania oraz oceny (por. wyr. TSUE: z 7.4.2016 r. w sprawie C-324/14, PARTNER A.D. v. Zarząd Oczyszczania Miasta, EU:C:2016:214; z 24.5.2016 r. w sprawie C-396/14, MT Højgaard A/S i Züblin A/S v. Banedanmark, EU:C:2016:347; z 16.12.2008 r. w sprawie C-213/07, Michaniki AE v. Ethniko Symvoulío Radiotileorasis i Ypourgos Epikrateias, EU:C:2008:731). Zasada równego traktowania wykonawców oznacza więc jednakowe traktowanie wykonawców na każdym etapie postępowania, bez stosowania ulg i przywilejów, ale także środków dyskryminujących wykonawców ze względu na ich właściwości. Jej przestrzeganie polega na stosowaniu jednej miary do wszystkich wykonawców znajdujących się w tej samej lub podobnej sytuacji, nie zaś na jednakowej ocenie wykonawców lub złożonych przez nich ofert (tak SO w Bydgoszczy w post. z 17.3.2008 r., VIII Ga 22/08, niepubl., cyt. za: wyr. KIO z 15.7.2013 r., KIO 1567/13, Legalis).”

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe okoliczności, skorzystanie ze środków ochrony prawnej stało się konieczne i uzasadnione, a Odwołujący wnosi o uwzględnienie jego odwołania w całości.

**Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie** (pismo z dnia 3/11/23) wniósł o oddalenie odwołania podając w szczególności w uzasadnieniu stanowiska: (...)

I. Ogólne informacje o toku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego

Zamawiający prowadzi Postępowanie w tzw. formule „projektuj i buduj”, w którym opis przedmiotu zamówienia (warunki zamówienia) został określony w Programie Funkcjonalno-Użytkowym oraz w uzupełniającym Opisie Przedmiotu Zamówienia (załącznik nr 33 do PFU) wraz z załącznikami (dalej jako PFU). Zamawiający w powyższych dokumentach wyspecyfikował konkretne wymagania techniczne, ekonomiczne, architektoniczne, materiałowe i funkcjonalne, którym winny odpowiadać oferty złożone przez wykonawców. Wykonawcy na bazie właśnie tych dokumentów mieli poczynić konkretne założenia do przygotowania i skalkulowania ofert. Zamawiający w toku Postępowania wezwał m.in. PORR S.A. z siedzibą w Warszawie (dalej jako PORR lub Wykonawca) w trybie art. 223 ust. 1 ustawy Pzp do złożenia wyjaśnień treści oferty, tj. do uszczegółowienia i doprecyzowania przyjętych rozwiązań i dokonanej wyceny elementów przedmiotu zamówienia, a w konsekwencji do ustalenia zgodności treści oferty Przystępującego z treścią SWZ. Następnie Zamawiający, w dniu 5 października 2023 r. dokonał czynności stanowiących podstawę wniesienia rozpatrywanego odwołania, tj. poinformował o wyborze oferty PORR (pismo znak: O/OL.D-3.2411.25.2022.44).

II. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty PORR, a w konsekwencji wybór oferty tego Wykonawcy, pomimo, że jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia (w tym Programu Funkcjonalno – Użytkowego), w zakresie błędnego zakresu korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg;

II.1. Czynność oceny wyjaśnień treści oferty złożonych przez PORR oraz wyboru jego oferty jako najkorzystniejszej była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

II.2. Zamawiający nie zgadza się z argumentacją Odwołującego. Zamawiający w dokumentacji przetargowej jednoznacznie określił (punkt 2.3 OPZ, załącznik nr 33 do PFU), że na odcinku trasy w okolicy jeziora Dobrąg Wykonawca będzie musiał zapewnić taką geometrię trasy, ażeby zapewnić widoczność na zatrzymanie dla standardowej dla drogi ekspresowej prędkości 120 km/h. Wymaganie to potwierdzone

zostało w toku zadawania pytań przez wykonawców na etapie postępowania przetargowego i udzielonych odpowiedzi. W celu osiągnięcia powyższego parametru, Zamawiający w odpowiedzi na pytanie 104 ze spotkania z Wykonawcami, wskazał na możliwość korekty trasy i wykorzystania miejsca po parkingu przy jeziorze, który należy zlikwidować. Intencją Zamawiającego było nakierowanie potencjalnych Wykonawców na sprawdzenie, czy korekta trasy z wykorzystaniem obszaru po likwidowanym parkingu, pozwoli na spełnienie warunku widoczności na zatrzymanie pojazdów dla prędkości 120 km/h, w celu uniknięcia rozbiórki muru oporowego, czy też jego części i ponoszenia nadmiernych kosztów. Zamawiający w żadnym dokumencie zamówienia nie zabronił kategorycznie ingerencji w tę budowlę. W przypadku kolejnych pytań wykonawców i odpowiedzi udzielonych przez Zamawiającego dotyczących zagadnień zapewnienia widoczności na zatrzymanie pojazdów dla prędkości 120 km/h (m.in. pytań 124 i 294 podnoszonych przez Odwołującego) Zamawiający wyraził wolę, że nie przewiduje rozbiórki istniejących obiektów inżynierskich. Stanowisko takie miało na celu spowodowanie jednakowego podejścia wszystkich wykonawców uczestniczących w postępowaniu przetargowym do wyceny, czego efektem są rzetelne i porównywalne oferty. Jeżeli Wykonawca skalkulował, że korekta przebiegu muru oporowego jest najbardziej korzystnym rozwiązaniem i jest w ten sposób w stanie spełnić wymaganie Zamawiającego w zakresie parametru widoczności na zatrzymanie pojazdów dla prędkości 120 km/h, to w opinii Zamawiającego miał prawo przyjąć takie rozwiązanie. Ponadto PORR w swoim piśmie przekazanym Zamawiającemu w odpowiedzi na wezwanie do udzielenia wyjaśnień napisał, że założył częściową korektę istniejącego muru oporowego (częściową rozbiórkę i budowę), a nie całkowitą rozbiórkę.

II.3. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp należy stwierdzić, że PORR prawidłowo, tj. zgodnie z wymaganiami zdefiniowanymi w PFU, przyjął zakres korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg.

III. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty PORR, a w konsekwencji wybór oferty tego Wykonawcy, pomimo, że jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia (w tym Programu Funkcjonalno – Użytkowego), w zakresie przyjęcia błędnych elementów odwodnienia w pasie awaryjnym;

III.1. Czynność oceny wyjaśnień treści oferty złożonych przez PORR oraz wyboru jego oferty jako najkorzystniejszej była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

III.2. Zamawiający nie zgadza się z twierdzeniami Odwołującego i uznaje je za chybione. Cytowany przez Odwołującego przepis Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24



czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (patrz Rozdział 7, § 83 ust. 5) (dalej jako Rozporządzenie) stanowi o urządzeniach odwodnienia powierzchniowego. Wpust jako element kanalizacji deszczowej stanowi element odwodnienia wglębnego drogi. Elementy odwodnienia powierzchniowego wbudowywane przy krawędzi nawierzchni to: rynny, muldy, ścieki przykrawędziowe. Pozostałe elementy odwodnienia powierzchniowego to ścieki skarpowe, rowy, kaskady. Przepis ten zatem w opisywanej sytuacji nie ma zastosowania. Ma to również odzwierciedlenie w cytowanych przez Odwołującego wytycznych WR-M-21-1-01. Oba dokumenty są spójne w tym zakresie, nie występuje między nimi sprzeczność, jak twierdzi Odwołujący. Argument podnoszony w odniesieniu do § 23 ust. 3 Rozporządzenia nie ma zastosowania dla mostu lub wiaduktu. Idąc tokiem myślenia Odwołującego należałoby na mostach i wiaduktach zapewnić część pobocza gruntowego, co jest technicznie niemożliwe. Również § 24 ust. 3 Rozporządzenia odnosi się do pobocza gruntowego. Oczywistym jest zatem, że przepisy te mają zastosowanie do przekroju jezdni nie znajdującej się na obiekcie inżynierskim. Typowe przekroje poprzeczne na mostach i wiaduktach wskazane są w wyżej wymienionych wytycznych WR-M-21-101. Niemniej jednak, analizując dane przekazane przez PORR S.A. w zakresie nowoprojektowanych mostów i wiaduktów, przekazane Zamawiającemu w odpowiedzi na wezwanie do udzielenia wyjaśnień stwierdza się, że założone szerokości każdego z obiektów są - wbrew twierdzeniom Odwołującego - prawidłowe, a nawet większe niż wymagane (co prawidłowości nie przeczy). Przykładowo w przekroju poprzecznym przytaczanego przez Odwołującego mostu MD-1B wskazany jest dodatkowy wymiar 0,8 m wynikający z poszerzenia przekroju ze względu na widoczność. W konsekwencji nie było podstaw do odrzucenia oferty PORR S.A. jako niezgodnej z warunkami zamówienia.

III.3. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp należy stwierdzić, że PORR prawidłowo, tj. zgodnie z wymaganiami zdefiniowanymi w PFU, przyjął rozwiązanie w zakresie elementów odwodnienia w pasie awaryjnym.

IV. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty PORR, a w konsekwencji wybór oferty tego Wykonawcy, pomimo, że jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia (w tym Programu Funkcjonalno – Użytkowego), w zakresie nieprawidłowego posadowienia obiektu MD-3B jako posadowienia bezpośredniego;

IV.1. Czynność oceny wyjaśnień treści oferty złożonych przez PORR oraz wyboru jego oferty jako najkorzystniejszej była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

IV.2. Zamawiający nie zgadza się z twierdzeniami Odwołującego i uznaje je za chybione. Odwołujący wskazuje na fakt, że podpora pośrednia nowoprojektowanego obiektu MD-3B znajduje się niemalże w korycie rzeki. Obiekt ten dopiero zostanie zaprojektowany, zatem trudno na tę chwilę powiedzieć, w którym miejscu Wykonawca ową podporę pośrednią zaprojektuje i wykona. Z punktu widzenia warunków gruntowych, na podstawie załączonej do postępowania dokumentacji geologiczno – inżynierskiej, w ocenie Zamawiającego most MD-3D, może być posadowiony bezpośrednio. Jest to kwestia doboru odpowiedniej rzędnej, na której znajdzie się spód fundamentów. Techniczną możliwość i bezpośredniego posadowienia podpór obiektu, potwierdzą szczegółowe badania wykonywane na potrzeby dokumentacji projektowej. Jednak na tym etapie, na podstawie załączonej do PFU dokumentacji, rozwiązania zaproponowanego przez PORR S.A nie można zdyskwalifikować. Cytowane przez Odwołującego zapisy z obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych są niespójne, gdyż w jednym zdaniu zawarte są dwie sprzeczne informacje: pierwsza taka, że woda przy przepływie miarodajnym pomieści się w korycie oraz druga taka, że woda wystąpi z brzegów rzeki zalewając teren pod mostem. W opracowaniu Odwołującego przyjęto wartość przepływu miarodajnego  $Q=41,44 \text{ m}^3/\text{s}$ , co jest wartością nieprawdopodobną dla rzeki Dymer.

Ponadto Zamawiający, jako zarządca istniejącej drogi DK16c ma doskonałą wiedzę na temat tego, jak kształtują się poziomy wód w rzekach, które przecinają ciągi dróg krajowych. Nigdy nie stwierdzono przypadku wystąpienia rzeki Dymer z koryta. Rzeka Dymer łączy na omawianym odcinku dwa jeziora, jezioro Kraksy z Jeziorem Dadaj. Odcinek rzeki między tymi jeziorami jest relatywnie krótki, wynosi ok. 6 km, natomiast odległość rozpatrywanej lokalizacji mostu MD-3B, od największego na Warmii jeziora Dadaj, wzdłuż nurtu rzeki wynosi ok 950 m. Tak znaczne, wskazywane przez Odwołującego, podniesienie poziomu wody w rzece, musiałoby być zatem jednoznaczne z tym, że poziom wody w tych dwóch jeziorach również musiałby się podnieść o podobną wartość i zalać tereny przyległe. Jest to zdecydowanie niemożliwe. Wobec powyższego, zarzut oraz argumentacja Odwołującego jest chybiona.

IV.3. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp należy stwierdzić, że PORR prawidłowo, tj. zgodnie z wymaganiami zdefiniowanymi w PFU, przyjął założenia co do zaprojektowania i wykonania posadowienia mostu MD-3B.

V. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty PORR, a w konsekwencji wybór oferty tego Wykonawcy, pomimo, że jej treść jest niezgodna z

warunkami zamówienia (w tym Programu Funkcjonalno – Użytkowego), w zakresie przyjęcia błędnego przekroju dla obiektu PE-4B;

V.1. Czynność oceny wyjaśnień treści oferty złożonych przez PORR oraz wyboru jego oferty jako najkorzystniejszej była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

V.2. Zamawiający nie zgadza się z twierdzeniami Odwołującego i uznaje je za chybione. Zgodnie z postanowieniami dokumentów przetargowych oraz odpowiedziami na pytania zadane przez wykonawców na etapie postępowania przetargowego, istniejące przejście dla zwierząt PE-4B należy wydłużyć w związku z budową drugiej jezdni przyszłej trasy S16. Również należy wykonać całkiem nowe przejście pod jezdnią dodatkową.

PORR S.A postąpił w ocenie Zamawiającego prawidłowo.

Odpowiedzi Zamawiającego na pytania wykonawców:

*Pytanie 1052: Czy Zamawiający oczekuje wykonanie tego samego przekroju poprzecznego części dobudowanej obiektu PE-4B (obiekt nr 12 zgodnie z tabelą 1.1 PFU) zlokalizowanego w km 11+315 S16? Obiekt z blach falistych o tych samych parametrach geometrycznych wykona wyłącznie producent istniejącej konstrukcji.*

*Odpowiedź 1052: Zamawiający oczekuje zachowania tego samego przekroju poprzecznego w części dobudowywanej.*

*Pytanie 1053: Czy Zamawiający oczekuje wykonanie tego samego przekroju poprzecznego obiektu PE-4 pod drogą dojazdową (obiekt nr 13 zgodnie z tabelą 1.1 PFU) zlokalizowanego w km 11+315 S16? Obiekt z blach falistych o tych samych parametrach geometrycznych wykona wyłącznie producent istniejącej konstrukcji.*

Odpowiedź 1053: Patrz odp. pyt. 1052

*- nie określają zatem, jaki wymiar ma mieć obiekt nowobudowany. Mowa jest tylko o takim samym przekroju poprzecznym w części dobudowywanej, a nie o nowym obiekcie pod dodatkową jezdnią. Obiekt ten opisuje bowiem Tabela 1.1, poz. 13 punkt 1.1.3.3 PFU:*

*Obiekt po prawej stronie S16 pod dodatkową jezdnią. Należy wykonać osobny obiekt ze względu na zachowanie współczynnika ciasnoty.*

Wymagane jest więc wykonanie osobnego obiektu, co przeczy mylnym założeniom Odwołującego. Zgodnie z Raportem o oddziaływaniu na środowisko istniejące przejście, obecnie pełniące funkcje przejścia dla zwierząt średnich, po przebudowie będzie pełniło rolę przejścia dla zwierząt małych (PZM-10) o świetle o minimalnych parametrach 6x3 m. Zaproponowana przez PORR szerokość 9.1 m dla obiektu nowobudowanego pod jezdnią dodatkową również spełnia to wymaganie.

V.3. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp należy

stwierdzić, że PORR prawidłowo, tj. zgodnie z wymaganiami zdefiniowanymi w PFU, przyjął założenia co do przekroju dla obiektu PE-4B.

VI. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty PORR, a w konsekwencji wybór oferty tego Wykonawcy, pomimo, że jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia (w tym Programu Funkcjonalno – Użytkowego), w zakresie nieprawidłowych parametrów obiektu PZDG-2;

VI.1. Czynność oceny wyjaśnień treści oferty złożonych przez PORR oraz wyboru jego oferty, jako najkorzystniejszej była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

VI.2. Zamawiający również w tym przypadku nie zgadza się z zarzutem Odwołującego. Na tym etapie trudno jest definitywnie uznać, czy długość górnego przejścia dla zwierząt dużych wskazana przez PORR w odpowiedzi na wezwanie Zamawiającego do złożenia wyjaśnień jest nieprawidłowa. Wykonawca kształtując przebieg jezdni dodatkowych w planie i profilu w miejscu budowy przejścia może w znaczny sposób wpłynąć na całkowitą, sumaryczną szerokość przeszkód do pokonania. Nie bez znaczenia jest również to, że Zamawiający nie wskazuje lokalizacji obiektu, co do przysłowiowego metra, tylko określa ją w przybliżeniu. Argumentacja Odwołującego jest oparta na spekulacji.

VI.3. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp należy stwierdzić, że PORR prawidłowo, tj. zgodnie z wymaganiami zdefiniowanymi w PFU, przyjął założenia co do parametrów obiektu PZDG-2.

VII. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty PORR, a w konsekwencji wybór oferty tego Wykonawcy, pomimo, że jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia (w tym Programu Funkcjonalno – Użytkowego), w zakresie niedostosowania założeń ofertowych dotyczących systemu sterowania oświetleniem do wymagań określonych w WWIORB;

VII.1. Czynność oceny wyjaśnień treści oferty złożonych przez PORR oraz wyboru jego oferty jako najkorzystniejszej była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

VII.2. Zamawiający uznaje zarzut Odwołującego za niezasadny. Zamawiający uznał informacje przekazane przez PORR w ramach odpowiedzi na wezwanie do złożenia wyjaśnień za wystarczające do uznania oferty za spełniającą wymagania SWZ. Na samym początku odpowiedzi na pytanie dotyczące zakresów prac projektowych i robót dotyczących

budowy systemu zarządzania ruchem i systemu sterowania oświetleniem napisano: *Wykonawca w cenie ofertowej w zakresie Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym uwzględnił wymagania wynikające z odpowiedzi na pytania oraz ostatecznej wersji PFU i OPZ. W dalszej części czytamy, że: zgodnie z PFU i OPZ Wykonawca przyjął, brak konieczności przebudowy węzłów Kromerowo i Biskupiec również w zakresie oświetlenia. Wyjątek stanowią korekty lokalizacyjne latarni wynikające z dobudowy drugiej jezdni.*

Zamawiający przyjął argumentację PORR i rozumie ją w ten sposób, że przebudowa oświetlenia w sensie rozbiórki i budowy nowych masztów oświetleniowych może okazać się zbędna, poza miejscami, gdzie wystąpi kolizja istniejących elementów oświetlenia z nowoprojektowanymi i nowobudowanymi odcinkami drogi ekspresowej. Zgodnie z zapisami PFU Wykonawca może wykorzystać elementy istniejącej infrastruktury oświetleniowej (w tym pozostawić istniejące maszty) dostosowując oświetlenie do wymagań PFU, na co zresztą PORR się powołuje.

W punkcie 2.1.17.1.4 PFU zapisano: *„Do ewentualnego wykorzystania należy przewidzieć istniejące konstrukcje wsporcze oświetlenia drogowego oraz linie kablowe i przepusty kablowe o ile ich stan techniczny na to pozwala. Przy doborze opraw oświetleniowych LED należy uwzględnić dopuszczalne obciążenia istniejących słupów i wysięgników.”*

Tak jak napisano powyżej, PORR deklaruje, że uwzględnił wymagania wynikające z odpowiedzi na pytania oraz ostatecznej wersji PFU i OPZ. W konsekwencji nie było podstaw do odrzucenia oferty tego Wykonawcy z powodu podnoszonego przez Odwołującego.

VII.3. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp należy stwierdzić, że PORR prawidłowo, tj. zgodnie z wymaganiami zdefiniowanymi w warunkach zamówienia, przyjął założenia co do systemu sterowania oświetleniem do wymagań określonych w WWiORB.

VIII. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty PORR, a w konsekwencji wybór oferty tego wykonawcy, pomimo, że wykonawca ten nie złożył w przewidzianym terminie kompletnej odpowiedzi na pytanie Zamawiającego dotyczącej przekazania planu sytuacyjnego, a zatem nie wyjaśnił treści oferty na poziomie wymaganym przez Zamawiającego;

VIII.1. Czynność oceny wyjaśnień treści oferty złożonych przez PORR oraz wyboru jego oferty jako najkorzystniejszej była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

VIII.2. Zamawiający również w tym przypadku nie zgadza się z zarzutem Odwołującego. PORR w odpowiedzi na przesłane wezwanie do złożenia wyjaśnień, przekazał Zamawiającemu istotne informacje na temat parametrów geometrycznych trasy w planie. Mimo, iż w ramach odpowiedzi, nie został przekazany plan sytuacyjny trasy głównej, wszelkie istotne dane, o jakie pytał Zamawiający zostały podane. Zamawiający nie miał jakichkolwiek wątpliwości w zakresie ich prawidłowości. Informacje przekazane przez PORR wraz z odpowiedzią na pytanie 3.2 (wartości promieni łuków poziomych, szerokości pasa dzielącego, szerokości poboczy gruntowych, przyjęte parametry prędkości do projektowania i prędkości pojazdów dla sprawdzenia warunku widoczności na zatrzymanie), były na tyle wystarczające i satysfakcjonujące Zamawiającego, że w drugim wezwaniu do wyjaśnień, kierowanym do tego Wykonawcy, nie wezwał o przedłożenie planu sytuacyjnego, który nie wniósłby żadnej dodatkowej informacji niezbędnej do ustalenia prawidłowości złożonej oferty. Wskazany przez Odwołującego brak złożenia dokumentu, z którego nie wynikałyby żadne dodatkowe (poza złożonymi przez PORR wyjaśnieniami) informacje, nie może stanowić podstawy, by uznać, że oferta tego Wykonawcy podlega odrzuceniu, jako niespełniająca warunków postępowania.

VIII.3. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp należy stwierdzić, że PORR za pomocą złożonych wyjaśnień potwierdził, iż prawidłowo, zgodnie z wymaganiami zdefiniowanymi w warunkach zamówienia, przyjął założenia co do parametrów geometrycznych trasy w planie.

Zamawiający, mając na uwadze przedstawioną w niniejszej odpowiedzi na odwołanie argumentację, stoi na stanowisku, że zarzuty postawione przez Budimex są bezzasadne, a odwołanie zasługuje na oddalenie w całości.

**Do postępowania odwoławczego przystąpienie po stronie zamawiającego zgłosił wykonawca POOR S.A wnosząc o oddalenie odwołania. W piśmie z dnia 7/11/23 w uzasadnieniu stanowiska podał w szczególności: (...)**

*1. Uwagi wstępne - argumentacja prawna*

1.1 Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie przepisów art. 226 ust. 1 pkt 5) PZP w zw. z art. 17 ust 2 PZP w zw. z art. 16 PZP poprzez zaniechanie odrzucenia oferty PORR S.A. jako rzekomo niezgodnej z warunkami zamówienia, w zakresie wymagań określonych w Programie Funkcjonalno-Użytkowym oraz z uwagi na nieudzielenie kompletnej odpowiedzi na pytania Zamawiającego poprzez nieprzekazanie planu sytuacyjnego.

1.2 Po pierwsze, jak podkreśla sam Odwołujący, postępowanie prowadzone jest w formule „zaprojektuj i wybuduj”, tym samym brak jest szczegółowej dokumentacji projektowej

(projektu budowlanego i projektu wykonawczego), a podstawę do sporządzenia oferty stanowi PFU, w którym Zamawiający opisał założenia i wymagania dotyczące realizacji inwestycji. Jednocześnie Odwołujący, na podstawie odpowiedzi i wyjaśnień udzielonych przez Przystępującego w trakcie postępowania próbuje wykreować tezę o rzekomej niezgodności oferty Przystępującego z wymaganiami wynikającymi z dokumentacji Postępowania. Co istotne, rzekome „niezgodności”, na które wskazuje Odwołujący w treści odwołania nie wynikają z oświadczeń (wyjaśnień) składanych przez Przystępującego, ale stanowią one domniemania Odwołującego i są wynikiem dokonanej przez Odwołującego nadinterpretacji zarówno treści SWZ, pytań zadanych przez Zamawiającego, a przede wszystkim nadinterpretacji odpowiedzi udzielonych przez Przystępującego.

1.3 W tym miejscu wymaga przypomnienia, że odrzucenie oferty w postępowaniu na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5) PZP powoduje eliminację wykonawcy z postępowania, a tym samym niezgodność z SWZ musi być jednoznaczna lub wręcz oczywista. Jak wskazuje się w orzecznictwie: [...] tak istotna i brzemienna w skutki czynność zamawiającego, jaką jest odrzucenie oferty, [...] może być podjęta wyłącznie wtedy, gdy zachodzi niewątpliwa i jednoznaczna niezgodność treści oferty z treścią SIWZ. Tym samym niezgodność ta musi wynikać wprost z zapisów SIWZ i nie może być domniemywana albo też wyinterpretowana z treści wyjaśnień składanych przez wykonawców w toku postępowania. Tym samym, jeśli odwołujący żąda odrzucenia oferty [...], winien wskazać i opisać w sposób szczegółowy na czym miała polegać niezgodność treści oferty z treścią SIWZ.

1.4 Odrzucenie oferty na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP wymaga zatem wykazania, że oferta jest niezgodna z merytorycznymi wymaganiami dotyczącymi cech oferowanego przedmiotu zamówienia lub sposobu jego wykonania, jasno określonymi w dokumentach zamówienia, a niezgodność ta ma charakter niewątpliwy i niepodlegający poprawieniu.

1.5 W świetle powyższego stwierdzenia Izby należy odnieść się do przedstawionego przez Odwołującego zarzutów podważających zgodność oferty PORR S.A. z wymaganiami Zamawiającego.

1.6 Odwołujący stoi na stanowisku, że wykreowane przez Odwołującego niezgodności oferty Przystępującego z wymaganiami Zamawiającego powinny automatycznie oznaczać konieczność odrzucenia oferty. Odwołujący stara się również wykreować mylne wrażenie, że Przystępujący złożył w procesie wyjaśnień oświadczenia „wprost przeciwnie do wymagań Zamawiającego”

1.7 Odwołujący pomija jednak to, że stwierdzenie niezgodności oferty z SWZ wymaga ustalenia (...) w sposób jednoznaczny na czym ta niezgodność polega, czyli co i w jaki sposób w ofercie wykonawcy nie odpowiada konkretnym wymogom wyrażonym w SIWZ.”2. Analiza porównawcza treści oferty oraz warunków zamówienia musi być przeprowadzona w sposób holistyczny, a jej skutkiem powinna być niezgodność o charakterze oczywistym i

niewątpliwym (...) czyli zamawiający musi mieć pewność co do niezgodności oferty z jego oczekiwaniami, przy czym postanowienia SWZ powinny być jasne i klarowne." . Ponadto ,(...) odrzucenie oferty nie może nastąpić z błahych, czysto formalnych powodów nie wpływających na treść złożonej oferty, jak również gdy zamawiający ma możliwość poprawienia błędów jakie zawiera oferta."

1.8 Analiza przeprowadzona przez Odwołującego, mimo iż przedstawiona jest na kilkunastu stronach odwołania, nie wskazuje na niezgodności oferty Przystępującego z SWZ, ale jest zbiorem domniemań Odwołującego i jego wybiórczej i dowolnej interpretacji, zarówno treści SWZ jak i odpowiedzi udzielonych przez Przystępującego. Jednocześnie sam Odwołujący podkreśla, że: Oczywiście jest, że w przyjętej przez Zamawiającego formule, opis przedmiotu zamówienia będzie bardziej ogólny, bo też w trakcie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego wykonawca będzie miał możliwość opracowania rozwiązań szczegółowych dostosowanych do uwarunkowań technicznych. Odwołujący doskonale zdaje sobie zatem sprawę i sam podkreśla okoliczność, iż inwestycja realizowana jest w formule „projektuj i buduj”, a więc na etapie badania i oceny ofert nie zawierają one szczegółowego projektu budowlanego oraz konkretnych rozwiązań technicznych, a sam opis przedmiotu zamówienia jest sformułowany w sposób ogólny, podlegający późniejszej modyfikacji.

1.9 Realizacja zamówienia w formule „zaprojektuj i wybuduj” oznacza, że przedmiot zamówienia został opisany w programie funkcjonalno-użytkowym, który zgodnie z art. 103 ust. 2 ustawy PZP obejmuje opis zadania budowlanego, w którym podaje się przeznaczenie ukończonych robót budowlanych oraz stawiane im wymagania techniczne, ekonomiczne, architektoniczne, materiałowe i funkcjonalne. Jak wskazuje się w orzecznictwie: Program funkcjonalno-użytkowy jest jedynie wstępem do opracowania samego projektu budowlanego, który w sposób ostateczny określa wszystkie parametry techniczne obiektu budowlanego i za którego prawidłowe sporządzenie odpowiada wykonawca. Z uwagi na ogólny charakter programu funkcjonalno-użytkowego, w praktyce przy sporządzaniu samego projektu często powstaje potrzeba zmiany, doprecyzowania parametrów i rozwiązań uprzednio przyjętych w programie funkcjonalno-użytkowym". W związku z tym, w przypadku udzielenia zamówienia w formule "zaprojektuj i wybuduj" dopiero wybrany wykonawca w sporządzonej dokumentacji projektowej zobowiązany będzie do określenia szczegółowych rozwiązań dotyczących realizacji zamówienia.

1.10 Niemniej jednak, powyższe nie stanowi dla Odwołującego przeszkody, ale wręcz okazję, aby na podstawie domniemań i dowolnej interpretacji dokumentów postępowania stwarzać mylne wrażenie, że pomiędzy ofertą Przystępującego a wymaganiami Zamawiającego zachodzą niezgodności, które powinny skutkować odrzuceniem oferty.

1.11 Dokonana przez Odwołującego „analiza” oferty Przystępującego nie stanowi klarownego i jednoznacznego zestawienia parametrów, rozwiązań czy wymagań



określonych przez Zamawiającego oraz oświadczenia woli Przystępującego, które w sposób obiektywny potwierdzałyby tezę o niezgodności oferty z takimi wymaganiami. Sformułowane przez Odwołującego zarzuty są zbiorem domniemań i przypuszczeń, że dokumentacja projektowa, a następnie sposób wykonania inwestycji przez Przystępującego nie będzie odpowiadał wymaganiom Zamawiającego. Również sposób, w który Odwołujący interpretuje treść SWZ oraz wyjaśnienia Przystępującego, jest ukierunkowany na wykazanie z góry założonej tezy o rzekomej niezgodności, a nie stanowi obiektywnej analizy wymagań Zamawiającego oraz treści oferty.

1.12 Krajowa Izba Odwoławcza jednoznacznie wskazała w wyroku o sygn. KIO 1864/20, KIO 1869/20 (gdzie co prawda to zamawiający kwestionował zgodność oferty wykonawcy z SWZ, lecz ma to analogiczne odniesienie do odwołującego), iż „[...] *czynność odrzucenia oferty wykonawcy nie może być oparta na przypuszczeniach co do niezgodności oferowanego rozwiązania z treścią specyfikacji. Zamawiający w realiach konkretnej sprawy zanim podejmie decyzję o odrzuceniu oferty jako niezgodnej z treścią SIWZ powinien wszechstronnie ją zbadać bacząc, by wyjaśnić niejasności, czy sprzeczności. Dopiero wyczerpanie tej procedury uprawnia zamawiającego do ustalenia, że treść oferty nie odpowiada treści SIWZ.*

1.13 Jak niewątpliwie wynika z orzecznictwa KIO, podważanie zgodności oferty wykonawcy z SWZ wymaga podwyższonej staranności przy porównaniu ich treści, którego wynik powinien być jednoznaczny i niebudzący wątpliwości. Jednakże proces badania prawidłowości oferty Przystępującego przeprowadzony przez Odwołującego nie spełnia tych kryteriów, ponieważ opiera się na dowolnej interpretacji i domniemaniu treści oferty, stąd nie można uznać, iż jego wynik jest prawidłowy.

#### *Zarzuty niezgodności oferty z swz*

Poniżej Przystępujący odnie się do poszczególnych zarzutów Odwołującego wykazując ich bezzasadność.

#### *1) Zarzut dot. rzekomo błędnego zakresu korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg*

2.1 Na podstawie odpowiedzi udzielonej przez Przystępującego na pytanie 3.4 dotyczące korekty trasy S16 w rejonie jeziora Dobrąg w celu zapewnienia widoczności na zatrzymanie pojazdu dla prędkości dopuszczalnej na drodze ekspresowej wynoszącej 120 km/h (wezwanie z dnia 13 lipca 2023 r.) Odwołujący twierdzi, że oferta Przystępującego jest niezgodna z SWZ, ponieważ:

- a) Przystępujący nie przewidział rozbiórki parkingu;
- b) z odpowiedzi udzielonej przez Przystępującego ma wynikać, że Przystępujący przewidział częściową rozbiórkę istniejącego i budowę nowego muru oporowego, podczas gdy w ocenie Odwołującego Zamawiający nie dopuścił rozbiórki istniejących obiektów mostowych;

c) Przystępujący przewidział pozostawienie jezdni istniejącej i dostosowanie do niej niwelety jezdni projektowanej oraz zmianę trasy istniejącej drogi klasy D, a więc w ocenie Odwołującego nie przewidział korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg, tylko korektę przebiegu drogi dojazdowej, która jest na murze oporowym,

W ocenie Odwołującego powyższe świadczy o niezgodności oferty z SWZ, ponieważ Przystępujący rzekomo nie dokonał korekty trasy głównej w rejonie jeziora Dobrąg.

2.2 Odnosząc się do powyższych zarzutów należy zauważyć, że:

a) Pytanie nr 3.4 (wezwanie z 13 lipca 2023 r. i odpowiedź z 28 lipca 2023 r.) dotyczyło wyjaśnienia w zakresie przyjętego rozwiązania geometrycznego jezdni S16 na odcinku muru oporowego oraz informacji w zakresie sposobu zapewnienia widoczności na zatrzymanie pojazdu dla prędkości dopuszczalnej na drodze ekspresowej wynoszącej 120 km/h. Pytanie nr 3.4 nie dotyczyło kwestii „rozbiórki parkingu” przy jeziorze Dobrąg — Zamawiający nie wymagał od Przystępującego złożenia oświadczenia, że Przystępujący zamierza dokonać rozbiórki parkingu, a tym samym również w odpowiedzi Przystępujący nie odnosił się do rozbiórki parkingu. Formułowana przez Odwołującego teza jakoby Przystępujący nie przewidział rozbiórki parkingu jest przykładem nadinterpretacji zarówno pytania zadanego przez Zamawiającego jak i odpowiedzi udzielonej przez Przystępującego, w której Odwołujący próbuje przypisać oświadczeniom Przystępującego treść, która nie została wyrażona w udzielonej odpowiedzi. Przystępujący założył w ofercie konieczność wykonania rozbiórki parkingu, ponieważ taki zakres robót wynikał z wymagań Zamawiającego wyrażonych nie tylko w odpowiedzi przytoczonej przez Odwołującego, ale również w odpowiedzi na pytanie nr 439:

Czy przy rozbiórce istniejącej nawierzchni bitumicznej (komunikacja z parkingiem przy jeziorze Dobrąg) należy ująć rozbiórkę całego zagospodarowania tego parkingu - Tak

b) Odwołujący błędnie kwalifikuje „mur oporowy” w rejonie jeziora Dobrąg jako „obiekt mostowy”, który nie może podlegać rozbiórce. Zgodnie z definicją zawartą w ustawie o drogach publicznych<sup>6</sup> „obiekt mostowy” to most i wiadukt, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane. Z kolei zgodnie z definicją zawartą w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ustawy z 7 lipca 1997 r. Prawo budowlane: „most” to budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi nad przeszkodą, w której co najmniej jedno przęsło znajduje się nad wodami powierzchniowymi, zaś „wiadukt” to budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi nad przeszkodą, w której żadne przęsło nie znajduje się nad wodami powierzchniowymi.

„Mur oporowy” nie stanowi zatem obiektu mostowego (mostu ani wiaduktu). Mur oporowy nie posiada swojej legalnej definicji, ale decydujące znaczenie przy kwalifikowaniu muru jako oporowego ma funkcja, jaką taki mur pełni. Konstrukcje oporowe czy też mury oporowe mają

przede wszystkim za zadanie zabezpieczenie terenu przed osuwaniem się gruntu, z terenu położonego wyżej. Powyższe potwierdza również Odwołujący, który w odwołaniu (str. 5) opisuje „mur oporowy” jako zbudowany z gabionów, czyli dużej metalowej klatki, wewnątrz której umieszcza się różne materiały, na ogół skalne, co służy wzmocnieniu skarny lub brzegu rzeki. Nietrafne jest zatem twierdzenie Odwołującego jakoby częściowa rozbiórka muru oporowego miałyby stanowić niedopuszczoną w SWZ rozbiórkę obiektu mostowego ponieważ mur oporowy nie jest obiektem mostowym.

Odwołujący pomija również to, że Zamawiający w PFU nie ograniczył możliwości korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg na zewnątrz łuku, czyli poprzez częściową rozbiórkę istniejącego muru oporowego i przeniesienie drogi. Utrzymanie niwelety istniejącej jezdni jest w tym przypadku konieczne dla zachowania istniejących obiektów inżynierskich, a wprowadzona korekta trasy przedstawiona na planach sytuacyjnych wpisuje się w określone przez Zamawiającego wymagania przedstawione w PFU.

Co istotne, w odpowiedzi na pytanie Zamawiającego nr 140 Zamawiający zaznaczył, że nie zakłada korekty istniejącej jezdni, ale jednocześnie nie zakazał dokonywania takiej korekty priorytetem było zaoferowanie takiego rozwiązania, które zapewni spełnienie warunku widoczności na zatrzymanie pojazdów dla prędkości 120 km/h.

2.3 W odpowiedzi na pytanie nr 6 Zamawiający wyjaśnił, że nie wymaga, ale również nie zabrania przebudowy obiektów inżynierskich. Co więcej wskazuje że widoczność na zatrzymanie należy zapewnić zarówno dla istniejącej jak i projektowanej jezdni drogi ekspresowej:

Zgodnie z zapisem OPZ pkt. 2.3 Wykonawca ma zapewnić dla nowej i istniejącej jezdni Si6 widoczność dla prędkości dopuszczalnej  $V_{dop}=120\text{km/h}$ . Istniejąca jezdnia DK16 została zaprojektowana na parametrach drogi klasy GP  $V_p=100\text{km/h}$  i  $V_m=110\text{km/h}$ . Na etapie Koncepcji Programowej wykazano że jest możliwe zapewnienie widoczności na zatrzymanie dla prędkości miarodajnej  $V_m=100\text{km/h}$  za wyjątkiem miejsca występowania drogi lokalnej zlokalizowanej na wysokim murze oporowym zbudowanym z gabionów na wysokości jeziora Dobrąg i parkingu przy nim położonego. Analiza widoczności dla istniejącej i projektowanej drogi w modelu 30 udowodniła że możliwe jest w tym miejscu spełnienie widoczności dla  $V_m=100\text{km/h}$ . Analiza ekonomiczna związana z kosztem wykonania rozbiórki w/w muru z gabionów i przebudowy drogi lokalnej udowodniła w 2016 że rozbiórka jest nie zasadna z/w ekonomicznych i Zamawiający wprowadził wówczas do organizacji ruchu w tym miejscu ograniczenie prędkości do 100km/h. Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie że Wykonawca ma zapewnić widoczność na zatrzymanie dla  $V_{dop}=120\text{km/h}$  dla istniejącej i projektowanej jezdni na całej długości trasy nie zależnie od tego ile to będzie kosztowało z rozbiórka muru oporowego i przebudowa drogi lokalnej na wysokości jeziora Dobrąg.

Zamawiający wymaga zapewnienia widoczności na zatrzymanie dla prędkości dopuszczalnej na drodze klasy S, g. 120 km/h, z wyłączeniem przypadków, kiedy ograniczenie prędkości dopuszczalnej wynika z lokalizacji i parametrów istniejących obiektów Inżynierskich, których rozbiórki Zamawiający nie wymaga. Wykonawca ma zapewnić widoczność na zatrzymanie dla  $V_{dop}=120\text{km/h}$  dla istniejącej i projektowanej jezdni na odcinku muru oporowego, w sąsiedztwie jeziora Dobrąg. W pkt 2.3 OPZ, w drugim Zdaniu zapis: przy zachowaniu najmniejszej odległości widoczności na Zatrzymanie Określonej w złączniku nr 21 PFU (Zamawiający nie dopuszcza ograniczenia prędkości na przedmiotowym odcinku SIS poniżej 120 km/h)." zastępuje się: . z wyłączeniem przypadków, kiedy ograniczenie prędkości dopuszczalnej wynika z lokalizacji i parametrów istniejących obiektów Inżynierskich, których rozbiórki Zamawiający nie wymaga. Należy zapewnić widoczność na zatrzymanie dla  $V_{dop} = 120\text{ km/h}$  dla istniejącej i projektowanej jezdni na odcinku muru oporowego w sąsiedztwie jeziora Dobrąg.

2.4. Z PFU oraz udzielonych przez Zamawiającego odpowiedzi wynikało zatem, że Zamawiający oczekuje pozostawienia istniejącej jezdni drogi ekspresowej. Jednocześnie, w celu spełnienia wymagania w zakresie parametru widoczności na zatrzymanie pojazdów dla prędkości 120 km/h Przystępujący założył korektę muru oporowego (a nie całkowitą jego

rozbiórkę). Takie rozwiązanie pozwala również na uniknięcie ingerencji w istniejące obiekty mostowe czego Zamawiający kategorię zabronił.

2.5. Podkreślenia wymaga również to, że na podstawie odpowiedzi na pytanie nr 331 należało przyjąć, że Zamawiający nie dopuszcza rozbiórki obiektów mostowych, a nie wszystkich obiektów inżynierskich:

---

331 Zgodnie z „Protokołem z zebrania wykonawców w celu wyjaśnienia treści SWZ zamawiający nie dopuszcza rozbiórki istniejących obiektów inżynierskich m.in. rozbiórkę przepustów. W Związku z powyższym czy dopuszcza się rozbiórkę głowic wlotowych lub wylotowych i przedłużenie przepustów aby dostosować ich długość do spełnienia wymogu widoczności na zatrzymanie dla prędkości 120 km/h?

---

262 Drogi — w odpowiedzi na wyjaśnienia w punktach 4, 97, 116, i z zebrania wykonawców, informujemy, dla łuków: - w km 16+600 - 17+600 KP - promień istniejącej jezdni 1000 m (w ciągu łuku zlokalizowane dwa obiekty istniejące: WD-3B oraz PE-15B w bliskiej odległości 419 m),  
 — 27+100 KP na odcinku istniejących dwóch jezdni na węźle Biskupiec m (w ciągu łuku zlokalizowane dwa obiekty istniejące: WD-3B oraz PE-15B w bliskiej odległości 419 m),  
 - w km 25+600 - promień istniejącej jezdni 1500 m (w ciągu łuku zlokalizowane dwa obiekty istniejące: WD-3B oraz PE-15B w bliskiej odległości 419 m).

---

Odpowiedzi:

**331:** Zamawiający nie dopuszcza rozbiórki obiektów mostowych. Dopuszcza przepustów.

**262:** Zamawiający wyklucza rozbiórkę istniejących obiektów ze względu na brak widoczności. Ograniczenie prędkości będzie rozważone na podstawie przedstawionych przez wykonawcę rozwiązań projektowych.

## 2) Zarzut dot. odwodnienia w pasie awaryjnym

2.6 Odwołujący twierdzi, że Przystępujący w zaproponowanych rozwiązaniach nie uwzględnił dodatkowej, wymaganej aktualnymi przepisami prawa, opaski odwodnienia i zlokalizował wpusty i przeciw-spadek na pasie awaryjnym.

2.7 Odwołujący wywodzi rzekomą niezgodność z SWZ z odpowiedzi Przystępującego na pytanie nr 3.10 (wezwanie z 30 sierpnia 2023 r.), w którym podane zostały wymiary obiektu mostowego w przekroju poprzecznym:

MS (MD-IB wg KP) w km 10+811 (nitka prawa s16)

Szerokości oszczepów elementów ustroju	[m]
Wyniesione obocze techniczne z barieroporcją i deskami	0,95
Krawężnik	0,2
Poszerzenie na widoczność	0,8
Opaska	
Jezdnia - Pas ruchu (2x 3,5m)	7
Pas awaryjny	

Krawężnik	0,2
W niesione pobocze techniczne z barie chodnikiem dla obsłu i (0,9m) i ekranem oraz desk zymsov	2,05
	14,20

2.8 Na podstawie podanych wymiarów Odwołujący twierdzi, że Przystępujący nie przewidział dodatkowej opaski, w której miałyby być zlokalizowane elementy odwodnienia.

2.9 Odnosząc się do powyższego zarzutu należy zauważyć, że pytanie nr 3.10 (wezwanie z 30 sierpnia 2023 r.) brzmiało: W ramach uzupełnienia informacji przekazanych w zakresie punktu 3.10 dotyczącego rozwiązań projektowych wycenionych w ofercie dla nowobudowanych mostów i wiaduktów, prosimy o podanie wymiarów poszczególnych elementów tych obiektów w przekroju poprzecznym, tzn. szerokości jezdni, chodników, dróg dla pieszych i rowerów oraz chodników dla obsługi - pytanie Zamawiającego nie dotyczyło zatem lokalizacji urządzeń związanych z odwodnieniem, a jedynie z wymiarowania elementów obiektów mostowych.

2.10 Co więcej, wskazany przez Odwołującego obiekt MS (MD-IB wg KP) w km 10+811 (nitka prawa S16) jest zlokalizowany na tuku z napływem wody do wewnątrz (w kierunku pasa rozdziału) ze względu na konieczność zapewnienia widoczności przewidziano poszerzenie obiektu (wyjaśnienia Przystępującego z dnia 4 września 2023 r.). Elementy odwodnienia są realizowane w poszerzeniu na widoczność (wiersz 3 tabeli powyżej: szerokość 0,8), a nie w pasie awaryjny jak twierdzi Odwołujący.

2.11 Rysunek przedstawiony przez Odwołującego w pkt. 9 (str. 11 odwołania) stanowi opracowanie własne Odwołującego, które nie jest zgodne z założeniami przyjętymi przez Przystępującego.

2.12 Wskazane przekroje na rys. 2-4 lub Z7-PS zgodnie z WR-M-21-1-01 (Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 1: Kształtowanie konstrukcji) nie wskazują w żadnym przypadku usytuowania osi odwodnienia oraz są to typowe rozwiązania przekroju drogi klasy S na odcinku prostoliniowym, co nie ma odzwierciedlenia w rozwiązaniu na łuku dla ww. obiektu. Szczegółowe rozwiązanie ofertowe przedstawiono w Załączniku nr 2, w którym wskazano również nieuzasadnione przywołanie przekroi poprzecznych przez Odwołującego, które są nieuzasadnione dla przedmiotowego obiektu.

Dowód: Przekrój poprzeczny - odwodnienie (Załącznik nr 1 do pisma).

2.13 Dodatkowo należy zauważyć, że Odwołujący powołuje się na przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (S 23 ust. 3 oraz S 83 ust. 5), które dotyczą urządzeń odwodnienia powierzchniowego, które nie mają zastosowania dla elementów odwodnienia na obiektach mostowych. Wpust jako element kanalizacji deszczowej stanowi

element odwodnienia wglębnej drogi, a nie odwodnienia powierzchniowego. Również z tego względu argumentacja Odwołującego jest chybiona.

### 3) Zarzut dot. posadowienia obiektu MD-3B jako posadowienia bezpośredniego

2.14 Odwołujący zarzuca niezgodność oferty w zakresie sposobu posadowienia obiektu MD-3B, twierdząc, że Przystępujący przewidział bezpośrednio posadowienie obiektu, co w jego ocenie jest niezgodne z wymaganiami Zamawiającego.

2.15 Odwołujący twierdzi, że zgodnie z obliczeniami hydrologiczno-hydraulicznymi świateł mostów i przepustów woda przy przepływie miarodajnym wystąpi z koryta i zaleje teren pod obiektem, co powoduje że obiekt powinien zostać posadowiony pośrednio, a nie bezpośrednio. W związku z ryzykiem, że woda wystąpi z brzegów zalewając teren pod mostem niezbędne jest zapewnienie dodatkowych wzmocnień obiektu.

2.16 Odnosząc się do zarzutu, w pierwszej kolejności należy zauważyć, że zgodnie z pkt 2.1.16.2.5 PFU Wykonawca miał prawo przyjąć posadowienie bezpośrednio w przypadku, gdy woda przy przepływie miarodajnym nie zalewa terenu, na którym zlokalizowane są podpory obiektu mostowego.

#### 2.1.16.2.5 Posadowienie - wymagania szczegółowe

- a) podpory mostów, zlokalizowane na \_\_\_\_\_  
terenie pokrytym wodą przy przepływie miarodajnym, powinny być posadowione na fundamentach pośrednich. Dno cieku wokół fundamentu podpory powinno być umocnione (np. materacem faszynowo kamiennym) w sposób odpowiedni do przewidywanego zagrożenia .

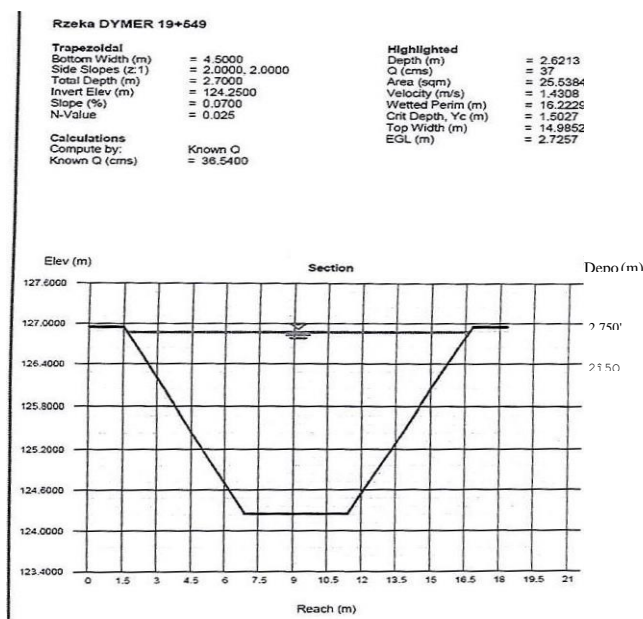
2.17. Obliczenia hydrologiczno-hydrauliczne świateł mostów i przepustów na które powołuje się Odwołujący są błędne, ponieważ zostały sporządzone w oparciu o przepisy nie obowiązującego rozporządzenia o obiektach inżynierskichII. Obecnie, wiążące wytyczne dotyczące obliczeń hydrologiczno-hydraulicznych, które wiążą wykonawcę zostały ujęte w dokumencie: WR-M-12 „Wytyczne obliczenia świateł drogowych mostów i przepustów hydraulicznych” (2 marca 2021r.)

2.18 Zgodnie z wytycznymi WR-M-12 [Wytyczne obliczenia świateł drogowych mostów i przepustów hydraulicznych] pkt 4.4 obliczenia hydrauliczne powinno się wykonywać dla wartości przewyższenia przepływów 0,5%. Obliczenia na, które powołuje się Odwołujący bazują na prawdopodobieństwie 0,3%, co jest podejściem błędnym w świetle obecnie obowiązujących wytycznych.

#### 4.4. Wartości prawdopodobieństwa przewyższenia dla przepływów miarodajnych

(1) W odniesieniu do mostów, wartość prawdopodobieństwa przewyższenia przepływów dla wszystkich klas drogi należy przyjmować równą 0,5%.

2.19. Opierając się na aktualnych wytycznych oraz danych udostępnionych przez Zamawiającego Wykonawca wykonał obliczenia:



2.20 Na podstawie obliczeń przyjęto następujące parametry koryta rzeki:

- nachylenie skarpy 1:2,
- wysokość koryta 2,7m,
- szerokość dna 4,5 m,
- zajętość koryta w terenie — szerokość 15,3 m.

2.21 Parametry koryta rzeki oraz obliczenia hydrauliczne jednoznacznie wykazują, że woda przy przepływie miarodajnym nie zalewa terenu (pozostaje w korycie rzeki).

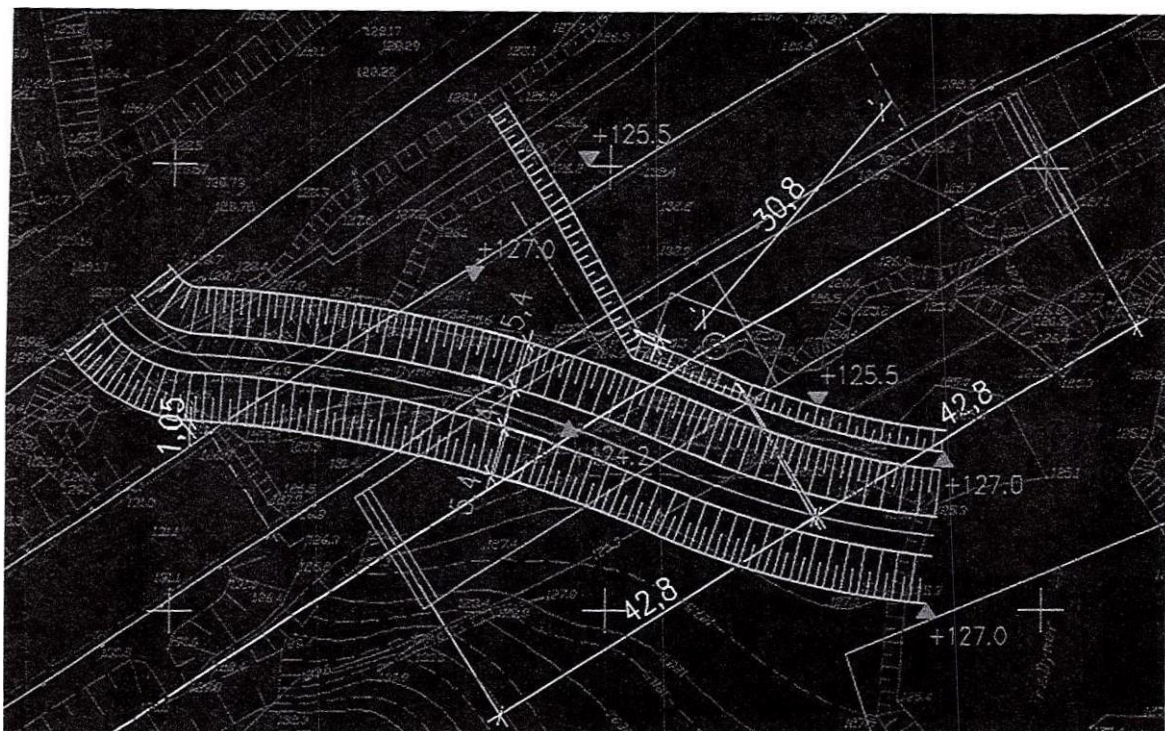
2.22 Zgodnie z wiążącą decyzją środowiskowa WOOŚ.420.78.2019.JC.28 z dnia 11 września 2020 r. Wykonawca założył regulację rzeki Dymier. Przebieg uregulowanej rzeki Dymier przewidziano pod pierwszym przęsłem obiektu istniejącego jezdni lewej i obiektu nowobudowanego jezdni prawej przy zachowaniu minimalnych odsadzek skarpy od lica przyczółka i odsadzek przeciwskarpy od filara.

2.23 Pod drugim przęsłem obiektu istniejącego jezdni lewej oraz nowobudowanego jezdni prawej, oraz w części koryta realizowane jest przejście dla zwierząt co jest zgodne Raportem oddziaływania na środowisko (pytania i odpowiedzi Zamawiającego z 30 maja 2023 r.):

„h 4,5 m sumaryczna strefa dla zwierząt d 30m z uwzględnieniem koryta rzeki; szerokość obiektu nie mniejsza niż obiektu istniejącego”

2.24 Przyjęte założenia zostały zaprezentowane na schemacie (widok z góry):





2.25 Podsumowując, przyjęte bezpośrednie posadowienie obiektu jest zgodne z warunkami zamówienia, w tym przywołanymi przez Odwołującego postanowieniami pkt. 2.1.16.2.5 lit. a) i lit. b) PFU, ponieważ: (a) woda z koryt rzeki przy przepływie miarodajnym nie zalewa terenu, (b) Zamawiający dopuścił bezpośrednie posadowienie obiektu w pkt. 2.1.16.2.5 lit. b) PFU.

2.26 Odnosząc się do aspektów technicznych posadowienia obiektu tj. odpowiedzi Zamawiającego nr 10, 37 oraz 462 (na które powołuje się Odwołujący) Zamawiający wykluczył możliwość posadowienia obiektów z wymianą gruntów słabonośnych na grunt niespoisty (piasek) zagęszczony. Zamawiający nie zabronił jednak posadowienia obiektów bezpośrednio na wzmocnionym podłożu poprzez zastosowanie gruntu stabilizowanego cementem, który należy wykonać zgodnie z WWIORB M.11.01.05 „Wzmocnienie podłoża fundamentów”.

2.27 Wykonawca założył wykonanie posadowienia bezpośredniego w ściankach szczelnych traconych przy założeniu wzmocnienia gruntem stabilizowanym cementem. Jest to rozwiązanie zgodne z warunkami zamówienia oraz poprawne pod względem technicznym.

(...)

##### 5) Zarzut dot. nieprawidłowych parametrów obiektu PZDG-2

2.33 Odwołujący twierdzi, że parametry obiektu PZDG-2 przyjęte przez Przystępującego są niezgodne z wymaganiami Zamawiającego, ponieważ uniemożliwiają pokonanie przeszkody w postaci drogi S-16 oraz dodatkowych jezdni, a obiekt o sumarycznej długości 49,97 m,



zaproponowany przez Przystępującego nie pozwala na pokonanie wszystkich przeszkód zakładanych i zdefiniowanych w treści PFU.

2.34 Przystępujący przyjął rozwiązania zgodnie z pkt. 2.9 OPZ poz. 12:

Lp.	Oznaczenie obiektu	Orientacyjna lokalizacja (km)	Typ obiektu	Parametry minimalne	Uwagi
12	PZDG-2	9+700-750	Przejście górne dla dużych zwierząt	d 40 m	Kolizja z korytarzem ekologicznym dużych i średnich ssaków o znaczeniu krajowym dla kluczowych gatunków - łoś, jeleń, wilk. Ze względu na lokalizację w wykopie, można zastosować zmniejszoną szerokość. Drogę serwisową DS02 z uwagi na jej parametry oraz asfaltową nawierzchnię należy poprowadzić pod przejściem obniżając jej niweletę aby obiekt dla zwierząt był jak najkrótszy (wraz z S16 przebiegała w wykopie).

2.35 Z wymagań Zamawiającego wynika konieczność realizacji przejścia dla zwierząt zgodnie z zamienną decyzją DSIJ z dnia 11 września 2020r. ( znak WOOŚ.420.78.2019.JC.28). W myśl tej decyzji należy zrealizować przejście jak najkrótsze. Dodatkowo jako przeszkodę wymieniono drogę DS02.

2.36 We wskazanej w PFU lokalizacji obiektu PZDG-2 występuje po lewej stronie trasy głównej droga DR-OI o nawierzchni kruszywowej. Niniejsza droga została wskazana w opisie przedmiotu zamówienia jedynie do remontu nawierzchni. W stanie istniejącym droga ta znajduje się 2,7m powyżej lewej jezdni istniejącej dk16. Powyższy układ wymusza wyniesienie przejścia dla zwierząt ponad istniejący teren o dodatkowe 2,8 m czyli docelowo 0 8 m ponad teren rodzimy.

2.37 Mając na uwadze zapewnienie funkcjonalności przejścia dla zwierząt, oraz ograniczenia ingerencji w przyległy teren bez konieczności budowy długich najść uzasadniona jest rezygnacja z wyniesienia przejścia nad istniejącą drogą znajdującą się po lewej stronie na rzecz jej przełożenia poza projektowane przejście dla zwierząt.

2.38 Szczegółowe rozwiązanie ofertowe przedstawiono w Załączniku nr 3, w którym wskazano podstawowe parametry obiektu wraz z określeniem zgodności rozwiązania z wymaganiami Zamawiającego oraz DŚU. Jednocześnie w Załączniku nr 4 przedstawiono interpretację rozwiązania wskazanego przez Odwołującego, które zakłada nieuzasadnione rozbudowanie obiektu i brak zgodności z wymaganiami DŚU.

Dowód: Obiekt PZDG-2 (Załącznik nr 3 do pisma).

2.39 Należy podkreślić, że zgodnie z tab.I.I. w pkt. 1.1.3.3. PFU:

Lp.	Kilometraż orientacyjny wg KP	Kolizja z_przeshkodą	Parametry funkcjonalne przeszkód	Rodzaj obiektu inżynierskiego
1	2	3	4	5
14	~9+700÷9+750 wg KP Symbol obiektu PZDG-2 wg uzyskanej zmiany DŚU 2020	Trasa główna szlakiem migracji zwierząt dużych	Nie jest zaprojektowany w KP. Należy zaprojektować i wybudować obiekt nad S16 oraz dodatkowymi jezdniami. Szerokość użytkowa obiektu powinna stanowić nie mniej niż 80% długości ustroju nośnego obiektu. Minimalna szerokość przejścia dla zwierząt, wynikająca ze zmiany DŚU 2014, wynosi 40 m.  Parametry zmianą DŚU 2020Jaz zgodnie z pkt 1.1.31 oraz <u>f.1.3.2</u> PFU	PZGd

oraz informacją pod tabelą jako wiążące dla wykonawcy jest:

- liczba przeszkód podaną w kolumnie 3;
- parametry funkcjonalne podane w kolumnie 4;
- sposób pokonania 5 przeszkody podanej w kolumnie.

Przystępujący ujął wszystkie przeszkody wskazane w kolumnie 3.

2.40 Przywołane wymagania w zakresie parametrów funkcjonalnych w kolumnie 4 zostały zachowane, a sposób ich realizacji został zaimplementowany z wymagań OPZ i DUŚ. Parametry funkcjonalne określone w pkt. 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2 zostały utrzymane. Należy nadmienić, że realizacja drogi DR-01 0 niskim natężeniu ruchu i nawierzchni kruszywowej jest zgodna z powszechną wiedzą techniczną oraz z „Poradnikiem projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny na drogach” autorstwa Rafała T. Kurka. Rozwiązanie takie zapewnia funkcjonalność obiektu zgodnie z kolumną 4 tabeli 1.1 PFU.

6) Zarzut dot. braku uwzględnienia konieczności dostosowania oświetlenia do zapisów WWiORB

2.41 Odwołujący wywodzi rzekomą niezgodność z SWZ z odpowiedzi na pytanie nr 3.21 (wezwanie z dnia 13 lipca 2023 r.), twierdząc że Przystępujący w ramach prac na węzłach Kromerowo i Biskupiec założył prace z zakresu oświetlenia ograniczone wyłącznie do usunięcia kolizji związanych z dobudową drugiej jezdni, podczas gdy w ocenie Odwołującego na całym odcinku realizowanej inwestycji, założono konieczność przeprowadzenia prac dotyczących systemu sterowania oświetleniem zdefiniowanych w WWiORB D.07.07.01.

2.42 Zgodnie z pkt. 2.14 OPZ Zamawiający jednoznacznie nakazuje wykorzystanie istniejącej infrastruktury. Dodatkowo, w punkcie 2.1.17.1.4 PFU Zamawiający wskazał, że: Do ewentualnego wykorzystania należy przewidzieć istniejące konstrukcje wsporcze oświetlenia drogowego oraz linie kablowe i przepusty kablowe o ile ich stan techniczny na to pozwala. Przy doborze opraw oświetleniowych LED należy uwzględnić dopuszczalne obciążenia istniejących słupów i wysięgników.

2.43 W odpowiedziach na pytania do treści SWZ, na które powołuje się Odwołujący, Zamawiający podtrzymał swoje stanowisko zaznaczając, że oświetlenie należy dostosować:

859	Branża elektryczna /Czy Zamawiający wymaga wymiany istniejącego oświetlenia na DK16? Czy można pozostawić go bez zmian pod warunkiem że nie będzie w kolizji.	Istniejące oświetlenie należy dostosować do zapisów WWiORB D.07.07.01.
860	Branża elektryczna /Czy Zamawiający dopuszcza tylko wymianę istniejących opraw na LED-owe na DK16?	Istniejące oświetlenie należy dostosować do zapisów WWiORB D.07.07.01.
861	Branża elektryczna /Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie do zasilania istniejących szaf oświetleniowych na DK16?	Tak, jeżeli spełnione są zapisy WWiORB D.07.07.01.

W związku z wymaganiami Zamawiającego oraz udzielonymi odpowiedziami w wyjaśnieniach z 28 lipca 2023 r. Przystępujący jednoznacznie zadeklarował, że:

wykonawca w cenie ofertowej w zakresie systemu zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym uwzględnił <sup>wymagania</sup> wynikające z odpowiedzi na pytania oraz ostatecznej wersji PFU i OPZ. Zakres prac projektowych będzie obejmował opracowanie i uzgodnienie KSZR oraz wykonanie dokumentacji wykonawczej dla SZR na odcinku Barczewo-Biskupiec. Zapewnienie spójności z systemem realizowanym na odcinku Olsztyn-Barczewo

7) Zarzut dot. braku złożenia dokumentu żądanego przez Zamawiającego - planu sytuacyjnego

2.46 Zgodnie z wezwaniem z 13 lipca 2023 r. w ramach pytania nr 3.2 Zamawiający oczekiwał przekazania planu sytuacyjnego. W odpowiedzi z 28 lipca 2023 r., choć na liście Załączników znalazł się plan sytuacyjny (jako Załącznik nr 2), to jednak taki Załącznik nie

został dołączony do wyjaśnień. W ocenie Odwołującego brak załącznika ma stanowić o niezgodności oferty z SWZ.

2.47 Odwołujący pomija okoliczność, że wszystkie istotne informacje wymagane dla oceny oferty Przystępującego zostały przekazane Zamawiającemu w części opisowej wyjaśnień w odpowiedzi na pytanie nr 3.2. Jeżeli Zamawiający stwierdziłby, że przekazane informacje wymagają uszczegółowienia lub uzupełnienia to z pewnością zwróciłby się do Przystępującego z kolejnym wnioskiem o wyjaśnienie — tak się jednak nie stało.

2.48 Zarzut postawiony przez Odwołującego sprowadza się do twierdzenia, że z załącznika (który omyłkowo nie został załączony do wyjaśnień) mogłyby wynikać jakieś dodatkowe informacje, które umożliwiłyby Odwołującemu ocenę zgodności oferty Przystępującego z SWZ. Konkludując, Odwołujący wywodzi niezgodność oferty Przystępującego z SWZ na podstawie załącznika, którego nie miał okazji zweryfikować, podczas gdy sam brak załącznika nie stanowi o niezgodności oferty z SWZ, w sytuacji gdy Zamawiający jest w stanie na podstawie innych informacji zawartych w wyjaśnieniach dokonać oceny rozwiązań i założeń przyjętych przez wykonawcę.

### **Sygn. akt KIO 3080/23**

Odwołujący 3: wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia publicznego: Konsorcjum: Polimex Infrastruktura Sp. z o.o., Polimex Mostostal S.A., Mosty Łódź S.A. z/s w Warszawie (Konsorcjum Polimex) podał, że wnosi odwołanie od:

1. nieprawidłowego badania i oceny ofert złożonych w Postępowaniu;
2. nieuzasadnionego odrzucenia oferty Odwołującego w oparciu o art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp;
3. ewentualnie, zaniechania wezwania Odwołującego do złożenia dodatkowych wyjaśnień w odniesieniu do treści złożonej oferty;
4. niezasadnego dokonania wyboru najkorzystniejszej oferty, za którą uznana została oferta złożona przez PORR S.A. z siedzibą w Warszawie;

Zamawiającemu zarzucił naruszenie następujących przepisów:

1. art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP w zw. z art. 16 pkt 1 PZP poprzez bezzasadne uznanie, że oferta Konsorcjum Polimex jest niezgodna z warunkami zamówienia, gdy tymczasem spełnia ona wszystkie wymagania Zamawiającego, w szczególności (w kontekście uzasadnienia odrzucenia oferty Odwołującego):

- a) uwzględnia dopuszczoną PFU technologię wykonania mostu MD-1B;
- b) uwzględnia dopuszczone przez PFU technologie wzmocnienia podłoża;
- c) obejmuje prace projektowe i wykonawcze systemu sterowania oświetleniem;
- d) uwzględnia dopuszczone w PFU warstwy konstrukcji nawierzchni;
- e) uwzględnia dopuszczoną przez PFU technologię wzmocnienia podłoża w lokalizacji w km 17+743 – 17+866 (1+502 – 1+626 B2)

a tym samym nie powinna zostać odrzucona przez Zamawiającego, co doprowadziło do bezzasadnego dokonania wyboru oferty PORR S.A. jako najkorzystniejszej;

2. *ewentualnie* (tj. na wypadek nieuwzględnienia zarzutu z pkt. 1) - art. 223 ust. 1 PZP w zw. z art. 16 pkt 1 PZP poprzez zaniechanie przeprowadzenia dodatkowej procedury wyjaśniającej w celu jednoznacznego ustalenia, czy oferta Konsorcjum Polimex pozostaje zgodna z warunkami zamówienia;

Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania oraz nakazanie Zamawiającemu:

a) unieważnienia czynności wyboru najkorzystniejszej oferty;

b) unieważnienia czynności odrzucenia oferty Konsorcjum Polimex;

c) dokonania ponownego badania i oceny ofert z uwzględnieniem oferty Konsorcjum Polimex;

d) *ewentualnie* (tj. na wypadek nieuwzględnienia zarzutu z pkt. 1), wezwania Konsorcjum Polimex do złożenia dodatkowych wyjaśnień;

2. Dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów załączonych do odwołania, wnioskowanych w odwołaniu lub przedstawionych na rozprawie, na okoliczności wskazane w uzasadnieniu pisemnym bądź ustnym;

Wskazał, że: „Odwołujący ma interes w uzyskaniu zamówienia będącego przedmiotem Postępowania oraz może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów prawa. Gdyby Zamawiający przeprowadził czynności w Postępowaniu zgodnie z przepisami PZP i nie odrzucił oferty Konsorcjum Polimex, oferta ta zostałaby uznana za najkorzystniejszą (biorąc pod uwagę odrzucenie oferty konsorcjom Kobylarnia S.A., Stecol Corporation , oferta Konsorcjum Polimex plasowałaby się na pierwszym miejscu w rankingu ofert). Zamawiający niesłusznie odrzucając ofertę Odwołującego, pozbawił Odwołującego możliwości uzyskania zamówienia.

(...)

W uzasadnieniu stanowiska podał:

#### *1. Zarzuty dotyczące oferty Konsorcjum Polimex.*

Oferta Konsorcjum Polimex została odrzucona decyzją z dnia 5.10.2023 r., w treści której Zamawiający poinformował również o wyborze najkorzystniejszej oferty („Informacja o wyborze oferty”). Zamawiający odrzucił ofertę Odwołującego, wskazując, jako podstawę prawną jej odrzucenia, art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP (niezgodność z warunkami zamówienia). Zamawiający dopatrywał się owej niezgodności w odniesieniu do pięciu niezależnych okoliczności składających się na merytoryczną zawartość oferty. W kontekście przedmiotu niniejszego sporu istotne jest, że Zamawiający skierował do Konsorcjum Polimex wezwanie do złożenia wyjaśnień w trybie art. 223 ust. 1 PZP pismem z dnia 13.07.2023 r. („Wezwanie”).

Konsorcjum Polimex odpowiedziało na to pismo w narzuconym przez Zamawiającego terminie – pismo z dnia 28.07.23 („Wyjaśnienia”).

Dowód: dokumenty w aktach postępowania

Zanim Odwołujący wykaże, że w przypadku oferty Odwołującego nie doszło do jakiegokolwiek niezgodności z warunkami zamówienia, na podkreślenie zasługuje, że Zamawiający potraktował wykonawców w sposób ewidentnie nierówny, tj. niezgodny z dyspozycją art. 16 ust. 1 Pzp. Jak zostanie bowiem wykazane w dalszej części odwołania, gdyby Zamawiający zastosował w stosunku do oferty Konsorcjum Polimex zasady, którymi kierował się przeprowadzając wyjaśnienia z innymi wykonawcami (PORR S.A. oraz Konsorcjum Kobylarnia), oferta Konsorcjum Polimex nie zostałaby odrzucona. Przebieg procedury wyjaśniającej zostanie opisany w dalszej części odwołania.

1.1 Obowiązki Zamawiającego w przypadku podjęcia decyzji o odrzuceniu oferty wykonawcy.

Odwołujący w pierwszej kolejności podkreśla, iż w wyjaśnieniach składanych na żądanie Zamawiającego złożył wyraźne oświadczenie, iż jego oferta została przygotowana rzetelnie i prawidłowo, w oparciu o całą przekazaną przez Zamawiającego dokumentację, z uwzględnieniem wszystkich wymagań zawartych w Specyfikacji Warunków Zamówienia /SWZ/, w tym w Programie Funkcjonalno-Użytkowym /PFU/, a zaoferowana cena obejmuje całkowite koszty wykonania przedmiotu zamówienia. Odwołujący przygotował ofertę w sposób zgodny z wymaganiami określonymi w SWZ, PFU oraz pozostałej dokumentacji postępowania, jak również ze specyfiką przedmiotowego zamówienia obejmującego zaprojektowanie i budowę. Odwołujący przyjął do Oferty rozwiązania techniczne oraz oryginalność projektu w zakresie dopuszczonym w SWZ.

W pierwszej kolejności Odwołujący wskazuje, że odrzucenie oferty z uwagi na jej niezgodność z warunkami zamówienia musi być traktowane jako ostateczność, co wynika z wagi i skutków zastosowania art. 226 ust. 1 PZP sprowadzających się do uniemożliwienia wykonawcy ubiegania się o zamówienie publiczne. Oznacza to, że na gruncie oceny okoliczności istotnych z perspektywy art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP nie ma miejsca na przyjmowanie przez zamawiającego takiej wykładni, która sprowadzać się będzie do przyjęcia wariantu niekorzystnego z perspektywy wykonawcy. Zamawiający każdorazowo powinien bowiem doprowadzić do wyjaśnienia wszelkich wątpliwości i niejasności dotyczących oferty, zanim podejmie decyzję o jej odrzuceniu. Oznacza to zatem, że odrzucenie oferty w oparciu o dyspozycję przywołanego przepisu może mieć miejsce jedynie wówczas, gdy zamawiający wykaże ponad wszelką wątpliwość, że oferta wykonawcy jest niezgodna z oczekiwaniami określonymi w dokumentacji postępowania. Jak wskazuje w swoim orzecznictwie Izba: Niezgodność treści oferty z warunkami zamówienia, stanowiąca przesłankę odrzucenia oferty wykonawcy, o której mowa w art. 226 ust. 1 pkt 5 p.z.p., ma

miejsce w sytuacji, gdy oferowane przez wykonawcę w ofercie zobowiązanie nie odpowiada zobowiązaniu określonymu w SWZ. Ponadto zastosowanie wskazanej przesłanki odrzucenia wymaga jednoznacznego wykazania na czym polega niezgodność oferty z warunkami zamówienia, poprzez wskazanie w ofercie tego, co jest sprzeczne z dokumentacją postępowania i w jaki sposób ta niezgodność występuje, w konfrontacji z wyraźnie określonymi i ustalonymi warunkami zamówienia (wyrok z dnia 24 maja 2023 r., sygn. KIO 1090/23). Kierując się powyższą zasadą (odrzućcie oferty jako skutek bezspornej i nieusuwalnej wadliwości/ niezgodności z warunkami zamówienia) Zamawiający powinien w taki sposób dokonywać oceny złożonych ofert, aby doprowadzić do rozwiania jakichkolwiek wątpliwości i zastosować ten najdalej idący skutek jedynie w przypadkach, w których tę niezgodność jest w stanie wykazać. Jak wskazuje bowiem Izba: Niezgodność ta również musi mieć charakter niewątpliwy (wyrok z dnia 23 marca 2023 r., sygn. 673/23).

Zasada ta winna znaleźć zastosowanie do czynności podejmowanych przez Zamawiającego tym bardziej, jeśli uwzględnić fakt, iż dysponuje On narzędziem w postaci opisanej w art. 223 ust. 1 PZP procedury wyjaśniającej. Zamawiający jest zatem nie tylko uprawniony, ale wręcz zobowiązany, aby w trosce o prawidłowość wydatkowania środków publicznych, przeprowadzać procedurę wyjaśniającą w dobrej wierze i z poszanowaniem praw wykonawców. Przekłada się to również na ewentualne skierowanie do wykonawcy dalszego (ponownego) wezwania do złożenia wyjaśnień, o ile w ramach wyjaśnień złożonych pierwotnie wątpliwości Zamawiającego nie zostały dostatecznie wyjaśnione, lub zrodziły się dalsze, mogące wywołać dla wykonawcy negatywne skutki. Jak zostanie wykazane w dalszej części odwołania, gdyby Zamawiający zastosował się do tych reguł, nie doszłoby do odrzucenia oferty Konsorcjum Polimex. Powody, które wskazał Zamawiający w Informacji o wyborze, a które miałyby przemawiać za rzekomą niezgodnością oferty Odwołującego z warunkami zamówienia są bowiem jedynie wyrazem wadliwego rozumienia udzielonych Wyjaśnień lub też przyjęcia skrajnie niekorzystnej (i tym samym nieuzasadnionej) ich interpretacji. Gdyby bowiem Zamawiający zdecydował się na skierowanie do Konsorcjum Polimex dodatkowego wezwania Jego ewentualne wątpliwości zostałyby rozwiane. Analizując podstawy odrzucenia oferty, które przedstawione zostały przez Zamawiającego nie należy również pomijać formuły, w jakiej realizowane jest zamówienie stanowiące przedmiot Postępowania. Okolicznością bezsporną jest, że jest ono realizowane w formule Zaprojektuj i wybuduj. Generuje to o tyle doniosłe znaczenie, że, w ślad za treścią art. 103 ust. 2 PZP w tego typu przypadkach opis przedmiotu zamówienia dokonywany jest za pomocą programu funkcjonalno – użytkowego (a nie dokumentacji projektowej oraz specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych, które to dokumenty właściwe są dla formuły Wybuduj). Odwołujący daleki jest od twierdzenia, że z uwagi na formułę Zaprojektuj i wybuduj wykonawcom należy pozwolić na składanie ofert



nieodpowiadających opisowi PFU. Nie należy jednak pomijać faktu, że specyfika tego rodzaju inwestycji sprowadza się do powierzenia wykonawcom opracowania dokumentacji projektowej (co nastąpi po zawarciu umowy), która nie istnieje na etapie dokonywania oceny ofert. Generuje to ten skutek, że chcąc wykazać, że dany wykonawca wycenił zakres niezgodny z przedmiotem zamówienia zamawiający nie może bazować na ewentualnych wątpliwościach/ nieścisłościach czy niejednoznacznościach wynikających z udzielanych odpowiedzi, lecz zobligowany jest do wykazania, że ponad wszelką wątpliwość oferta jest niezgodna z jego oczekiwaniami. W przypadku formuły, w której oferta przygotowywana jest w oparciu o istniejącą dokumentację postępowania uchwycenie niezgodności z tą dokumentacją jest stosunkowo łatwe (o ile oczywiście taka niezgodność istnieje). Sprowadzać się ona najczęściej będzie np. do braku wyceny określonej pozycji kosztorysu (który zwyczajowo wypełniany jest przy kontraktach w formule Wybuduj) lub np. udzieleniu takiej odpowiedzi na pytanie zamawiającego, z której wynikać będzie, że dany zakres (wprost wynikający z dokumentacji projektowej) nie został w ofercie przewidziany.

Z odmienną sytuacją mamy jednak do czynienia w przypadku powierzenia wykonawcom nie tylko budowy, ale i zaprojektowania inwestycji. W tego typu przypadkach uchwycenie niezgodności, jak wskazano powyżej, jest obarczone koniecznością wykazania jej pomimo nieistnienia dokumentacji projektowej. Zamawiający nie może zatem pomijać, że wiążąca dokumentacja projektowa jeszcze nie istnieje (zostanie dopiero opracowana), a to, co na obecnym etapie istnieje stanowi dokument służący ustaleniu planowanych kosztów prac projektowych i robót budowlanych oraz przygotowaniu oferty (§ 15 rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego). Na okoliczność tę zwraca uwagę Krajowa Izba Odwoławcza w swoim orzecznictwie (poniższe orzeczenie zapadło zresztą w toku jednego z postępowań prowadzonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad): Z zakresie obu tych zarzutów należy ponownie wskazać, że przedmiotem zamówienia jest wykonanie robót budowlanych w formule "projektuj i buduj", a w ofercie wykonawcy wypełniali jedynie tabelę "Wykaz płatności", która obejmowała wyłącznie jedną pozycję dotyczącą wykonania robót budowlanych, zawierającą ich ryczałtową wycenę. Tym samym wykonawcy w ogóle nie opisywali w ofercie zakresu planowanych robót, deklarując jedynie ogólnie ich wykonanie zgodnie z wymaganiami specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Całość wskazań co do zaoferowanego przedmiotu znalazła się więc w udzielonych Zamawiającemu wyjaśnieniach w trybie art. 87 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych, które jednak nie obrazują całości oferty, a jedynie odnoszą się do konkretnie zadanych pytań. Trudno zaś na obecnym etapie recenzować poprawność merytoryczną (techniczną i prawną) nieistniejącej jeszcze dokumentacji projektowej, która dopiero po jej wykonaniu

zostanie oceniona przez Zamawiającego, jak i uprawnione organy, zwłaszcza pod kątem zgodności z przepisami i wymaganiami DŚU. Należy tu podkreślić, że wobec takiego sformułowania przedmiotu zamówienia i treści oferty, jaki ma miejsce w niniejszym postępowaniu wykonawcy składają ofertę w oparciu o wstępną koncepcję wykonania zamówienia, która zostanie sprecyzowana dopiero po wykonaniu dokumentacji projektowej, która, co oczywiste, będzie musiała uwzględniać wszystkie wymagania PFU, DŚU, przepisów prawa oraz sztuki budowlanej. Zatem na tym etapie głównym elementem rozważań co do poprawności oferty jest to, czy zaoferowana cena pozwoli na wykonanie planowanych robót budowlanych zgodnie z powyższymi wymaganiami. Powyższe stwierdzenie nie oznacza oczywiście, że zastosowanie formuły "projektuj i buduj", jak też wyjaśnień treści oferty, wyklucza stwierdzenie, że w takim wypadku oferta nie może być niezgodna ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia - bo może to mieć miejsce - jednak, tak jak i w pozostałych przypadkach, stwierdzenie to musi być bardziej kategorię i jednoznacznie niż ma to miejsce w niniejszej sprawie. Izba w swoich orzeczeniach wielokrotnie wskazywała, że, aby odrzucić ofertę jako niezgodną ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia, trzeba wpieryw tę niezgodność jasno ustalić (wyrok .. sygn. KIO 1466/21). Jak zostanie wykazane w niniejszej sprawie obowiązkom tym Zamawiający nie sprostał. Poniżej Konsorcjum Polimex odniesie się do poszczególnych argumentów Zamawiającego mających rzekomo świadczyć o wadliwości złożonej oferty.

#### *1.2 Brak podstaw do odrzucenia oferty Konsorcjum Polimex.*

a) Technologia wykonania mostu MD-1B – pytanie 3.10.

Pierwszą z podstaw, która rzekomo świadczyć ma o niezgodności oferty Konsorcjum Polimex z warunkami zamówienia jest deklarowana technologia wykonania mostu MD-1B. Zamawiający wskazuje, że w pkt. 1.1.3.3 PFU w tabeli 1.1 w kolumnie 4 zawarł informacje i wymagania dla nowych obiektów. Dla przywołanego obiektu postawiono następujące wymagania: Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi.

W treści Wezwania Zamawiający sformułował m. in. następujące pytanie (nr 3.10): Prosimy o wskazanie, jakie rozwiązania projektowe dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3. Tab. 1.1. PFU zostały przyjęte przez Wykonawcę? W ramach odpowiedzi na pytanie prosimy o podanie dla każdego obiektu rozwiązania konstrukcyjnobudowlanego, sposobu i technologii posadowienia, parametrów przekrojów ruchowych, ilości i rozpiętości przęseł.

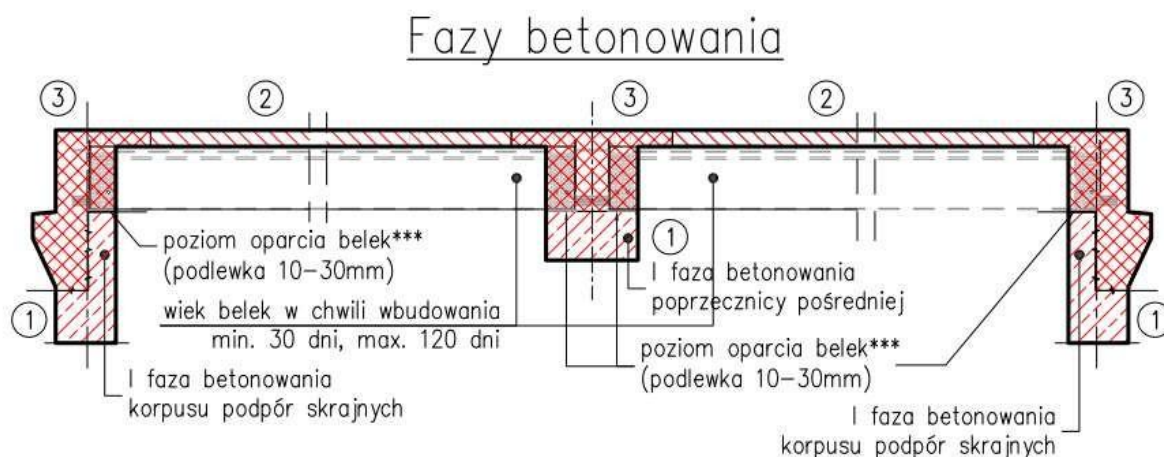
W treści udzielonej odpowiedzi Konsorcjum Polimex wskazało (załącznik nr 3 do Wyjaśnień), że przyjęto następujące rozwiązanie konstrukcyjne: ramownica z belek prefabrykowanych typu T18.

Zdaniem Zamawiającego świadczy to o przyjęciu przez Odwołującego technologii innej niż przewidziana przez Zamawiającego. Konsorcjum Polimex nie zgadza się ze stanowiskiem Zamawiającego, złożona oferta jest w pełni zgodna z oczekiwaniami Zamawiającego.

W przygotowanej przez Konsorcjum Polimex ofercie przewidziano obiekt trójprzęsłowy z podporami pośrednimi i przyczółkami usytuowanymi zgodnie z wymaganiami Zamawiającego. Parametry geometryczne (długość i szerokość obiektu) w pełni spełniają wymogi Zamawiającego oraz wymagania DŚU 2020. Konsorcjum Polimex przewidziało wykonanie obiektu o schemacie statycznym ramy trójprzęsłowej otwartej. Zaproponowana konstrukcja jest obiektem, w którym, wszystkie węzły konstrukcji są monolityczne, żelbetowe (a więc takie, jakich oczekiwał Zamawiający) wylewane na mokro na placu budowy.

W obiektach ramowych klasyczny podział na ustrój nośny i podpory jest zatarty ze względu na sztywne, monolityczne, żelbetowe węzły konstrukcji.

Na potwierdzenie powyższej tezy zamieszczono rysunek schematu betonowania konstrukcji gdzie czerwone kreskowanie obrazuje monolityczną część konstrukcji - sztywne monolityczne węzły konstrukcji.



Jako rygiel ramy w zaprojektowanym obiekcie przewidziano zastosowanie belek mostowych typu T. Granica pomiędzy elementami betonowymi i żelbetowymi wynika z ilości zastosowanej stali zbrojeniowej. Nie ulega wątpliwości, że zastosowane belki są elementami żelbetowymi ze względu na ilość użytego zbrojenia miękkiego na etapie ich produkcji. Mostowe belki typu T poprzez zbrojenie miękkie na całej swojej długości są monolitycznie połączone z betonem płyty żelbetowej stanowiącej monolityczne uciążlenie konstrukcji ramy. Węzły konstrukcji są w pełni monolityczne, wylewane i zbrojone na placu budowy. Wymagania, o których mowa w PFU (obiekt monolityczny, żelbetowy) nie wyklucza

zastosowania belki typu T. W takim przypadku nadal może on mieć (i w rozwiązaniu przyjętym przez Konsorcjum Polimex ma) monolityczny i żelbetowy charakter.

Przyjęte założenie potwierdzają zapisy WR-M-21-2 punkt 3.2.3. Kryterium przekroju poprzecznego przęsła (strona 15): ...Przęsła płytowe są na ogół wykonywane jako monolityczne, jakkolwiek stosuje się również rozwiązania, w których łączy się prefabrykowane belki (tworzące m.in. tzw. szalunek tracony) i betonową, monolityczną część przekroju wykonywaną na budowie. ....

Zatem błędne jest twierdzenie Zamawiającego, że Odwołujący w ofercie uwzględnił technologię inną niż wskazaną w PFU. Poprzez zastosowanie układu statycznego ramy trójprzęsłowej zaprojektowany obiekt w pełni spełnia wymogi stawiane dla żelbetowej i monolitycznej konstrukcji. Jeśli Zamawiający miał jakiegokolwiek (dalsze) wątpliwości w tym zakresie, powinien zwrócić się do Konsorcjum Polimex z wnioskiem o złożenie dalszych wyjaśnień.

b) Technologia wzmocnienia podłoża – pytanie 3.14.

W Informacji o wyborze Zamawiający stwierdza, że zasadność odrzucenia oferty Odwołującego wynika z odpowiedzi, jakiej ten udzielił na pytanie nr 3.14 z Wezwania, które dotyczyło technologii wzmocnienia podłoża gruntowego pod korpusem trasy głównej oraz pozostałych dróg . Do udzielonej odpowiedzi Konsorcjum Polimex przedłożyło załącznik nr 5, w którego treści zawarto m. in. informację o planowanym wykorzystaniu kolumn przemieszczeniowych. Zamawiający wskazuje, że kolumny przemieszczeniowe, na zastosowanie których powołuje się Odwołujący, nie zostały dopuszczone w dokumentacji postępowania. Zamawiający wskazuje, że w pkt. 1.1.3.5 PFU stwierdza się m.in., że zaprojektowane przez Wykonawcę rozwiązania projektowe powinny być możliwe do realizacji na podstawie załączonych do PFU Warunków Wymagania i Odbioru Robót Budowlanych. Z kolei do PFU załączone zostały następujące WWiORB w zakresie wzmocnień podłoża:

Branża drogowa:	D-02.01.01B Wymiana gruntów D-02.01.01C Materace geosyntetyczne D.02.01.01E Kolumny DSM D.02.01.01F Metoda iniekcji strumieniowej Jet Grouting D.02.01.01G Kolumny żwirowe D.02.01.01H Kolumny betonowo-żwirowe D.02.01.01I Prefabrykowane pale żelbetowe D.02.01.01J Pale wiercone typu CFA
Branża mostowa:	M.11.01.05 Wzmocnienie podłoża fundamentów bezpośrednich poprzez wymianę gruntu na grunt stabilizowany cementem M.11.01.05B Wymiana gruntów słabonośnych M.11.02.01. Pale prefabrykowane żelbetowe M.11.03.02. Pale wiercone świdrem ciągłym (pale CFA) M.11.03.03. Pale przemieszczeniowe. Pale Franki M.11.04.02 Wykonanie pali wielkośrednicowych M.11.07.01 Wbicie ścianki szczelnej

Jak stwierdza Zamawiający, obowiązek stosowania wyłącznie technologii wzmocnień, dla których załączono do PFU odpowiednie WWiORB został jednoznacznie podkreślony w trakcie zebrania z wykonawcami mającego miejsce 16.01.2023 r., co znajduje potwierdzenie w odpowiedzi na pytanie 11 (potwierdzającej, że dopuszczalne są wyłącznie technologie określone w WWiORB) oraz pytanie 38.

Kończąc uzasadnienie odrzucenia oferty w tym zakresie Zamawiający stwierdza, że Konsorcjum Polimex przyjęło niedopuszczoną w treści dokumentacji technologię kolumn przemieszczeniowych, co skutkowało powinno odrzuceniem oferty Konsorcjum Polimex.

Ze stanowiskiem Zamawiającego nie sposób się zgodzić. Odwołujący nie kwestionuje przedstawionego przez Zamawiającego stanu faktycznego sprawy (w zakresie treści dokumentów składających się na dokumentację postępowania). Podnosi jednak, że za wadliwość stanowiska Zamawiającego przemawia zarówno literalna treść udzielonych przez Konsorcjum Polimex Wyjaśnień (w żadnym fragmencie tych Wyjaśnień nie zostało wskazane, że planowane jest zastosowanie technologii niezgodnej z dokumentacją postępowania), jak i wiedzy technicznej (z której wynika, że wzmocnienie podłoża za pomocą kolumn przemieszczeniowych jest jedną z technologii dopuszczonych wprost przez Zamawiającego).

Na wstępie Odwołujący wskazuje na stosowany w budownictwie drogowym podział technologii wzmocnienia podłoża:

Sposób wzmocnienia podłoża				
Wymiana	Zagęszczenie		Wprowadzenie dodatkowych elementów w podłoże	
	Oddziaływanie statyczne	Oddziaływanie dynamiczne	Kolumny przemieszczeniowe (z efektem rozpychania gruntu)	Kolumny bez efektu rozpychania gruntu
				Oddziaływanie mechaniczne

Wymiana gruntu również z dodatkami składników wiążących i wypełniaczy (WWiORB D.02.01.0 1B wg SWZ)	Obciążenie wstępne	Zagęszczanie wibracyjne - za pomocą wibratorów w głębszych - za pomocą młotów wibracyjnych	Wibrowymiana, kolumny żwirowe (WWiORB D.02.01.01G wg SWZ)	DSM (na sucho i na mokro) (WWiORB D.02.01.0 1E wg SWZ)	Iniekcja strumieniowa (Jetgrouting) (WWiORB D.02.01.0 1F wg SWZ)
	Obciążenie + przyspieszenie konsolidacji		Kolumny wibro, betonowe, żwirowo -betonowe (WWiORB D.02.01.01H wg SWZ)	Trencher	
	Oddziaływanie na wodę gruntową	Zagęszczanie impulsowe - zrzucanie ubijaka, - wybuchy, - sprężone powietrze	Pale piaskowe, żwirowo – piaskowe, zagęszczające (WWiORB D.02.01.01I wg SWZ)	Iniekcje niskociśnieniowe Zamrażanie gruntu	
			Kolumny stabilizujące z wapna/cementu		
			Iniekcja rozpychająca		

Jak wynika z powyższego, wbrew stanowisku Zamawiającego, kolumny przemieszczeniowe nie są odrębną, wykraczającą poza dopuszczone przez Zamawiającego, metodą wzmocnienia podłoża, lecz jednym z wprost przywołanych przez Zamawiającego sposobów:

- D.02.01.01G Kolumny żwirowe
- D.02.01.01H Kolumny betonowo-żwirowe
- D.02.01.01I Prefabrykowane pale żelbetowe

Kolumny (pale) przemieszczeniowe stosowane są jako metoda wzmocnienia gruntu, a jej cechą charakterystyczną jest wprowadzenie w podłoże dodatkowych elementów z efektem rozpychania gruntu. Kolumny przemieszczeniowe są ogólną nazwą grupy technologii polegających na wprowadzeniu dodatkowych elementów w podłoże z efektem rozpychania gruntu. Wyróżnić można kilka rodzajów kolumn przemieszczeniowych, różniących się od siebie z perspektywy zastosowanego materiału do ich wykonania.

Znajduje to potwierdzenie w zarządzeniu nr 8 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 25.02.2002 roku, które wprowadza do stosowania przy planowaniu, budowie i utrzymaniu dróg opracowanie o nazwie: Wytyczne wzmocnienia podłoża gruntowego w budownictwie drogowym. IBDiM. Warszawa 2002., na które powołuje się zamawiający m.in. w WWiORB D.02.01.01H. Zgodnie z tym opracowaniem w budownictwie drogowym stosuje się następujące sposoby wzmocnienia podłoża za pomocą kolumn przemieszczeniowych, czyli kolumn, których wykonanie wiąże się z wprowadzeniem w podłoże dodatkowych elementów z efektem rozpychania gruntu:

- Wibrowymiana – formowanie kolumn z kruszywa (Kolumny żwirowe zgodne z WWiORB D.02.01.01G)
- Kolumny wibrocementowe i wibrobetonowe (Kolumny żwirowo – betonowe zgodne z WWiORB D.02.01.01H)
- Pale żwirowo - piaskowe i zagęszczające

Technologia opisana w odpowiedzi Wykonawcy na pytanie nr 3.14 jako wzmocnienie wgłębne – kolumny przemieszczeniowe jest w sposób bezsprzeczny zgodna z WWiORB nr D.02.01.01G oraz D.02.01.01H oraz z zapisami PFU określającymi, że zaprojektowane przez wykonawcę rozwiązania projektowe powinny być możliwe do realizacji na podstawie załączonych do PFU Warunków Wymagania i Odbioru Robót Budowlanych oraz zapisami punktu 1.1.1 PFU.

W treści PFU Zamawiający dopuścił zastosowania technologii bazujących na palach przemieszczeniowych, wskazując na dopuszczalność zastosowania kolumn żwirowych, betonowo – żwirowych czy prefabrykowanych pali żelbetowych. Metody te sprowadzają się właśnie do zastosowania kolumn przemieszczeniowych, a więc rozwiązań wprost przewidzianych przez Odwołującego.

O wadliwości stanowiska Zamawiającego świadczy również fakt, że nie istnieje odrębny WWiORB dla kolumn przemieszczeniowych. Biorąc pod uwagę, że sformułowanie to (kolumny przemieszczeniowe) określa metodę (a nie konkretne rozwiązanie) jest to całkowicie zrozumiałe. Jest to o tyle istotne, że dodatkowo dowodzi intencji Konsorcjum Polimex. Otóż rację miałby Zamawiający, gdyby Konsorcjum Polimex zadeklarowało w Wyjaśnieniach zamiast zastosowania określonej metody wzmocnienia niewymienionej w dokumentacji, ale posiadającej swój WWiORB i stanowiącej rzeczywiście odrębną technologię. Z taką sytuacją nie mamy jednak do czynienia w analizowanym przypadku.

Stanowisko Zamawiającego budzi zdziwienie u Odwołującego, wszak dla profesjonalisty oczywiste być powinno, że powyżej przywołane rozwiązania, które Zamawiający dopuścił, mogą stanowić nic innego jak właśnie kolumny przemieszczeniowe. Bez znaczenia jest fakt użycia w Wyjaśnieniach innej nazwy (kolumny przemieszczeniowe zamiast np. kolumny żwirowe), gdyż świadczy to jedynie o tym, że w treści Wyjaśnień Konsorcjum Polimex wskazało na zakładaną metodę wykonywania wzmocnienia, nie wskazując na inny materiał, niż przywołany w PFU. Jeśli jednak intencją Zamawiającego było zapoznanie się z ze szczegółami założeń technicznych, to z całą pewnością powinien On zwrócić się do Konsorcjum Polimex z dodatkowym pytaniem, a nie decydować się na odrzucenie (!) oferty z uwagi na powyższą okoliczność.

Podsumowując – nie mamy tu do czynienia z niezgodnością oferty Odwołującego z warunkami zamówienia. Wręcz przeciwnie – intencją Konsorcjum Polimex (wyrażoną w udzielonej Zamawiającemu odpowiedzi na pytanie 3.14 w Wyjaśnieniach) było i jest



posłużenie się w toku realizacji zamówienia technologią dopuszczoną w PFU. Jeśli Zamawiający miał wątpliwość do którego z rodzajów dopuszczonych technologii zakwalifikować należy wskazane przez Konsorcjum Polimex kolumny przemieszczeniowe, to Jego obowiązkiem było kwestię tę wyjaśnić (tymczasem Zamawiający zdecydował się na odrzucenie oferty Konsorcjum Polimex).

*c) Zakres prac projektowych i wykonawczych systemu sterowania oświetleniem – pytanie 3.21.*

Następnie Zamawiający stwierdza, że Konsorcjum Polimex zadeklarowało rozwiązanie rzekomo niezgodne z przewidzianym w pkt. 2.1.20.3 ppkt 2 PFU, w którym stwierdza się: *Należy zastosować rozwiązania techniczne umożliwiające efektywne sterowanie oświetleniem drogowym przede wszystkim przy zmniejszonym natężeniu ruchu pojazdów i zmianie jasności otoczenia.*

*Do systemu sterowania należy dostarczyć odpowiednie programy konfiguracyjne, monitorujące i diagnostyczne.*

*Układ sterowania oświetleniem obejmuje zakres oświetlenia odcinka drogi ekspresowej objęty utrzymaniem przez OD.*

W pytaniu nr 3.21 Zamawiający sformułował oczekiwanie następującej treści: Jaki zakres prac projektowych i robót oraz wymagania zostały wycenione i zostaną zrealizowane w ramach Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym? W jakim zakresie wyceniono Jaki zakres prac projektowych i robót oraz wymagania zostały wycenione i zostaną zrealizowane w ramach Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym? W jakim zakresie wyceniono zaprojektowanie i wykonanie sieci, instalacji i urządzeń na potrzeby komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów oraz zapewnienia prawidłowego funkcjonowania i obsługi Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem zgodnie z wymaganiami SWZ?

Konsorcjum Polimex nie zgadza się ze stanowiskiem Zamawiającego. Co więcej – na przykładzie tego pytania dobitnie widać, że działanie Zamawiającego nacechowane jest złą wolą i zmierza On wręcz do wykreowania po stronie Konsorcjum Polimex podstaw do odrzucenia oferty, usiłując wykorzystać udzielenie Wyjaśnienia przeciwko wykonawcy.

Konsorcjum Polimex wskazuje, że nie jest prawdą jakoby nie uwzględniło w swojej wycenie podłączenia do systemu oświetlenia węzłów drogowych Kromerowo i Biskupiec.

Zamawiający, decydując się na odrzucenie oferty Konsorcjum Polimex, dokonał wybiórczej analizy udzielonych Wyjaśnień, przywołując jedynie ich fragment.

Tymczasem z pominiętej przez Zamawiającego części Wyjaśnień wynika, że Odwołujący przewidział: zaprojektowanie i wykonanie zasilania dla urządzeń Systemu Zarządzania Ruchem w tym wykonanie kanału technologicznego wraz z kablem światłowodowym z odgałęzieniami do urządzeń Systemu Zarządzania Ruchem, w tym do szaf oświetleniowych

pozostających w gestii utrzymania GDDKiA. Z fragmentu wskazującego na szafy oświetleniowe pozostające w gestii utrzymania GDDKiA w sposób ewidentny wynika, że Odwołujący objął zakresem udzielanej odpowiedzi również węzły Kromerowo i Biskupiec. Sterowanie oświetleniem odbywa się poprzez szafy oświetleniowe, które zgodnie z powyższą odpowiedzią są podłączone do systemu poprzez kabel światłowodowy. Zgodnie z powyższym należy stwierdzić że wszystkie szafy oświetleniowe będące w gestii utrzymania GDDKiA będą podłączone do Systemu Zarządzania Ruchem, a tym samym do systemu sterowania oświetleniem. Skoro deklaracja Odwołującego odnosi się do szaf oświetleniowych pozostających w gestii utrzymania GDDKiA i Odwołujący nie poczynił w tym zakresie żadnych wyjątków, to bezspornie uznać należy, że obejmuje to również węzły Kromerowo i Biskupiec.

W drugiej części odpowiedzi (na którą powołuje się Zamawiający) Odwołujący odnosił się do jedynie do nowych odcinków oświetlenia drogi S16:

- zaprojektowanie i wykonanie Systemu Sterowania Oświetleniem dla oświetlenia odcinków oświetlenia drogi S16 pozostających w gestii utrzymania GDDKiA tj. pasy włączania na MOP Marcinkowo Lewy, na MOP Marcinkowo Prawy, teren MOP oraz OUD

Analizując zatem udzieloną odpowiedź kompleksowo (a nie wybiórczo – jak czyni to Zamawiający), stwierdzić należy, że Konsorcjum Polimex wskazało wykonanie systemu sterowania oświetleniem dla odcinków oświetlenia drogi S16 pozostających w gestii utrzymania GDDKiA, a takimi odcinkami są istniejące węzły drogowe Kromerowo i Biskupiec będące już w gestii utrzymania GDDKiA oraz dodatkowo przywołano w odpowiedzi pasy włączania na MOP Marcinkowo Lewy, na MOP Marcinkowo Prawy, teren MOP oraz OUD.

Co więcej – nawet pomijając przedstawione powyżej argumenty podkreślenia wymaga, że stanowisko Zamawiającego jest nieuzasadnione. Pomija On bowiem, że w odpowiedzi na pytanie nr 3.21, przed przytoczeniem analizowanych powyżej zakresów, znajduje się sformułowanie w szczególności. Już zatem z literalnej treści udzielonej odpowiedzi wynika, że odpowiedzi tej nie należy traktować jako katalog zamknięty, co (ewentualnie) powinno skłonić Zamawiającego do skierowania do Konsorcjum Polimex wniosku do udzielenia dalszych wyjaśnień (na podstawie obecnych nie da się bowiem stwierdzić, że oferta Konsorcjum Polimex jest niezgodna z warunkami zamówienia).

Wbrew stanowisku Zamawiającego nie istnieją zatem jakiegokolwiek podstawy do uznania, że oferta Odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia.

*d) Zgodność warstw konstrukcji nawierzchni z PFU – pytanie 3.17.*

Następnie Zamawiający wskazuje na rzekomą niezgodność udzielonych Wyjaśnień z wymaganiami w zakresie konstrukcji nawierzchni.

W pkt. 2.1.17.2.1.2 PFU Zamawiający określił wymóg stosowania konstrukcji katalogowych, tj. zgodnych z załącznikiem nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia

16 czerwca 2014 r. Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych (dalej jako „KTKNPIP”).

W dalszej części uzasadnienia Zamawiający przywołuje wymagania z KTKNPIP dla grup podłoża G3 oraz G4 (które określone na str. 43 w tablicy 8.3).

Pytanie nr 3.17 brzmiało: *Jaką konstrukcję nawierzchni dla trasy głównej oraz pozostałych dróg wyceniono w Ofercie? W ramach odpowiedzi prosimy o wskazanie układu (opisu warstw) i grubości poszczególnych warstw dla każdej z dróg.*

Konsorcjum Polimex udzieliło odpowiedzi wskazując, że: *W ofercie wycenione zostały konstrukcje nawierzchni zgodne z PFU pkt. 2.1.1.1 i 2.1.5.1. w zakresie konstrukcje nawierzchni podatnych, 2.1.5.2. w zakresie konstrukcji nawierzchni sztywnych oraz 2.1.17.2.2 w zakresie konstrukcji nawierzchni na jezdniach manewrowych MOP oraz z odpowiedzią Zamawiającego z dn. 30.05.2023r.*

Następnie przedstawiono założenia (w zestawieniu tabelarycznym) dla poszczególnych odcinków.

W zakresie jezdni manewrowych obwodu utrzymania drogi Odwołujący przedstawił następujące założenia:

<b>Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G3:</b>		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	25	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% <i>(jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni warstwa pełni funkcję warstwy odsączającej k<sub>10</sub>&gt; 5 m/dobę)</i>
7	-	Warstwa odcinająca – geotkanina separacyjna
<b>Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G4:</b>		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	40	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% <i>(jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni warstwa pełni funkcję warstwy odsączającej k<sub>10</sub>&gt; 5 m/dobę)</i>
7	-	Warstwa odcinająca – geotkanina separacyjna

Zdaniem Zamawiającego przedstawione konstrukcje dla dolnych warstw nawierzchni dla grup nośności podłoża G3 i G4 nie odpowiadają żadnemu z typów przewidzianych w tabelicy 8.3 KTKN PiP.

Konsorcjum Polimex nie podziela stanowiska Zamawiającego i wskazuje, że przewidziane w ofercie rozwiązanie pozostają zgodne z oczekiwaniami Zamawiającego.

W pierwszej kolejności Konsorcjum Polimex wskazuje, że Zamawiający zdaje się na obecnym etapie formułować oczekiwania, które nie zostały przez Niego wyrażone w treści PFU. Otóż przywołane postanowienie 2.1.17.2.1.2 PFU wskazuje na obowiązek zaprojektowania jezdni manewrowych według wymagań KTKN PiP. Wymaganie to nie może być jednak traktowane jako bezwzględna konieczność zastosowania się do któregoś z typów przedstawionych w tabelicy 8.3, tym bardziej, że konieczności takiej nie zakładają nawet sami autorzy KTKN PiP.

Już w pkt. 2.5 KTKN PiP stwierdza się: Katalog został opracowany przy założeniu typowych warunków gruntowo-wodnych. W przypadku gruntów słabych (organicznych) oraz w sytuacjach wyjątkowych (np. kurzawki) konieczne jest indywidualne projektowanie wzmocnienia podłoża gruntowego nawierzchni lub budowli ziemnej. Po zapewnieniu odpowiedniej nośności takiego podłoża, równomierności osiadań i ograniczeniu wartości osiadań całkowitych, możliwe jest przyjęcie górnych warstw konstrukcji nawierzchni z Katalogu. Również w licznych innych postanowieniach KTKN PiP wskazuje się, że w indywidualnych przypadkach należy zdecydować się na rozwiązania odbiegające od typowych. Wskazania wymaga również procedura, o której mowa w pkt. 5.6-5.12 KTKN PiP, gdzie opisuje się etap sprawdzania spełnienia warunków gruntowowodnych oraz ewentualne zwiększenia grubości warstw.

Jak wynika z powyższego celem KTKN PiP nie jest przedstawienie zamkniętej (enumeratywnej) liczby rozwiązań możliwych do zastosowania, a jedynie przedstawienie rozwiązań typowych. Wskazuje na to zarówno sama nazwa dokumentu, jak i chociażby tytułu tabelicy nr 8.3, do której referuje sam Zamawiający (w których konsekwentnie wskazuje się na rozwiązania typowe).

W tym miejscu analizie poddać należy wymaganie 2.1.17.2.1.2 PFU. Otóż w postanowieniu tym Zamawiający wskazuje na obowiązek zaprojektowania jezdni według wymagań KTKN PiP, a nie (jak zdaje się twierdzić na obecnym etapie) bezwzględnie w oparciu którymś z typów opisanych w tabelicy 8.3 KTKN PiP. A zatem, obowiązkiem wykonawców było przestrzeganie licznych wymagań określonych w KTKN PiP, ale nie oznacza to konieczności

zastosowania jednego z rozwiązań wskazanych w tabelicy 8.3, skoro są to rozwiązania typowe (a więc standardowe/ reprezentatywne/ normalne, utarte etc.).

Słowo wymóg/ wymaganie pojawia się w KTKN PiP 181 razy. Skoro Zamawiający formułuje obowiązek zaprojektowania jezdni zgodnie z wymaganiami KTKN PiP, to, odrzucając ofertę wykonawcy, wykazać powinien z którym wymaganiem oferta ta jest niezgodna. Zamawiający referuje natomiast jedynie do tabelicy 8.3, która z całą pewnością takiego wymagania/ wymogu nie kreuje.

Z ostrożności, chcąc uzasadnić przyjęte przez Konsorcjum Polimex rozwiązania, Odwołujący wskazuje na poniższe okoliczności.

Na terenie OUD założono lokalną wymianę gruntów podłoża i wyniesienie spodu konstrukcji nawierzchni min. 1,0m ponad zwierciadło wody gruntowej. W związku z tym w podłożu nawierzchni przedmiotowych dróg będzie grupa nośności podłoża G1, a to oznacza, że przyjęta do skonstruowania oferty konstrukcja nawierzchni jest zgodna z oczekiwaniami Zamawiającego.

Wyjaśniamy, że w oparciu o dane geotechniczne udostępnione przez Zamawiającego przeprowadzona została analiza warunków podłoża pod nawierzchnią dróg manewrowych na OUD. Stwierdzono: częste występowanie wody na głębokości 1-1.5m oraz występowanie praktycznie na całym obszarze OUD płytko zalegających gruntów organicznych lub powierzchniowo zalegających NN o średniej miąższości ok. 1,0 m. Zgodnie z postanowieniami

KTKN PiP, pkt. 8.16: Jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1 m od spodu konstrukcji nawierzchni, to zaleca się podniesienie niwelety drogi lub obniżenie zwierciadła wody gruntowej, o ile jest to możliwe: oraz pkt. 8.36: W przypadku występowania w podłożu gruntowym budowli ziemnej lub nawierzchni gruntów organicznych, w celu zapewnienia wymaganych warunków pracy konstrukcji nawierzchni oraz przeciwdziałania jej spękanom i deformacjom, należy w zależności od warunków miejscowych wykonać: wymianę gruntu organicznego na grunt mineralny, wzmocnienie słabego podłoża (na przykład zastosowanie kolumn, pali lub innych metod) albo wzmocnienie powierzchniowe z zastosowaniem geomateracy. Rozwiązania te należy projektować indywidualnie. W związku z tym dla potrzeb skonstruowania oferty założono: zastosowanie lokalnej wymiany gruntów podłoża i wyniesienie spodu konstrukcji nawierzchni min. 1,0m ponad zwierciadło wody gruntowej, co oznacza, że pod nawierzchnią dróg manewrowych OUD występowało będzie podłoże o grupie nośności G1.

Istotne jest także to, że przedstawione w odpowiedzi na zapytanie Zamawiającego konstrukcje dla grup nośności podłoża G3 i G4 posiadają takie same grubości warstw jak te

wymienione w Tabelicy 8.3 KTKNPIP, jednakże ich parametry są takie same lub wyższe (spełniające tym samym wymagania dla warstw zdefiniowanych w katalogu): :

- warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C3/4 podana w odpowiedzi jest zgodna z KTKNPIP.
- warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej CBR>35% o grubości 25cm dla G3 i 40cm dla G4 podana w odpowiedzi posiada wyższe parametry niż wymagana w KTKNPIP warstwy ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej CBR≥20% o grubości 25cm dla G3 i 40cm dla G4.

Stanowisko Zamawiającego jest zatem całkowicie nietrafione.

W dalszej części uzasadnienia odrzucenia oferty Zamawiający stwierdza, że Konsorcjum Polimex nie przewidziało zastosowania siatki wzmacniającej (Zamawiający przywołuje tabelę zamieszczoną w pkt. 1.1.3.2 PFU, gdzie występuje odniesienie do konieczności zastosowania siatki wzmacniającej na powierzchni 20% wskazanego zakresu).

Uwaga Zamawiającego jest bezzasadna, Konsorcjum Polimex przy konstruowaniu oferty przewidziało koszt związany z wykonaniem prac związanych z zastosowaniem siatki wzmacniającej na wymienionych przez Zamawiającego odcinakach dróg.

Zamawiający w swoim pytaniu wymagał podania informacji odnośnie do warstw konstrukcyjnych nawierzchni trasy głównej oraz pozostałych dróg, które wyceniono w ofercie i taka informacja została przekazana Zamawiającemu.

Zgodnie z definicją zawartą w KTKNPIP:

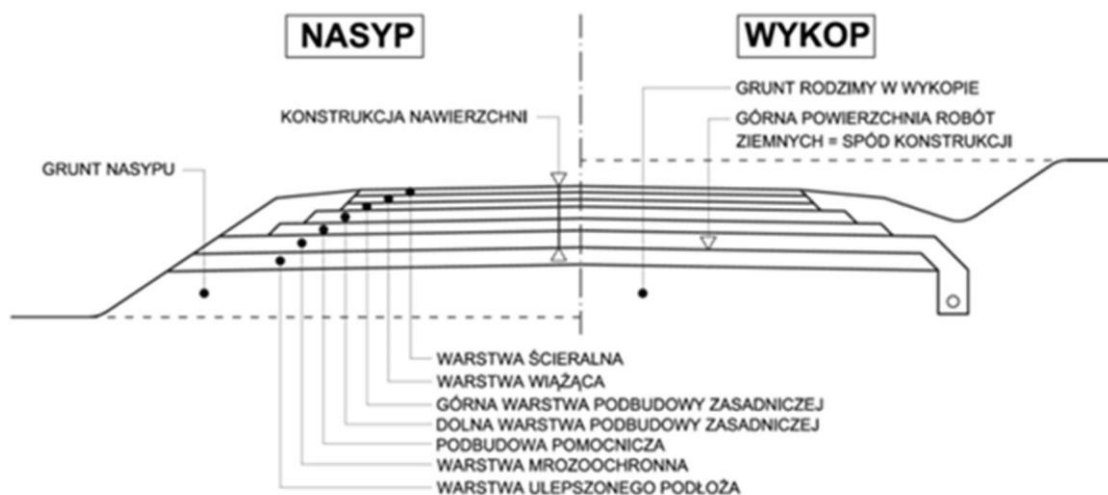
- 3.12. **Konstrukcja nawierzchni lub nawierzchnia** – zespół odpowiednio dobranych warstw, którego celem jest rozłożenie naprężeń od kół pojazdów na podłoże gruntowe nawierzchni oraz zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu jazdy pojazdów. Konstrukcja nawierzchni spoczywa na podłożu gruntowym lub na warstwie ulepszanego podłoża. Określenia „konstrukcja nawierzchni” i „nawierzchnia” są równoznaczne i mogą być stosowane wymiennie.

Dodatkowo:

4.2. Nie wszystkie warstwy pokazane na rysunkach 4.1 i 4.2 muszą występować w konkretnym projekcie. Liczba i rodzaj warstw występujących w danej konstrukcji nawierzchni zależy od warunków gruntowo-wodnych, kategorii ruchu i materiałów użytych do warstw nawierzchni.

Konstrukcja nawierzchni (nawierzchnia)	Warstwy górne konstrukcji nawierzchni	Warstwa ścieralna	
		Warstwa wiążąca	
	Podbudowa zasadnicza	Górna warstwa podbudowy zasadniczej	
		Dolna warstwa podbudowy zasadniczej	
Warstwy dolne konstrukcji nawierzchni	Podbudowa pomocnicza		
	Warstwa mrozoochronna		
Podłoże gruntowe nawierzchni	Warstwa ulepszanego podłoża		
	Grunt rodzimy w wykopie lub grunt nasypowy w nasypie, zakwalifikowany do jednej z grup nośności podłoża od G1 do G4.		

Rys. 4.1. Schemat i nazwy warstw konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych oraz warstwy ulepszanego podłoża



Rys. 4.2. Przekrój poprzeczny i nazwy warstw konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych oraz warstwy ulepszanego podłoża

Uwzględniając zatem treść pytania, uznać należy, że Zamawiający chciał poznać warstwy, które zamierza zaprojektować wykonawca, a o których jest mowa w KTKN PiP. Taką też odpowiedź udzieliło Konsorcjum Polimex (pomijając wzmiankę o siatce, którą używa się głównie do remontów istniejących nawierzchni).

Odwołujący w udzielonej odpowiedzi przedstawił konstrukcje nawierzchni dla dróg, które będą budowane w ramach zadania, a także inne konstrukcje przewidziane przez



Zamawiającego na odcinkach wymiany warstw nawierzchni, a które nie są przedmiotem KTKNPIP (zgodnie z zapisami pkt. 2.2 „Katalog został opracowany do projektowania nowych konstrukcji nawierzchni i nie obejmuje projektowania wzmocnień nawierzchni istniejących”).

W tabeli zamieszczonej w PFU w pkt. 1.1.3.2 Zamawiający wskazał, że w ramach oferty należy uwzględnić zastosowanie siatki wzmacniającej nawierzchnię na powierzchni 20% wymienionego zakresu dróg. Odwołujący przewidział w kalkulacji swojej oferty wykonanie tych robót w zakresie i w technologii wskazanej przez Zamawiającego (wg WWIORB D.05.03.26).

Ponieważ roboty te będą wykonywane przed ułożeniem nowych warstw nawierzchni asfaltowych, typowych do zastosowania na całych odcinkach „dodatkowych jezdniach, istniejących, pozostających, biegnących wzdłuż jezdni istniejącej DK16”, a przewidzianych do realizacji w ramach Kontraktu, nie zostały przedstawione w odpowiedzi na pytanie nr 3.11 Wyjaśnień przekazanych w związku z Wezwaniem Zamawiającego. Ponownego podkreślenia wymaga, że nie oznacza to jednak braku uwzględnienia tego zakresu. Jeśli Zamawiający chciał się upewnić czy oferta Odwołującego obejmuje zastosowanie siatki wzmacniającej, to powinien w tym zakresie wystosować jednoznaczne pytanie (co zresztą uczynił w przypadku innych wykonawców, o czym w dalszej części odwołania).

*e) Technologia wzmocnienia podłoża w lokalizacji wg Koncepcji Programowej: km 17+743 – 17+866 (1+502 – 1+626 B2) – pytanie 3.14.*

Pytanie nr 3.14 brzmiało: Jakie technologie wzmocnienia podłoża gruntowego pod korpusem trasy głównej oraz pozostałych dróg wyceniono w Ofercie? W ramach odpowiedzi prosimy o wskazanie technologii i lokalizacji miejsc (zgodnie z pikietażem dróg), w których zostały założone wzmocnienia podłoża gruntowego.

Odwołujący udzielił odpowiedzi, przedstawiając szczegóły w załączniku nr 5 do Wyjaśnień. Dla poz. 6 z zestawienia Odwołujący przyjął technologię wzmocnienia podłoża w postaci materaca geosyntetycznego.

Zamawiający stwierdza, że obszar ten (odpowiadający lokalizacji w km 17+743 – 17+866 (1+502 – 1+626 B2) wymaga zastosowania innej technologii. Zdaniem Zamawiającego wynika to z zasad wiedzy technicznej. Zamawiający podkreśla, że w obszarze tym zalegają grunty organiczne w postaci torfów, namułów i gytii o miąższości do 9 m. Zdaniem Zamawiającego konieczne jest wgłębne wzmocnienie podłoża (poprzez wymianę gruntu albo wykonanie pali). Zamawiający wskazuje również, że osiadanie eksploatacyjne drogi będzie znacznie przekraczać wartości dopuszczalne.

Zamawiający wskazuje również na rzekomą niezgodność rozwiązania z dokumentem Wytyczne wzmocniania podłoża gruntowego, Odwołujący nie może się jednak do tego zarzutu merytorycznie odnieść, gdyż Zamawiający nie wskazał na czym konkretnie polega owa niezgodność.



W opinii Odwołującego mamy tu do czynienia z kolejnym przykładem formułowania nieuzasadnionych wymagań i oczekiwań. Zamawiający zdaje się zapominać, że przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku od km około 13+600 drogi krajowej nr 16c tj. za węzłem Barczewo, pomiędzy miejscowościami Ruszajny i Czerwony Dwór do km około 31+800, zgodnie z istniejącym pikietażem drogowym DK 16. Długość odcinka - 18,2 km.

Inwestycja jest prowadzona w systemie Zaprojektuj i wybuduj, a zatem do obowiązków wykonawcy należy opracowanie dokumentacji projektowej i przyjęcie rozwiązań zgodnych z PFU oraz obowiązującymi przepisami prawa i zasadami wiedzy technicznej.

Wykonawca przyjął rozwiązania zgodne z SWZ i wymaganiami zamawiającego, przewidziane w PFU (w tym w zakresie wzmocnienia podłoża gruntowego i zapewnienia stateczności skarp wykopów i nasypów w zakresie dostosowanym do warunków gruntowo-wodnych, z uwzględnieniem m. in.: (i) właściwości gruntów, skał i materiałów, w tym materiałów antropogenicznych (nasypów niekontrolowanych); (ii) przewidywanych oddziaływań, które mogą być przyłożonymi obciążeniami (należy przyjmować obciążenie od pojazdów samochodowych równomiernie rozłożone o wielkości 25 KPa) lub zadanymi przemieszczeniami (np. spowodowanymi ruchami podłoża); (iii) wartości granicznych odkształceń; (iv) wymagań określonych w polskich normach oraz postanowieniami WWIORB w zakresie odnoszącym się do materacy geosyntetycznych).

Nadmienić należy, że dokumentacja geologiczno – inżynierska stanowiąca element SWZ nie spełnia wymagań aktualnie stawianych przez GDDKiA w zakresie dokumentowania warunków gruntowych w przypadku występowania gruntów słabonośnych (gytii, torfów, czy namułów). W ramach dokumentacji przekazanych przez Zamawiającego nie zostały wykonane badania w zakresie, który umożliwiłby w sposób wyczerpujący określić parametry podłoża zbudowanego z gruntów organicznych. Dla przedmiotowego terenu Zamawiający nie wykonał szczegółowych badań podłoża zgodnych z obowiązującymi wytycznymi (w tym z zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad nr 22 z dnia 27 czerwca 2019 r., w sprawie wprowadzenia „Wytycznych wykonywania badań podłoża gruntowego na potrzeby budownictwa drogowego”) dotyczącymi etapu Koncepcji Programowej. Zgodnie z wytycznymi Zamawiającego, dla gruntów słabonośnych, drobnoziarnistych należy wykonać szereg badań polowych i laboratoryjnych, przykładowo podstawowymi sondowaniami są sondowania CPTU oraz FVT.

Odwołujący przeprowadził na etapie badania ofert analizę obliczeniową, która pozwoliła uznać wskazane w Wyjaśnieniach rozwiązanie za wystarczające. Odwołujący przewidział w cenie kontraktowej wykonanie niezbędnych badań wymaganych zapisami SWZ i określających warunki gruntowe w sposób wyczerpujący i zgodny z aktualnymi standardami Zamawiającego.

W świetle powyższego przytoczone argumenty są bezzasadne, nie mają odzwierciedlenia w udostępnionych przez zamawiającego dokumentach i nie mogą stanowić podstawy do odrzucenia oferty.

## *2. Obowiązek wyjaśniania wątpliwości związanych z ofertą.*

Odwołujący w tym miejscu jeszcze raz podkreśla, że odrzucenie oferty może nastąpić jedynie wtedy, gdy zamawiający jest w stanie wykazać (ponad wszelką wątpliwość), że oferta jest niezgodna z warunkami zamówienia. Biorąc pod uwagę charakter sankcji w postaci odrzucenia oferty wykonawcy, nie może być w tym zakresie miejsca na jakiegokolwiek niedomówienia czy dwuznaczności. Dlatego też z orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej wynika obowiązek dogłębnego wyjaśnienia oferty składanej przez wykonawcę ubiegającego się o udzielenie zamówienia. Jak wskazuje Izba: Zgodnie z orzecznictwem KIO (por. wyrok z 24 sierpnia 2011 r., sygn. akt , opubl. LEX), art. 87 ust. 1 Pzp nakłada na zamawiającego obowiązek żądania od wykonawców wyjaśnień dotyczących treści złożonych ofert wówczas, gdy zamawiający zamierza odrzucić ofertę wykonawcy na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 Pzp, czyli wówczas, gdy jej treść nie odpowiada treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (siwz). Przepis art. 87 ust. 1 Pzp nie nakazuje wprost zamawiającemu obowiązku występowania do wykonawcy z żądaniem wyjaśnienia treści oferty, to jednak taka potrzeba po stronie zamawiającego występuje szczególnie dlatego, iż to na zamawiającym który ze swoich twierdzeń wywodzi skutek prawny w postaci konieczności odrzucenia oferty, spoczywa ciężar udowodnienia podstawy do zastosowania tej sankcji wobec oferty. Zamawiający nie może zaniechać pewnych czynności w wyniku których możliwe będzie ustalenie, że złożona oferta jest zgodna lub niezgodna z SIWZ. Dlatego nie może pozostawić żadnych elementów treści oferty do końca niewyjaśnionych. W tym celu zamawiający winien dążyć do wyjaśnienia ewentualnej niezgodności oferty z treścią siwz wzywając wykonawcę do złożenia wyjaśnień w trybie art. 87 ust. 1 ustawy a następnie gdyby było to potrzebne podjąć próbę jej poprawienia na podstawie art. 87 ust. 2 pkt 3 Pzp (wyrok z dnia 20.07.2021 r., sygn. KIO 1537/21).

Podobnie w innym orzeczeniu: W orzecznictwie wskazuje się, iż, biorąc pod uwagę obowiązek rzetelnego przeprowadzenia postępowania i prawidłowej oceny ofert, art. 87 ust. 1 ustawy P.z.p. należy odczytywać nie tylko jako uprawnienie zamawiającego zależne od jego uznania, co raczej kompetencję, tj. prawo do żądania wyjaśnień powiązane z obowiązkiem ich zażądania w celu dochowania wymaganej staranności w procedurze badania i oceny ofert. Tym samym możliwość, o której mówi art. 87 ust. 1 ustawy P.z.p. przeradza się wręcz w obowiązek, gdy oferta zawiera postanowienia niejasne, sprzeczne lub gdy jej treści nie da się jednoznacznie i stanowczo wywieść bez udziału wykonawcy (por. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 13 sierpnia 2009 r. sygn. akt KIO/UZP 992/09, wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 3 grudnia 2009 r. sygn. akt KIO/UZP 1519/09,

KIO/UZP 1520/09). Przepis ten w zdaniu drugim wyraźnie przewiduje natomiast, iż w toku badania i oceny ofert niedopuszczalne jest prowadzenie między zamawiającym a wykonawcą negocjacji dotyczących złożonej oferty oraz, z zastrzeżeniem ust. 1a i ust. 2 tego przepisu, dokonywanie jakiegokolwiek zmiany jej treści (wyrok z dnia 25.03.2011 r., sygn. KIO 510/11).

Obowiązek ten jest dodatkowo generowany przez fakt, że również na gruncie treści oferty czy też wyjaśnień udzielanych przez wykonawcę obowiązuje zasada rozstrzygania wątpliwości na korzyść wykonawcy: Innymi słowy, podstawą dla zastosowania sankcji jaką jest odrzucenie oferty wykonawcy i tym samym pozbawienie go szans na uzyskanie zamówienia, musi być stwierdzenie, że oświadczenie woli wykonawcy, jakim jest oferta, w pewnych merytorycznych aspektach, pozostaje w sprzeczności z jednoznacznie rozumianymi i nie budzącymi wątpliwości wymaganiami Zamawiającego, opisanymi w dokumentach zamówienia. Nie można jednak sankcji takiej zastosować w sytuacji, gdy wymagania te pozostawiają pewne pole do interpretacji. W takim wypadku wszelkie niejasności powinny być interpretowane na korzyść wykonawców biorących udział w postępowaniu (wyrok z dnia 2.03.2022 r., sygn. KIO 366/22).

W analizowanej sprawie, o ile przywołane powyżej odpowiedzi udzielone przez Konsorcjum Polimex nie rozwiewały wszelkich wątpliwości Zamawiającego, powinien On skierować do Odwołującego wezwanie do udzielenia dalszych wyjaśnień.

### **3. Nierówne traktowanie wykonawców.**

Odwołujący wskazuje w tym miejscu, że w toku Postępowania Zamawiający uchybił wynikającej z art. 16 pkt 1 PZP regule równego traktowania wykonawców, o czym świadczy sposób, w jaki Zamawiający potraktował Konsorcjum Kobylarnia oraz wybranego wykonawcę PORR S.A. Jak się bowiem okazuje, w przypadku tych akurat wykonawców Zamawiający przyjął odmienną postawę. Odwołujący wskazuje, że Zamawiający skierował do Konsorcjum Kobylarnia analogiczne jak do Odwołującego pytanie nr 3.17 (Jaką konstrukcję nawierzchni dla trasy głównej oraz pozostałych dróg wyceniono w Ofercie? W ramach odpowiedzi prosimy o wskazanie układu (opisu warstw) i grubości poszczególnych warstw dla każdej z dróg.). Wykonawca udzielił odpowiedzi: Projektowane konstrukcje nawierzchni przyjęto zgodnie ze wskazaniami PFU oraz udzielonymi odpowiedziami i przekazanymi do nich załącznikami. Zgodnie z ww. są to: po czym zamieścił tabelaryczne zestawienia obrazujące warstwy konstrukcyjne nawierzchni (analogicznie do zaprezentowanych przez Odwołującego).

Podobną formułę odpowiedzi na tożsame pytanie Zamawiającego zastosował wykonawca PORR S.A. Co istotne – odpowiadając na pytanie Zamawiającego odnośnie do konstrukcji jezdni manewrowych wykonawcy nie wskazali na zastosowanie siatki wzmacniającej. Mamy

tu więc (przyjmując retorykę zastosowaną przez Zamawiającego w stosunku do Odwołującego) do czynienia z ewidentną niezgodnością z warunkami zamówienia.

Następnie Zamawiający, na podstawie pisma o sygn. O/OL.D-3.2411.25.2022.35 z dnia 30.08.2023, skierował do wykonawców PORR S.A. oraz Konsorcjum Kobylarnia pytanie doszczegóławiające. Analogicznej szansy pozbawiony został Odwołujący, co stanowi o nierównym traktowaniu wykonawców przez Zamawiającego. Ponadto, uzasadniając odrzucenie oferty złożonej przez Konsorcjum Kobylarnia Zamawiający wskazuje, że w pierwotnie złożonych wyjaśnieniach Konsorcjum Kobylarnia nie uwzględniło w tabeli 9 spośród 17 obiektów inżynierskich (!). Pomimo tego Zamawiający zdecydował się wezwać wykonawcę do udzielenia dodatkowych wyjaśnień. Dopiero w dalszej kolejności (na skutek analizy uzupełniających wyjaśnień) Zamawiający uznał, że oferta Konsorcjum Kobylarnia nie jest zgodna z warunkami zamówienia. Co więcej – szansę na uzupełnienie wyjaśnień (także w odniesieniu do pytania nr 3.12) otrzymał również PORR. Różnica między sytuacją obu wykonawców jest jedynie taka, że PORR S.A. w ramach drugiej procedury wyjaśniającej sprostował oczekiwaniom Zamawiającego, a Konsorcjum Kobylarnia nie. Tymczasem Odwołujący nie został w ogóle wezwany do złożenia uzupełniających wyjaśnień.

Reasumując powyższe Odwołujący podkreśla, iż Zamawiający działając z należytą starannością szczególnie w sferze oceny ofert, nie może zaniechać czynności, które pozwolą mu na prawidłowe ustalenie, że złożona oferta jest zgodna lub niezgodna z warunkami zamówienia. Pomimo, iż art. 223 ust. 1 PZP nie jest zobowiązaniem zamawiającego, a jedynie uprawnieniem, Zamawiający nie może pozostawić żadnych zakresów oferty do końca niewyjaśnionych, tak aby jego decyzja w tym zakresie nie budziła wątpliwości.

**Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie** (pismo z dnia 3/11/23) wniósł o oddalenie odwołania podając w szczególności w uzasadnieniu stanowiska: (...)

#### I. Ogólne informacje o toku postępowania (...)

Zamawiający, dokonał czynności odrzucenia oferty Odwołującego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp. Przepis ten wskazuje, że Zamawiający odrzuca ofertę, jeżeli jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia. Przez warunki zamówienia, stosownie do art. 7 pkt 29 ustawy Pzp, należy rozumieć warunki, które dotyczą zamówienia lub postępowania o udzielenie zamówienia, wynikające w szczególności z opisu przedmiotu zamówienia, wymagań związanych z realizacją zamówienia, kryteriów oceny ofert, wymagań proceduralnych lub projektowanych postanowień umowy w sprawie zamówienia publicznego.

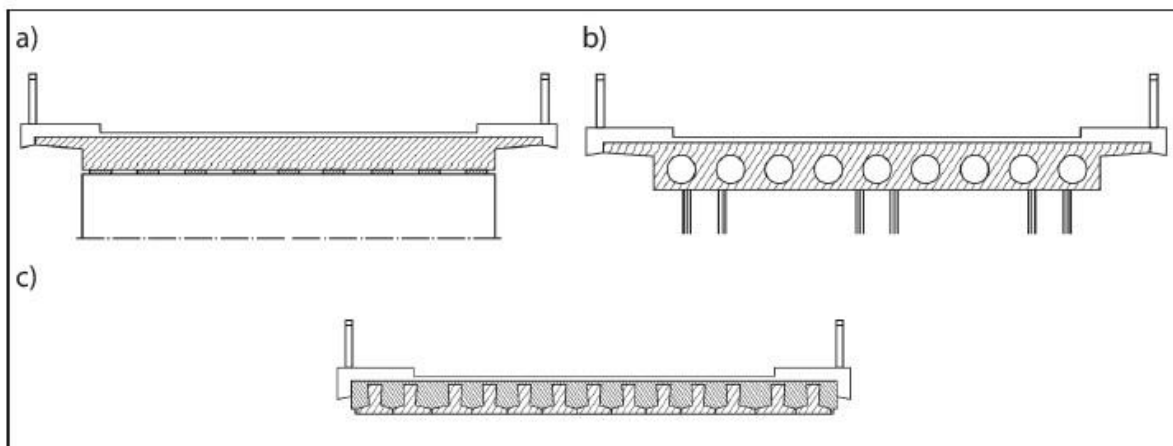
II. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp w zw. z art. 16 pkt 1 ustawy Pzp poprzez bezzasadne uznanie, że oferta Konsorcjum Polimex jest niezgodna z warunkami zamówienia, gdy tymczasem spełnia ona wszystkie wymagania Zamawiającego, w szczególności uwzględnia dopuszczoną PFU technologię wykonania mostu MD-1B;

II.1 Czynność odrzucenia oferty Odwołującego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

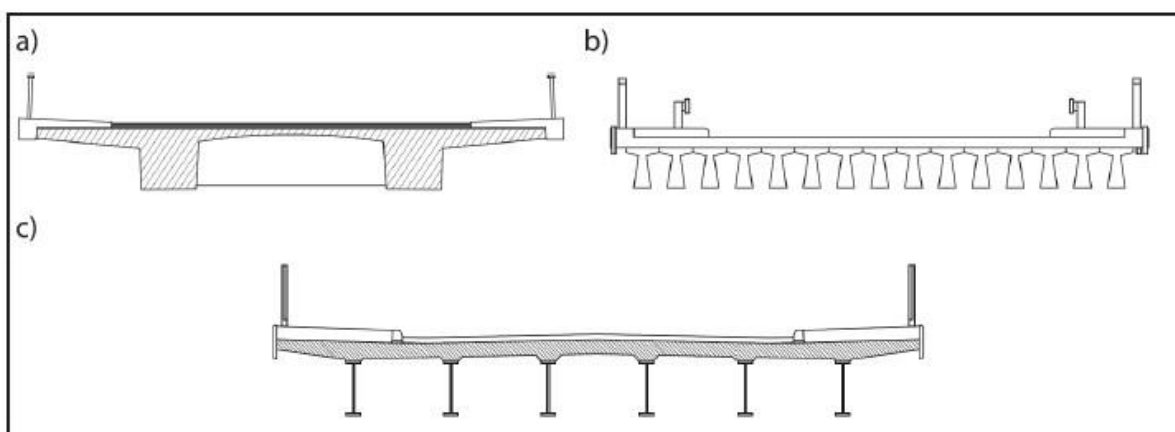
II.2 GDDKiA w całości podtrzymuje swoją argumentację przedstawioną w wyborze najkorzystniejszej oferty co do niezgodności oferty Odwołującego z dokumentami zamówienia. Z uwagi na obszerność tej argumentacji Zamawiający nie będzie ponownie przytaczał jej w niniejszej odpowiedzi na odwołanie.

II.3 Odnosząc się do stanowiska zawartego w odwołaniu należy przede wszystkim podkreślić, iż nieprawdą jest, że technologia zaproponowana przez Konsorcjum Polimex jest zgodna z technologią wymaganą przez Zamawiającego w dokumentach zamówienia. Konsorcjum Polimex w swoich wyjaśnieniach przekazało, że zamierza wybudować most z użyciem gotowych prefabrykatów – belek prefabrykowanych T18 – zamiast, zgodnie z wymogiem PFU, jako monolit – czyli konstrukcji w całości wylewanej i realizowanej na miejscu budowy. Odwołujący zamierza wykonstruować jako monolityczne, jedynie sztywne węzły na połączeniach powyższych belek, wylewając je na mokro na budowie. Założenie takie, jest błędne i niezgodne z PFU, gdyż wylanie na mokro samych węzłów na budowie nie spowoduje, że konstrukcja mostu stanie się monolityczna. Również wykonanie nadbetonu w technologii betonowania na miejscu nie spowoduje, że obiekt stanie się monolityczny. Technologia łączenia elementów prefabrykowanych z elementami wylewanymi już na placu budowy, nie skutkuje osiągnięciem efektu monolitu, co do idei. Otrzymujemy wówczas element składający się z dwóch rodzajów materiałów (dwóch rodzajów betonu) o różnych właściwościach, połączonych ze sobą za pomocą zbrojenia. Zamawiający nie kwestionuje twierdzenia, że belki prefabrykowane typu „T” są elementami żelbetowymi oraz tego, że przeszło wykonane z użyciem tych elementów jest elementem żelbetowym. Ale nie jest to element monolityczny, a to jest sedno sprawy. Cytowane przez Odwołującego zapisy wytycznych WR-M-21-2 punkt 3.2.3 traktujące o przeszłach płytowych potwierdzają słuszność twierdzenia Zamawiającego a nie Odwołującego: Prześła płytowe są na ogół wykonywane jako monolityczne, jakkolwiek stosuje się również rozwiązania, w których łączy się prefabrykowane belki (tworzące m.in. tzw. szalunek tracony) i betonową, monolityczną część przekroju wykonywaną na budowie. Z tego zdania jasno wynika, że rozwiązanie, w którym łączy się prefabrykowane belki i monolityczną część przekroju z założenia jest rozwiązaniem odmiennym od monolitycznego, wymienionego na początku zdania.

Potwierdzają to również rysunki umieszczone w cytowanym punkcie wytycznych WR-M-21-2, klasyfikujące oddzielnie przekroje monolityczne (pełne, bądź z otworami) oraz przekroje częściowo prefabrykowane (półprefabrykowane) z użyciem belek „T” lub odwrócone „T”:



Rys. 3-4. Przekroje poprzeczne obiektów mostowych płytowych: a) monolityczne pełne, b) monolityczne z otworami, c) częściowo prefabrykowane z belek typu odwrócone „T”



Rys. 3-5. Przekroje poprzeczne obiektów mostowych belkowych: a) monolityczne, b) półprefabrykowane z belek typu „T”, c) zespolone stalowo-betonowe

Zamawiający zastrzegł szczególną technologię dla tego konkretnie mostu z uwagi na nietypowy układ geometryczny płyty pomostu wymuszony warunkami środowiskowymi. Zgodnie z wiedzą i przekonaniem Zamawiającego, jedynie obiekt zaprojektowany i wykonany w technologii monolitycznej, odpowiednio zbrojony w odniesieniu do większych niż standardowo sił skręcających zapewni właściwą, długą i bezproblemową pracę ustroju nośnego. Z tych powodów zastrzegł w Tabeli 1.1 PFU jednoznaczne ograniczenie co do technologii, tj. Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi.

II.3. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp należy stwierdzić, że Odwołujący jednoznacznie wskazał w swoich wyjaśnieniach, że zamierza zastosować technologię wykonania mostu MD1B niedopuszczoną przez Zamawiającego w PFU.

III. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp w zw. z art. 16 pkt 1 ustawy Pzp poprzez bezzasadne uznanie, że oferta Konsorcjum Polimex jest niezgodna z warunkami zamówienia, gdy tymczasem spełnia ona wszystkie wymagania Zamawiającego, w szczególności uwzględnia dopuszczone przez PFU technologie wzmocnienia podłoża;

III.1 Czynność odrzucenia oferty Odwołującego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

III.2 GDDKiA w całości podtrzymuje swoją argumentację przedstawioną w wyborze najkorzystniejszej oferty co do niezgodności oferty Odwołującego z dokumentami zamówienia, podtrzymując tym samym, zarzut użycia niewłaściwej, niezgodnej z zapisami PFU technologii wzmocnienia podłoża. Z uwagi na obszerność tej argumentacji Zamawiający nie będzie ponownie przytaczał jej w niniejszej odpowiedzi na odwołanie.

III.3 Konsorcjum Polimex w odwołaniu, manipulując zapisami zawartymi w Warunkach Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych, próbuje dowodzić, że przyjęło technologię wzmocnienia zgodną z wymaganiami kontraktu. W swoich wyjaśnieniach (pismo z 28 lipca 2023 r.; znak: ID/1040/2023) nie wskazywało tych konkretnych rozwiązań, o wyborze których, Zamawiający dowiadyuje się z odwołania. W publikacji „Wybrane metody wzmocnienia podłoży” (B. Gajewska, C. Kraszewski, 2015, Budownictwo drogowe i kolejowe, 24 – 29) jedyną opisaną formą kolumn przemieszczeniowych są kolumny wiercone przemieszczeniowe. W publikacji tej wskazuje się bowiem, że: “Kolumny przemieszczeniowe – do formowania kolumn przemieszczeniowych stosowane są maszyny do wykonywania przemieszczeniowych pali wierconych w systemie “bezurobkowym” z użyciem świdra rozpychającego grunt na boki. Kolumny te wzmacniają podłoże zagęszczając luźne grunty piaszczyste lub “zbrojąc” słabe grunty spoiste i organiczne. Kolumny są formowane z betonu słabszego niż pale (zwykle C8/10 - C16/20 w zależności od wymaganej podatności). Zaletą kolumn przemieszczeniowych w stosunku do kolumn formowanych metodą wibrowymiany lub mieszania wgłębnego, jest możliwość formowania ich również w warstwach bardzo słabych gruntów. Dzięki ciągłemu procesowi tłoczenia mieszanki betonowej, która rozpycha słaby grunt i tworzy w nim pogrubienie trzonu, nie ma obawy “rozpląnięcia się” lub osłabionych przewarstwień kolumn”.

jest znacznie mniejsza. W świeżej kolumnie może być osadzone zbrojenie w postaci kośza lub profilu stalowego.

Wymagania dotyczące wykonywania i projektowania zawiera norma PN-EN 14679.

**Kolumny wiercone przemieszczeniowe**

– do formowania kolumn stosowane są maszyny do wykonywania przemieszczeniowych pali wierconych w systemie „bezrobotnym” z użyciem świda rozpychającego grunt na boki. Kolumny te wzmacniają podłoże zagęszczając luźne grunty piaszczyste lub „zbrojąc” słabe grunty spoiste i organiczne. Kolumny są formowane z betonu słabszego niż pale (zwykle C8/10-C16/20 w zależności od wymaganej podatności).

Zaletą kolumn przemieszczeniowych, w stosunku do kolumn formowanych metodą wibrowymiany lub mieszania wglębnego, jest możliwość formowania ich również w warstwach bardzo słabych gruntów. Dzięki ciągłemu procesowi tłoczenia mieszanki betonowej, która rozpycha słaby grunt i tworzy w nim pogrubienia trzonu, nie ma obawy „rozplynięcia się” lub osłabionych przewarstwień kolumn.

**Wymiana dynamiczna** – jest odmianą konsolidacji dynamicznej. W metodzie tej



▲ Fot. 3. Formowanie kolumn przemieszczeniowych – świder wyjęty z otworu (fot. K. Grzegorzewicz)

Odnosząc się do stanowiska zawartego w odwołaniu należy przede wszystkim zwrócić uwagę, że Konsorcjum Polimex dokonuje swojej autorskiej korekty tabeli zawartej w opracowaniu prof. M. Topolnickiego Ryzyko związane ze wzmocnieniem gruntu za pomocą kolumn o różnej sztywności. Polega ona na dopisaniu do tabeli sformułowania kolumny przemieszczeniowe oraz kolumny bez efektu rozpychania gruntu:



Sposób wzmocnienia podłoża					
Wymiana	Zagęszczenie		Wprowadzenie dodatkowych elementów w podłoże		
	Oddziaływanie statyczne	Oddziaływanie dynamiczne	Kolumny przemieszczeniowe (z efektem rozpychania gruntu)	Kolumny bez efektu rozpychania gruntu	
Wymiana gruntu również z dodatkiem składników wiążących i wypełniaczy (WWiORB D.02.01.01B wg SWZ)	Obciążenie wstępne  Obciążenie + przyspieszenie konsolidacji  Oddziaływanie na wodę gruntową	Zagęszczenie wibracyjne - za pomocą wibratorów wglębnych - za pomocą młotów wibracyjnych  Zagęszczenie impulsowe - zrzucanie ubijaka, - wybuchy, - sprężone powietrze	Wibrowymiana, kolumny żwirowe (WWiORB D.02.01.01G wg SWZ)  Kolumny wibro, betonowe, żwirowo -betonowe (WWiORB D.02.01.01H wg SWZ)  Pale piaskowe, żwirowo - piaskowe, zagęszczające (WWiORB D.02.01.01I wg SWZ)  Kolumny stabilizujące z wapna/cementu  Iniekcja rozpychająca	DSM (na sucho i na mokro) (WWiORB D.02.01.01E wg SWZ)  Trencher  Iniekcje niskociśnieniowe  Zamrażanie gruntu	Iniekcja strumieniowa (Jet-grouting) (WWiORB D.02.01.01F wg SWZ)

Oryginalna tabela nie zawiera takiego rozróżnienia:

Tab. 1 Klasyfikacja metod wzmocnienia gruntu wg [1].

Sposób wzmocnienia gruntu:					
Wymiana	Zagęszczenie		Dodatkowe elementy w podłożu		
	Oddziaływanie statyczne	Oddziaływanie dynamiczne	z efektem rozpychania gruntu	bez efektu rozpychania gruntu	
				oddziaływanie mechaniczne	oddziaływanie hydrauliczne
Wymiana gruntu, również z dodatkami składników wiążących i wypełniaczy	Obciążenie wstępne  Obciążenie + przyspieszenie konsolidacji  Iniekcja rozpychająca  Oddziaływanie na wodę gruntową	Zagęszczanie wibracyjne - za pomocą wibratorów wgłębnych, - za pomocą młotów wibracyjnych  Zagęszczanie impulsowe - zrzucanie ubijaka, - wybuchy, - sprężone powietrze	Wibrowymiana  Kolumny wibro, betonowe  Pale piaskowe, zagęszczane  Kolumny stabilizujące z wapna/cementu  Iniekcja rozpychająca	DSM (na sucho i na mokro)  Trencher (FMI)  Iniekcje  Zamrażanie gruntu	Iniekcja strumieniowa (jet grouting)

Odwołujący pomija również istotny, a niepotwierdzający stanowiska Konsorcjum Polimex, fragment z opracowania prof. M. Topolnickiego: (...) w ostatnich latach rozwinięto również inne metody, w tym zwłaszcza zastosowanie sztywnych inkluzji. Mianem „sztywnych” inkluzji określa się kolumny o średnicy przeważnie od 0,2 do 0,4 m, wykonywane w gruncie z betonu lub materiału zastępczego, o wytrzymałości na ściskanie rzędu 5 do 30 MPa. W kolumny z betonu można także wprowadzać dodatkowo zbrojenie, zależnie od warunków pracy i średnicy, ale z reguły są one elementami niezbrojonymi. W literaturze angielskiej sztywne inkluzje określa się ogólnie jako Rigid Inclusions (RI) a we francuskiej Inclusions Rigides (IR). W użyciu jest również kilka nazw firmowych, w tym m.in. kolumny CMC (Controlled Modulus Columns – nazwa zastrzeżona, wprowadzona przez firmę Menard) oraz kolumny CSC (Controlled Stiffness Columns) systemu Kellera. Na stronie internetowej firmy Menard czytamy, że (...) kolumny przemieszczeniowe CMC to technologia wzmocnienia gruntu wykonywana za pomocą świda przemieszczeniowego o specjalnie zaprojektowanym kształcie. Podczas pogrążania świda w podłoże za pomocą palownicy, grunt nie jest wydobywany na powierzchnię, a przemieszczany w kierunku poziomym do osi otworu, co powoduje jego dogęszczenie. W rezultacie uzyskujemy kompozyt gruntu i kolumn współpracujących jako jednolita struktura o zwiększonej nośności. Proces wykonywania kolumny nie powoduje praktycznie żadnych uszkodzeń powierzchni terenu i nie generuje niebezpiecznych dla otoczenia wibracji .

Firma Keller odnosząc się do technologii kolumn przemieszczeniowych wskazuje, że (...) metoda ta polega na wzmocnieniu podłoża przy użyciu betonowych kolumn przemieszczeniowych CSC® (Controlled Stiffness Column) charakteryzujących się stosunkowo wysokim modułem odkształcenia. Kolumny wykonywane są przez ściśliwe podłoże aż do warstw nośnych w celu zredukowania osiadania i zwiększenia nośności. Efektywność wzmocnienia zależy od relacji sztywności pomiędzy gruntem i kolumnami. Obciążenie od konstrukcji jest przenoszone na podłoże i kolumny poprzez warstwę transmisyjną lub sztywny fundament. Praktycznie każda z liczących się na rynku firm specjalizujących się w pracach geotechnicznych, fundamentach specjalnych i wzmocnianiu podłoża, ma w swoim portfolio technologię wykonywania kolumn przemieszczeniowych określając ją dodatkowo własną nazwą chronioną znakiem towarowym, np. firma Keller oferuje betonowe kolumny przemieszczeniowe CSC, firma Menard – kolumny przemieszczeniowe betonowe CMC, a firma Aarsleff – kolumny FDC, które również są kolumnami sztywnymi betonowymi. O tym, że w języku branżowym kolumny przemieszczeniowe oznaczają konkretną technologię świadczą informacje zawarte na stronach internetowych oraz w broszurach informacyjnych tych firm.

W publikacji prof. Topolnickiego przywołanej przez Odwołującego wprost wskazano, że kolumny przemieszczeniowe są osobną technologią wzmocnienia podłoża.

---

Do grupy C należą kolumny stabilizujące z wapna i cementu (CSV), wykonywane z użyciem suchych granulatów, które wiążą w podłożu przy kontakcie z wodą gruntową, kolumny wykonane z gotowych (mokrych) zapraw o różnym składzie (np. STS, STA) oraz, przede wszystkim, kolumny przemieszczeniowe typu Rigid Inclusions (sztywne inkluzje), wykonywane w gruncie z betonu lub materiału zastępczego (rys. 8-10). Wszystkie kolumny są z zasady niezbrojone. Średnica kolumn wynosi od 12 do 15 cm (sięga też 20 cm) w przypadku kolumn CSV, zgodnie z wytycznymi [6], do około 40 cm, przy czym najczęściej stosowane sztywne inkluzje mają średnice od 25 do 30 cm. Wkładanie zbrojenia, w postaci pojedynczych prętów lub profili stalowych, możliwe jest od średnicy co najmniej 25 cm, przy czym zbrojenie podraża koszty wzmocnienia gruntu i jest stosowane tylko w ograniczonym zakresie, np. w skrajnych rzędach kolumn pod wysokimi nasypami, por. [5].

Odwołujący wskazuje, że (...) kolumny przemieszczeniowe są ogólną nazwą grupy technologii polegających na wprowadzeniu dodatkowych elementów w podłoże z efektem rozpychania gruntu. Wyróżnić można kilka rodzajów kolumn przemieszczeniowych, różniących się od siebie z perspektywy zastosowanego materiału do ich wykonania .

W świetle przywołanych powyżej informacji firm specjalizujących się w wykonywaniu wzmocnień podłoża nie powinno budzić wątpliwości, że kolumny przemieszczeniowe są konkretną technologią wykonywania wzmocnień podłoża, tj. sztywnych inkluzji wykonywanych w gruncie z betonu lub materiału zastępczego, o wytrzymałości na ściskanie rzędu 5 do 30 MPa. Odwołujący wskazał w swoich wyjaśnieniach, że jako technologię

wzmocnienia podłoża pod posadowienie korpusu drogi (dla czterech z pięciu wymienionych lokalizacji), zamierza zastosować kolumny przemieszczeniowe. Zamawiający, bazując na takiej informacji, miał pełne prawo stwierdzić, że technologia jaką planuje użyć Konsorcjum Polimex jest niezgodna z dokumentami zamówienia. Bowiem zgodnie z WWiORB D.02.01.01G „Kolumny żwirowe” oraz D.02.01.01H „Kolumny betonowo – żwirowe” (które uzupełniają opis przedmiotu zamówienia) wymagania techniczne, w zakresie materiału użytego do wykonania wzmocnienia czy sprzętu oraz kontrola wykonanego wzmocnienia, są inne niż wymagania dla wykonywania kolumn przemieszczeniowych. Odwołujący pisze w odwołaniu, że (...) *za wadliwością stanowiska Zamawiającego przemawia zarówno literalna treść udzielonych przez Konsorcjum Polimex Wyjaśnień (w żadnym fragmencie tych Wyjaśnień nie zostało wskazane, że planowane jest zastosowanie technologii niezgodnej z dokumentacją postępowania), jak i wiedzy technicznej (z której wynika, że wzmocnienie podłoża za pomocą kolumn przemieszczeniowych jest jedną z technologii dopuszczonych wprost przez Zamawiającego)*. To właśnie literalna treść udzielonych przez Odwołującego wyjaśnień potwierdza, że zamierzał on zastosować technologię (kolumny przemieszczeniowe) niedopuszczoną przez Zamawiającego. Odwołujący wskazuje, że (...) *wbrew stanowisku Zamawiającego, kolumny przemieszczeniowe nie są odrębną, wykraczającą poza dopuszczone przez Zamawiającego, metodą wzmocnienia podłoża, lecz jednym z wprost przywołanych przez Zamawiającego sposobów<sup>7</sup>. W tym miejscu odwołujący przywołuje WWiORB D.02.01.01G „Kolumny żwirowe”, D.02.01.01H „Kolumny betonowo – żwirowe”,*

*D.02.01.01.I „Prefabrykowane pale żelbetowe”.*

*Określenia „kolumny przemieszczeniowe” i „kolumny żwirowo-piaskowe” albo „kolumny betonowo – żwirowe” nie są synonimami. W WWiORB, których baza załączona jest do PFU, a które w treści PFU zostały wskazane, jako obowiązkowe, zgodnie z tym, co pisze Odwołujący wymienione są min.: D.02.01.01G „Kolumny żwirowe”, D.02.01.01H „Kolumny betonowo – żwirowe”, D.02.01.01.I „Prefabrykowane pale żelbetowe”.*

Nadmienić należy, że trzecia wymieniona przez Odwołującego technologia dotyczy wykonania pali, a nie kolumn. W treści dwóch pozostałych wymienionych wyżej WWiORB będących załącznikiem do PFU, na które powołuje się Odwołujący ani razu nie pojawia się słowo przemieszczeniowe, w żadnej z form gramatycznych języka polskiego.

Odwołujący twierdzi, że jego stanowisko znajduje potwierdzenie (...) *w zarządzeniu nr 8 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 25.02.2002 roku, które wprowadza do stosowania przy planowaniu, budowie i utrzymaniu dróg opracowanie o nazwie: Wytyczne wzmocnienia podłoża gruntowego w budownictwie drogowym. IBDiM. Warszawa 2002., na które powołuje się zamawiający m.in. w WWiORB D.02.01.01H.*

Wyjaśnić należy, że Konsorcjum Polimex w treści przywołanych Wytycznych IBDiM wskazuje na metody wibracyjne takie jak: wibrowymiana (formowanie kolumn z kruszywą) oraz kolumny wibrobetonowe (formowanie kolumn z betonu). Metody te z całą pewnością nie są metodami odpowiadającymi wskazanej w wyjaśnieniach technologii kolumn przemieszczeniowych. Tak więc kolumny przemieszczeniowe opisane w odpowiedzi na pytanie 3.14 nie są zaliczane do metody wibracyjnej do której zaliczane jest formowanie kolumn z kruszywą (opisane w WWIORB D.02.01.01G "Kolumny żwirowe") oraz kolumny wibrobetonowe (opisane w WWIORB D.02.01.01.H "Kolumny betonowo-żwirowe"). Tym samym „Wytyczne” nie używają terminu kolumny przemieszczeniowe.

Konsorcjum Polimex pisze w odwołaniu, że (...) o wadliwości stanowiska Zamawiającego świadczy również fakt, że nie istnieje odrębny WWIORB dla kolumn przemieszczeniowych. Biorąc pod uwagę, że sformułowanie to (kolumny przemieszczeniowe) określa metodę (a nie konkretne rozwiązanie) jest to całkowicie zrozumiałe.

W przypisie oznaczonym 6 Odwołujący wskazuje link do zamieszczonego na stronie internetowej GDDKiA zbioru wzorcowych WWIORB. Bazując na tym Konsorcjum Polimex twierdzi, że nie istnieje odrębny WWIORB dla technologii kolumn przemieszczeniowych.

WWIORB pod nazwą „Kolumny przemieszczeniowe” w istocie nie znajduje się w bazie dokumentów wzorcowych Zamawiającego, ale przyczyną tego jest fakt, że GDDKiA nie przewiduje stosowania takiej technologii na swoich kontraktach.

Określenie kolumny przemieszczeniowe jest stosowane powszechnie jako nazwa technologii wzmocnienia w budownictwie drogowym i kubaturowym dla wykonywania sztywnych kolumn betonowych takich do których zaliczamy kolumny przemieszczeniowe CMC czy kolumny przemieszczeniowe CSC, które nie zostały dopuszczone i opisane w dokumentach zamówienia. Na marginesie należy wskazać, że technologia wzmocnienia wybrana przez Odwołującego jest relatywnie tańsza od dopuszczonych w dokumentacji przez Zamawiającego, co ma przełożenie na porównywalność ofert złożonych w postępowaniu.

III.4. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp należy stwierdzić, że:

- Odwołujący jednoznacznie wskazał w swoich wyjaśnieniach, że zamierza zastosować technologię kolumn przemieszczeniowych;
- Zamawiający określił w punkcie 1.1.3.5 PFU, że w zakresie sposobów wzmocnienia podłoża dopuszczalne są tylko i wyłącznie technologie, opisane w dołączonych do Programu Funkcjonalno – Użytkowego Warunkach Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (WWIORB).
- Zamawiający, w dokumentach zamówienia, nie przewidział WWIORB-u na technologię kolumn przemieszczeniowych, co było równoznaczne z brakiem możliwości zastosowania takiej technologii przez wykonawców.

IV. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp w zw. z art. 16 pkt 1 ustawy Pzp poprzez bezzasadne uznanie, że oferta Konsorcjum Polimex jest niezgodna z warunkami zamówienia, gdy tymczasem spełnia ona wszystkie wymagania Zamawiającego, w szczególności obejmuje prace projektowe i wykonawcze systemu sterowania oświetleniem;

IV.1 Czynność odrzucenia oferty Odwołującego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

IV.2 GDDKiA w całości podtrzymuje swoją argumentację przedstawioną w wyborze najkorzystniejszej oferty, co do niezgodności oferty Odwołującego z dokumentami zamówienia, podtrzymując tym samym, zarzut braku uwzględnienia pełnego zakresu prac w związku z budową systemu sterowania oświetleniem oraz odrzuca zarzut, że działanie Zamawiającego nacechowane jest złą wolą. Z uwagi na obszerność tej argumentacji Zamawiający nie będzie ponownie przytaczał jej w niniejszej odpowiedzi na odwołanie.

IV.3 Zamawiający nie dokonał wybiórczej analizy udzielonych wyjaśnień. Konsorcjum Polimex w odpowiedzi na prośbę Zamawiającego (wezwanie do złożenia wyjaśnień) bardzo konkretnie odpisało, jakie prace uwzględniło w cenie swojej oferty i jakie elementy systemu zamierza zainstalować w ramach kontraktu. Jedną z kluczowych ról Zamawiającego jest dokonanie rzetelnej oceny ofert i wybranie tej, która spełnia wszystkie warunki postępowania i pozwoli na prawidłową realizację przedmiotu zamówienia wraz ze wszystkimi wymaganymi elementami i zgodnie ze wszelkimi wymaganiami materiałowymi określonymi w warunkach zamówienia. Zarzut, że Zamawiający próbuje wykorzystać udzielone przez Konsorcjum Polimex wyjaśnienia przeciwko Wykonawcy jest absurdalny. To między innymi, na podstawie udzielonych odpowiedzi na wezwanie Zamawiającego, Zamawiający ustala, czy dana oferta spełnia wszystkie warunki określone w dokumentach przetargowych, w tym przypadku, w szczególności wymagania PFU.

Pytanie 3.21 zadane przez Zamawiającego w wezwaniu do udzielenia wyjaśnień dotyczyło dwóch systemów: zarządzania ruchem i sterowania oświetleniem drogowym (pełna treść pytania: Jaki zakres prac projektowych i robót oraz wymagania zostały wycenione i zostaną zrealizowane w ramach Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym? W jakim zakresie wyceniono zaprojektowanie i wykonanie sieci, instalacji i urządzeń na potrzeby komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów oraz zapewnienia prawidłowego funkcjonowania i obsługi Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem zgodnie z wymaganiami SWZ?). Pierwsza część odpowiedzi, jaką udzieliło Konsorcjum Polimex na to pytanie dotyczyła systemu zarządzania ruchem (SZR):

Zgodnie z wymaganiami SWZ oraz PFU Wykonawca w ofercie wycenił na podstawie wstępnej koncepcji w szczególności:

- zaprojektowanie i wykonanie zasilania dla urządzeń Systemu Zarządzania Ruchem w tym wykonanie kanału technologicznego wraz z kablem światłowodowym z odgałęzieniami do urządzeń Systemu Zarządzania Ruchem, w tym do szaf oświetleniowych pozostających w gestii utrzymania GDDKiA.

Drugi punkt odpowiedzi odnosił się do systemu sterowania oświetleniem, gdzie Konsorcjum Polimex napisało:

- zaprojektowanie i wykonanie Systemu Sterowania Oświetleniem dla oświetlenia odcinków oświetlenia drogi S16 pozostających w gestii utrzymania GDDKiA tj. pasy włączania na MOP Marcinkowo Lewy, na MOP Marcinkowo Prawy, teren MOP oraz OUD.

Szafy oświetleniowe, o których mowa w pierwszej części odpowiedzi mogą być wykorzystane przez Wykonawcę na potrzeby instalacji modułów i urządzeń elektronicznych systemu zarządzania ruchem, tak zresztą wynika z odpowiedzi udzielonej przez Odwołującego.

Zamawiający nie ma na tym etapie postępowania wiedzy (i nie musi jej mieć), czy i jak oba systemy, tj. zarządzania ruchem i sterowania oświetleniem będą ze sobą powiązane.

W drugiej części odpowiedzi, dotyczącej systemu sterowania oświetleniem Konsorcjum Polimex wymienia konkretnie, które miejsca i które elementy oświetlenia zamierza wpiąć do systemu, nie jest to katalog otwarty, nie ma w tym zdaniu np. zwrotu „między innymi”. Jest to katalog zamknięty. Tym samym Odwołujący wskazuje jednoznacznie, że wykona system sterowania oświetleniem tylko dla pasów włączania z MOP-ów, terenu MOP oraz OUD, pomijając zupełnie kluczowy i znaczący zakres prac, jakim winny zostać, w ramach systemu sterowania oświetleniem, objęte węzły drogowe Kromerowo i Biskupiec.

IV.4. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp należy stwierdzić, że:

- z wyjaśnień Odwołującego jednoznacznie wynika, że w ofercie przyjęto niepełny zakres prac, tj. wykonanie systemu sterowania oświetleniem tylko dla pasów włączania z MOP-ów, terenu MOP oraz OUD;
- Konsorcjum Polimex nie uwzględniło w ofercie podłączenia do systemu sterowania oświetleniem węzłów drogowych Kromerowo i Biskupiec;
- argumentacja zawarta w odwołaniu stanowi jedynie próbę ratowania oferty Konsorcjum Polimex, w której przyjęto niewłaściwe założenia co do zakresu prac.



V. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp w zw. z art. 16 pkt 1 ustawy Pzp poprzez bezzasadne uznanie, że oferta Konsorcjum Polimex jest niezgodna z warunkami zamówienia, gdy tymczasem spełnia ona wszystkie wymagania Zamawiającego, w szczególności dopuszczone w PFU warstwy konstrukcji nawierzchni;

V.1 Czynność odrzucenia oferty Odwołującego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

V.2 GDDKiA w całości podtrzymuje swoją argumentację przedstawioną w wyborze najkorzystniejszej oferty co do niezgodności oferty Odwołującego z dokumentami zamówienia. Z uwagi na obszerność tej argumentacji Zamawiający nie będzie ponownie przytaczał jej w niniejszej odpowiedzi na odwołanie.

V.3 W ocenie Zamawiającego argumentacja Konsorcjum Polimex w zakresie wykonania niezgodnych z wymaganiami PFU dolnych warstw konstrukcji nawierzchni nie odzwierciedla stanowiska Odwołującego zawartego w wyjaśnieniach.

V.4 Zamawiający nie zgadza się z twierdzeniem Odwołującego, że konstrukcja nawierzchni jezdni manewrowych na terenie OUD przez niego zaoferowana jest zgodna z wymaganiami PFU. Materiał zastosowany przez Konsorcjum Polimex w dolnych warstwach nawierzchni dla grup nośności podłoża G3 i G4 nie spełnia założeń Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Pólsztynnych (Katalog/KTKNPIP). Wbrew temu co twierdzi Odwołujący, nie przypisał on właściwie parametrów materiałowych do tych warstw. W treści odwołania Konsorcjum Polimex próbuje udowodnić, że wymaganie zawarte w pkt 2.1.17.2.1.2 PFU mówiące o konieczności zaprojektowania warstw nawierzchni jezdni manewrowych obwodu utrzymania drogi zgodnie z wymaganiami „Katalogu” nie oznacza bezwzględnej konieczności zastosowania, któregoś z typów określonych w Tabelicy 8.3., twierząc jednocześnie, że takiej konieczności nie zakładają nawet sami autorzy KTKNPIP. Jest to absurd. Sytuacja, którą w następnej kolejności opisuje Odwołujący cytując pkt 2.5 „Katalogu” odnosi się do warunków gruntowych G4, dla których nośność podłoża określona jest wtórnym modułem odkształcenia E2 o wartości mniejszej niż 25 MPa. W żargonie projektantów mówi się nawet, że warunki są wtedy „poniżej G4”. Przywołana tabela 8.3 nie definiuje warstw dla takich warunków. Dolne warstwy podłoża, zgodnie z punktem 2.5 katalogu, należy, wybierając wzmocnienie powyżej wskazanego - bardzo słabego podłoża, zaprojektować indywidualnie.

Tabela 8.3. „Katalogu” definiuje dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla kategorii ruchu KR3 i KR4 dla poszczególnych grup nośności podłoża dla wartości wtórnego modułu odkształcenia  $E2 \geq 25$  MPa. Odwołujący zastosował „indywidualne projektowanie” również dla grup nośności podłoża, dla których zgodnie z zapisami PFU miał przyjąć konstrukcję katalogową.



W odwołaniu Konsorcjum Polimex podnosi również kwestię zastosowania w dolnych warstwach nawierzchni, warstw wykonanych z materiałów o parametrach takich samych bądź wyższych, niż stawiane materiałom określonym w „Katalogu”. Konsorcjum Polimex stosuje zatem wymiennie warstwy pn. „Warstwa ulepszonego podłoża” i „warstwa mrozoochronna” zdefiniowane w KTKNPiP. Jeżeli warstwy te pełnią dokładnie taką samą funkcję, jak dowodzi Odwołujący, to nie zdefiniowano by w tabeli 8.3. „Katalogu”, dwóch różnych rodzajów warstw konstrukcyjnych. Przedstawione w „Katalogu” poszczególne typy dolnych warstw konstrukcji nawierzchni stanowią wynik długoletnich prac zespołów badawczych, obliczeń i obserwacji empirycznych. Dla kategorii ruchu KR3 i KR4 katalog przewiduje zastosowanie 5 typów dolnych warstw, do wyboru. Zadaniem Odwołującego było skorzystanie z podanej bazy i wybranie jednego z typów. Zamawiający nie narzucał żadnego konkretnego rozwiązania, wszystkie rodzaje dolnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni, które zapisane są w „Katalogu” są dopuszczone do stosowania w ramach realizacji zamówienia w zakresie dróg manewrowych na OUD.

Konsorcjum Polimex wybierając konstrukcje:

Nr w-y	Gr. [cm]	Opis warstwy
Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G3		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	25	Warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% (jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni należy zastosować: $k_{10} > 5$ m/dobę - funkcja warstwy odsączającej)
7	-	Warstwa odcinająca - geotkanina separacyjna
Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G4		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	40	Warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% (jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni należy zastosować: $k_{10} > 5$ m/dobę - funkcja warstwy odsączającej)
7	-	Warstwa odcinająca - geotkanina seperacyjna

– nie zastosowało się do wymagań PFU.

W dalszej części odwołania Konsorcjum Polimex argumentuje, że po przeanalizowaniu warunków gruntowo – wodnych dla obszaru, w którym ma zostać zaprojektowany i zbudowany obwód utrzymania drogi, i tak założono pod wszystkim drogami manewrowymi wykonanie wymiany gruntu, zatem podłoże zostanie doprowadzone do grupy nośności G1 (zgodnie z wymaganiami KTKN PiP wartość wtórnego modułu odkształcenia  $E2 \geq 80$  MPa).

Takiej informacji Odwołujący nie przekazał na etapie udzielania odpowiedzi na wezwanie do złożenia wyjaśnień. Niedochowanie staranności w tym zakresie oraz próba uzupełniania oświadczenia w odwołaniu, stanowi jedynie próbę ratowania oferty Konsorcjum Polimex, w której przyjęto niewłaściwe założenia co do wykonania dolnych warstw konstrukcji nawierzchni. Tym samym należy uznać, że na etapie odwołania wyjaśnienie to jest spóźnione.

Kolejną niezgodnością wykazaną w wyjaśnieniach oferty Konsorcjum Polimex jest brak zastosowania siatki wzmacniającej nawierzchnię. Wymaganie to określone zostało w tabeli w punkcie 1.1.3.2 PFU, dotyczy robót nawierzchniowych związanych ze wzmacnianiem jezdni dodatkowych zlokalizowanych w sąsiedztwie trasy głównej S16.

Odwołujący argumentuje, że na przekazanym w ramach odpowiedzi na wezwanie do złożenia wyjaśnień schemacie warstw konstrukcyjnych, jakie przyjął do tworzenia oferty w zakresie wzmacniania jezdni dodatkowych nie był zobowiązany do opisu siatki wzmacniającej.

W opinii Odwołującego siatka nie stanowi warstwy konstrukcyjnej, a o takie miał pytać Zamawiający w pytaniu 3.17. Na dowód tego w piśmie Konsorcjum Polimex cytuje definicję konstrukcji nawierzchni z KTKN PiP.

Zamawiający jest odmiennego zdania. Przytoczona definicja: „Konstrukcja nawierzchni lub nawierzchnia – zespół odpowiednio dobranych warstw, którego celem jest rozłożenie naprężeń od kół pojazdów na podłoże gruntowe nawierzchni oraz zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu jazdy pojazdów. Konstrukcja nawierzchni spoczywa na podłożu gruntowym lub na warstwie ulepszanego podłoża. Określenia „konstrukcja nawierzchni” i „nawierzchnia” są równoznaczne i mogą być stosowane wymiennie”, nie wyklucza wykazania warstwy siatki przy przedstawianiu układu warstw konstrukcyjnych danej nawierzchni, co też zawsze ma miejsce przy tworzeniu dokumentacji projektowej przez projektantów. Jest to bardzo istotny element konstrukcji nawierzchni, usprawniający rozkład naprężeń od kół pojazdów na podłoże gruntowe, a nie przedstawianie go na schematach konstrukcyjnych, czy to w wersji graficznej, czy opisowej, wprowadza w błąd zarówno na etapie projektowania, wyceny, jak i na etapie realizacji robót.

Informacja, że Konsorcjum Polimex zamierza siatkę zastosować zgodnie z wymaganiami PFU oraz, że uwzględniło ją w ofercie nie znalazła się w treści udzielnych wyjaśnień.

V.5. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp należy stwierdzić, że:

- z wyjaśnień Odwołującego jednoznacznie wynika, że w ofercie przyjęto wykonanie niezgodnych z wymaganiami PFU dolnych warstw konstrukcji nawierzchni oraz nie uwzględniono zastosowania siatki wzmacniającej na dodatkowych jezdniach i drogach bocznych;
- argumentacja zawarta w odwołaniu stanowi jedynie próbę ratowania oferty Konsorcjum Polimex, w której przyjęto niewłaściwe założenia co do wykonania dolnych warstw konstrukcji nawierzchni oraz nie uwzględniono zastosowania siatki wzmacniającej na dodatkowych jezdniach i drogach bocznych;

VI. Zarzut odwołania: naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp w zw. z art. 16 pkt 1 ustawy Pzp poprzez bezzasadne uznanie, że oferta Konsorcjum Polimex jest niezgodna z warunkami zamówienia, gdy tymczasem spełnia ona wszystkie wymagania Zamawiającego, w szczególności uwzględnia dopuszczoną przez PFU technologię wzmocnienia podłoża w lokalizacji w km 17+743 – 17+866 (1+502 – 1+626 B2);

VI.1 Czynność odrzucenia oferty Odwołującego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp była prawidłowa. Ma ona oparcie zarówno w przepisach ustawy Pzp, jak i ustalonym przez Zamawiającego stanie faktycznym.

VI.2 GDDKiA w całości podtrzymuje swoją argumentację przedstawioną w wyborze najkorzystniejszej oferty co do niezgodności oferty Odwołującego z dokumentami zamówienia, podtrzymując tym samym zarzut błędnego przyjęcia technologii wzmocnienia słabego podłoża. Z uwagi na obszerność tej argumentacji Zamawiający nie będzie ponownie przytaczał jej w niniejszej odpowiedzi na odwołanie.

VI.3 Konsorcjum Polimex twierdzi w odwołaniu, że nie może się do tego zarzutu merytorycznie odnieść, gdyż Zamawiający nie wskazał, na czym konkretnie ta niezgodność polega.

Nie sposób się z takim stwierdzeniem zgodzić. Przyjęty przez Konsorcjum sposób wzmocnienia podłoża jest niezgodny z dokumentem technicznym GDDKiA pn. „Wytyczne wzmocnienia podłoża gruntowego”, który został wymieniony pod pozycją nr 6 w punkcie 3.2 PFU, jako obowiązujący Wykonawców. W ocenie Zamawiającego, bez dokonywania obliczeń i podawania szczegółowych parametrów gruntów organicznych, rozwiązanie przedstawiane przez Konsorcjum Polimex nie spełnia wymagań Tablicy 2 „Wytycznych”. W żadnym z opisanych w Tablicy przypadków, gdzie występują w podłożu grunty organiczne, jako metody wzmocnienia nie wskazano zastosowania technologii polegającej na ułożeniu samych materaców geosyntetycznych. Odwołujący natomiast, wskazuje w wyjaśnieniach właśnie takie rozwiązanie.

Kolejnym bardzo istotnym argumentem i dowodem na to, że przyjęty przez Odwołującego sposób wzmocnienia podłoża jest niezgodny z wymaganiami jest to, że opisywany obszar sąsiaduje bezpośrednio z mostem MD-2B, który Odwołujący zamierza, bardzo słusznie zresztą, posadzić na palach wielkośrednicowych wierconych. W przypadku tym, osiadanie obiektu będzie tak znikome, że praktycznie niemierzalne. Natomiast dla obszaru, o bardzo zmiennej miąższości gruntów organicznych, dla którego Odwołujący przewidział tylko zastosowanie materaca, osiadanie będzie kilkudziesięciocentymetrowe i do tego bardzo niejednorodne w przekroju poprzecznym.

Nadmienić należy, że rozwiązanie w postaci posadowienia korpusu drogi na materacu jest z założenia posadowieniem i techniką wykorzystującą właściwości konsolidacyjne gruntu, tj. osiadanie w czasie, czyli jest to posadowienie podatne (odkształcające się plastycznie pod wpływem działania obciążeń). Posadowienie mostu z wykorzystaniem pali wierconych natomiast jest posadowieniem sztywnym (nie poddającym się odkształceniom). Na granicy obiektu/nasypu podczas eksploatacji powstanie zatem uskok, stanowiący wadę wykonanej nawierzchni jezdni i uniemożliwi dalszą, normalną jej eksploatację. Rozwiązanie zaproponowane przez Konsorcjum Polimex jest też wprost niezgodne z aktualnymi przepisami, tj. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych. W Rozdziale 3 „Budowle ziemne” tego Rozporządzenia, w § 73 pkt 1 przewidziano, że:

Konstrukcję budowli ziemnej projektuje się w taki sposób, aby:

- 1) przenosiła przewidywane obciążenia co najmniej w okresie użytkowania, przyjętym w dokumentacji projektowej;
- 2) osiadania eksploatacyjne nie przekraczały 0,10 m z wyjątkiem miejsca styku z drogowym obiektem inżynierskim, które projektuje się w sposób zapobiegający powstanie uskoku.

VI.4. Podsumowując argumentację Zamawiającego w zakresie braku naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp należy stwierdzić, że z wyjaśnień Odwołującego jednoznacznie wynika, że w ofercie przyjęto wykonanie niewłaściwej technologii wzmocnienia podłoża.

VI. Zarzut (ewentualny) odwołania: naruszenie art. 223 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z art. 16 pkt 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie przeprowadzenia dodatkowej procedury wyjaśniającej w celu jednoznacznego ustalenia, czy oferta Konsorcjum Polimex pozostaje zgodna z warunkami zamówienia;

V.1. Zarzut jest bezzasadny. Brak jest podstaw do wezwania Odwołującego do wyjaśnienia treści oferty.

V.2. W ocenie Zamawiającego brak było podstaw do zastosowania procedury z art. 223 ust. 1 ustawy Pzp. Wyjaśnienie treści oferty służy rozwianiu wątpliwości co do oświadczenia woli wykonawcy. Nie można w wyniku wyjaśnień z art. 223 ust. 1 ustawy Pzp wytworzyć w ofercie

nowej treści, która nie była w niej wyrażona. Nie ulega wątpliwości, że na ewentualne, ponowne wezwanie do wyjaśnienia treści oferty, Konsorcjum Polimex nie mogłoby zastąpić niezgodnej z PFU, wskazanej uprzednio, jako założenie do stworzenia oferty, technologii wykonania mostu MD-1B na taką, która odpowiada wymaganiom dokumentów zamówienia. Podobnie Odwołujący nie mógłby zmienić swojego stanowiska w zakresie założeń w zakresie wzmocnienia podłoża, prac przewidzianych w zakresie systemu sterowania oświetleniem, wykonania dolnych warstw konstrukcji nawierzchni czy też technologii wzmocnienia podłoża.

Zamawiający, mając na uwadze przedstawioną w niniejszej odpowiedzi argumentację, stoi na stanowisku, że zarzuty postawione przez Konsorcjum Polimex są bezzasadne, a odwołanie zasługuje na oddalenie w całości.

**Do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego** przystąpienie zgłosili wykonawca Budimex S.A. z/s w Warszawie oraz wykonawca POOR S.A. z/s w Warszawie wnosząc o oddalenie odwołania.

**Przystępujący Budimex w piśmie procesowym** z dnia 3/11/23) w zakresie podnoszonych w odwołaniu zarzutów podał szczególności w uzasadnieniu stanowiska: (...)

Uwagi dotyczące nieprawidłowego oznaczenia Zamawiającego

1. W pierwszej kolejności Przystępujący wskazuje, że zgodnie z art. 516 ust. 1 pkt 2) ustawy Pzp odwołanie zawiera nazwę i siedzibę zamawiającego, numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej zamawiającego. Po dokonaniu analizy oznaczenia stron w ramach niniejszego odwołania, Przystępujący zwrócił uwagę na fakt, że Odwołujący w sposób nieprawidłowy określił Zamawiającego, którym jest nie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie, a Skarb Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, przy czym Oddział w Olsztynie jest jedynie jednostką prowadzącą postępowanie. Jednostka organizacyjna, jaką jest Oddział w Olsztynie może być stroną postępowania wyłącznie w przypadku, gdy przepisy przyznają takiej jednostce zdolność do bycia stroną takiego postępowania, co nie ma w tym przypadku miejsca.

2. Zgodnie z art. 67 §2 k.p.c. za Skarb Państwa podejmuje czynności procesowe organ państwowej jednostki organizacyjnej, z której działalnością wiąże się dochodzone roszczenie, lub organ jednostki nadrzędnej. Jednolitość Skarbu Państwa jako osoby prawnej to konstrukcja materialnoprawna, która w związku z brzmieniem art. 67 §2 k.p.c. wywiera w praktyce ten skutek, że stroną postępowania jest zawsze Skarb Państwa, niezależnie od tego, że występuje wielość państwowych jednostek organizacyjnych. Państwowa jednostka organizacyjna, z działalnością której wiąże się konkretna sprawa (w tym przypadku sprawa

odwoławcza przed Krajową Izbą Odwoławczą), nigdy nie będzie stroną postępowania, w przeciwieństwie właśnie do Skarbu Państwa. W związku z powyższym, jako Zamawiającego należało oznaczyć Skarb Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, a nie wyłącznie prowadzącego postępowanie: Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie.

3. W ocenie Przystępującego powyższe stanowi uchybienie formalne, co do którego nie ma możliwości następczego poprawienia. Po pierwsze bowiem, w przypadku następczej zmiany oznaczenia Zamawiającego na prawidłowe doszłoby do zmiany podmiotowej stron uczestniczących w postępowaniu odwoławczym. Jednocześnie, taka zmiana już po upływie terminu na wniesienie odwołania skutkowałaby nieuprawnionym wydłużeniem terminu na jego wniesienie, a więc świadczyłaby wprost o konieczności odrzucenia odwołania na podstawie art. 528 pkt 3) ustawy Pzp („odwołanie zostało wniesione po upływie terminu określonego w ustawie”). Po drugie – Krajowa Izba Odwoławcza nie ma możliwości dokonania samodzielnego sprostowania oznaczenia strony, ponieważ istotnie dochodzi do zmiany podmiotowej.

4. Przystępujący podnosi, że Odwołujący 2 jest podmiotem profesjonalnym, który uczestniczy w bardzo wielu postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego wszczynanych przez Zamawiającego. W związku z tym z całą pewnością od takiego podmiotu wymaga się daleko idącej staranności w działaniu. Powyższe nieścisłości mogą na pierwszy rzut oka wydawać się błahe w obliczu prawidłowo określonej nazwy Postępowania, jednakże Przystępujący podkreśla, że działanie Odwołującego 2 nosi znamiona lekkomyślności, niedbalstwa i działanie ze świadomością tego, jak należy prawidłowo oznaczyć Zamawiającego, szczególnie biorąc pod uwagę fakt, że w przeszłości wielokrotnie wykonawca ten składał odwołania prawidłowo oznaczając strony postępowania odwoławczego.

5. Dla przykładu Przystępujący podaje następujące odwołania Odwołującego 2, w których wykonawca ten prawidłowo oznaczył Zamawiającego: – „Budowa drogi S16 Olsztyn (S51) – Ełk (S61) odcinek Olsztyn – Biskupiec (budowa drugiej jezdni) odcinek Olsztyn Wschód – Barczewo” (nr postępowania: O/OL.D3.2411.24.2022) – odwołanie z dnia 17 sierpnia 2023 r.:

(...)

6. Rozstrzygnięcie w tej sprawie Przystępujący naturalnie pozostawia Krajowej Izbie Odwoławczej, jednakże w jego ocenie uzasadniona jest konkluzja, że wniesione przez Odwołującego 2 odwołanie nie zostało skutecznie wniesione.

Odnosząc się następnie do zarzutów merytorycznych odwołania, należy wskazać, co następuje:

## II. 1. Technologia wykonania mostu MD-1B – pkt 1 ppkt 1.2 lit. a) uzasadnienia odwołania

1. W odniesieniu do pierwszego z zarzutów dotyczących oceny zgodności oferty Odwołującego 2 z dokumentacją Postępowania, Przystępujący wskazuje, że zgodnie z tabelą pkt 1.1 PFU z dnia 5 czerwca 2023 r. dla nowoprojektowanego obiektu MD-1B należało przyjąć konstrukcję żelbetową, monolityczną, trójprzęsłową o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu, a przyczółki należało zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi:

Tabela nr 1.1. Wykaz obiektów inżynierskich z informacją o przeszkodach koniecznych do pokonania, w tym obiektów ekologicznych (przejścia dla zwierząt) na trasie głównej, łącznicach, dodatkowych jezdniach oraz innych drogach i przeszkodach.

Lp.	Kilometraż orientacyjny wg KP	Kolizja z przeszkodą	Parametry funkcjonalne przeszkód	Rodzaj obiektu inżynierskiego
1	2	3	4	5
3	10+811 wg KP Symbol obiektu wg KP MD-1B – nowy obiekt w ciągu jezdni prawej	Trasa główna z rzeką <u>Wipsówka</u> oraz szlakiem migracji dużych zwierząt	<u>Należy wykonać na obiekcie jednostronny chodnik do obsługi szer. 0,9m odseparowany od pasa awaryjnego barierą ochronną.</u>	MS
			Parametry zgodnie ze zmianą DŚU 2020 oraz zgodnie z pkt 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2 PFU.  <u>Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi [drogi]</u>	

2. Ponadto, zgodnie z postanowieniami zawartymi przez Zamawiającego w pkt. 1.1 PFU, przedmiot zamówienia należało wykonać między innymi zgodnie ze Wzorcami i Standardami Ministra właściwego ds. Transportu wymienionych w PFU pkt. 3.1 poz. 138.

3. Podział obiektów mostowych ze względu na typ konstrukcji można znaleźć w następujących dokumentach:

- WR-M-21-1 „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 1: Kształtowanie konstrukcji”,
- WR-M-21-2 „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 2: Podstawowe wiadomości o drogowych obiektach mostowych”.

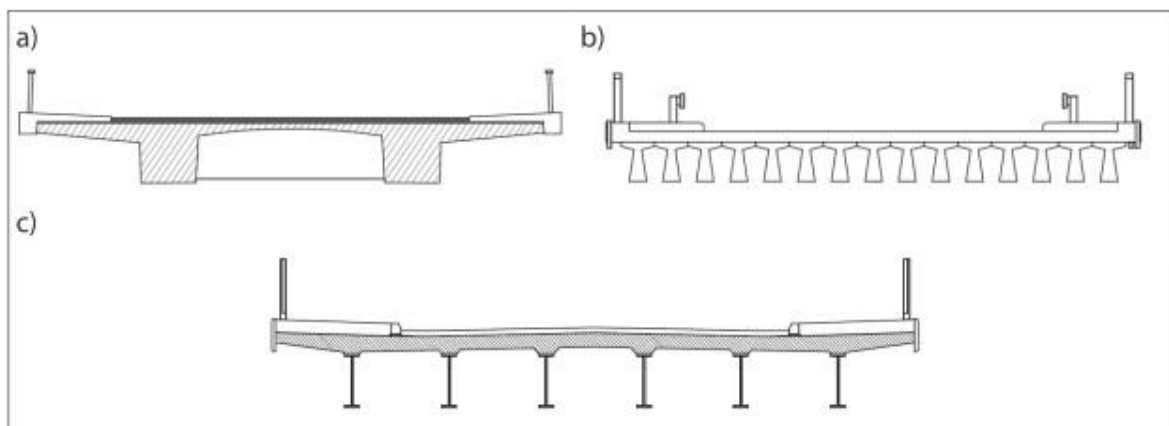
4. I tak, odnosząc się do tabeli 2-1 zamieszczonej w ramach WR-M-21-1: tabela ta przedstawia zestawienie obiektów między innymi ze względu na typ konstrukcji, zakres rozpiętości i liczbę przęseł. Do obiektów monolitycznych wieloprzęsłowych w zakresie rozpiętości 20-30m zaliczono: sprężoną belkę monolityczną. Konstrukcja z użyciem belek prefabrykowanych typu T zaliczona została do obiektów częściowo prefabrykowanych, podobnie jak konstrukcja zespolona z dźwigarów walcowanych (stalowych).

Dowód: Tab. 2-1. Zestawienie typowych konstrukcji obiektów mostowych i przepustów w katalogu

5. Co więcej, odnosząc się do rysunków 3-5 zamieszczonych w ramach WR-M-21-2, należy wskazać, że rysunki te przedstawiają przekroje poprzeczne typowych mostów belkowych z rozgraniczeniem na konstrukcję monolityczną, półprefabrykowaną z belek typu T oraz zespolone stalobetonowe. Konstrukcja z użyciem prefabrykowanych belek T jest określana również w pkt 3.2.3 WR-M-21-2 jako konstrukcja zespolona (dźwigar prefabrykowany i płyta betonowa wylewana na budowie).

6. Poniżej Przystępujący wskazuje kluczowy fragment pkt 3.2.3 WR-M-21-2:

W przekroju **belkowym** wyróżnia się dźwigar (belkę główną) i płytę pomostu. Przekroje belkowe mogą być wykonane z betonu, ze stali lub kombinacji tych materiałów (dźwigar stalowy – płyta betonowa). Przęsło o takim przekroju może być wykonywane jako monolityczne (dźwigar i płyta betonowane na budowie) (rys. 3-5a) lub zespolone (dźwigar prefabrykowany i płyta betonowa wylewana na budowie) (rys. 3-5b). Przęsło



Rys. 3-5. Przekroje poprzeczne obiektów mostowych belkowych: a) monolityczne, b) półprefabrykowane z belek typu „T”, c) zespolone stalowo-betonowe

7. Nieprzypadkowo Przystępujący odnosi się do WR-M-21-2 – również Odwołujący 2 w treści odwołania (str. 10) wskazuje na pkt 3.2.3. WR-M-21-2, jednakże zdaje się wyciągać z tego dokumentu zupełnie odmienne wnioski, odnosząc się wyłącznie do fragmentu tekstu i całkowicie pomijając towarzyszące mu rysunki z objaśnieniami. W szczególności Odwołujący 2 pomija rysunek b) z powołanego opracowania, z którego wprost wynika, że obiekt mostowy belkowy z belek typu „T” jest obiektem półprefabrykowanym, a nie monolitycznym.



Odwołujący 2 tymczasem ze wskazanego opracowania cytuje jedynie, jak następuje z pkt 3.2.3. WR-M-21-2:

Wymagania, o których mowa w PFU (obiekt monolityczny, żelbetowy) nie wyklucza zastosowania belki typu T. W takim przypadku nadal może on mieć (i w rozwiązaniu przyjętym przez Konsorcjum Polimex ma) monolityczny i żelbetowy charakter. Przyjęte założenie potwierdzają zapisy WR-M-21-2 punkt 3.2.3. Kryterium przekroju poprzecznego przęsła (strona 15): *...Przęsła płytowe są na ogół wykonywane jako monolityczne, jakkolwiek stosuje się również rozwiązania, w których łączy się prefabrykowane belki (tworzące m.in. tzw. szalunek tracony) i betonową, monolityczną część przekroju wykonywaną na budowie. ....*

8. Na podstawie powyższych Wzorców i standardów rekomendowanych przez Ministra właściwego ds. transportu nie sposób zaliczyć obiektu o konstrukcji nośnej z prefabrykowanych belek T do konstrukcji monolitycznych. Konstrukcję z prefabrykowanych belek typu T i płyty betonowej wylewanej na mokro na budowie definiuje się jako konstrukcję półprefabrykowaną i/lub zespoloną (beton-beton).

9. Z powyższymi definicjami zgodny jest również katalog „Prefabrykowane belki strunobetonowe typu T” autorstwa Mosty Łódź. W pkt 9 niniejszego katalogu określono, że belki prefabrykowane typu T będą stosowane wyłącznie w konstrukcjach zespolonych typu beton prefabrykowany – beton na mokro. Sposób obliczeń konstrukcji również jest charakterystyczny dla konstrukcji zespolonych, gdzie rozpatruje się przekrój niezespolony i zespolony (jak również podaje przywołany Katalog).

Dowód: Katalog „Prefabrykowane belki strunobetonowe typu T” (Łódź, styczeń 2021 r.) - wyciąg

10. Reasumując, Odwołujący 2 zastosował dla przedmiotowego obiektu MD-1B konstrukcję półprefabrykowaną (zespoloną) z belek typu „T”. Jest to konstrukcja, w której głównym elementem nośnym jest prefabrykowana belka strunobetonowa. Na budowie natomiast następuje wykonanie na mokro płyty żelbetowej wraz z poprzecznikami, które podlegają zespoleniu z wcześniej ułożonymi belkami prefabrykowanymi. Przyjęta przez Odwołującego 2 konstrukcja nie jest konstrukcją monolityczną, ponieważ nie jest wbetonowana w całości na budowie.

11. Mając na uwadze wszystkie powyższe okoliczności, zarzut Odwołującego 2 dotyczący nieprawidłowej oceny jego oferty w związku z niezgodnością z warunkami zamówienia z uwagi na nieprawidłową technologię wykonania mostu MD-1B – nie potwierdził się i zasługuje na oddalenie.

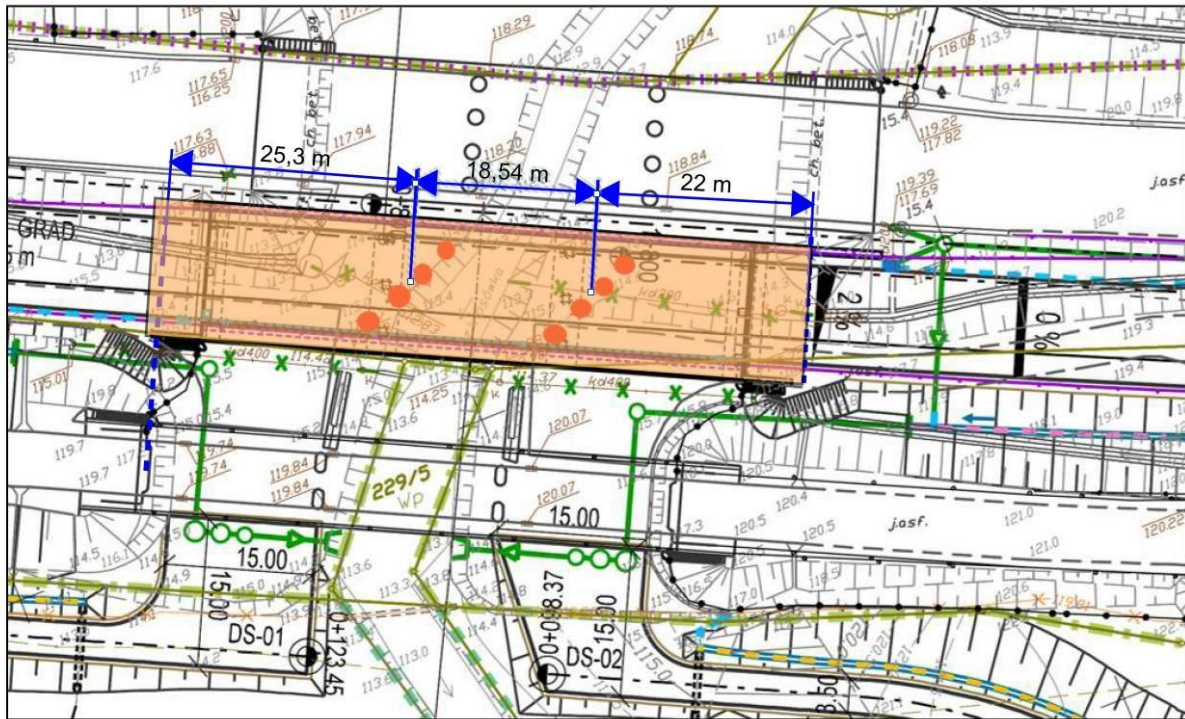
12. Niezależnie od powyższego i jedynie na marginesie Przystępujący podnosi, że dostrzeżona przez Zamawiającego niezgodność w zakresie technologii wykonania mostu MD-1B nie jest jedyną niezgodnością odnoszącą się do tego obiektu w ofercie Odwołującego 2. Mianowicie, w treści załącznika nr 3 do pisma z wyjaśnieniami z dnia 28 lipca 2023 r. Odwołujący 2 podaje rozpiętości poszczególnych przęseł obiektu: 17,85+18,2+17,85 oraz długość obiektu równą 54,8 m. Przyjęta konstrukcja to ramownica z belek prefabrykowanych typu T18. Zgodnie z postanowieniami zawartymi w zaktualizowanym PFU (zmiana z dnia 5 czerwca 2023 r.) (tab. 1.1) oraz odpowiedzią nr 268 - nie ma możliwości zastosowania obiektu o parametrach przyjętych przez Odwołującego 2. Realizacja obiektu z belek o długości 18m jest po prostu niemożliwa – z tego typu belek (o takich rozpiętościach przęseł i długościach oraz konstrukcji) można było zaprojektować jedynie obiekt bliźniaczy do obiektu istniejącego, co biorąc pod uwagę odpowiedź Zamawiającego, było po prostu niedopuszczalne. W ocenie Przystępującego Odwołujący 2 prawdopodobnie przyjął dla nowego obiektu rozwiązanie z Koncepcji Programowej, czyli obiektu trzyprzęsłowego 3x18m (belki Kujan 18). Koncepcja Programowa nie jest tymczasem dokumentem wiążącym, a jedynie zawierającym przykładowe rozwiązania, natomiast przy projektowaniu należy wziąć pod uwagę wytyczne Zamawiającego, które obowiązują w całości wszystkich wykonawców.

13. Poniżej Przystępujący przywołuje treść pytania i odpowiedzi nr 268:

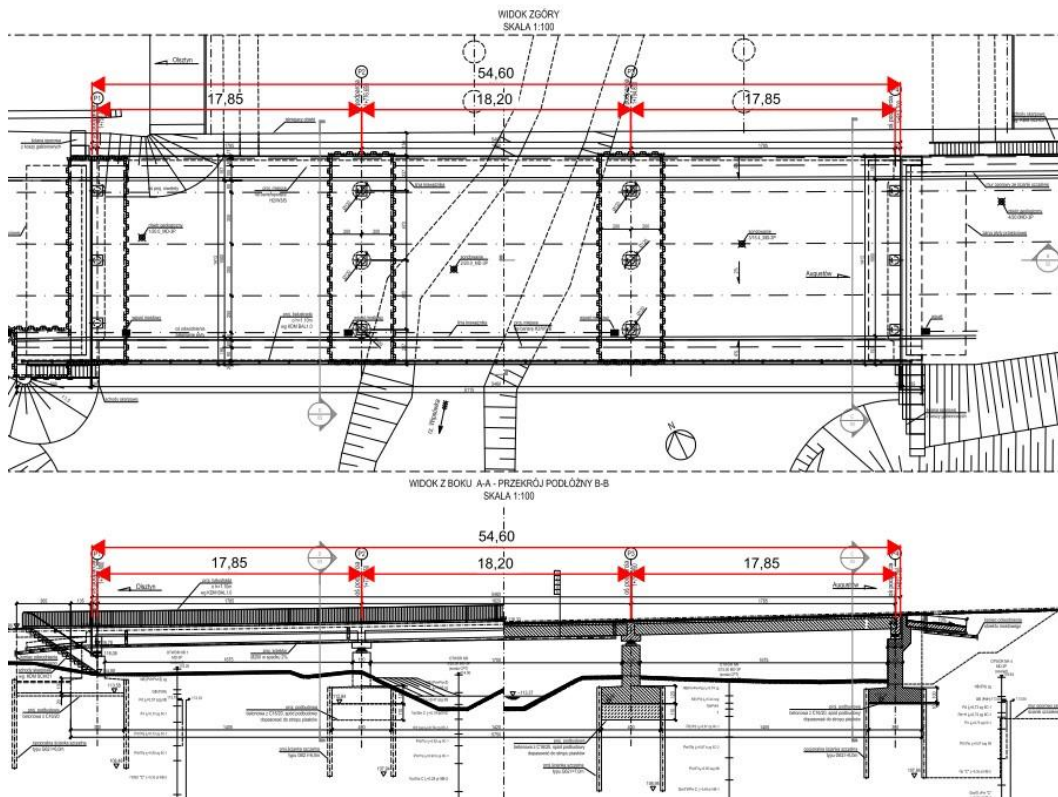
268 MOSTY. Zgodnie z tabelą 1.1 PFU dla obiektu MD-1B km 10+811 (wg KP) przeszkodami mają być rz. Wipsówka oraz szlak migracji dla dużych zwierząt. Nowy obiekt pod jezdnią prawą S16 należy wybudować pomiędzy istniejącymi trzyprzęsłowymi obiektami, które ze względu na nieregularne koryto rzeki są przesunięte w planie (po długości obiektu). Budowa nowego obiektu o układzie podpór i rozpiętościach podobnych do obiektów istniejących znacznie ograniczy skrajnię poziomą dla zwierząt, która będzie za mała aby spełniać warunki dla dużych zwierząt. Przesunięcie nowego obiektu po długości ze względu na nieregularne koryto i jego skos powoduje przysłonięcie ok połowy przęseł "suchych" przyczółkami i skrzydłami obiektu istniejącego w ciągu jezdni lewej. Aby poprawić parametr skrajni poziomej dla zwierząt można zastosować obiekt dwuprzęsłowy, jednak to rozwiązanie z kolei podniesie wysokość konstrukcyjną obiektu i ograniczy skrajnię pionową, której również brakuje (co przedstawiono w oddzielnym pytaniu). Prosimy o głębsze przeanalizowanie tego problemu i wyjaśnienia czego w takim przypadku wymaga Zamawiający.

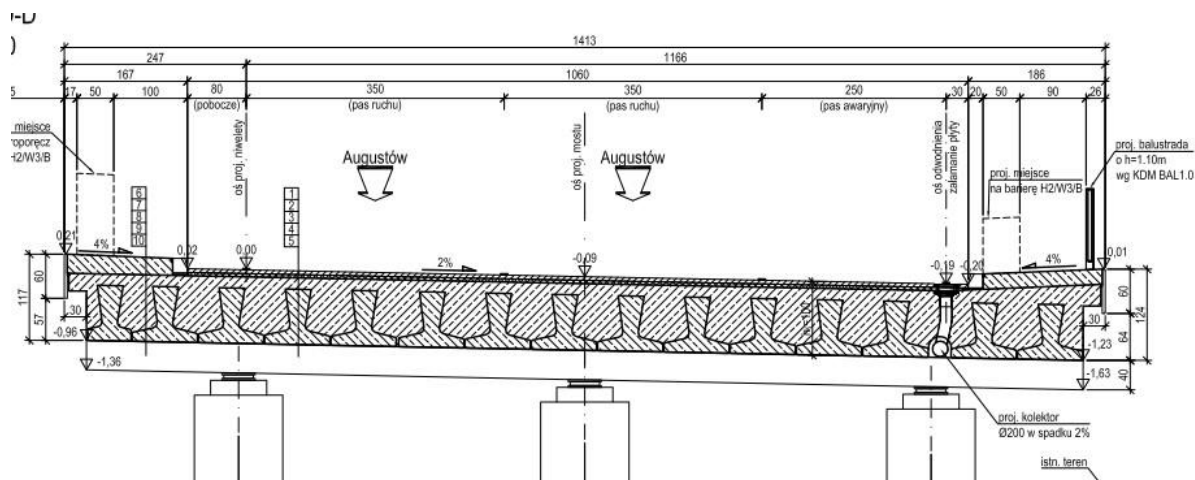
Przyczółki obiektu nowoprojektowanego i nowobudowanego MD-1B powinny spełniać następujący warunek: przyczółek zachodni powinien być zaprojektowany i wybudowany w planie w jednej linii z przyczółkiem zachodnim obiektu MD-1A w ciągu drogi dodatkowej; przyczółek wschodni powinien znajdować się w planie w jednej linii z przyczółkiem wschodnim istniejącego mostu MD-1 w ciągu DK16; podpory pośrednie zgodnie z załączonym schematem.

Załączony szkic do odpowiedzi nr 268 (linie wymiarowe w kolorze granatowym dla średniej rozpiętości przęseł oraz zarys obiektu w kolorze pomarańczowym dodane poglądowo):



Rysunek obiektu MD-1B z niewiążącej Koncepcji programowej o rozpiętościach przeszł 17,85+18,2+17,85m:





14. W ocenie Przystępującego zatem w odniesieniu do obiektu MD-1B Odwołujący 2 z jednej strony zastosował nieprawidłową konstrukcję - półprefabrykowaną (zespoloną) z belek typu „T”, a ponadto przyjął nieprawidłowe parametry belek, które zamierza wykorzystać, tj. T18.

II.2. Zakres prac projektowych i wykonawczych systemu sterowania oświetleniem - pkt 1 ppkt 1.2 lit. c) uzasadnienia odwołania

1. Zamawiający w ramach dokumentacji postępowania w sposób szczegółowy określił swoje wymagania względem prac koniecznych do przeprowadzenia w odniesieniu do systemu sterowania oświetleniem drogowym, co podkreślał w ramach udzielanych odpowiedzi na pytania do treści SWZ, wskazując, że:

859	Branża elektryczna /Czy Zamawiający wymaga wymiany istniejącego oświetlenia na DK16? Czy można pozostawić go bez zmian pod warunkiem że nie będzie w kolizji.	Istniejące oświetlenie należy dostosować do zapisów WWIORB D.07.07.01.
860	Branża elektryczna /Czy Zamawiający dopuszcza tylko wymianę istniejących opraw na LED-owe na DK16?	Istniejące oświetlenie należy dostosować do zapisów WWIORB D.07.07.01.
861	Branża elektryczna /Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie do zasilania istniejących szaf oświetleniowych na DK16?	Tak, jeżeli spełnione są zapisy WWIORB D.07.07.01.

MOETY - Zostało 3 tabelki 1 i 851 dla obiektu MD-1B km 17+725 (cał.)

2. Prawdliwość założeń ofertowych dotyczących tego aspektu weryfikowana była przez Zamawiającego poprzez wezwanie do wyjaśnienia treści oferty wystosowane do Odwołującego 2 w dniu 13 lipca 2023 r., w ramach którego Zamawiający w pytaniu 3.21. wskazał co następuje:



3.21. Jaki zakres prac projektowych i robót oraz wymagania zostały wycenione i zostaną zrealizowane w ramach Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym? W jakim zakresie wyceniono zaprojektowanie i wykonanie sieci, instalacji i urządzeń na potrzeby komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów oraz zapewnienia prawidłowego funkcjonowania i obsługi Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem zgodnie z wymaganiami SWZ?

3. W odpowiedzi na tak postawione pytanie Odwołujący 2 w ramach wyjaśnień z dnia 28 lipca 2023 r., wskazał, że: „Zgodnie z wymaganiami SWZ oraz PFU Wykonawca w ofercie wycenił na podstawie wstępnej koncepcji w szczególności: - zaprojektowanie i wykonanie zasilania dla urządzeń Systemu Zarządzania Ruchem w tym wykonanie kanału technologicznego wraz z kablem światłowodowym z odgałęzieniami do urządzeń Systemu Zarządzania Ruchem, w tym do szaf oświetleniowych pozostających w gestii utrzymania GDDKiA, - zaprojektowanie i wykonanie Systemu Sterowania Oświetleniem dla oświetlenia odcinków oświetlenia drogi S16 pozostających w gestii utrzymania GDDKiA tj. pasy włączania na MOP Marcinkowo Lewy, na MOP Marcinkowo Prawy, teren MOP oraz OUD. Oferta uwzględnia zaprojektowanie i wykonanie modułów Systemu Zarządzania Ruchem zgodnie z wymaganiami SWZ, w PFU w pkt. 2.1.22.3 oraz zgodnie z udzielonymi odpowiedziami, a także w oparciu o aktualne wytyczne w postaci „Instrukcji rozmieszczenia klas modułów wdrożeniowych w pasie drogowym Warszawa, 8 stycznia 2019 r. Wersja 4.0”. Zgodnie z odpowiedziami do oferty na wykonanie SZR nie wliczono odcinka Biskupiec – Borki Wielkie.”

4. Co za tym idzie, w ramach udzielonej odpowiedzi Odwołujący 2 w sposób jednoznaczny wskazał, że w ramach swojej oferty nie uwzględnił pełnego zakresu oświetlenia, tj. pominął podłączenie do systemu oświetlenia węzłów drogowych Kromerowo i Biskupiec. Tymczasem, jak wynika z cytowanych powyżej wyjaśnień treści SWZ, na całym odcinku realizowanej inwestycji założono konieczność przeprowadzenia prac dotyczących systemu sterowania oświetleniem zdefiniowanych w WWiORB D.07.07.01.

5. Dokument WWiORB zakładał w tym zakresie takie elementy do przebudowy jak m.in. oprawy i układ sterowania oświetleniem, nie wyłączając tego zakresu prac na węzłach Kromerowo i Biskupiec:

Element do przebudowy	Zapisy WWiORB D.07.07.01
-----------------------	--------------------------

<p style="text-align: center;"><b>Oprawy</b></p> <p>Na podstawie zdjęć z Street View stwierdzono na istniejących węzłach oprawy sodowe.</p> <p>Zgodnie z zapisem WWIORB D.07.07.01 oprawy mają być w technologii LED</p>	<p><b>2.6. Oprawy oświetleniowe</b></p> <p>Dla potrzeb opracowania dokumentacji projektowej i wykonania oświetlenia drogowego zgodnie z PFU należy stosować drogowe oprawy oświetleniowe wykonane w technologii LED (dalej: oprawy typu LED).</p> <p>Ponadto oświetlenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- całego terenu OD;</li> <li>- całego terenu MOP;</li> <li>- całego terenu MPO;</li> <li>- kładek i przejść podziemnych;</li> <li>- przejść dla pieszych;</li> <li>- kładek i przejść podziemnych pomiędzy MOP;</li> <li>- oświetlenie tuneli wykorzystywanego zarówno w porze dziennej jak i <u>nocnej</u>;</li> <li>- oświetlenie ścieżek i ciągów rowerowych, pieszo-rowerowych oraz dla pieszych;</li> </ul> <p>- iluminację obiektów inżynierskich <u>tu</u>.....;</p> <p>- oświetlenie awaryjne;</p> <p>- .....</p> <p>należy zaprojektować i <u>wykonać tylko</u> i wyłącznie z wykorzystaniem drogowych opraw oświetleniowych oraz naświetlaczy i opraw (dla potrzeb iluminacji) wykonanymi w technologii LED.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Sterowanie/Szafy</b></p> <p>Ze względu na wymagania w pkt. 2.9 dotyczące sterowania oświetleniem założono wymianę istniejących szaf na węzłach</p>	<p><b>2.9. Układ sterowania oświetleniem</b></p> <p>Należy zastosować rozwiązania techniczne umożliwiające efektywne sterowanie oświetleniem drogowym w godzinach nocnych w zależności od natężenia ruchu, czasu, pogody i zmianie jasności otoczenia lub innych parametrów, pozwalające na obniżenie poziomu oświetlenia, poprzez umożliwienie zmiany przynajmniej o dwie klasy oświetleniowe w dół, od klasy wyjściowej (podstawowej), w nawiązaniu do założeń Międzynarodowej Komisji Oświetleniowej - Raport techniczny CIE 115:2010 (2nd) „<u>Lighting of Roads for Motor and Pedestrian Traffic</u>” oraz Raportu <u>Technical Report</u> CEN/TR 13201:2014 „<u>Road Lighting – Part 1: Guidelines on selection of lighting classes</u>” (CEN/TR 13201-1:2016-02). System sterowania oświetleniem powinien posiadać interfejs do wprowadzenia ręcznego parametrów oświetlenia oraz możliwość zaprogramowania systemu w zależności od wartości progowych powyższych parametrów. Ponadto system powinien posiadać interfejs graficzny do podglądu stanu pracy urządzeń i obsługiwać funkcję autodiagnostyki oświetlenia. Dostęp przez Zamawiającego (operatora – zarządzającego) do systemu sterowania oświetleniem drogowym musi zostać zapewniony w OUD Mrągowo i OUD Tomaszkowo. Komunikacja pomiędzy OUD Mrągowo a OUD Tomaszkowo za pomocą szyfrowanego połączenia internetowego.</p> <p>Układy sterowania oświetleniem powinny realizować minimum następujące funkcje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- automatyczne sterowanie czasem załączeń w funkcji natężenia oświetlenia naturalnego, korygujące czasy uzyskane z wbudowanego zegara astronomicznego;</li> <li>- synchronizacja załączania i wyłączania poszczególnych obszarów;</li> <li>- zdalne sterowanie oświetleniem na ządanie tj. zdalnym <u>sterowaniu zmianą</u> poziomu luminancji lub natężenia oświetlenia w sekcjach lub w stosunku do pojedynczej oprawy, w zależności od natężenia ruchu, zdarzeń/incydentów, warunków atmosferycznych, warunków technicznych, itp.;</li> <li>- posiadać możliwość ręcznego wprowadzenia zadanych parametrów oświetlenia;</li> </ul> <p style="text-align: center;"><small><a href="#">Białostocznica ul.Łódzka, 516 Olsztyn (551) – Edk (561), oświetlenie, Olsztyn – Białostocznica ul.Łódzka, 516 Olsztyn</a></small></p>
	<p style="text-align: center;"><small><a href="#">WWIORB D.07.07.01</a> PRZEBUDOWA I BUDOWA – OŚWIETLENIE DROGOWE</small></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- monitorowanie wszystkich włączonych do systemu szafek oświetleniowych (pomiar napięć, prądów, stan zabezpieczeń i styczników, kontrola otwartych drzwi szafek, kontrola działania opraw oświetleniowych);</li> <li>- prezentacja stanu oświetlenia autostrady/drogi ekspresowej na komputerach dołączonych do systemu i wyposażonym w program wizualizacyjny;</li> <li>- archiwizacja zdarzeń, awarii i alarmów (np. załączenie/wyłączenie oświetlenia, zmiana trybu pracy);</li> <li>- sterowanie redukcją mocy i zmianą strumienia świetlnego poszczególnych punktów świetlnych.</li> </ul> <p>Pozostałe wymagania zostały określone w pkt. <u>nr 5.14</u>, Sterowanie oświetleniem.</p> <p>Wymagany okres gwarancji na zaprojektowany i dostarczony system sterowania oświetleniem drogowym wynosi minimum 10 lat. Wszelkie koszty związane z funkcjonowaniem systemu, a w szczególności wynikające z transmisji sygnałów (nadawanie, przesyłanie, odbiór, itp.) do i z OD..... (docelowo w SZR), opłat licencyjnych, itp. w zakresie sterowania oświetleniem, w okresie gwarancji, ponosi wyłącznie Wykonawca.</p>

6. Mając na uwadze wszystkie powyższe okoliczności, zarzut Odwołującego dotyczący nieprawidłowej oceny jego oferty w związku z niezgodnością z warunkami zamówienia z uwagi na brak uwzględnienia pełnego zakresu prac projektowych i wykonawczych systemu sterowania oświetleniem – nie potwierdził się i zasługuje na oddalenie.

II.3. Technologia wzmocnienia podłoża w lokalizacji wg Koncepcji Programowej - pkt 1 ppkt 1.2 lit. e) uzasadnienia odwołania

1.W uzasadnieniu odwołania Odwołujący 2 w odniesieniu do kwestii ujętej w ppkt 1.2 lit. e) próbuje wykazać, że zarzut Zamawiającego dotyczący uwzględnienia w ofercie

Odwołującego 2 błędnie dobranej technologii wzmocnienia podłoża w postaci materaca geosyntetycznego był bezzasadny. Zamawiający w treści Informacji o wyborze najkorzystniejszej oferty z dnia 5 października 2023 r. poddał w wątpliwość przyjętą przez Odwołującego 2 technologię wzmocnienia w następującym zakresie (str. 25):

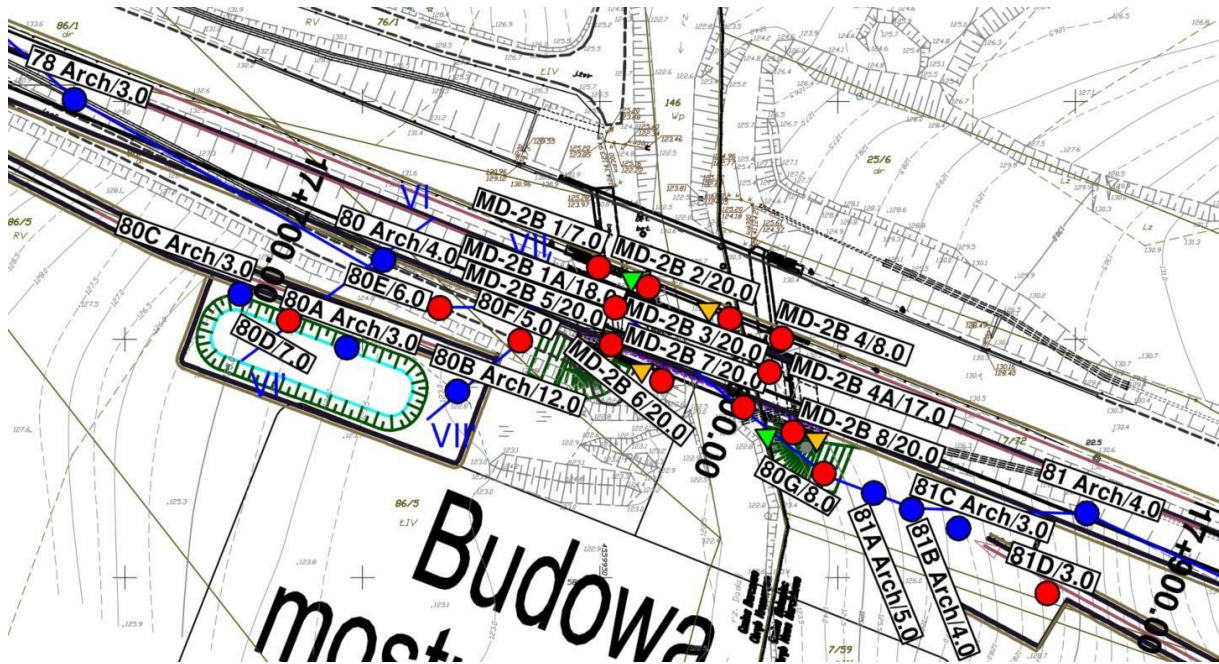
1) niezgodności z wiedzą techniczną:

Przyjęta przez Konsorcjum Polimex technologia wzmocnienia podłoża w powyższej lokalizacji jest niezgodna z zasadami wiedzy technicznej. Z załączonej do PFU dokumentacji (załącznik nr 40 do PFU: „Dokumentacja geologiczno – inżynierska; Tom I Droga”,) jednoznacznie wynika, że wzmocnienia podłoża za pomocą materaca geosyntetycznego jest niewystarczające. W podłożu gruntowym, zalegają grunty organiczne w postaci torfów, namulów i gytii o miąższości do 9 m (załączniki: 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12 do opracowania pn. „Dokumentacja geologiczno – inżynierska; Tom I Droga”: Zał. 4 „Mapa warunków geologiczno – inżynierskich”, Zał. 5 „Mapa zasięgu i spągu gruntów organicznych”, Zał. 7 „Tabela parametrów geotechnicznych”, Zał. 8 „Objaśnienia znaków i symboli”, Zał. 9 „Przekroje geologiczno – inżynierskie”, Zał. 10 „Karty otworów geotechnicznych”, Zał. 11 „Wykresy sondowania sondą dynamiczną DPL”, Zał. 12 „Zestawienie wyników badań laboratoryjnych gruntów”, Zał. 13 „Zestawienie współrzędnych”). Zdiagnozowane warunki gruntowe w opisywanym miejscu bezdyskusyjnie wskazują na konieczność wglębnego wzmocnienia podłoża np. poprzez wymianę gruntu albo wykonanie pali.

2. W odniesieniu do tego elementu Przystępujący wskazuje, że zaznaczony na żółto wniosek Zamawiającego wynika wprost z dokumentacji Postępowania. Z załączonej do PFU DGI (załącznik nr 40 do PFU: „Dokumentacja geologiczno – inżynierska; Tom I Droga”) jednoznacznie wynika, że na wskazanym obszarze w podłożu gruntowym zalegają grunty organiczne w postaci torfów, namulów i gytii o miąższości do 9 m, co wyraźnie widać na załączonych poniżej fragmentach z DGI, tj. z Mapy dokumentacyjnej, kart otworów wiertniczych czy przekrojów geologiczno – inżynierskich, zgodnie z poniższym:

Analizowany obszar na mapie dokumentacyjnej (zał.2\_mapa dokumentacyjna, 03\_ark3 z DGI):

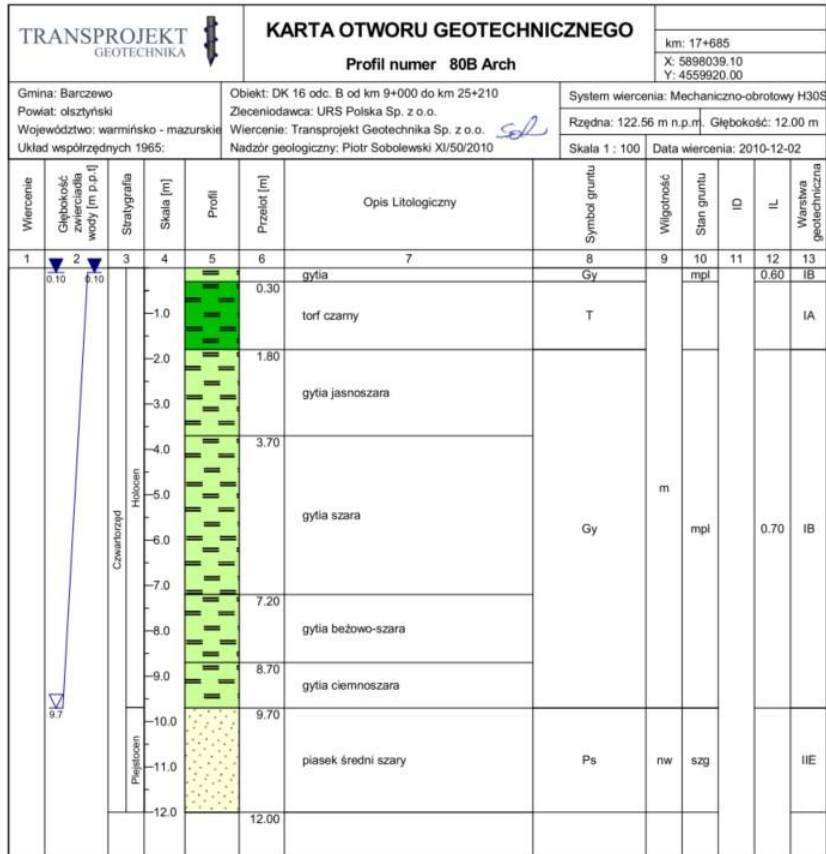
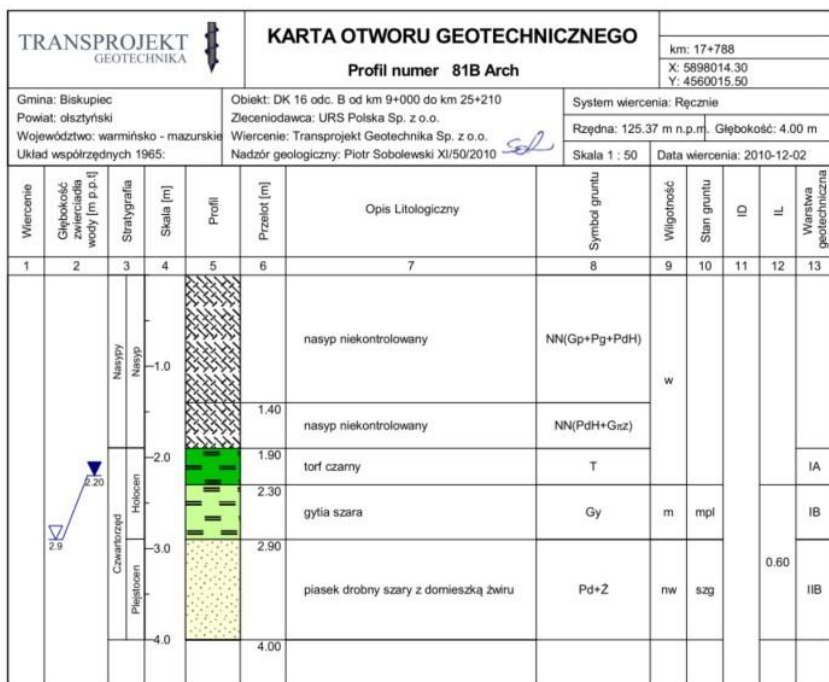


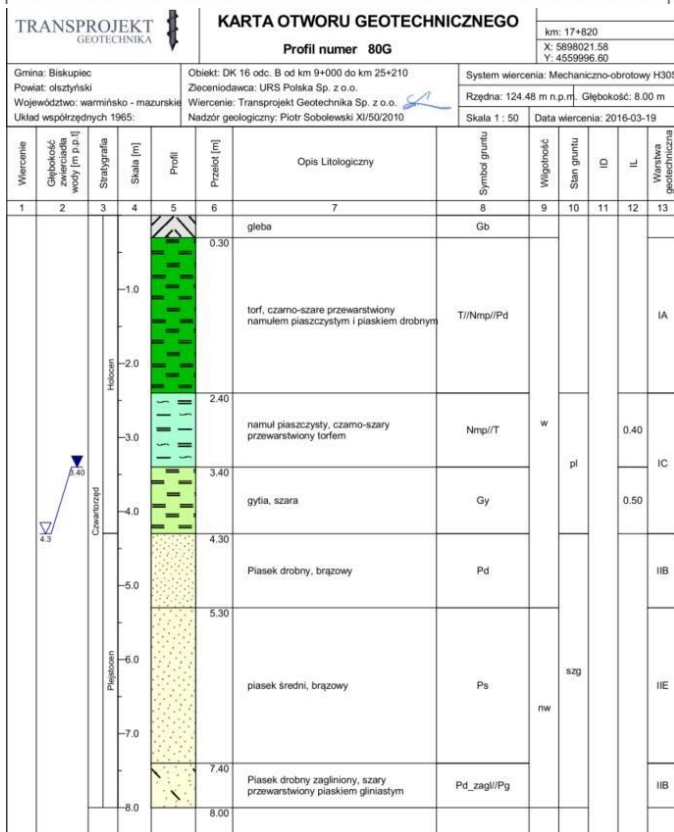
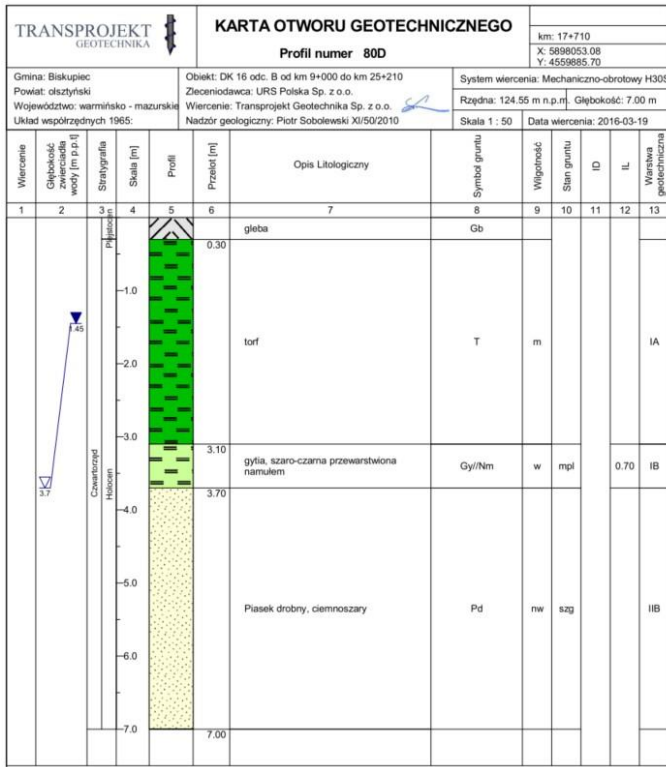


Karty otworów wiertniczych (zał. 10\_karty otworów geotechnicznych z DGI):

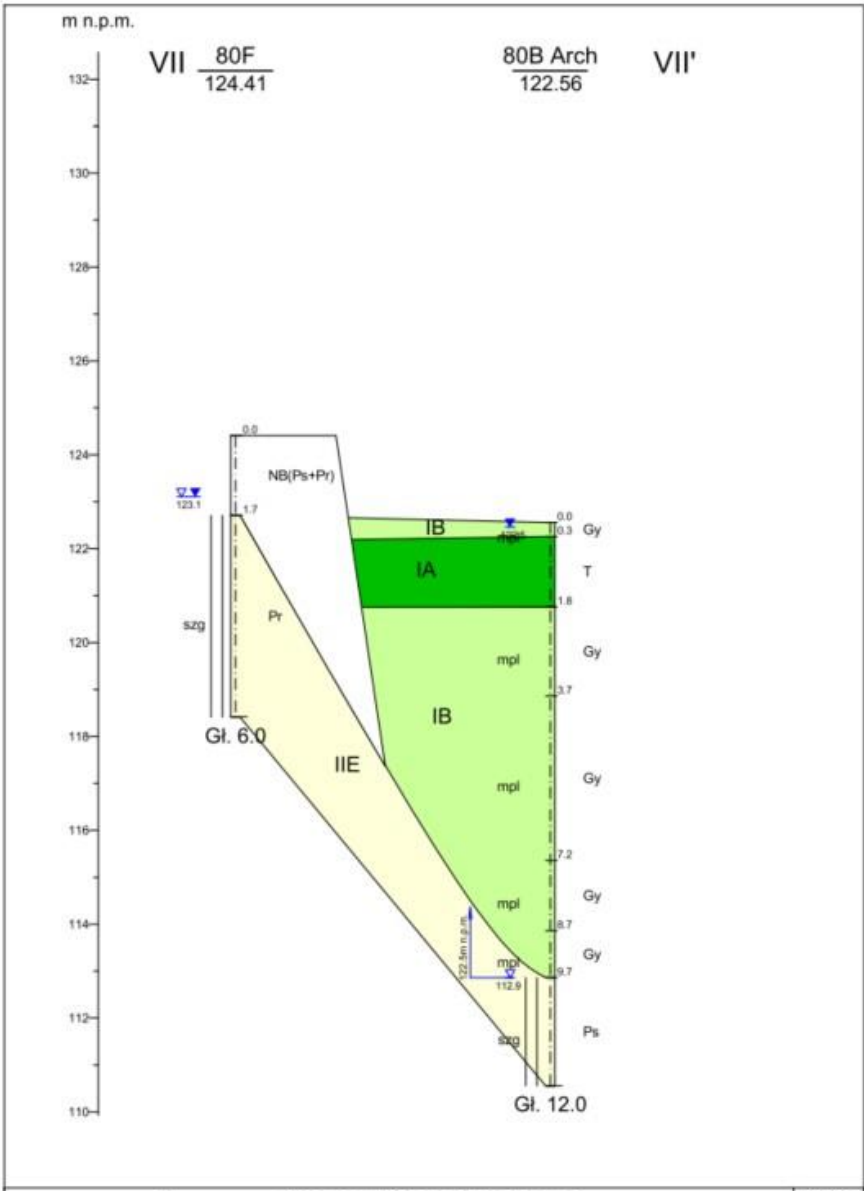
Wiercenie		Głębokość zwierciadła wody [m p.p.]	Stratygrafia	Skala [m]	Profil	Przetot [m]	Opis Litologiczny	Symbol gruntu	Wilgotność	Stan gruntu	ID	IL	Warstwa geotechniczna
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
		0.70	Nasypany Nasypany			0.30	nasypany niekontrolowany	NN(Ps)					
			Holocen			0.60	gleba	Gb	w			0.40	
		1.4	Czwartorzęd Plejstocen			0.80	torf czarno-brązowy	T					IA
						1.40	piasek drobny szary	Pd	nw	szg			IIB
						3.00							








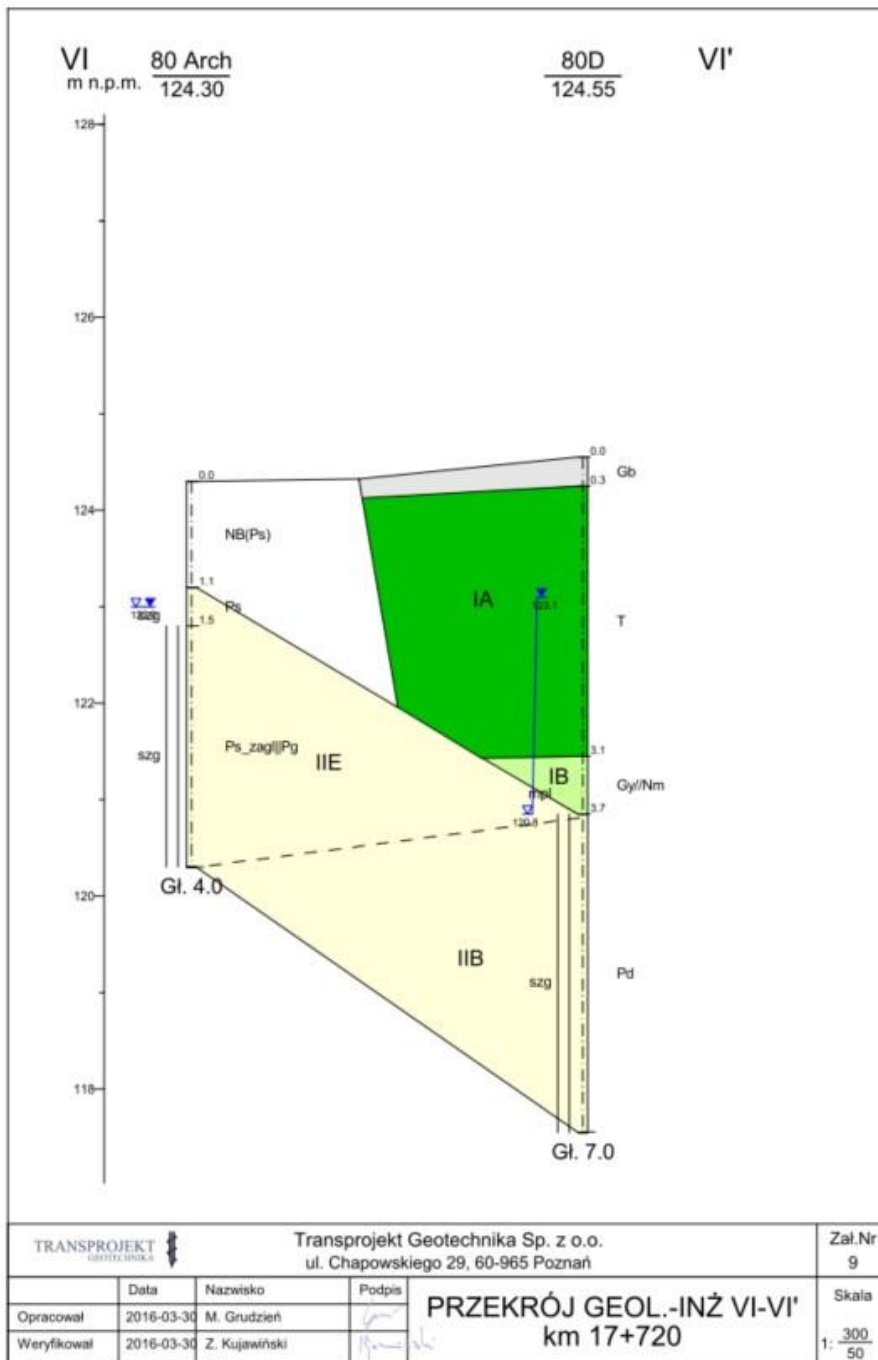


Przekroje geologiczno - inżynierskie (zał. 9\_przekroje geologiczno - inżynierskie z DGI):



 Transprojekt Geotechnika Sp. z o.o. ul. Chąpowskiego 29, 60-965 Poznań			Zal.Nr 9
Opracował	Data	Nazwisko	Podpis
Weryfikował	2016-03-30	M. Grudzień	
	2016-03-30	Z. Kujawiński	
<b>PRZEKRÓJ GEOL.-IŃŻ VII-VII'</b> km 17+750			Skala 1: $\frac{250}{100}$

Rysunek wykonano programem "AutoCAD"



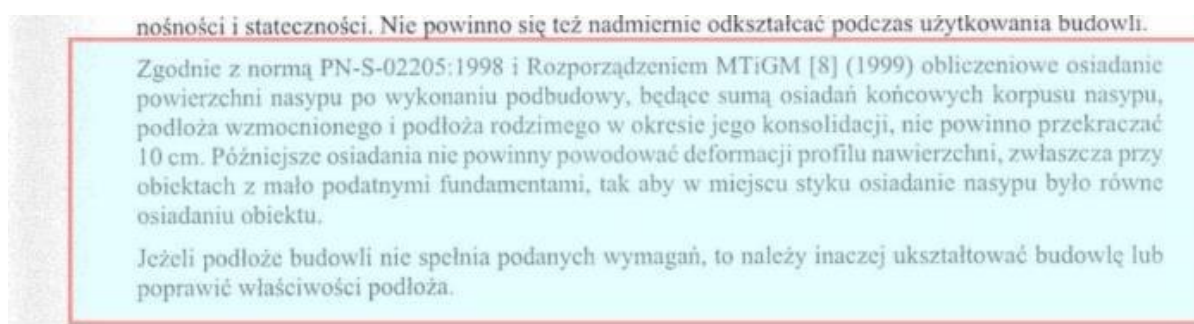
3. Biorąc pod uwagę wskazane elementy dokumentacji postępowania (w szczególności DGI), Przystępujący stoi na stanowisku, że warunki gruntowe występujące we wskazanym przez Zamawiającego obszarze są skomplikowane. Zgodnie z obowiązującą wiedzą techniczną grunty organiczne nie nadają się do bezpośredniego posadowienia obiektów i wskazują na konieczność wglębnego wzmocnienia podłoża gruntowego (np. wymiana gruntu, wykonanie pali itp.).



- zabezpieczenia nasypu drogowego przed osiadaniem i powstaniem nierówności nawierzchni,
- zbliżonych warunków przejazdu na styku jezdni obiektu i drogi,
- stabilności wzajemnych oddziaływań konstrukcji obiektu i nasypu drogowego.

6. Powyższe parametry wynikają wprost z wiążącej dla wykonawców dokumentacji Postępowania, tj. PFU:

a. „Wytyczne wzmocnienia podłoża gruntowego” (pozycja nr 6 punkt 3.2 PFU):



b. Dokument techniczny (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., Nr 63, poz. 735, z późn. zm.);

c. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (DZ.U. z 2022 r. poz. 1518) wraz z WR-M-11 „Wytyczne projektowania elementów powiązania drogowych obiektów inżynierskich z terenem i drogą” (pozycja nr 138 punkt 3.1 PFU):

## 7.1. Strefa przejściowa nasypu

### 7.1.1. Wymagania ogólne

(1) Nasyp drogowy, na odcinkach przyległych do obiektu inżynierskiego, powinien być zabezpieczony w celu wyrównania osiadań w strefie styku z podporą i zapobieżenia powstawania nierówności nawierzchni drogi w szczególności poprzez:

- a) zagęszczenie gruntu nasypu drogowego,
- b) wykonanie płyt przejściowych pomiędzy obiektem a nasypem,
- c) wykonanie nasypu z gruntu zbrojonego,
- d) wzmocnienie podłoża gruntowego,
- e) przyspieszenie konsolidacji podłoża,
- f) zabiegi technologiczne, takie jak:
  - równoczesne wykonanie nasypów wraz z budową podpór,
  - oparcie przęsła na łożyskach po zejściu osiadań podpór wywołanych ich ciężarem własnym oraz ciężarem nasypu,
- g) wypełnienie pustek po płytkiej eksploatacji górniczej.

(2) W celu ochrony nawierzchni jezdni przed spękaniem, powinny być przewidziane zabezpieczenia przerw dylatacyjnych między ustrojem nośnym a przyczółkiem, zgodnie z WR-M-71.

7. W ocenie Przystępującego, technologia wzmocnienia podłoża gruntowego przewidziana przez Odwołującego 2 nie pozwala m.in. na znaczną redukcję osiadań nasypu drogowego, stąd na tym odcinku przewidziane przez Odwołującego 2 rozwiązania są niewystarczające dla wyrównania osiadań w strefie styku z podporą. Takie rozwiązanie doprowadzi do powstania nierównomierności nawierzchni drogi. Ponadto w analizowanych warunkach gruntowych wystąpią problemy ze statecznością całego nasypu, a dodatkowo osiadający nasyp będzie w sposób niekorzystny oddziaływał na obiekt MD-2B – zatem wymagania opisane w w/w dokumentach nie zostaną spełnione.

3) niezgodności z dokumentem technicznym GDDKiA pn. „Wytyczne wzmocnienia podłoża gruntowego” (dokument wiążący zgodnie z PFU pozycja nr 6 punkt 3.2):

**Istotne jest również to, że przyjęty przez Konsorcjum sposób wzmocnienia podłoża jest niezgodny z dokumentem technicznym GDDKiA pn. „Wytyczne wzmocnienia podłoża gruntowego”, który został wymieniony pod pozycją nr 6 w punkcie 3.2 PFU jako obowiązujący Wykonawców.**

8. W ocenie Przystępującego, przywołany przez Zamawiającego dokument stanowi bazę elementarnej wiedzy w zakresie wytycznych wzmocnienia podłoża gruntowego. O przyjęciu nieprawidłowej technologii wzmocnienia podłoża na analizowanym obszarze przez Odwołującego 2 świadczy przykładowo przytoczony poniżej fragment tablicy pokazującej podział i charakterystyki metod wzmocnienia podłoża w zależności od występujących warunków gruntowych. W żadnej z zalecanych metod wzmocnienia podłoża gruntowego, w przypadku występowania gruntów organicznych, nie znajduje się technologia materaca geosyntetycznego.

Tablica 2. Wybór metod wzmocnienia podłoża organicznych i mineralnych (str. 23):



Tablica 2. Wybór metod wzmocnienia podłoża organicznych i mineralnych

Rodzaj podłoża	Zalecane metody wzmocnienia	Uwagi
<u>Bagna typu III</u> - z gruntów organicznych płynnych, pokryte kożuchem roślinnym	wymiana pełna słabego gruntu; wypieranie gruntu ciężarem nasypu  wypieranie nasypem i wykonanie kolumn cementowo-wapiennych	do 3 - 5 m; trudna kontrola, możliwe długotrwałe osiadania; kolumny wzmocniają dolną część nasypu
<u>Bagna typu II</u> - z gruntów organicznych miękkoplastycznych, bardzo ściśliwych namulów, gytii; wcinki w nich zapływają się	wymiana pełna słabego gruntu; wypieranie gruntu ciężarem nasypu (z przeciążeniem, wybuchami itp.); wypieranie nasypem i wykonanie kolumn cementowo-wapiennych; wypełnienia z lekkich materiałów; nasypy na palach lub kolumnach	do 3 - 5 m; trudna kontrola, niepewne wyparcie, możliwe długotrwałe osiadania; kolumny wzmocniają dolną część nasypu;  nasypy do około 2 m; podstawa zbrojona geotekstyliami itp.
<u>Bagna typu I</u> - z gruntów organicznych o wytrzymałości zapewniającej czasowe utrzymywanie się pionowych ścian wyciętych w nich wykopów	wymiana pełna słabego gruntu; wymiana częściowa słabego gruntu, poduszka gruntowa; budowa nasypu etapami, z okresami przerw na konsolidację; przeciążenie podłoża; ew. dreny pionowe; konsolidacja podciśnieniowa, ew. z drenami, dociążeniem nasypem; wymiana częściowa słabego gruntu i wykonanie kolumn cementowo-wapiennych; ew. z dociążeniem nasypem; wibrowymiana, kolumny wibrobetonowe; wypełnienia z lekkich materiałów; nasypy na palach lub kolumnach	do 3 - 5 m; głębiej bez wody; do 2 - 3 m, powyżej wody; możliwe długotrwałe osiadania; prędkość wznoszenia zależy od wytrzymałości podłoża; budowa długotrwała;  szybsza konsolidacja, zapewniona stateczność podłoża; kolumny wzmocniają dolną część budowanego nasypu; przeciążenie eliminuje późniejsze osiadania; zbrojenie podłoża kolumnami; nasypy do około 3 m; podstawa zbrojona geotekstyliami itp.
Grunty mineralno-organiczne i mineralne nawodnione, spoiste miękkoplastyczne, namuły, przewarstwienia torfu, głębiej mocne podłoże	wymiana pełna słabego gruntu; wymiana częściowa słabego gruntu, poduszka gruntowa; budowa nasypu etapami, z okresami konsolidacji; przeciążenie podłoża; konsolidacja podciśnieniowa, ew. z drenami, dociążeniem nasypem; wymiana częściowa słabego gruntu i wykonanie kolumn cementowo-wapiennych, ew. z dociążeniem nasypem; konsolidacja dynamiczna; słupy wybijane ciężkimi ubijakami; wibrowymiana - kolumny z kamieni; kolumny wibrobetonowe; wypełnienia z lekkich materiałów; nasypy na palach lub kolumnach; iniekcja strumieniowa	do 3 - 5 m, głębiej bez wody; do 2 - 3 m, powyżej wody; możliwe długotrwałe osiadania; prędkość wznoszenia ograniczona przez warunki stateczności nasypu; szybsza konsolidacja; zapewniona stateczność podłoża; kolumny wzmocniają dolną część nasypu; przeciążenie eliminuje późniejsze osiadania; ubijanie wielofazowe; formowanie słupów $\varnothing 1,5 + 3$ m; zbrojenie i drenaż podłoża kolumnami; zbrojenie podłoża kolumnami $\varnothing 0,5+0,8$ m; nasypy do 3 - 5 m; podstawa zbrojona geotekstyliami itp.; nie zalecana w torfach i gytiach

9. Mając na uwadze wszystkie powyższe okoliczności, zarzut Odwołującego 2 dotyczący nieprawidłowej oceny jego oferty w związku z niezgodnością z warunkami zamówienia z uwagi na błędnie przyjętą technologię wzmocnienia podłoża w lokalizacji wg Koncepcji Programowej – nie potwierdził się i zasługuje na oddalenie.

## **Izba ustaliła i zważyła, co następuje:**

### *Postanowienia ogólne*

Zamawiający prowadzi Postępowanie w tzw. formule „projektuj i buduj”, w którym opis przedmiotu zamówienia (warunki zamówienia) został określony w Programie Funkcjonalno-Użytkowym oraz w uzupełniającym Opisie Przedmiotu Zamówienia (załącznik nr 33 do PFU) wraz z załącznikami (dalej jako PFU). Zamawiający w powyższych dokumentach wyspecyfikował konkretne wymagania techniczne, ekonomiczne, architektoniczne, materiałowe i funkcjonalne, którym powinny odpowiadać oferty złożone przez wykonawców. Wykonawcy na bazie właśnie tych dokumentów mieli poczynić konkretne założenia do stworzenia rozwiązań i skalkulowania cen ofert.

W dniu 5 października 2023 r. Zamawiający poinformował o ocenie ofert, które to czynności stanowią podstawę wniesienia rozpatrywanych odwołań, a mianowicie: poinformował o wyborze oferty najkorzystniejszej wykonawcy POOR (sygn. akt: KIO 3075/23) oraz o odrzuceniu ofert: wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Konsorcjum Kobylarnia (sygn. akt: KIO 3067/23) i Konsorcjum POLIMEX (sygn. akt: KIO 3080/23) .

W przypadku oferty wykonawcy POOR uznanej za najkorzystniejszą wskazał, że oferta spełnia warunki udziału w postępowaniu i otrzymała maksymalną ilość punktów w kryteriach oceny ofert, a w stosunku do wykonawcy brak jest podstaw do jego wykluczenia z postępowania.

Zamawiający, odrzucając oferty Odwołujących: Konsorcjum Kobylarnia i Konsorcjum POLIMEX wskazał na art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp podnosząc, że w myśl tego przepisu zamawiający odrzuca ofertę, jeżeli jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia i stwierdzając, że przez warunki zamówienia, stosownie do art. 7 pkt 29 ustawy Pzp, należy rozumieć warunki, które dotyczą zamówienia lub postępowania o udzielenie zamówienia, wynikające w szczególności z opisu przedmiotu zamówienia, wymagań związanych z realizacją zamówienia, kryteriów oceny ofert, wymagań proceduralnych lub projektowanych postanowień umowy w sprawie zamówienia publicznego. Dalej wskazał w decyzji te elementy, które stanowią o niezgodności treści danej oferty z warunkami zamówienia.

W przypadku oferty Konsorcjum Kobylarnia wskazał na cztery elementy, a mianowicie:

- 1) Brak uwzględnienia prac na obiekcie WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt)
- 2) niedopuszczona przez PFU technologia wykonania mostu MD-1B

- 3) niezgodne z wymaganiami PFU warstwy konstrukcji nawierzchni
- 4) Błędnie przyjęta technologia posadowienia mostu MD-1B

W przypadku oferty Konsorcjum Polimex wskazał, że niezgodność treści oferty z warunkami zamówienia obejmuje następujące elementy:

- 1) uwzględnia nie dopuszczoną PFU technologię wykonania mostu MD-1B;
- 2) uwzględnia nie dopuszczone przez PFU technologie wzmocnienia podłoża;
- 3) nie uwzględnia pełnego zakresu prac projektowych i wykonawczych systemu sterowania oświetleniem;
- 4) uwzględnia nie dopuszczone w PFU warstwy konstrukcji nawierzchni;
- 5) uwzględnia nie dopuszczoną przez PFU technologię wzmocnienia podłoża w lokalizacji w km 17+743 – 17+866 (1+502 – 1+626 B2)

Z kolei wnoszący odwołanie wykonawca Budimex, w zakresie zarzutów podniesionych w odwołaniu wskazał, że oferta wykonawcy POOR jest niezgodna z warunkami zamówienia co do następujących elementów:

- błędnego zakresu korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg,
- przyjęcia błędnych elementów odwodnienia w pasie awaryjnym,
- nieprawidłowego posadowienia obiektu MD-3B jako posadowienia bezpośredniego,
- nieprawidłowych parametrów obiektu PZDG-2,
- niedostosowania założeń ofertowych dotyczących systemu sterowania oświetleniem do wymagań określonych w WWiORB.

Także wskazał na brak złożenia planu sytuacyjnego co było wymagane w ramach składanych wyjaśnień.

Przedmiot zamówienia został opisany w punkcie 6 Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) (...)

## 6. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

6.1. Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku od km około 13+600 drogi krajowej nr 16c tj. za węzłem Barczewo, pomiędzy miejscowościami Ruszajny i Czerwony Dwór do km około 31+800, zgodnie z istniejącym pikietażem drogowym DK 16. Długość odcinka - 18,2 km.

Nie dokonano podziału zamówienia na części, ponieważ długość odcinka realizacyjnego (18,2 km) jest optymalna pod względem możliwości organizacyjnych i sprzętowych potencjalnych wykonawców i optymalna ze względu na konieczność uzyskania decyzji administracyjnych (pozwolenia wodno-prawne, ZRiD).

Podział przedmiotowego zamówienia na części powodowałby nieproporcjonalnie duże trudności z koordynacją i organizacją działań różnych wykonawców realizujących poszczególne zakresy zamówienia, co mogłoby istotnie zagrozić prawidłowemu wykonaniu całego zamówienia i prawidłowości ukończenia procesu budowlanego. Zakres i specyfika zamówienia uzasadnia udzielenie zamówienia jednemu wykonawcy, który przyjmie na siebie odpowiedzialność i ryzyko za całe wykonanie zadania

CPV (Wspólny Słownik Zamówień):

Główny przedmiot:

45233100-0 Roboty w zakresie budowy autostrad, dróg

Dodatkowe przedmioty:

45233000-9 Roboty w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonywania nawierzchni autostrad, dróg

45233130-9 Roboty budowlane w zakresie dróg krajowych

45233125-1 Roboty budowlane w zakresie węzłów drogowych

45233123-7 Roboty budowlane w zakresie dróg podrzędnych

45221100-3 Roboty budowlane w zakresie budowy mostów

45221120-9 Roboty budowlane w zakresie wiaduktów

45213310-9 Roboty budowlane w zakresie budowy obiektów budowlanych związanych z transportem drogowym

71320000-7 Usługi inżynierskie w zakresie projektowania

Realizacja zamówienia podlega prawu polskiemu, w tym w szczególności ustawie Prawo budowlane, ustawie Kodeks cywilny i ustawie Prawo zamówień publicznych.

Wykonawca będzie zobowiązany do wykonania usług projektowych oraz robót budowlanych zgodnie z prawem polskim, w szczególności z przepisami techniczno-budowlanymi, przepisami dotyczącymi samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie oraz przepisami dotyczącymi wyrobów, materiałów stosowanych w budownictwie.

6.2. Szczegółowo przedmiot zamówienia opisany został w Tomie III SWZ. (...)

W Programie Funkcjonalno-Użytkowym (PFU -Tom III) podano:

## 1. OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

### 1.1 Opis ogólny przedmiotu zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej, S16 na odcinku od km około 13+633 drogi krajowej nr 16c tj. za węzłem Barczewo, pomiędzy miejscowościami Ruszajny i Czerwony Dwór do km około 31+800, zgodnie z istniejącym pikietażem drogowym DK16c. Długość odcinka - 18,2 km.

Powyższy odcinek stanowi fragment S16, oraz zlokalizowany jest na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w powiatach: olsztyńskim, na terenie gminy Barczewo i Biskupiec.

W zakres zamówienia wchodzi wykonanie wszystkich niezbędnych prac do prawidłowego funkcjonowania drogi ekspresowej, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego w następującej kolejności:

1. wymagania określone w PFU oraz w uzupełniającym Opisie Przedmiotu Zamówienia (załącznik nr 33 do PFU) wraz z załącznikami,
2. obowiązujące przepisy prawa,
3. Wzorcami i Standardami (WiS) ministra właściwego ds. Transportu wymienione w PFU [3.1 poz. 138]
4. zarządzeniami Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad [3.2],
5. w sprawach nieuregulowanych w pkt 1-4 zastosowanie ma wiedza techniczna zawarta w: [3], [4], [9] o ile nie stoi w sprzeczności z ww.

Należy wykonać wszystkie niezbędne opracowania projektowe, uzyskać w imieniu i na rzecz Zamawiającego konieczne opinie i warunki techniczne, wszelkie uzgodnienia, pozwolenia, zezwolenia, decyzje i zgody niezbędne dla wykonania Kontraktu zgodnie z Wymaganiami Zamawiającego i Warunkami Kontraktu, wykonać roboty budowlane i uzyskać w imieniu i na rzecz Zamawiającego decyzje o pozwoleniu na użytkowanie dla całego zakresu inwestycji.

Szczegółowy zakres rzeczowy Robót przewidzianych do wykonania w ramach obowiązków Wykonawcy jest przedstawiony w dalszej treści Programu Funkcjonalno-Użytkowego, zwanego dalej „PFU”.

Dokumenty zawarte w PFU stanowią opis przedmiotu zamówienia zgodnie z art. 103 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych [86]. (...)

W załączniku 33 – OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (Budowa drogi S 16 Olsztyn (S51) - Ełk ( S61), odcinek Barczewo – Biskupiec) podano: (...)

#### 1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- 1.1 Program funkcjonalno użytkowy dla zadania: „Budowa drogi S 16 na odcinku Barczewo – Biskupiec” (PFU),
- 1.2 Koncepcja programowa sporządzona dla zadania: „Budowa drugiej jezdni drogi krajowej nr 16 na odc. Olsztyn – Biskupiec odc. B: Barczewo-Biskupiec”(KP),
- 1.3 Dokumentacja geologiczno-inżynierska sporządzona dla zadania „Budowa drugiej jezdni drogi krajowej nr 16 – odcinek B od km 9+020 za węzłem Barczewo do km ok. 25+220 – węzeł Biskupiec”. Transprojekt Geotechnika Poznań. Listopad 2016 r. Dokumentacja w wersji elektronicznej (DGI),
- 1.4 Dokumentacja badań podłoża gruntowego wykonana w 2022r. (DBP),
- 1.5 Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (nr sprawy: WOOŚ.4200.1.2012.JC.34) z dnia 10.10.2014 r. (DŚU 2014),

1.6 Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (nr sprawy: WOOŚ.420.78.2019.JC.28) z dnia 11.09.2020 r. zmieniająca decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (nr sprawy: WOOŚ.4200.1.2012.JC.34) z dnia 10.10.2014 r. ( zmiana DŚU 2020),

1.7 Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego (Audyt BRD) i stanowisko Zarządcy drogi,

1.8 Wykaz nowych odcinków dodatkowych jezdni, które należy wybudować,

1.9 Wykaz istniejących obiektów inżynierskich wymagających remontu,

1.10 Wykaz przepustów dla zwierząt oraz przepustów wodnych

1.11 Dokumentacja powykonawcza budowy istniejącego odcinka DK16 Barczewo-Biskupiec,

1.12 Szkic granic terenu objętego inwestycją, dla którego Zamawiający uzyska decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach

## 2. OPIS INWESTYCJI

- początek inwestycji – km około 13+633 drogi krajowej nr 16c, tj. za węzłem Barczewo, pomiędzy miejscowościami Ruszajny i Czerwony Dwór

- koniec inwestycji: - km ok. 31+800, zgodnie z istniejącym pikietażem DK 16,

długość odcinka - 18,2 km

Zakres inwestycji:

- budowa drugiej jezdni oraz dostosowanie istniejącej jezdni i innych elementów drogi nr 16 do parametrów klasy S, z zastosowaniem pasa rozdziału szer. 4m,
- wzmocnienie podłoża gruntowego i skarp,
- dostosowanie do klasy S dwujezdniowych odcinków DK 16 – węzeł Kromerowo (ok. 2,4 km ) i węzeł Biskupiec (2 km ),
- budowa/przebudowa/remont obiektów inżynierskich,
- budowa MOP I z rezerwą pod MOP II, str. P, km 20+00, wg KP,
- budowa MOP I z rezerwą pod MOP II , str. L, km 21+00, wg KP,
- Budowa obwodu utrzymania drogi w sąsiedztwie węzła Biskupiec
- Budowa Systemu Zarządzania Ruchem,
- budowa przepustów,
- rozbudowa/wzmocnienie konstrukcji istniejących, dodatkowych jezdni,
- przebudowa infrastruktury kolidującej z inwestycją,
- budowa/ rozbudowa/przebudowa dróg innych kategorii,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu, w tym barier ochronnych,
- budowa kanału technologicznego,
- budowa ekranów akustycznych,
- budowa/rozbudowa/przebudowa systemu odwodnienia drogi,
- budowa oświetleni drogi,

- zagospodarowanie zieleni w granicach inwestycji,
- wykonanie pozostałych prac, zgodnie z wymaganiami PFU

### 2.1 Budowa drugiej jezdni.

W ramach zamówienia należy zaprojektować i wybudować drugą jezdnię drogi S-16, o parametrach wskazanych w PFU, zgodnie z wymaganiami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DŚU), którą Zamawiający przekaze przed dniem otwarcia ofert. Do czasu przekazania nowej DŚU należy uwzględnić w ofercie wymagania DŚU 2014 i zmiany DŚU 2020. Koncepcyjne rozwiązania sytuacyjno-wysokościowe znajdują się w KP, która została wykonana dla drogi klasy GP i stanowi materiał poglądowy. Zmiany wymagają np. pochylenia skarp, co może powodować konieczność korekty przebiegu osi dna rowów, itp. Na odcinkach istniejących węzłów drogowych w Kromerowie (2,4 km) i Biskupcu ( 2 km) istniejąca DK16 posiada przekrój dwujezdniowy.

2.2 Dostosowanie istniejącej jezdni DK16 do klasy S na odcinkach międzywęzłowych oraz dostosowanie istniejących dwóch jezdni do klasy S na odcinkach węzłowych (węzeł Kromerowo, węzeł Biskupiec).

Autobusy komunikacji miejskiej relacji Barczewo-Biskupiec będą korzystały z dodatkowych jezdni klasy Z, zlokalizowanych wzdłuż jezdni głównej S-16. Od początku odcinka objętego zamówieniem do km 27+750 istniejącego pikietażu DK16c (do skrzyżowania z drogą powiatową krzyżującą się z S-16) należy dostosować ciąg dodatkowych jezdni klasy Z.

Istniejąca jezdnia DK16 posiada szerokość 11m oraz spadek poprzeczny nawierzchni 2%. Należy zmniejszyć szerokość nawierzchni do 10 m, tj. sfrezować warstwy bitumiczne nawierzchni na szerokości 1 m.

W celu dostosowania istniejącej nawierzchni drogi krajowej nr 16 na odcinku Barczewo – Biskupiec do przyszłej funkcji drogi klasy S i kategorii ruchu KR 6, roboty polegać mają na:

- frezowaniu korekcyjnym do wymaganego profilu na całej szerokości istniejącej warstwy ścieralnej (śr. gr. 5 cm),
- po frezowaniu dokonać przeglądu stanu istniejącej warstwy wiążącej i zaproponować technologię naprawy stwierdzonych uszkodzeń,
- wykonanie naprawy uszkodzeń istniejącej warstwy asfaltowej, w technologii zaproponowanej przez Wykonawcę (w uzgodnieniu z Zamawiającym), w taki sposób aby zapobiec przenoszeniu się spękań na nowo wykonane warstwy asfaltowe,
- wykonanie nowej warstwy wiążącej AC 16 W z asfaltem modyfikowanym polimerami (gr. 5 cm) zgodnie z WWiORB D.05.03.05A oraz warstwy ścieralnej SMA 11 (gr. 4 cm) zgodnie z WWiORB D.05.03.13.” Destrukt należy wykorzystać do wykonania nowej konstrukcji nawierzchni po przetworzeniu go metodą recyklingu.



Ponadto należy przebudować istniejący system odwodnienia drogi nr 16 w taki sposób, aby stanowił całość z systemem odwodnienia dwujezdniowej drogi klasy S. Parametry istniejących poboczy oraz rowów drogowych należy dostosować do wymagań klasy S. Należy też rozebrać istniejące drogowe bariery i zamontować w ich miejsce nowe bariery, spełniające wymagania PFU. W miejscach montażu barier ochronnych pobocza należy poszerzyć w celu zapewnienia odpowiedniej szerokości pracującej. Należy wykonać ogrodzenie drogi oraz inne prace wykończeniowe w pasie drogi krajowej (w tym humusowanie i obsianie trawą, nasadzenia drzew i krzewów, itp.)

KP nie zawiera rozwiązań w zakresie dostosowania istniejącej jezdni (dwóch jezdni na odcinkach węzła Kromerowo i węzła Biskupiec ) oraz pozostałych elementów DK16 do klasy S. DŚU 2014 oraz zmiana DŚU 2020 nie obejmują powyższego zakresu. Wykonawca wykona koncepcję przedmiotowych rozwiązań z zastosowaniem rozwiązań technicznych spełniających wymagania PFU. Nowa DŚU, którą Zamawiający prześle przed dniem otwarcia ofert, będzie obejmowała powyższy zakres.

2.3 Korekta trasy w rejonie jeziora Dobrąg, na odcinku od km około 16+700 do km około 17+700 istniejącej DK16c.

Należy rozebrać zjazd z DK16 na parking przy jeziorze Dobrąg oraz pasy włączenia i wyłączenia. Należy zaprojektować geometrię trasy o parametrach zapewniających widoczność na zatrzymanie, umożliwiającą przejazd drogą S-16 z prędkością dopuszczalną 120 km/h, przy zachowaniu najmniejszej odległości widoczności na zatrzymanie określonej w Załączniku nr 21 PFU ( Zamawiający nie dopuszcza ograniczenia prędkości na przedmiotowym odcinku S16 poniżej 120 km/h).

2.4. Budowa MOP Marcinkowo strona prawa oraz MOP Marcinkowo strona lewa

Należy zaprojektować i wybudować dwa MOPy kategorii I (każdy z rezerwą terenu pod stację paliw-MOP II):

- MOP II Marcinkowo P - w km około 20+000 (wg pik.KP) str. prawa S16 oraz
  - MOP II Marcinkowo L -w km około 21+000 (wg pik. KP) strona lewa S-16,
- o parametrach wskazanych w PFU. Wyniki badań geotechnicznych podłoża dla terenu, na którym planowana jest budowa MOP znajdują się w DBP.

2.5 Budowa Obwodu Utrzymania Drogi (OD) w sąsiedztwie węzła Biskupiec.

KP nie zawiera rozwiązań w zakresie OD. Należy zaprojektować i wybudować OD, w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Biskupiec, w kilometrażu projektowym 26+300 KP, po wschodniej stronie wlotu do węzła Biskupiec drogi krajowej nr 57, zgodnie z wymaganiami zawartymi w PFU. Wykonawca wykona koncepcję obwodu i po uzgodnieniu koncepcji z Zamawiającym, wykona projekt budowlany, uzyska ZRID oraz wykona te prace. Wyniki badań geotechnicznych podłoża dla terenu, na którym planowany jest OD znajdują się w DBP. Jeżeli teren między łącznicą węzła Biskupiec a dodatkową jezdnią po str. prawej węzła

Biskupiec przewidziany pod OD okaże się niewystarczający, to Wykonawca rozbierze niezbędny odcinek dodatkowej jezdni i wykona nowy odcinek, w możliwie najbliższej lokalizacji, w stosunku do węzła Biskupiec.

2.6 Budowa dodatkowych jezdni oraz wzmocnienie konstrukcji/przebudowa/remont istniejących odcinków dodatkowych jezdni i łącznic węzła Barczewo.

Należy wybudować odcinki dodatkowych jezdni zaprojektowane w KP oraz wykonać prace budowlane na odcinkach istniejących dodatkowych jezdni, wskazane w PFU. Należy rozebrać również odcinek starodroża, o nawierzchni bitumicznej, zlokalizowanego po prawej stronie S-16, od km około 27+330 do km około 27+940 istniejącego pikietażu DK16c. Należy rozebrać również wyłączony z użytkowania wiadukt w ciągu ww. drogi, w km około 27+740 istniejącego pikietażu DK16c. Prace wymagane do wykonania na odcinkach istniejących dodatkowych jezdni nie są objęte DŚU 2014 oraz zmianą DŚU 2014. Zamawiający przekaze Wykonawcy nową DŚU, obejmującą ww. zakres prac przed otwarciem ofert.

2.7. Budowa obiektów inżynierskich.

Należy zaprojektować i wybudować/przebudować obiekty inżynierskie oraz wybudować przepusty wodne i przejścia dla zwierząt w formie przepustów.

Szerokość użytkowa drogi dla pieszych i rowerów na moście lub wiadukcie nie może być mniejsza niż 3m. Należy zapewnić na moście lub wiadukcie skrajnię drogi dla pieszych i rowerów równą sumie szerokości drogi dla pieszych i rowerów (3 m) oraz szerokości obustronnych pasów bezpieczeństwa (2x0,5m). W przypadku gdy na obiekcie mostowym lub wiadukcie nie jest prowadzona droga dla pieszych i rowerów należy wykonać na obiekcie jednostronny chodnik do obsługi obiektu o szerokości 0,9 m. Na moście lub wiadukcie należy zamontować barierę ochronną pomiędzy jezdnią a drogą dla pieszych i rowerów lub chodnikiem do obsługi obiektu. Dopuszcza się ingerencję maksymalnego dopuszczalnego odkształcenia bariery w skrajnię drogi dla pieszych i rowerów na moście lub wiadukcie, jeżeli prędkość dopuszczalna na drodze wynosi nie więcej niż 90 km/h, a po odkształceniu bariery zachowana będzie wolna przestrzeń o szerokości nie mniejszej niż 1,00 m.

Dopuszcza się ingerencję maksymalnego dopuszczalnego odkształcenia bariery w skrajnię chodnika dla obsługi.

Lokalizacja i parametry obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt wskazane są w zmianie DŚU 2014. (...)

W punkcie 3. PFU - Rozdział II – część informacyjna – wskazał na dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.

Integralną część tej dokumentacji stanowią odpowiedzi udzielone na pytania wykonawców i zmiany jakie wynikają z tych odpowiedzi, a także zmiany wprowadzone - niezależnie od tych wynikających z udzielonych odpowiedzi - do dokumentacji. Termin na składanie ofert upłynął w dniu 22/06/2023, a zatem wiążąca w jest treść wymagań wynikająca z wprowadzonych zmian do tej daty.

Ocena spełnienia wymagań – w zakresie merytorycznym stanowiącym podstawę wniesionych odwołań następowała na podstawie odpowiedzi na pytania techniczne, które zostały skierowane do wymienionych wykonawców:

- a) Konsorcjum Kobylewo - pytania: z dnia 13/07/2023 i 30/08/2023 a odpowiedzi: z dnia 28/07/2023 i 4/09/2023;
- b) POOR - pytania: z dnia 13/07/2023 i 30/08/2023 a odpowiedzi: z dnia 28/07/2023 i 4/09/2023;
- c) Konsorcjum Polimex: pytanie z dnia 13/07/2023 a odpowiedź: z dnia 4/09/2023.

### **Sygn. akt: KIO 3067/23**

W decyzji z dnia 5/10/2023 w części dotyczącej odrzucenia ofert w punkcie 1 Zamawiający podał: (...) *Odrzucamy ofertę złożoną przez Konsorcjum w składzie KOBYLARNIA S.A. z siedzibą w Kobylarni (Lider Konsorcjum) oraz Stecol Corporation z siedzibą w Tianjin, Chiny (Partner) – dalej jako Konsorcjum Kobylarnia lub Wykonawca. Podstawą odrzucenia jest art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp. (...) Według tej decyzji niezgodność treści oferty z warunkami zamówienia obejmuje następujące elementy: (1) brak uwzględnienia prac na obiekcie WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt), (2) zastosowanie niedopuszczonej przez PFU technologii wykonania mostu MD-1B, (3) zastosowanie niezgodnej z wymaganiami PFU warstwy konstrukcji nawierzchni oraz (4) błędnie przyjęta technologię posadowienia mostu MD-1B.*

W uzasadnieniu decyzji w zakresie kwestionowanych elementów podał: (...)

*1) Brak uwzględnienia prac na obiekcie WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt)*

Wymagania Zamawiającego:

W ramach zamówienia należy wykonać m.in. prace dostosowujące istniejące mosty i wiadukty drogi DK16 do nowej funkcji drogi klasy S. Zakres wymaganych robót został dla każdego obiektu z osobna określony w dokumencie pod nazwą OPZ stanowiącym Załącznik nr 33 do PFU. W załączniku tym wymieniono 17 istniejących obiektów inżynierskich na drodze krajowej nr 16, w tym wiadukt WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt):

(...)

16c km 27.668 Rzeck wiadukt

Celem planowanych prac jest dostosowanie istniejącego obiektu mostowego do nowej funkcji.

Planuje się wykonanie następujących prac :

- wymianę nawierzchni bitumicznej,
- wymianę elementów wyposażenia (między innymi barier, dylatacji, elementów odwodnienia, nawierzchni na opaskach i chodnikach, umocnienia stożków).
- oczyszczenie powierzchni betonowych konstrukcji podpór, ustroju i belek podporęczowych wraz z naprawą ubytków zaprawami PCC, iniekcją rys.
- odtworzenie powłok malarskich.

(...)

Ponadto na etapie wyjaśnień treści SWZ zadano pytanie konkretnie dotyczące tego wiaduktu:

pytanie 156: Proszę o uszczegółowienie którego obiektu dotyczy remont obiektu w zał. 33 16c km 27.668 Rzeck wiadukt'. W bliskiej lokalizacji jest są dwa obiekty istniejące. Pierwszy obiekt jest w ciągu lewej jezdni projektowanej S16, a drugi w ciągu jezdni z prawej strony projektowanej S16.”

Odpowiedź 156: Zapis dotyczy obiektu w ciągu istniejącej DK16c

Niezgodność oferty Wykonawcy:

Pismem z 13 lipca 2023 r. (znak O/OL.D-3.2411.25.2022.29 – dalej jako pierwsze wezwanie Zamawiającego) zwróciliśmy się do Konsorcjum Kobylarnia o wyjaśnienie treści oferty i wskazanie założeń / rozwiązań technicznych przyjętych do sporządzenia oferty.

W zawartym w wezwaniu Zamawiającego pytaniu 3.12 oczekiwaliśmy wskazania zakresu prac projektowych i robót dla istniejących obiektów inżynierskich, które należy dostosować do nowych funkcji.

Konsorcjum Kobylarnia w swojej odpowiedzi (pismo z 28 lipca 2023 r. – dalej jako pierwsze wyjaśnienia Konsorcjum Kobylarnia) poinformował, że Zakres prac wskazano w Załączniku nr 2 - tabeli nr 2 stanowiącej załącznik do przedmiotowych odpowiedzi. Zamawiający po weryfikacji Załącznika nr 2 stwierdził, że Wykonawca nie uwzględnił w tabeli dziewięciu spośród 17 obiektów inżynierskich, w tym wiaduktu WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt). Wobec tego pismem z 30 sierpnia 2023 r. (znak O/OL.D-3.2411.25.2022.34 – dalej jako drugie wezwanie Zamawiającego) wezwał Konsorcjum Kobylarnia do złożenia dodatkowych wyjaśnień w tym zakresie.

Konsorcjum Kobylarnia w swojej odpowiedzi (pismo z 4 września 2023 r. – dalej jako drugie wyjaśnienia Konsorcjum Kobylarnia) przedstawił ponownie Załącznik nr 2, odpowiadając następująco: Wykonawca w odpowiedzi przekazuje aktualizację Załącznika nr 2 , w którym wskazuje zakres prac.

W Załączniku nr 2 odnośnie obiektu WD-6B Wykonawca wskazał zakres prac w poniższy sposób:

TAJEMNICA PRZEDSIĘBIORSTWA

ZAŁĄCZNIK NR 2 - AKTUALIZACJA

Budowa drogi S16 Olsztyn (S51) – Elk (S61) odcinek Olsztyn – Biskupiec (budowa drugiej jezdni) odcinek Barczewo – Biskupiec”.				
TABELA OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH ISTNIEJĄCYCH				
POZ	OBIEKT	KM	KONSTRUKCJA	ZAKRES ROBÓT

(...)

27	WD-6B	km 27+668	płytkowy sprężony	-NOWY OBIEKTY O PARAMETRACH ZGODNYCH Z 2020
----	-------	-----------	-------------------	---------------------------------------------

Wykonawca odpowiadając w powyższy sposób założył, że nie będzie wykonywał żadnych robót na istniejącym obiekcie o symbolu WD-6B znajdującym się w ciągu trasy głównej w km 27+668 (wg kilometraża istniejącego DK16), pomimo tego, że ujął ten wiadukt w przekazanym zestawieniu. W kolumnie pt. Zakres robót wpisano Nowy obiekt o parametrach zgodnych z 2020.

Zgodnie z treścią OPZ zacytowaną powyżej zakres prac przewidzianych do wykonania na tym wiadukcie obejmuje: wymianę nawierzchni bitumicznej, wymianę elementów wyposażenia (między innymi barier, dylatacji, elementów odwodnienia, nawierzchni na opaskach i chodnikach, umocnienia stożków), oczyszczenie powierzchni betonowych konstrukcji podpór, ustroju i belek podporęczowych wraz z naprawą ubytków zaprawami PCC, iniekcją rys oraz odtworzenie powłok malarskich. Nie jest to nowy obiekt, jak pisze Wykonawca, został on wybudowany w tym samym czasie co wszystkie pozostałe wymienione w OPZ, a teraz w ramach niniejszego zamówienia wymaga dostosowania do nowej funkcji drogi klasy S.

Konsorcjum Kobyłarnia nie uwzględniając w ofercie wykonania robót na obiekcie o symbolu WD-6B postąpił wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia. W konsekwencji Wykonawca nie wycenił w ofercie zakresu prac zgodnego z dokumentami zamówienia.

## 2) niedopuszczona przez PFU technologia wykonania mostu MD-1B

Wymagania Zamawiającego:

Zamawiający w punkcie 1.1.3.3 PFU w Tabeli 1.1 „Wykaz obiektów inżynierskich z informacją o przeszkodach koniecznych do pokonania, w tym obiektów ekologicznych (przejścia dla zwierząt) na trasie głównej, łącznicach, dodatkowych jezdniach oraz innych drogach i przeszkodach” w kolumnie 4 zawarł istotne informacje i wymagania dla nowoprojektowanych i nowobudowanych mostów, wiaduktów i przejść dla zwierząt.

Pozycja nr 3 Tabeli 1.1 dotyczy mostu o symbolu MD-1B, dla którego sprecyzowano szczególne rozwiązanie:

Lp.	Kilometraż orientacyjny wg KP	Kolizja z przeszkodą	Parametry funkcjonalne przeszkód	Rodzaj obiektu inżynierskiego
1	2	3	4	5
3	10+811 wg KP Symbol obiektu wg KP MD-1B – nowy obiekt w ciągu jezdni prawej	Trasa główna z rzeką Wipsówka oraz szlakiem migracji dużych zwierząt	<u>Należy wykonać na obiekcie</u> <u>jednostronny chodnik do obsługi</u> <u>szer. 0,9m odseparowany od pasa</u> <u>awaryjnego barierą ochronną.</u> Parametry zgodnie ze zmianą DŚU 2020 oraz zgodnie z pkt 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2 PFU. Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi	MS

Niezgodność oferty Wykonawcy:

W zawartym w pierwszym wezwaniu Zamawiającego pytaniu 3.10 oczekiwaliśmy wskazania jakie rozwiązania projektowe dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3. Tab. 1.1. PFU zostały przyjęte przez Wykonawcę do wyceny. W ramach odpowiedzi na pytanie prosiliśmy o podanie dla każdego obiektu rozwiązania konstrukcyjno-budowlanego, sposobu i technologii posadowienia, parametrów przekrojów ruchowych, ilości i rozpiętości przęseł.

Wykonawca w swoich pierwszych wyjaśnieniach poinformował, że płyta mostu MD1B zostanie przez niego wykonana w technologii belek prefabrykowanych typu „Kujan”, co jest niezgodne z wymaganiami określonymi w Tabeli 1.1 PFU, gdzie wskazano, że „Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi”.

Treść odpowiedzi Wykonawcy na pytanie 3.10: Rozwiązania podano w Załączniku nr 1 - tabeli nr 1 stanowiącej załącznik do przedmiotowych odpowiedzi.

W Załączniku nr 1 odnośnie obiektu MD-1B Wykonawca wskazał technologię wykonania w poniższy sposób:

POZ wg PFU	OBIEKT	KM	TYP OBIEKTU	KONSTRUKCJA
------------	--------	----	-------------	-------------

(...)

4	PZD-1 / MD-1B	km 10+811	3-przęsłowy KUJAN	Zespolony
---	---------------	-----------	-------------------	-----------

Konsorcjum Kobylarnia uwzględniając w ofercie technologię inną niż wskazana przez Zamawiającego postąpił wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia. W konsekwencji Wykonawca nie wycenił w ofercie zakresu prac zgodnego z dokumentami zamówienia.

### 3) niezgodne z wymaganiami PFU warstwy konstrukcji nawierzchni

Wymagania Zamawiającego:

Zamawiający w punkcie 2.1.17.2.1.2 PFU definiującym wymagania dla jezdni manewrowych, miejsc postojowych i chodników na terenie obwodu utrzymania drogi zawarł wymóg stosowania konstrukcji katalogowych, tzn. zgodnych z Załącznikiem nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” (dalej jako: Katalog lub KTKN PiP). W pierwszym akapicie tego punktu czytamy:

Należy zaprojektować i wykonać jezdnie manewrowe, miejsca postojowe dla samochodów osobowych o nawierzchni według wymagań KTKN PiP, a dla samochodów ciężarowych o nawierzchni według wymagań KTKN PiP lub KTKNS oraz chodniki o nawierzchni z kostki brukowej niefazowanej.

Również w punkcie 2.1.17.2.2 precyzującym wymagania dla nawierzchni jezdni miejsc obsługi podróżnych istnieje zapis wskazujący na konieczność stosowania konstrukcji zgodnej z „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, wymieniona jest również konkretna tabela z Katalogu, z której należy przyjąć układ dolnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni, tj.:

Należy przyjąć parametry:

- prędkość do projektowania  $V_{dp}$ : 30 km/h;
- kategoria ruchu jezdni manewrowych: KR 4, w poniższej konstrukcji: o Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej z zastosowaniem

PMB 45/80-65, grubość 4 cm, o Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość 6 cm, o Warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego, grubość 10 cm,

o Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, grubość 20 cm, oraz dolne warstwy konstrukcyjne zgodne z Tab. 8.3 KTKN PiP.

Tablica 8.3 KTKN PiP definiuje następujące dolne warstwy konstrukcyjne dla kategorii ruchu KR 3 i KR4:

Tablica 8.3. Typowe rozwiązania dolnych warstw konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża w przypadku kategorii ruchu KR3 i KR4 ( $E_2 \geq 100$  MPa). Grubości warstw podano w cm.



		TYP 5	TYP 6	TYP 7 (nie stosuje się, gdy wymagana jest warstwa odsączająca)	TYP 8	TYP 9	LEGENDA:
GRUPA NOŚNOŚCI PODŁOŻA	G4	PP 15 WM 20 WUP 25 100 MPa 50 MPa 25 MPa	PP 18 WUP 40 100 MPa 50 MPa 25 MPa	WM 22 WUP 25 100 MPa 50 MPa 25 MPa	WM 28 WUP 25 100 MPa 50 MPa 25 MPa	PP 24 WUP 40 100 MPa 50 MPa 25 MPa	<p>PP - podbudowa pomocnicza WM - warstwa mrozochronna WUP - warstwa ulepszonego podłoża ▽▽▽ - wymagany wtórny moduł odczłuszczenia E<sub>z</sub></p> <p>WM* Warstwa mrozochronna w typach 7 i 8 dla grupy nośności G1 została zastosowana tylko w celu zwiększenia nośności i w tym przypadku nie pełni roli przeciwdziałania wysadzinom. Jej zastosowanie ma na celu ujednoczenie technologii z konstrukcjami podanymi w typach 7 i 8 dla grup nośności G4, G3 i G2.</p> <p><b>UWAGA:</b> 1) Wymagania materiałowe według rozdziału 7 2) Zasady wykonania warstw według rozdziału 9 3) Grubości warstw "h" podano w [cm]</p>
	G3	PP 15 WM 20 WUP 20 100 MPa 50 MPa 35 MPa	PP 18 WUP 25 100 MPa 50 MPa 35 MPa	WM 22 WUP 20 100 MPa 50 MPa 35 MPa	WM 28 WUP 20 100 MPa 50 MPa 35 MPa	PP 24 WUP 25 100 MPa 50 MPa 35 MPa	
	G2	PP 15 WM 20 100 MPa 50 MPa	PP 18 100 MPa 50 MPa	WM 22 100 MPa 50 MPa	WM 28 100 MPa 50 MPa	PP 24 100 MPa 50 MPa	
	G1	PP 15 100 MPa 80 MPa	PP 15 100 MPa 80 MPa	WM* 18 100 MPa 80 MPa	WM* 22 100 MPa 80 MPa	PP 15 100 MPa 80 MPa	
		podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym;	podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥ 60%;	warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR ≥ 35%; o ile to konieczne warstwa mrozochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o k <sub>10</sub> ≥ 8 m/dobę;	warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym;	warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem;	
		warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR ≥ 35%; o ile to konieczne warstwa mrozochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o k <sub>10</sub> ≥ 8 m/dobę;	warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub z gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR ≥ 20%; o ile to konieczne warstwa mrozochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o k <sub>10</sub> ≥ 8 m/dobę;		warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub z gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR ≥ 20%; o ile to konieczne warstwa mrozochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o k <sub>10</sub> ≥ 8 m/dobę;		

### Niezgodność oferty Wykonawcy:

W zawartym w pierwszym wezwaniu Zamawiającego pytaniu 3.17 oczekiwaliśmy wskazania konstrukcji nawierzchni dla trasy głównej oraz pozostałych dróg, które wyceniono w Ofercie. W ramach odpowiedzi prosiłmy o wskazanie układu (opisu warstw) i grubości poszczególnych warstw dla każdej z dróg.

Konsorcjum Kobylarnia w swoich pierwszych wyjaśnieniach nie wykazało wszystkich rodzajów konstrukcji nawierzchni wymaganych przez Zamawiającego, w tym jakie konstrukcje planuje wykonać na drogach manewrowych obwodu utrzymania drogi oraz miejsc obsługi podróżnych. Wobec tego Zamawiający pismem z 30 sierpnia 2023 r. wezwał Konsorcjum Kobylarnia do złożenia drugich wyjaśnień w tym zakresie.

W zakresie jezdni manewrowych obwodu utrzymania drogi (kategoria KR3) oraz jezdni manewrowych miejsc obsługi podróżnych (kategoria KR4) Wykonawca w drugich wyjaśnieniach wykazał wykonanie niezgodnych z wymaganiami PFU dolnych warstw konstrukcji nawierzchni dla grup nośności podłoża G3 i G4, na co wskazuje przytoczony niżej fragment tabeli z drugich wyjaśnień Wykonawcy:

Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G3		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	25	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% (jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni należy zastosować: k <sub>10</sub> > 5 m/dobę - funkcja warstwy odsączającej)
7	-	Warstwa odcinająca - geotkanina separacyjna
Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G4		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	40	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% (jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni należy zastosować: k <sub>10</sub> > 5 m/dobę - funkcja warstwy odsączającej)
7	-	Warstwa odcinająca - geotkanina seperacyjna

Zaproponowane powyżej konstrukcje dla dolnych warstw nawierzchni nie odpowiadają żadnemu z typów przewidzianych w Tabelicy 8.3 w „Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych”.

Konsorcjum Kobylarnia uwzględniając w ofercie technologię inną niż wskazana przez Zamawiającego postąpiło wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia. W konsekwencji Wykonawca nie wycenił w ofercie zakresu prac zgodnego z dokumentami zamówienia.

#### 4) Błędnie przyjęta technologia posadowienia mostu MD-1B

W zawartym w pierwszym wezwaniu Zamawiającego pytaniu 3.10 oczekiwaliśmy wskazania jakie rozwiązania projektowe dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3. Tab. 1.1. PFU zostały przyjęte przez Wykonawcę. W ramach odpowiedzi na pytanie prosiliśmy o podanie dla każdego obiektu rozwiązania konstrukcyjno-budowlanego, sposobu i technologii posadowienia, parametrów przekrojów ruchowych, ilości i rozpiętości przęseł.

Wykonawca w swoich pierwszych wyjaśnieniach określił jakie rozwiązania projektowe dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3. Tab. 1.1. PFU zostały przez niego przyjęte w Ofercie.

W przypadku mostu MD-1B w km 10+811 (kilometraż wg koncepcji programowej) Wykonawca przyjął zastosowanie technologii posadowienia bezpośredniego.

Treść odpowiedzi Wykonawcy na pytanie 3.10: Rozwiązania podano w Załączniku nr 1 - tabeli nr 1 stanowiącej załącznik do przedmiotowych odpowiedzi.

W Załączniku nr 1 odnośnie obiektu MD-1B Wykonawca wskazał technologię posadowienia w poniższy sposób:

POZ wg PFU	OBIEKT	KM	TYP OBIEKTU	KONSTRUKCJA	POSADOWIENIE
------------	--------	----	-------------	-------------	--------------

(...)

4	PZD-1/ MD-1B	km 10+811	3-przęsłowy KUJAN	Zespolony	Bezpośrednie
---	--------------	-----------	-------------------	-----------	--------------

Przyjęta przez Konsorcjum Kobylarnia technologia posadowienia obiektu MD-1B stoi w sprzeczności z zasadami wiedzy technicznej. Z załączonej do PFU dokumentacji (załącznik nr 40 do PFU: „Dokumentacja geologiczno – inżynierska; Tom II Obiekty inżynierskie”, przekładka „Most MD-1B”) jednoznacznie wynika, że nie ma możliwości posadowienia tego mostu bezpośrednio. W podłożu gruntowym, w górnych warstwach, zalegają min. grunty organiczne w postaci piasków i pyłów wymieszanych z torfami, jak też same soczewki torfowe. Ponadto w niższych warstwach podłoża, na głębokości 5 – 6 m stwierdzono występowanie pyłów przewarstwionych gliną pylastą oraz glin pylastych przewarstwionych pyłem w stanie plastycznym i twaroplastycznym o bardzo słabych parametrach, o miąższości ok 6 m. (załączniki 1 do 8 do opracowania pn. „Dokumentacja geologiczno – inżynierska; Tom II Obiekty inżynierskie”, przekładka „Most MD1B”: Zał. 1 „Mapa dokumentacyjna”, Zał. 2 „Tabela parametrów geotechnicznych”, Zał. 3 „Objaśnienia”, Zał. 4 „Otwory”, Zał. 5 „Sondowania”, Zał. 6 „Przekroje”, Zał. 7 „Zestawienie wyników”, Zał. 8 „Współrzędne”). Jedynym właściwym rozwiązaniem jest w opisanym przypadku pośrednie posadowienie obiektu.

Konsorcjum Kobylarnia uwzględniając w ofercie niewłaściwą technologię posadowienia obiektu, niezgodną z dokumentami opisującymi sytuację geologiczną pod obiektem MD-1B. W konsekwencji Wykonawca nie wycenił w ofercie zakresu prac zgodnego z dokumentami zamówienia. (...)

W zakresie pierwszego elementu [(1) *brak uwzględnienia prac na obiekcie WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt)*] Zamawiający w piśmie z 13 lipca 2023 r. skierował do Konsorcjum wezwanie o udzielenie wyjaśnień (pytanie: 3.12.), które w odpowiedzi podało: że: *Zakres prac wskazano w Załączniku nr 2 - tabeli nr 2 stanowiącej załącznik do przedmiotowych odpowiedzi.*

W tym załączniku – jak ustalił Zamawiający - Konsorcjum nie uwzględniło w tabeli dziewięciu spośród 17 obiektów inżynierskich, w tym wiaduktu WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt). W odpowiedzi na wezwanie drugie z 30 sierpnia 2023 r. o złożenie dodatkowych wyjaśnień w tym zakresie, Konsorcjum ponownie powołując się na załącznik 2 wskazało na jego aktualizację. Z tego załącznika wynika, że Konsorcjum nie będzie wykonywało żadnych robót na istniejącym obiekcie o symbolu WD-6B znajdującym się w ciągu trasy głównej w km 27+668 (wg kilometraża istniejącego DK16).

Według wymagań opisanych w OPZ w załączniku nr 33 do PFU w ramach zamówienia należy wykonać m.in. prace dostosowujące istniejące mosty i wiadukty drogi DK16 do nowej funkcji drogi klasy S. Zakres wymaganych robót został określony dla każdego obiektu odrębnie. Według wskazanego dokumentu - w załączniku wymieniono 17 istniejących obiektów inżynierskich na drodze krajowej nr 16, w tym wiadukt WD-6B (16c km 27.668 Rzeck wiadukt). W odniesieniu do tego obiektu (16c km 27.668 Rzeck wiadukt) wskazano m.in., że: „Celem planowanych prac jest dostosowanie istniejącego obiektu mostowego do nowej funkcji. Planuje się wykonanie następujących prac: wymianę nawierzchni bitumicznej, wymianę elementów wyposażenia (między innymi barier, dylatacji, elementów odwodnienia, nawierzchni na opaskach i chodnikach, umocnienia stożków), oczyszczenie powierzchni betonowych konstrukcji podpór, ustroju i belek podporęczowych wraz z naprawą ubytków zaprawami PCC, iniekcją rys.; odtworzenie powłok malarskich. Powyższe wynika również z odpowiedzi na pytanie 156 (na co wskazywał Zamawiający), w której potwierdzono, że remont obiektu wg załącznika nr 33 dotyczy obiektu w ciągu istniejącej DK16c.

Izba zgodziła się ze stanowiskiem Zamawiającego, że zarówno pierwsze, jak i drugie wezwanie do złożenia wyjaśnień dotyczyło zakresu robót na obiektach istniejących. W drugim wezwaniu Zamawiający doprecyzował pytanie o prace przewidziane na obiektach istniejących, dla których zabrakło wyjaśnień w pierwszej odpowiedzi Odwołującego, dodatkowo identyfikując każdy z obiektów, poprzez podanie funkcjonującego obecnie w ciągu drogi 16c pikietaża/kilometraża drogi. Tym samym brak było podstaw do kwestionowania ustaleń Zamawiającego co do tego elementu. Konsorcjum nie uwzględniając w ofercie wykonania robót na istniejącym obiekcie o symbolu WD-6B, postąpiło wbrew wymaganiom warunków zamówienia, a tym samym zarzut naruszenia art. 226 ust.1 pkt 5 Pzp nie jest zasadny. Nie jest także – wobec tych ustaleń - zasadny zarzut naruszenia art. 65 § 1 k.c. w zw. z art. 8 ust 1 Pzp. Zamawiający bowiem dwukrotnie, o czym mowa powyżej jednoznacznie precyzował w wezwaniach konkretnie, że wyjaśnienia mają dotyczyć zakresu robót na obiektach istniejących. Tym samym także zarzut (ewentualny) naruszenia art. 223

ust 1 Pzp w zw. z art. 16 Pzp jest niezasadny. W tym przypadku jego niezastosowanie, a mianowicie skierowanie kolejnego wyniku z faktu, że treść odpowiedzi na pytanie 3.12 (w wyniku drugiego wezwania) nie mogła budzić wątpliwości.

W odniesieniu do drugiego elementu [(2) *zastosowania przez Konsorcjum niedopuszczonej przez PFU technologii wykonania mostu MD-1B*] Konsorcjum w wyjaśnieniu z 28/07/23 (odp. na pytanie 3.10.) podało, że zamierza wybudować most z użyciem gotowych prefabrykatów typu „Kujan”. Zgodnie z wymaganiami określonymi w Tabeli 1.1 PFU wskazano, że *„Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi”*.

Konsorcjum Kobylarnia, zdaniem Izby w toku rozprawy nie wykazało, że zaproponowana technologia jest zgodna z wymaganą technologią wg PFU. Odwołujący w wyjaśnieniach podał, że zamierza wybudować most z użyciem gotowych prefabrykatów typu „Kujan”, co jest niezgodne z wymaganiami określonymi w Tabeli 1.1 PFU, gdzie wskazano, że *„Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi”*. Izba zwraca także uwagę, że dla mostu MD-1B, inaczej niż dla tego typu obiektów, zostały określone w Tabeli 1.1 punktu 1.1.3.3 PFU dodatkowe wymagania szczególne, cytowane powyżej. Taka szczególna – co podkreślał Zamawiający – technologia i dodatkowe wymagania szczególne dla tego konkretnie mostu przyjęto z uwagi na nietypowy układ geometryczny płyty pomostu wymuszony warunkami środowiskowymi. Ponadto – na co zwracał uwagę także wykonawca Budimex - przedmiot zamówienia zgodnie z postanowieniami pkt. 1.1 PFU - należało wykonać między innymi zgodnie ze Wzorcami i Standardami Ministra właściwego ds. Transportu wymienionymi w PFU pkt. 3.1 poz. 138. W ramach ww. Wzorców i standardów, mających wiążący charakter w ramach Postępowania, podział obiektów mostowych ze względu na typ konstrukcji można znaleźć w następujących dokumentach:

- WR-M-21-1 „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 1: Kształtowanie konstrukcji”,
- WR-M-21-2 „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 2: Podstawowe wiadomości o drogowych obiektach mostowych”.

W pierwszym z dokumentów (WR-M-21.1 w tabeli 2-1) przedstawiono zestawienie obiektów między innymi ze względu na typ konstrukcji, zakres rozpiętości i liczbę przęseł. Do obiektów monolitycznych wieloprzęsłowych w zakresie rozpiętości 20-30m zaliczono: sprężoną belkę monolityczną. Konstrukcja z użyciem belek prefabrykowanych typu T zaliczona została do

obiektów częściowo prefabrykowanych, podobnie jak konstrukcja zespolona z dźwigarów walcowanych (stalowych). Z kolei w drugim z dokumentów (WR-M-21.2.) przedstawiono opis wraz rysunkami przedstawiającymi poszczególne typy konstrukcji mostowych. Rys. 3-4 przedstawia przekroje poprzeczne typowych mostów płytowych z rozgraniczeniem na konstrukcję monolityczną pełną, monolityczną z otworami oraz półprefabrykowaną z belek typu odwrócone T (tego rodzaju belkami są belki typu Kujan). W ramach tego dokumentu w odniesieniu do mostów płytowych konstrukcja częściowo prefabrykowana została opisana jako rozwiązanie, w którym łączy się prefabrykowane belki (tworzące m. in. tzw. szalunek tracony) i betonową, monolityczną część przekroju wykonywaną na budowie – inaczej można by określić taką konstrukcję jako zespoloną typu beton prefabrykowany - beton na mokro. Zatem wykonanie nadbetonu w technologii betonowania na miejscu z wbudowaniem belek typu „Kujan” nie spowoduje, że obiekt stanie się monolityczny, czyli o konstrukcji w całości wylewanej i realizowanej na miejscu budowy. Technologia łączenia elementów prefabrykowanych (wyprodukowanych poza miejscem wbudowania) z elementami wylewanymi już na placu budowy nie skutkuje osiągnięciem efektu monolitu, co do idei. Otrzymujemy wówczas element składający się z dwóch rodzajów materiałów (dwóch rodzajów betonu) o różnych właściwościach, połączonych ze sobą. A to oznacza, że oferta Konsorcjum Kobylarnia jest niezgodna z warunkami w zakresie przyjęcia technologii wykonania mostu MD-1B niezgodną z PFU. W tym przypadku Izba zwraca uwagę, że Zamawiający w ramach odpowiedzi udzielonych na pytania wykonawców, zadane przed złożeniem ofert podkreślał, że wiążące są zapisy PFU wraz z załącznikami. Między innymi w odpowiedzi na pytanie nr 740 podał: *„Koncepcja stanowi materiał poglądowy. Należy wykonać przedmiot zamówienia zgodnie z wymaganiami OPZ, PFU oraz odpowiedziami na pytania zadane w trakcie postępowania przetargowego”*. Konsorcjum Kobylarnia uwzględniając w ofercie technologię inną niż wskazana przez Zamawiającego postąpiło wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia.

W odniesieniu do trzeciego elementu [(3) zastosowanie niezgodnej z wymaganiami PFU warstwy konstrukcji nawierzchni] Konsorcjum w wyjaśnienia z 28/07/23 (odp. na pytanie 3.17.) nie wykazało wszystkich rodzajów konstrukcji nawierzchni wymaganych przez Zamawiającego, w tym jakie konstrukcje planuje wykonać na drogach manewrowych obwodu utrzymania drogi oraz miejsc obsługi podróżnych. W odpowiedzi na drugie z wezwań w zakresie jezdni manewrowych obwodu utrzymania drogi (kategoria KR3) oraz jezdni manewrowych miejsc obsługi podróżnych (kategoria KR4). Wykonawca w drugich wyjaśnieniach wykazał wykonanie niezgodnych z wymaganiami PFU dolnych warstw konstrukcji nawierzchni dla grup nośności podłoża G3 i G4. Zaproponowane konstrukcje dla dolnych warstw nawierzchni nie odpowiadają żadnemu z typów przewidzianych w Tabelicy 8.3

w „Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych. Takie zestawienie – jak poniżej - Zamawiający załączył do decyzji z 5/10/23:

Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G3		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	25	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% (jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni należy zastosować: k <sub>10</sub> > 5 m/dobę - funkcja warstwy odsączającej)
7	-	Warstwa odcinająca - geotkanina separacyjna
Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G4		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	40	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% (jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni należy zastosować: k <sub>10</sub> > 5 m/dobę - funkcja warstwy odsączającej)
7	-	Warstwa odcinająca - geotkanina seperacyjna

Zamawiający jak podał w decyzji – (...) w punkcie 2.1.17.2.1.2 PFU definiującym wymagania dla jezdni manewrowych, miejsc postojowych i chodników na terenie obwołu utrzymania drogi zawarł wymóg stosowania konstrukcji katalogowych, tzn. zgodnych z Załącznikiem nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” (dalej jako: Katalog lub KTKNPiP). W punkcie 1 Katalogu podano: „Należy zaprojektować i wykonać jezdnie manewrowe, miejsca postojowe dla samochodów osobowych o nawierzchni według wymagań KTKNPiP, a dla samochodów ciężarowych o nawierzchni według wymagań KTKNPiP lub KTKNS oraz chodniki o nawierzchni z kostki brukowej niefazowanej”. W decyzji wskazano także na pkt 2.1.17.2.2 – podając - precyzującym wymagania dla nawierzchni jezdni miejsc obsługi podróżnych istnieje zapis wskazujący na konieczność stosowania konstrukcji zgodnej z „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, wymieniona jest również konkretna tabela z Katalogu, z której należy przyjąć układ dolnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni (...) cyt. Parametry. (...)

Zaproponowane konstrukcje dla dolnych warstw nawierzchni nie odpowiadają żadnemu z typów przewidzianych w Tabelicy 8.3 w „Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych”. Odwołujący nie sprzeciwiał się ustaleniom faktycznym, a zarzut opierał na twierdzeniu podobieństwa a nawet tożsamości warstwy pn. „Warstwa ulepszona podłoża” i „warstwa mrozochronna” zdefiniowane w KTKNPiP. Jednakże w przypadku tego zamówienia, zadaniem wykonawcy było skorzystanie z podanej



bazy w Katalogu i wybranie jednego z nich. W tym Katalogu dla kategorii ruchu KR3 i KR4 katalog przewiduje zastosowanie 5 typów dolnych warstw, do wyboru. Zamawiający nie narzucał konkretnego rozwiązania, wszystkie rodzaje dolnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni, które uwzględnia „Katalog” były dopuszczone do stosowania w ramach realizacji zamówienia w zakresie dróg manewrowych na OUD i MOP. Tymczasem Konsorcjum Kobylarnia postąpiło wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia. Tym samym ocena oferty w tym elemencie nie może zostać podważona.

W odniesieniu do czwartego elementu [(4) błędnie przyjęta technologia posadowienia mostu MD-1B] Konsorcjum w wyjaśnienia z 28/07/23, w odpowiedzi na pytanie 3.10. *(podanie dla każdego obiektu rozwiązania konstrukcyjno-budowlanego, sposobu i technologii posadowienia, parametrów przekrojów ruchowych, ilości i rozpiętości przęsła)* w przypadku mostu MD-1B w km 10+811 (kilometraż wg koncepcji programowej) wykonawca przyjął zastosowanie technologii posadowienia bezpośredniego, co stanowiło podstawę odrzucenia tej oferty w oparciu o art. 226 ust.1 pkt 5 Pzp.

Według powoływanej przez Zamawiającego DGI [PFU – zał. 40: „Dokumentacja geologiczno – inżynierska (DGI) Tom II Obiekty inżynierskie”, przekładka „Most MD-1B”] wynika, że w podłożu gruntowym, w górnych warstwach, zalegają min. grunty organiczne w postaci piasków i pyłów wymieszanych z torfami, jak też same soczewki torfowe. W niższych warstwach podłoża, na głębokości 5 – 6 m – jak podnosił Zamawiający wskazując na załącznik 1-8 do DGI - stwierdzono występowanie pyłów przewarstwionych gliną pylastą oraz glin pylastych przewarstwionych pyłem w stanie plastycznym i twaroplastycznym o bardzo słabych parametrach, o miąższości ok 6 m.

Ponadto przystępujący Budimex zwracał również uwagę, że obiekt MD-1B jest mostem, dla którego przeszkodą jest rzeka Wipsówka. Teren pod obiektem, zgodnie z obliczeniami hydrologicznymi załączonymi do odpowiedzi nr 413 (pakiet 14 z dnia 25.04.2023 r.) będzie pokryty wodą przy przepływie miarodajnym, a wskazane w DGI parametry terenu determinują z kolei, zgodnie z pkt 2.1.16.2.5 a) PFU, że obiekt powinien zostać posadowiony pośrednio (tak jak obiekt istniejący). W wiążącym dokumencie DGI, autorzy tego dokumentu wprost wskazywali na zasadność przyjęcia posadowienia pośredniego



W związku z powyższym:

- Z uwagi na charakter projektowanego obiektu i warunki gruntowo - wodne w podłożu, stopień złożoności rozwiązania geotechnicznego posadowienia obiektu proponuje się zakwalifikować do **III kategorii geotechnicznej** wg PN-B-02479, w **złożonych warunkach gruntowych**.
- Proponuje się pośrednie posadowienie fundamentów obiektu na palach, w warstwach zagęszczonych piasków drobnych i średnich (warstwy IIC-1, IIC-2, IIE), zalegających pod kompleksem gruntów zastoiskowych).

---

TRANSPROJEKT GEOTECHNIKA Sp. z o. o.

Konsorcjum Kobylarnia motywując zasadność przyjętego przez wykonawcę rozwiązania, wskazało, że „*analizując poziom posadowienia obiektu w stosunku do zalegającego przewarstwienia torfami można stwierdzić, iż zalegają one tuż pod poziomem posadowienia i niewielkim nakładem kosztów można dokonać wymiany gruntu na głębokość około 1 m*”. Zatem posadowienie bezpośrednie obiektu MD-1B skorelowane jest z koniecznością wymiany gruntu na głębokość około 1 m, podczas gdy Zamawiający w odpowiedziach nie dopuszczał wymiany gruntu pod fundamentami obiektów mostowych (odpowiedź nr 10, 37 (z zebrania wykonawców w dniu 16.01.2023) czy 462 (z pakietu 12 z dnia 18.04.2023)). Zatem posadowienie bezpośrednie – wg koncepcji Konsorcjum – jest niedopuszczalne w świetle PFU i udzielanych odpowiedzi na pytania, które w sposób jednoznaczny wskazywały, że wymiana gruntu pod fundamentem obiektu jest niedopuszczalna, a przyjmując technologię posadowienia bezpośredniego, ławy i płyty fundamentowe należy wykonać na gruncie rodzimym.

Izba, mając na uwadze te ustalenia warunki nie znalazła podstaw do kwestionowania stanowiska, że właściwym (jedynym) rozwiązaniem jest w opisanym przypadku pośrednie posadowienie obiektu. Zatem Konsorcjum Kobylarnia uwzględniło w ofercie niewłaściwą technologię posadowienia obiektu, niezgodną z dokumentami opisującymi sytuację geologiczną pod obiektem MD-1B.

W konkluzji Izba stwierdza, że odwołanie podlega oddaleniu zarówno w zakresie podnoszonego w odwołaniu kluczowego zarzutu naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 w zw. z art. 16 Pzp oraz art. 65 § 1 K. c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp jak i pozostałych wskazywanych w odwołaniu zarzutów jako ewentualne, a mianowicie naruszenia art. 223 ust. 1 Pzp w zw. z art. 16 Pzp oraz art. 223 ust. 2 pkt 3 Pzp w zw. z art. 16 Pzp.

### **Sygn. akt: KIO 3075/23**

Zamawiający decyzją z dnia 5/10/2023 r. za najkorzystniejszą uznał ofertę wykonawcy POOR S.A. z/s w Warszawie (wykonawca POOR). W tej decyzji wskazał w punkcie 3, że: „3. Wybrana oferta otrzymała maksymalną ilość punktów w kryteriach oceny ofert. PORR S.A. spełnia warunki udziału w postępowaniu i brak jest w stosunku do Wykonawcy podstaw do wykluczenia z postępowania”. W odwołaniu wykonawca Budimex kwestionując wybór tej oferty zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

1. art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp z uwagi na zaniechanie odrzucenia oferty PORR, a w konsekwencji wybór oferty tego wykonawcy, pomimo, że jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia (w tym Programu Funkcjonalno – Użytkowego) (dalej jako: „PFU”), w zakresie następujących elementów:
  - błędnego zakresu korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg,
  - przyjęcia błędnych elementów odwodnienia w pasie awaryjnym,
  - nieprawidłowego posadowienia obiektu MD-3B jako posadowienia bezpośredniego,
  - *przyjęcia błędnego przekroju dla obiektu PE-4B,*
  - nieprawidłowych parametrów obiektu PZDG-2,
  - niedostosowania założeń ofertowych dotyczących systemu sterowania oświetleniem do wymagań określonych w WWiORB.
2. art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp z uwagi na to, że wykonawca ten nie złożył w przewidzianym terminie kompletnej odpowiedzi na pytanie Zamawiającego dotyczącej przekazania planu sytuacyjnego, a zatem nie wyjaśnił treści oferty na poziomie wymaganym przez Zamawiającego, co uniemożliwiło dokonanie pozytywnej weryfikacji oferty PORR z treścią SWZ, a co w efekcie prowadzi do naruszenia zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców i przejrzystości postępowania.

Na rozprawie w dniu 14/11/2023 r. Odwołujący Budimex wycofał w ramach zarzut 1 zarzut dotyczący elementu „*błędnego przekroju dla obiektu PE-4B*”. W pozostałym zakresie podtrzymał zarzut 1, co do wskazanych elementów oraz zarzut 2, co do braku planu sytuacyjnego.

W zakresie zarzutu 1, co do pierwszego elementu dotyczącego [(a)] *błędnego zakresu korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg* - twierdzenie niezgodności tego elementu z SWZ – Odwołujący odniósł do odpowiedzi z dnia 28/07/23 udzielonej przez wykonawcę POOR na pytanie 3.4. To pytanie dotyczyło korekty trasy S16 w rejonie jeziora Dobrąg w celu zapewnienia widoczności na zatrzymanie pojazdu dla prędkości dopuszczalnej na drodze

ekspresowej wynoszącej 120 km/h (wezwanie z dnia 13 lipca 2023 r.) . Zdaniem Odwołującego oferta POOR jest niezgodna z SWZ, ponieważ:

- a) wykonawca nie przewidział rozbiórki parkingu;
- b) z udzielonej odpowiedzi wynika, że wykonawca przewidział częściową rozbiórkę istniejącego i budowę nowego muru oporowego, podczas gdy Zamawiający nie dopuścił rozbiórki istniejących obiektów mostowych;
- c) wykonawca przewidział pozostawienie jezdni istniejącej i dostosowanie do niej niwelety jezdni projektowanej oraz zmianę trasy istniejącej drogi klasy D, a zatem nie przewidział korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg, tylko korektę przebiegu drogi dojazdowej, która jest na murze oporowym.

Wskazane pytanie 3.4. dotyczyło: *„Jakie przyjęto rozwiązanie geometryczne (przebieg w planie i profilu) jezdni S16 na odcinku muru oporowego w sąsiedztwie jeziora Dobrąg oraz w jaki sposób zapewniono widoczności na zatrzymanie pojazdu dla prędkości dopuszczalnej na drodze ekspresowej wynoszącej 120 km/h?”*

W odpowiedzi wykonawca POOR podał: *„Zgodnie z informacjami zawartymi w PFU, zał. 33 oraz udzielonymi odpowiedziami przyjęto rozebranie zjazdu wraz z pasami włączenia i wyłączenia z DK16 na parking przy jeziorze Dobrąg. W celu zapewnienia widoczności na drodze ekspresowej w rejonie istniejącego muru oporowego przyjęto zmianę trasy istniejącej drogi klasy D (zgodnie z PFU objętej remontem na odcinku 12+200 do 12+770. Ponadto założono częściową rozbiórkę istniejącego i budowę nowego muru oporowego. Na przedmiotowym odcinku niweletę projektowanej jezdni dostosowano do niwelety jezdni istniejącej, a w planie skorygowano szerokość lewej jezdni”.*

Mając na uwadze treść pytania i udzieloną odpowiedź, Izba zgodziła się z wykonawcą POOR, że wskazane pytanie dotyczyło wyjaśnienia w zakresie przyjętego rozwiązania geometrycznego jezdni S16 na odcinku muru oporowego oraz informacji w zakresie sposobu zapewnienia widoczności na zatrzymanie pojazdu dla prędkości dopuszczalnej na drodze ekspresowej wynoszącej 120 km/h. Pytanie nr 3.4 nie dotyczyło kwestii „rozbiórki parkingu” przy jeziorze Dobrąg, a wykonawca nie odnosił się do rozbiórki parkingu. Teza, że wykonawca nie przewidział rozbiórki parkingu jest skutkiem nadinterpretacji tego pytania, podobnie udzielonej odpowiedzi, albowiem oświadczenie przypisywane wykonawcy nie zostało w tej odpowiedzi złożone. Ponadto w toku rozprawy – podobnie w pismach procesowych – wykonawca POOR – wykazywał, że taka rozbiórka parkingu została założona w ofercie z uwagi na to, że konieczność wykonania takiego

zakres robót wynikała z wymagań PFU – zał. 33 – jak również z odpowiedzi na pytanie nr 439.

Izba także zgodziła się z wykonawcą POOR co do kwalifikacji „muru oporowego” w rejonie jeziora Dobrąg. W tym przypadku wykonawca Budimex błędnie zakwalifikował ten mur jako „obiekt mostowy”, który nie może podlegać rozbiórce. Tak jak wskazywał wykonawca POOR opierając się na definicji obiektu mostowego według ustawy o drogach publicznych - zgodnie z definicją w art. 4 pkt 13 - „obiekt mostowy” to most i wiadukt, o których mowa w przepisach ustawy - Prawo budowlane. Z kolei zgodnie z definicją zawartą w przepisach wykonawczych – (art. 4 pkt 10 i 26 rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych - „most” to budowla przeznaczoną do przeprowadzenia drogi nad przeszkodą, w której co najmniej jedno przęsło znajduje się nad wodami powierzchniowymi, zaś „wiadukt” to budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi nad przeszkodą, w której żadne przęsło nie znajduje się nad wodami powierzchniowymi. Tym samym w świetle tych definicji „mur oporowy” nie stanowi obiektu mostowego (mostu ani wiaduktu). Niewątpliwie decydujące znaczenie przy kwalifikowaniu muru jako oporowego ma funkcja, jaką taki mur pełni. Konstrukcje oporowe czy też mury oporowe mają przede wszystkim za zadanie zabezpieczanie terenu przed osuwaniem się gruntu, z terenu położonego wyżej. Także z odpowiedzi na pytanie nr 331 wynikało, że Zamawiający nie dopuszcza rozbiórki obiektów mostowych, a nie wszystkich obiektów inżynierskich. Zatem nie jest trafne twierdzenie Odwołującego jakoby częściowa rozbiórka muru oporowego miałyby stanowić niedopuszczoną w SWZ rozbiórkę obiektu mostowego. Jak wykazał wykonawca POOR i co podkreślał Zamawiający mur oporowy w zakresie tego przedmiotu zamówienia nie może być kwalifikowany jako obiekt mostowy. Ponadto Zamawiający w PFU nie ograniczył możliwości korekty trasy w rejonie jeziora Dobrąg na zewnątrz łuku, czyli poprzez częściową rozbiórkę istniejącego muru oporowego i przeniesienie drogi. Utrzymanie niwelety istniejącej jezdni jest w tym przypadku konieczne dla zachowania istniejących obiektów inżynierskich, a wprowadzona korekta trasy przedstawiona na planach sytuacyjnych wpisuje się w określone przez Zamawiającego wymagania przedstawione w PFU. Zamawiający w odpowiedzi na pytanie nr 140 zaznaczył, że nie zakłada korekty istniejącej jezdni, ale jednocześnie nie zakazał dokonywania takiej korekty priorytetem było zaoferowanie takiego rozwiązania, które zapewni spełnienie warunku widoczności na zatrzymanie pojazdów dla prędkości 120 km/h.

[„140. Określona przez Inwestora w PFU prędkość do projektowania dla przedmiotowego Odcinka Zamawiający wyklucza przebudowę istniejących obiektów za wyjątkiem drogi wynosząca 130 km/h wymaga korekty istniejącej jezdni i przebudowy wykonanych zakresów wskazanych w P”, zamawiający nie zakłada korekty obiektów. dlatego prosimy o przekazanie dokumentacji archiwalnej budowy drogi DK16 istniejącej jezdni. wraz z obiektami na odcinku Barczewo - Biskupiec.]

Z kolei w odpowiedzi na pytanie nr 6 wyjaśnił, że nie wymaga, ale również nie zabrania przebudowy obiektów inżynierskich. Co więcej wskazuje, że widoczność na zatrzymanie należy zapewnić zarówno dla istniejącej jak i projektowanej jezdni drogi ekspresowej.

[„6. Zamawiający wymaga zapewnienia widoczności na zatrzymanie dla prędkości dopuszczalnej na drodze klasy S, g. 120 km/h, z wyłączeniem przypadków, kiedy ograniczenie prędkości dopuszczalnej wynika z lokalizacji i parametrów istniejących obiektów Inżynierskich, których rozbiórki Zamawiający nie wymaga. Wykonawca ma zapewnić widoczność na zatrzymanie dla  $V_{dop}=120\text{km/h}$  dla Istniejącej i projektowanej jezdni na odcinku muru oporowego, w sąsiedztwie jeziora Dobrąg. W pkt 2.3 OPZ, w drugim Zdaniu zapis: przy zachowaniu najmniejszej odległości widoczności na Zatrzymanie Określonej w złączniku nr 21 PFU (Zamawiający nie dopuszcza ograniczenia prędkości na przedmiotowym odcinku SIS poniżej 120 km/h).” zastępuje się: . z wyłączeniem przypadków, kiedy ograniczenie prędkości dopuszczalnej wynika z lokalizacji i parametrów istniejących obiektów Inżynierskich, których rozbiórki Zamawiający nie wymaga. Należy zapewnić widoczność na zatrzymanie dla  $V_{dop} = 120\text{ km/h}$  dla istniejącej i projektowanej jezdni na odcinku muru oporowego w sąsiedztwie jeziora Dobrąg.]

Zatem z PFU oraz udzielonych odpowiedzi – jak podkreślał POOR przy akceptacji Zamawiającego – wynikało, że Zamawiający oczekuje pozostawienia istniejącej jezdni drogi ekspresowej. W celu spełnienia wymagania w zakresie parametru widoczności na zatrzymanie pojazdów dla prędkości 120 km/h wykonawca POOR założył korektę muru oporowego (a nie całkowitą jego rozbiórkę).

Co do drugiego elementu (w zakresie zarzutu 1), dotyczącego [(b)] *przyjęcia błędnych elementów odwodnienia w pasie awaryjnym* - twierdzenie niezgodności tego elementu z SWZ – Odwołujący odniósł do pytania 3.10. – jego uzupełnienia z dnia 30/08/23. Pytanie to w brzmieniu z 13/07/23 dotyczyło: „*Prosimy o wskazanie, jakie rozwiązania projektowe dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3. Tab. 1.1. PFU zostały przyjęte przez Wykonawcę? W ramach odpowiedzi na pytanie prosimy o podanie dla każdego obiektu rozwiązania konstrukcyjno-budowlanego, sposobu i technologii posadowienia, parametrów przekrojów ruchowych, ilości i rozpiętości przęsła.*”

Wykonawca POOR w odpowiedzi podał: „*W Załączniku nr 4 przekazujemy zestawienie rozwiązań projektowych dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3 Tab. 1.1. PFU Dowód: - Załącznik nr 4 - Zestawienie rozwiązań projektowych dla branży mostowej (...)*”

Niezgodność z SWZ wykonawca Budimex oparł na podanych w załączniku do odpowiedzi z dnia 5/09/23 wymiarach obiektu mostowego w przekroju poprzecznym. Zdaniem wykonawcy Budimex, w zaproponowanych rozwiązaniach wykonawca POOR nie uwzględnił dodatkowo, wymaganej aktualnymi przepisami prawa, opaski odwodnienia i zlokalizował wpusty i przeciw-spadek na pasie awaryjnym.

W tym przypadku Izba zwraca uwagę na treść cytowanego z dnia 30/08/23 uzupełnienia do pytania 3.10.: „3) *W ramach uzupełnienia informacji przekazanych w zakresie punktu 3.10 dotyczącego rozwiązań projektowych wycenionych w ofercie dla nowobudowanych mostów i wiaduktów, prosimy o podanie wymiarów poszczególnych elementów tych obiektów w przekroju poprzecznym, tzn. szerokości jezdni, chodników, dróg dla pieszych i rowerów oraz chodników dla obsługi.*” Zatem to pytanie nie dotyczyło lokalizacji urządzeń związanych z odwodnieniem, a jedynie zwymiarowania elementów obiektów mostowych.

W odpowiedzi wykonawca POOR podał:

Dla nowobudowanych mostów i wiaduktów przewidziano następujące szerokości jezdni (sumaryczna szerokość pasów ruchu i ewentualnie pasów włączeń/wyłaczeń) oraz chodników dla obsługi:

MS (MD-1B wg KP) w km 10+811 (nitka prawa S16)	
Szerokości poszczególnych elementów ustroju	[m]
Wyniesione pobocze techniczne z barieroporęczą i deską gzymsową	0,95
Krawężnik	0,2
Poszerzenie na widoczność	0,8
Opaska	0,5
Jezdnia - Pas ruchu (2x 3,5m)	7
Pas awaryjny	2,5
Krawężnik	0,2
Wyniesione pobocze techniczne z barierą chodnikiem dla obsługi (0,9m) i ekranem oraz deską gzymsową	2,05

14,20

Wykonawca POOR wskazując na wyjaśnienia z dnia 4/09/23 podkreślił, że obiekt MS (MD-1B wg KP) w km 10+811 (nitka prawa S16) jest zlokalizowany na łuku z napływem wody do wewnątrz (w kierunku pasa rozdziału) ze względu na konieczność zapewnienia widoczności przewidziano poszerzenie obiektu i elementy odwodnienia są realizowane w poszerzeniu na widoczność (wiersz 3 tabeli powyżej: szerokość 0,8), a nie w pasie awaryjny jak twierdzi Odwołujący. Zauważył ponadto, że brak jest podstaw do powoływania się na przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (jego § 23 ust. 3 oraz § 83 ust. 5), albowiem dotyczą urządzeń odwodnienia powierzchniowego, które nie mają zastosowania dla elementów odwodnienia na obiektach mostowych. Wpust jako element kanalizacji deszczowej stanowi element odwodnienia wgłębnego drogi, a nie odwodnienia powierzchniowego. Na powyższe zwracał także uwagę Zamawiający w jego pisemnym stanowisku wskazując ponadto, że elementy odwodnienia powierzchniowego wbudowywane przy krawędzi nawierzchni to: rynny, muldy, ścieki przykrawędziowe. Pozostałe elementy odwodnienia powierzchniowego to ścieki skarpowe, rowy, kaskady. Powyższe – co podkreślał - ma odzwierciedlenie w wytycznych WR-M-21-1-01, a które to dokumenty są spójne w tym zakresie. Wskazał ponadto, że typowe przekroje poprzeczne na mostach i wiaduktach wskazane są w wymienionych wytycznych WR-M-21-101. Także stwierdził, że analizując dane przekazane przez PORR

S.A. w zakresie nowoprojektowanych mostów i wiaduktów, w odpowiedzi na wezwanie do udzielenia wyjaśnień stwierdził, że założone szerokości każdego z obiektów są prawidłowe, a nawet większe niż wymagane. Przykładowo w przekroju poprzecznym przytaczanego przez Odwołującego mostu MD-1B wskazany jest dodatkowy wymiar 0,8 m wynikający z poszerzenia przekroju ze względu na widoczność.

Uwzględniając argumentację przedstawioną przez Odwołującego w kontekście oceny argumentacji wykonawcy POOR i Zamawiającego opartej na wymaganiach dokumentacji i przepisów oraz złożonych wyjaśnieniach w ramach odpowiedzi na pytanie 3.10. brak jest zdaniem Izby podstaw do kwestionowania ustaleń zamawiającego, że wykonawca PORR zgodnie z wymaganiami zdefiniowanymi w PFU, przyjął rozwiązanie w zakresie elementów odwodnienia w pasie awaryjnym.

Co do trzeciego elementu (w zakresie zarzutu 1), dotyczącego [(c)] *nieprawidłowego posadowienia obiektu MD-3B jako posadowienia bezpośredniego* – wykonawca Budimex stwierdził, że wykonawca POOR przewidział bezpośrednie posadowienie niezgodnie z wymaganiami. W tym przypadku powołał się na obliczenia hydrologiczno-hydrauliczne świąteł mostów i przepustów podając, że woda przy przepływie miarodajnym wystąpi z koryta i zaleje teren pod obiektem, co powoduje że obiekt powinien zostać posadowiony pośrednio, a nie bezpośrednio. W związku z ryzykiem, że woda wystąpi z brzegów zalewając teren pod mostem niezbędne jest zapewnienie dodatkowych wzmocnień obiektu.

Według pkt 2.1.16.2.5 PFU wykonawca miał prawo przyjąć posadowienie bezpośrednie w przypadku, gdy woda przy przepływie miarodajnym nie zalewa terenu, na którym zlokalizowane są podpory obiektu mostowego.

#### *2.1.16.2.5 Posadowienie - wymagania szczegółowe*

*a) podpory mostów, zlokalizowane na terenie pokrytym wodą przy przepływie miarodajnym, powinny być posadowione na fundamentach pośrednich. Dno cieku wokół fundamentu podpory powinno być umocnione (np. materacem faszynowokamiennym) w sposób odpowiedni do przewidywanego zagrożenia,*

Argumentacja wykonawcy Budimex w powołaniu na obliczenia hydrologiczno-hydrauliczne świąteł mostów i przepustów nie mogła podlegać uwzględnieniu, albowiem (zgodnie z twierdzeniami wykonawcy POOR jak i Zamawiającego i co nie zostało podważone), zostały one sporządzone w oparciu o przepisy nie obowiązującego rozporządzenia o obiektach inżynierskich. Wiążące wykonawcę wytyczne dotyczące obliczeń hydrologiczno-hydraulicznych zostały ujęte w dokumencie: WR-M-12 „Wytyczne obliczenia świąteł drogowych mostów i przepustów hydraulicznych” (2 marca 2021r. rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych

jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie uchylone 21 września 2022 r.). Jak wykazał wykonawca POOR zgodnie z pkt 4.4 Wytycznych WR-M-12 obliczenia hydrauliczne powinno się wykonywać dla wartości przewyższenia przepływów 0,5%. Obliczenia na, które powołał się Odwołujący bazują na prawdopodobieństwie 0,3%. Według Wytycznych:

#### *4.4. Wartości prawdopodobieństwa przewyższenia dla przepływów miarodajnych*

*(1) W odniesieniu do mostów, wartość prawdopodobieństwa przewyższenia przepływów dla wszystkich klas drogi należy przyjmować równą 0,5%. (...)*

Wykonawca POOR, opierając się na aktualnych wytycznych oraz danych udostępnionych przez Zamawiającego wykonał obliczenia w oparciu o parametry koryta rzeki oraz obliczenia hydrauliczne z których wynika, że woda przy przepływie miarodajnym nie zalewa terenu (pozostaje w korycie rzeki). Także zgodnie z wiążącą decyzją środowiskową WOOŚ.420.78.2019.JC.28 z dnia 11 września 2020 r. wykonawca założył regulację rzeki Dymier. Przebieg uregulowanej rzeki Dymier przewidziano pod pierwszym przęsłem obiektu istniejącego jezdni lewej i obiektu nowobudowanego jezdni prawej przy zachowaniu minimalnych odsadzek skarpy od lica przyczółka i odsadzek przeciwskarpy od filara. Pod drugim przęsłem obiektu istniejącego jezdni lewej oraz nowobudowanego jezdni prawej, oraz w części koryta realizowane jest przejście dla zwierząt co jest zgodne z kolei z Raportem oddziaływania na środowisko (pytania i odpowiedzi Zamawiającego z 30 maja 2023 r.):

*„ $h \geq 4,5$  m sumaryczna strefa dla zwierząt d 30m z uwzględnieniem koryta rzeki; szerokość obiektu nie mniejsza niż obiektu istniejącego”.*

Wykonawca POOR odnosząc się do aspektów technicznych posadowienia obiektu - odpowiedzi Zamawiającego nr 10, 37 oraz 462 - słusznie stwierdził, że Zamawiający wykluczył możliwość posadowienia obiektów z wymianą gruntów słabonośnych na grunt niespoisty (piasek) zagęszczony. Zamawiający nie zabronił jednak posadowienia obiektów bezpośrednio na wzmocnionym podłożu poprzez zastosowanie gruntu stabilizowanego cementem, który należy wykonać zgodnie z WWIORB M.11.01.05 „Wzmocnienie podłoża fundamentów”.

W konkluzji, Izba nie znalazła podstaw do kwestionowania stanowiska wykonawcy POOR, że (...) *przyjęte bezpośrednie posadowienie obiektu jest zgodne z warunkami zamówienia, w tym przywołanymi przez Odwołującego postanowieniami pkt. 2.1.16.2.5 lit. a) i lit. b) PFU, ponieważ: (a) woda z koryt rzeki przy przepływie miarodajnym nie zalewa terenu, (b) Zamawiający dopuścił bezpośrednie posadowienie obiektu w pkt. 2.1.16.2.5 lit. b) PFU.*” Tak jak wskazywał Zamawiający obiekt MD-3B dopiero zostanie zaprojektowany, a dokumentacja geologiczno – inżynierska dla tego obiektu nie wyklucza jego posadowienia bezpośrednio. Wskazał na techniczną możliwość oraz, że bezpośrednie posadowienie



podpór obiektu, potwierdzą szczegółowe badania wykonywane na potrzeby dokumentacji projektowej. I na tym etapie, rozwiązania zaproponowanego przez PORR S.A na podstawie załączonej do PFU dokumentacji nie można dyskwalifikować.

Co do czwartego elementu (w zakresie zarzutu 1), dotyczącego [(d)] nieprawidłowych parametrów obiektu PZDG-2 wykonawca Budimex odniósł do odpowiedzi z dnia 28/07/2023 jakiej udzielił wykonawca POOR na pytanie 3.10. oraz parametrów wskazanych w pkt 1.1.3.3 PFU w ramach tabeli 1.1.

W pytaniu 3.10. Zamawiający prosił o wskazanie: (...) *jakie rozwiązania projektowe dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3. Tab. 1.1. PFU zostały przyjęte przez Wykonawcę? W ramach odpowiedzi na pytanie prosimy o podanie dla każdego obiektu rozwiązania konstrukcyjno-budowlanego, sposobu i technologii posadowienia, parametrów przekrojów ruchowych, ilości i rozpiętości przęseł.*"

Wykonawca POOR w odpowiedzi w Załączniku nr 4 przekazał zestawienie rozwiązań projektowych dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3 Tab. 1.1. PFU. Wykonawca Budimex w odwołaniu stwierdził, że parametry obiektu PZDG-2 przyjęte przez wykonawcę POOR są niezgodne z wymaganiami, ponieważ uniemożliwiają pokonanie przeszkody w postaci drogi S-16 oraz dodatkowych jezdni, a obiekt o sumarycznej długości 49,97 m, zaproponowany nie pozwala na pokonanie wszystkich przeszkód zakładanych i zdefiniowanych w treści PFU.

Także co do tego elementu Izba mając na uwadze pkt. 2.9 OPZ poz. 12 oraz wskazywane przez wykonawcę POOR wg tab. 1.1. w pkt. 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2 i pkt. 1.1.3.3. PFU parametry funkcjonalne i przeszkody nie znalazła podstaw do kwestionowania oceny rozwiązania. Z wymagań Zamawiającego, jak podnosił wykonawca POOR wynika konieczność realizacji przejścia dla zwierząt zgodnie z zamienną decyzją DSIJ z dnia 11 września 2020r. ( znak WOŚ.420.78.2019.JC.28). W myśl tej decyzji należy zrealizować przejście jak najkrótsze. Dodatkowo jako przeszkodę wymieniono drogę DS02. We wskazanej w PFU lokalizacji obiektu PZDG-2 występuje po lewej stronie trasy głównej droga DR-01 o nawierzchni kruszywowej. Ta droga została wskazana w opisie przedmiotu zamówienia jedynie do remontu nawierzchni. W stanie istniejącym droga ta znajduje się 2,7m powyżej lewej jezdni istniejącej dk16. Powyższy układ wymusza wyniesienie przejścia dla zwierząt ponad istniejący teren o dodatkowe 2,8 m czyli docelowo o 8 m ponad teren rodzimy. Wykonawca POOR w pismach procesowych w załącznikach przedstawił własne rozwiązanie (zał. 3), w którym wskazano podstawowe parametry obiektu wraz z określeniem zgodności rozwiązania z wymaganiami Zamawiającego oraz DŚU. Zamawiający nie kwestionował także rozwiązania wykonawcy Budimex, aczkolwiek zdaniem wykonawcy

POOR zakłada to rozwiązanie nieuzasadnione (w świetle DŚU) rozbudowanie obiektu. Jednakże zdaniem Zamawiającego, co także odnosi się do rozwiązania wykonawcy POOR, każdy wykonawca kształtując przebieg jezdni dodatkowych w planie i profilu w miejscu budowy przejścia może w znaczny sposób wpłynąć na całkowitą, sumaryczną szerokość przeszkód do pokonania. Izba także zauważa, że Zamawiający nie wskazuje w PFU lokalizacji obiektu, co do przysłowiowego metra, tylko określa ją w przybliżeniu.

W konkluzji Izba nie znalazła podstaw do kwestionowania oceny oferty wykonawcy POOR w kontekście przyjętych w projektowanym rozwiązaniu założeń co do parametrów dla obiektu PZDG-2, wobec wymagań zdefiniowanymi w PFU.

Co do piątego elementu (w zakresie zarzutu 1), dotyczącego [(e)] niedostosowania założeń ofertowych dotyczących systemu sterowania oświetleniem do wymagań określonych w WWiORB - twierdzenie niezgodności tego elementu z SWZ – Odwołujący odniósł do odpowiedzi wykonawcy POOR na pytanie 3.21. W tym pytaniu (z 13/07/23) Zamawiający prosił o podanie: *„Jaki zakres prac projektowych i robót oraz wymagania zostały wycenione i zostaną zrealizowane w ramach Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym? W jakim zakresie wyceniono zaprojektowanie i wykonanie sieci, instalacji i urządzeń na potrzeby komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów oraz zapewnienia prawidłowego funkcjonowania i obsługi Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem zgodnie z wymaganiami SWZ?”*

Wykonawca POOR w odpowiedzi podał: (...) *w cenie ofertowej w zakresie Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym uwzględnił wymagania wynikające z odpowiedzi na pytania oraz ostatecznej wersji PFU i OPZ. Zakres prac projektowych będzie obejmował opracowanie i uzgodnienie KSZR oraz wykonanie dokumentacji wykonawczej dla SZR na odcinku Barczewo-Biskupiec. Zapewnienie spójności z systemem realizowanym na odcinku Olsztyn-Barczewo będzie przedmiotem uzgodnień. Zgodnie z PFU i OPZ Wykonawca przyjął, brak konieczności przebudowy węzłów Komorowo i Biskupiec również w zakresie oświetlenia. Wyjątek stanowią korekty lokalizacyjne latarni wynikające z dobudowy drugiej jezdni.*

Zdaniem, Izby z tej odpowiedzi nie wynika, aby wykonawca POOR w ramach prac na węzłach Kromerowo i Biskupiec założył prace z zakresu oświetlenia ograniczone wyłącznie do usunięcia kolizji związanych z dobudową drugiej jezdni, podczas gdy na całym odcinku realizowanej inwestycji, założono konieczność przeprowadzenia prac dotyczących systemu sterowania oświetleniem zdefiniowanych w WWiORB D.07.07.01.

Punkt 2.14 OPZ wskazuje na wykorzystanie istniejącej infrastruktury, a punkt 2.1.17.1.4 PFU, że: *„Do ewentualnego wykorzystania należy przewidzieć istniejące konstrukcje wsporcze oświetlenia drogowego oraz linie kablowe i przepusty kablowe o ile ich stan techniczny na to pozwala. Przy doborze opraw oświetleniowych LED należy uwzględnić dopuszczalne obciążenia istniejących słupów i wysięgników.”* Zamawiający w odpowiedziach na pytania do treści SWZ, (powoływanych także przez wykonawcę Budimex nr 859, nr 860, nr 861), podtrzymał stanowisko zaznaczając, że oświetlenie należy dostosować do postanowień WWiORB D.07.07.01. Z udzielonej odpowiedzi wykonawcy POOR wynika jednoznaczna deklaracja wykonawcy POOR, że obejmuje cały zakres wynikający z dokumentacji uwzględniając odpowiedzi na pytania oraz ostateczną wersję PFU i OPZ.

Izba, wobec powyższych ustaleń, nie znalazła uzasadnienia do podważenia stanowiska Zamawiającego, który w odpowiedzi na odwołanie (nawiązując do deklaracji POOR w odpowiedzi na pytanie 3.21) podał, że (...) *przyjął argumentację PORR i rozumie ją w ten sposób, że przebudowa oświetlenia w sensie rozbiórki i budowy nowych masztów oświetleniowych może okazać się zbędna, poza miejscami, gdzie wystąpi kolizja istniejących elementów oświetlenia z nowoprojektowanymi i nowobudowanymi odcinkami drogi ekspresowej. Zgodnie z zapisami PFU Wykonawca może wykorzystać elementy istniejącej infrastruktury oświetleniowej (w tym pozostawić istniejące maszty) dostosowując oświetlenie do wymagań PFU, na co zresztą PORR się powołuje. W punkcie 2.1.17.1.4 PFU zapisano: Do ewentualnego wykorzystania należy przewidzieć istniejące konstrukcje wsporcze oświetlenia drogowego oraz linie kablowe i przepusty kablowe o ile ich stan techniczny na to pozwala. Przy doborze opraw oświetleniowych LED należy uwzględnić dopuszczalne obciążenia istniejących słupów i wysięgników”.*

Odwołujący podnosząc zarzut (zarzut 2) braku złożenia przez wykonawcę POOR wraz z wyjaśnieniami dokumentu żądanego przez Zamawiającego - planu sytuacyjnego - wskazał na naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp i w zw. z art. 16 ustawy Pzp. Podał, że wykonawca ten nie złożył w przewidzianym terminie kompletnej odpowiedzi na pytanie Zamawiającego dotyczącej przekazania planu sytuacyjnego, a zatem nie wyjaśnił treści oferty na poziomie wymaganym przez Zamawiającego, co uniemożliwiło dokonanie pozytywnej weryfikacji oferty PORR z treścią SWZ, a co w efekcie prowadzi także do naruszenia zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców i przejrzystości postępowania.

W wezwaniu skierowanym do wykonawcy w dniu 13/07/23 w zakresie spornym Zamawiający w pytaniu 3.2. prosił o podanie:

*„3.2. Jakie wartości kluczowych parametrów:*

- *prędkość do projektowania,*
- *min. i max. promienie łuków pionowych i poziomych,*
- *min. i max. pochylenia poprzeczne i podłużne,*
- *szerokości pasa dzielącego,*
- *szerokości pobocza gruntowego,*

*zostały przyjęte do projektowania sytuacyjno-wysokościowego trasy S16 oraz zapewnienia parametru widoczności na zatrzymanie?*

*W ramach odpowiedzi prosimy o przekazanie planu sytuacyjnego oraz profilu podłużnego trasy głównej.”*

W odpowiedzi z dnia 28/07/23 wykonawca POOR podał: „Wykonawca na etapie przygotowania oferty przyjął następujące kluczowe parametry: (...) a w załącznikach wymienił: „Załącznik nr 1 - Profil podłużny trasy głównej – Tajemnica przedsiębiorstwa; - Załącznik nr 2 - Plan sytuacyjny – Tajemnica przedsiębiorstwa”.

Zatem Zamawiający zgodnie z wezwaniem z 13 lipca 2023 r. w ramach pytania nr 3.2 oczekiwał przekazania planu sytuacyjnego. W odpowiedzi z 28 lipca 2023 r., wymieniony na liście załączników plan sytuacyjny (jako Załącznik nr 2), nie został dołączony do wyjaśnień. Jednakże taki brak załącznika, nie może stanowić o niezgodności oferty z SWZ.

Przepis art. 226 ust.1 pkt 5 stanowi „ 1. Zamawiający odrzuca ofertę, jeżeli: (...); 5) jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia; (...).

W tym stanie faktycznym wskazany załącznik „plan sytuacyjny” nie jest to dokument opisany i wymagany w SWZ, czy OPZ lub w PFU lub w innym załączniku do tych dokumentów. Jest to dodatkowy dokument, który był żądany w ramach pytań o wyjaśnienia do złożonej oferty. Ta okoliczność niewątpliwie nie może być pomijana przez Izbę przy rozstrzygnięciu o tym zarzucie. Uznając zatem ten zarzut w jego brzmieniu za niezasadny, Izba zwraca też uwagę, że w przypadku gdyby ten dokument uznać za przedmiotowy środek dowodowy, to taki środek dowodowy powinien zostać wskazany przez zamawiającego w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia (art. 106 ust. 1 Pzp) i podlegałby uzupełnieniu w ramach procedury wynikającej z art. 107 Pzp. Także w tej sprawie niewątpliwie nie może być pomijana okoliczność, że istotne informacje wymagane dla oceny oferty Przystępującego zostały przekazane Zamawiającemu w części opisowej wyjaśnień w odpowiedzi na pytanie nr 3.2. Ponadto Zamawiający nie wymagał wprost, aby taki plan został złożony na planszy o określonej zawartości. Tym samym z ustaleń w tym zakresie, nie można wywodzić niezgodności treści oferty wykonawcy POOR z SWZ z powodu braku

załącznika wymienionego w odpowiedzi na pytanie 3.2, w sytuacji gdy Zamawiający był w stanie na podstawie innych informacji zawartych w wyjaśnieniach dokonać oceny rozwiązań i założeń przyjętych przez wykonawcę. Wykonawca PORR w odpowiedzi, wskazał parametry geometryczne trasy: wartości promieni łuków poziomych, szerokości pasa dzielącego, szerokości poboczy gruntowych, przyjęte parametry prędkości do projektowania i prędkości pojazdów dla sprawdzenia warunku widoczności na zatrzymanie. Zamawiający uznając je za wystarczające do ustalenia prawidłowości złożonej oferty w drugim wezwaniu do wyjaśnień z dnia 30/08/23, kierowanym do tego wykonawcy, nie wezwał o przedłożenie planu sytuacyjnego.

W konkluzji Izba stwierdza, że odwołanie podlega oddaleniu zarówno w zakresie podnoszonego w odwołaniu kluczowego zarzutu naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 w zw. z art. 16 Pzp oraz w zw. z art. 17 ust. 2 ustawy Pzp.

### **Sygn. akt: KIO 3080/23**

Izba wobec argumentacji wykonawcy Budimex (pismo procesowe z dnia 7/11/2023) w części dotyczącej wadliwego oznaczenia firmy Zamawiającego przez Konsorcjum Polimex - „*Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie (...)*” nie znalazła przeszkód do rozpoznania zarzutów podnoszonych przez Konsorcjum w odwołaniu. Niewątpliwie można mówić o uchybieniu formalnym w oznaczeniu firmy, ale nie jest to skutkiem działania Konsorcjum, ale co najwyżej skutkiem następczym wynikającym z oznaczeń przyjętych w dokumentacji tego postępowania przez Zamawiającego. Izba zwraca uwagę, że Konsorcjum Polimex zastosowało się do oznaczenia Zamawiającego przyjętego w przypadku tego postępowania w Ogłoszenie o zamówieniu: „*Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa prowadzący postępowanie: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie*”. Tym samym trudno uznać tę okoliczność za wadę która na gruncie ustawy Pzp nie pozwalałaby na rozpoznanie wniesionego odwołania przez Konsorcjum.

Rozpoznając podniesione w odwołaniu zarzuty Izba ustaliła, że w decyzji z dnia 5/10/2023 w części dotyczącej odrzucenia ofert w punkcie 2 Zamawiający podał, że oferta Konsorcjum w składzie Polimex Infrastruktura Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (Lider), Polimex Mostostal S.A. z siedzibą w Warszawie (Partner) oraz Mosty Łódź S.A. z siedzibą w Łodzi (Partner) podlega odrzuceniu na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp. Według powołanej decyzji niezgodność treści oferty Konsorcjum Polimex z warunkami zamówienia

obejmuje następujące elementy: 1) uwzględnia nie dopuszczoną PFU technologię wykonania mostu MD-1B; 2) uwzględnia nie dopuszczone przez PFU technologie wzmocnienia podłoża; 3) nie obejmuje pełnego zakresu prac projektowych i wykonawczych systemu sterowania oświetleniem; 4) nie uwzględnia dopuszczonych w PFU warstw konstrukcji nawierzchni; 5) nie uwzględnia dopuszczonej przez PFU technologii wzmocnienia podłoża w lokalizacji w km 17+743 – 17+866 (1+502 – 1+626 B2).

W uzasadnieniu decyzji w zakresie kwestionowanych elementów Zamawiający podał: (...)

1) *niedopuszczona przez PFU technologia wykonania mostu MD-1B*

Wymagania Zamawiającego:

Zamawiający w punkcie 1.1.3.3 PFU w Tabeli 1.1 „Wykaz obiektów inżynierskich z informacją o przeszkodach koniecznych do pokonania, w tym obiektów ekologicznych (przejścia dla zwierząt) na trasie głównej, łącznicach, dodatkowych jezdniach oraz innych drogach i przeszkodach” w kolumnie 4 zawarł istotne informacje i wymagania dla nowoprojektowanych i nowobudowanych mostów, wiaduktów i przejść dla zwierząt.

Pozycja nr 3 Tabeli 1.1 dotyczy mostu o symbolu MD-1B, dla którego sprecyzowano szczególne rozwiązanie:

Lp.	Kilometraż orientacyjny wg KP	Kolizja z przeszkodą	Parametry funkcjonalne przeszkód	Rodzaj obiektu inżynierskiego
1	2	3	4	5
3	10+811 wg KP Symbol obiektu wg KP MD-1B – nowy obiekt w ciągu jezdni prawej	Trasa główna z rzeką Wipsówka oraz szlakiem migracji dużych zwierząt	<u>Należy wykonać na obiekcie jednostronny chodnik do obsługi szer. 0,9m odseparowany od pasa awaryjnego barierą ochronną.</u> Parametry zgodnie ze zmianą DŚU 2020 oraz zgodnie z pkt 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2 PFU. Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi	MS

Niezgodność oferty Wykonawcy:

Pismem z 13 lipca 2023 r. (znak O/OL.D-3.2411.25.2022.30 – dalej jako wezwanie Zamawiającego) zwróciliśmy się do Konsorcjum Polimex o wyjaśnienie treści oferty i wskazanie założeń / rozwiązań technicznych przyjętych do sporządzenia oferty.

W zawartym w wezwaniu Zamawiającego pytaniu 3.10 oczekiwaliśmy wskazania jakie rozwiązania projektowe dla branży mostowej oddzielnie dla każdego obiektu wyszczególnionego w pkt. 1.1.3.3. Tab. 1.1. PFU zostały przyjęte przez Wykonawcę. W ramach odpowiedzi na pytanie prosiliśmy o podanie dla każdego obiektu rozwiązania konstrukcyjno-budowlanego, sposobu i technologii posadowienia, parametrów przekrojów ruchowych, ilości i rozpiętości przęseł.

Konsorcjum Polimex w swojej odpowiedzi (pismo z 28 lipca 2023 r.; znak: ID/1040/2023 – dalej jako wyjaśnienia Konsorcjum Polimex) wykazało, że płyta mostu MD-1B zostanie wykonana w technologii prefabrykowanej, jako ramownica z belek prefabrykowanych typu „T”, co jest niezgodne z wymaganiami określonymi w Tabeli 1.1 PFU, gdzie wskazano, że „Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi”.

Treść odpowiedzi Wykonawcy na pytanie 3.10: Przyjęte przez Wykonawcę parametry obiektów inżynierskich zestawiono w tabeli – załącznik nr 3.

W Załączniku nr 3 odnośnie obiektu MD-1B Wykonawca wskazał technologię wykonania w poniższy sposób:

4	MD-1P(B)	most w ciągu S-16	10+811	Jezdnia prawa S-16	dużych zwierząt rz. Wipsówka + szlak migracji dużych zwierząt
ramownica z belek prefabrykowanych typu T18		pośrednie, pale wiercone D1000			

Konsorcjum Polimex uwzględniając w ofercie technologię inną niż wskazana przez Zamawiającego postąpił wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia. W konsekwencji Wykonawca nie wycenił w ofercie zakresu prac zgodnego z dokumentami zamówienia.

## 2) niedopuszczona przez PFU technologia wzmocnienia podłoża

Wymagania Zamawiającego:

Zamawiający określił, że w zakresie sposobów wzmocnienia podłoża dopuszczalne są tylko i wyłącznie technologie, opisane w dołączonych do Programu Funkcjonalno – Użytkowego Warunkach Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (WWiORB). Wymaganie to zostało przez Zamawiającego wyartykułowane w punkcie 1.1.3.5 PFU, ostatni akapit: na całej szerokości korpusu drogowego należy zaprojektować i wybudować wzmocnienie podłoża gruntowego, nasyp drogowy i wszystkie warstwy konstrukcji nawierzchni do warstwy mrozoochronnej (konstrukcja wykopowa) i górnej warstwy nasypu (konstrukcja nasypowa) włącznie. Wypełnienie pasa dzielącego powyżej warstwy mrozoochronnej lub górnej warstwy nasypu należy zaprojektować i wykonać z gruntu niewysadzinowego o współczynniku filtracji

$k_{10} \geq 6 \times 10^{-5}$  m/s wg WWIORB D.02.03.01. Górne 20 cm wypełnienia pasa rozdziału stanowić będzie warstwa humusu o parametrach określonych w WWIORB D.06.01.01. Pas dzielący należy odpowiednio odvodnić zaprojektowanym i wykonanym drenażem podłużnym na całej długości drogi ekspresowej. Zaprojektowane przez Wykonawcę rozwiązania projektowe powinny być możliwe do realizacji na podstawie załączonych do PFU Warunków Wymagania i Odbioru Robót Budowlanych.

Do PFU zostały załączone następujące WWIORB w zakresie wzmocnień podłoża:

Branża drogowa:	D-02.01.01B D-02.01.01C D.02.01.01E D.02.01.01F D.02.01.01G D.02.01.01H  D.02.01.01I  D.02.01.01J	Wymiana gruntów Materace geosyntetyczne Kolumny DSM Metoda iniekcji strumieniowej Jet Grouting Kolumny żwirowe Kolumny betonowo-żwirowe  Prefabrykowane pale żelbetowe  Pale wiercone typu CFA
Branża mostowa:	M.11.01.05 M.11.01.05B M.11.02.01. M.11.03.02.  M.11.03.03.  M.11.04.02  M.11.07.01	Wzmocnienie podłoża fundamentów bezpośrednich poprzez wymianę gruntu na grunt stabilizowany cementem Wymiana gruntów słabonośnych Pale prefabrykowane żelbetowe Pale wiercone świdrem ciągłym (pale CFA)  Pale przemieszczeniowe. Pale Franki  Wykonanie pali wielkośrednicowych  Wbicie ścianki szczelnej

Obowiązek stosowania wyłącznie technologii wzmocnień dla których załączone zostały do PFU dokumenty WWIORB jednoznacznie określony został również w trakcie zorganizowanego w dniu 16.01.2023 r. zebrania z wykonawcami. W INFORMACJI Z ZEBRANIA WYKONAWCÓW W CELU WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ (zamieszczonej na platformie zakupowej w dniu 25.01.2023 r.) wskazaliśmy w odpowiedzi na pytanie 11, że Dopuszczalne są wyłączenie technologie zawarte w załączonych WWIORB.

11.	<i>"W przypadku konieczności wzmocnienia podłoża gruntowego przy posadowieniu bezpośrednim technologia wykonania takiego wzmocnienia powinna uzyskać akceptację Inżyniera pod kątem zgodności z przepisami obowiązującego prawa i PFU" - zapis niejednoznaczny. Prosimy o jednoznaczne sprecyzowanie jakie formy wzmocnienia podłoża gruntowego są dopuszczalne.</i>	Dopuszczalne są wyłączenie technologie zawarte w załączonych WWIORB
-----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------

W trakcie zebrania z wykonawcami zadano jeszcze jedno pytanie dokładnie tej samej treści (pytanie 38) na które udzielono odpowiedzi: Patrz odp. 11.



Niezgodność oferty Wykonawcy:

W zawartym w wezwaniu Zamawiającego pytaniu 3.14 oczekiwaliśmy wskazania jakie technologie wzmocnienia podłoża gruntowego pod korpusem trasy głównej oraz pozostałych dróg wyceniono w Ofercie? W ramach odpowiedzi prosimy o wskazanie technologii i lokalizacji miejsc (zgodnie z pikietażem dróg), w których zostały założone wzmocnienia podłoża gruntowego. Konsorcjum Polimex w swoich wyjaśnieniach wskazało, że na podstawie dokumentacji przetargowej załączonej przez Zamawiającego Wykonawca wstępnie założył wzmocnienia podłoża zgodnie z załącznikiem nr 5 do niniejszego wyjaśnienia. W załączniku tym podano następujące informacje:

Wzmocnienie podłoża gruntowego - wstępna koncepcja na etapie przetargu - na podstawie Dokumentacji Zamawiającego- Barczewo - Biskupiec	Orientacyjna lokalizacja
materac geosyntetyczny	km. 3+700 - 3+770
materac geosyntetyczny	km 3+930 - 4+043
WUP	km 4+260- 4+335
wymiana gruntu	km 4+855- 4+951
WUP	km 8+413-8+488
materac geosyntetyczny	km 8+720 - 8+843
wymiana gruntu	km 11+829-12+046
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 12+980-13+080
materac geosyntetyczny	km 12+854-12+980
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 13+434-13+380
wymiana gruntu	km 13+580 - 13+740
materac geosyntetyczny	km 14+034-14+260
wymiana gruntu	km 14+954-15+050
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 15+450-15+553

Wykonawca jednoznacznie wskazał, że jako technologię wzmocnienia podłoża pod posadowienie korpusu drogi (dla trzech z czternastu wymienionych lokalizacji) zamierza zastosować kolumny przemieszczeniowe.

Konsorcjum Polimex przyjęło technologię wzmocnienia podłoża (kolumny przemieszczeniowe), która nie została przez nas dopuszczona.

Z powyższego wynika nasze konsekwentne stanowisko co do dopuszczalnych technologii wzmocnienia podłoża. Tym samym Konsorcjum Polimex przyjmując w ofercie niedopuszczoną przez nas technologię kolumn przemieszczeniowych, jako metodę wzmocnienia podłoża pod drogami postąpiło wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków

zamówienia. W konsekwencji Wykonawca nie wycenił w ofercie zakresu prac zgodnego z dokumentami zamówienia.

*3) Brak uwzględnienia pełnego zakresu prac projektowych i wykonawczych systemu sterowania oświetleniem*

Wymagania Zamawiającego:

W ramach kontraktu należy zaprojektować i wykonać system sterowania oświetleniem. W Programie Funkcjonalno – Użytkowym, w punkcie 2.1.20.3, w podpunkcie 2 Sterowanie napisano:

*Należy zastosować rozwiązania techniczne umożliwiające efektywne sterowanie oświetleniem drogowym przede wszystkim przy zmniejszonym natężeniu ruchu pojazdów i zmianie jasności otoczenia. Do systemu sterowania należy dostarczyć odpowiednie programy konfiguracyjne, monitorujące i diagnostyczne. Układ sterowania oświetleniem obejmuje zakres oświetlenia odcinka drogi ekspresowej objęty utrzymaniem przez OD. Szczegółowe rozwiązania techniczne opisano we WWiORB U.07.07.01 załączonych do PFU.*

Niezgodność oferty Wykonawcy:

W zawartym w wezwaniu Zamawiającego pytaniu 3.21 oczekiwaliśmy wskazania jaki zakres prac projektowych i robót oraz wymagania zostały wycenione i zostaną zrealizowane w ramach Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym. W ramach odpowiedzi prosiliśmy o wskazanie w jakim zakresie wyceniono zaprojektowanie i wykonanie sieci, instalacji i urządzeń na potrzeby komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów oraz zapewnienia prawidłowego funkcjonowania i obsługi Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem zgodnie z wymaganiami SWZ.

Wykonawca w wyjaśnieniach, w zakresie systemu zarządzania oświetleniem drogowym napisał, że wycenił w ofercie:

zaprojektowanie i wykonanie Systemu Sterowania Oświetleniem dla oświetlenia odcinków oświetlenia drogi S16 pozostających w gestii utrzymania GDDKiA tj. pasy włączania na MOP Marcinkowo Lewy, na MOP Marcinkowo Prawy, teren MOP oraz OUD.

Z wyjaśnień Wykonawcy wynika, że nie uwzględnił pełnego zakresu oświetlenia jakim należy objąć systemem. Wykonawca pominął podłączenie do systemu oświetlenie węzłów drogowych Kromerowo i Biskupiec. Węzły te stanowią element drogi ekspresowej i utrzymywane będą przez obwód drogowy GDDKiA.

Konsorcjum Polimex nie uwzględniając w ofercie podłączenia do systemu sterowania oświetleniem węzłów drogowych Kromerowo i Biskupiec postąpiło wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia. W konsekwencji Wykonawca nie wycenił w ofercie zakresu prac zgodnego z dokumentami zamówienia.

4) niezgodne z wymaganiami PFU warstwy konstrukcji nawierzchni

Wymagania Zamawiającego:

Zamawiający w punkcie 2.1.17.2.1.2 PFU definiującym wymagania dla jezdni manewrowych, miejsc postojowych i chodników na terenie obwodu utrzymania drogi zawarł wymóg stosowania konstrukcji katalogowych, tzn. zgodnych z Załącznikiem nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych (dalej jako: KTKNPIp). W pierwszym akapicie tego punktu wskazano:

Należy zaprojektować i wykonać jezdnie manewrowe, miejsca postojowe dla samochodów osobowych o nawierzchni według wymagań KTKNPIp, a dla samochodów ciężarowych o nawierzchni według wymagań KTKNPIp lub KTKNS oraz chodniki o nawierzchni z kostki brukowej niefazowanej.

Wymagania w Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych dla grup podłoża G3 oraz G4 określono w Tabelicy 8.3 na stronie 45:

**Tabelica 8.3. Typowe rozwiązania dolnych warstw konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża w przypadku kategorii ruchu KR3 i KR4 ( $E_2 \geq 100$  MPa). Grubości warstw podano w cm.**

		TYP 5	TYP 6	TYP 7 (nie stosuje się, gdy wymagana jest warstwa odsączająca)	TYP 8	TYP 9	LEGENDA:
GRUPA NOŚNOŚCI PODŁOŻA	G4						<p>PP - podbudowa pomocnicza                      WM - warstwa mrozochronna                      WUP - warstwa ulepszonego podłoża                      ▾ - wymagany wtórny moduł odkształcenia <math>E_2</math></p> <p>WM* Warstwa mrozochronna w typach 7 i 8 dla grupy nośności G1 została zastosowana tylko w celu zwiększenia nośności i w tym przypadku nie pełni roli przeciwdziałania wysadzinom. Jej zastosowanie ma na celu ujednolicenie technologii z konstrukcjami podanymi w typach 7 i 8 dla grup nośności G4, G3 i G2.</p> <p><b>UWAGA:</b>                      1) Wymagania materiałowe według rozdziału 7                      2) Zasady wykonania warstw według rozdziału 9                      3) Grubości warstw "h" podano w [cm]</p>
	G3						
	G2						
	G1						
		<p>1) podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym;</p>	<p>2) podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CBR <math>\geq 60\%</math>;</p>	<p>3) warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR <math>\geq 35\%</math>; o ile to konieczne warstwa mrozochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o <math>K_{v2} \geq 8</math> m/dobę;</p>	<p>4) warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym;</p>	<p>5) warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem;</p>	<p>6) warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub z gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego) o CBR <math>\geq 20\%</math>; o ile to konieczne warstwa mrozochronna pełni funkcję warstwy odsączającej o <math>K_{v2} \geq 8</math> m/dobę;</p>

Niezgodność oferty Wykonawcy:

W zawartym w wezwaniu Zamawiającego pytaniu 3.17 oczekiwaliśmy wskazania jaką konstrukcję nawierzchni dla trasy głównej oraz pozostałych dróg wyceniono w Ofercie. W ramach odpowiedzi prosiliśmy o wskazanie układu (opisu warstw) i grubości poszczególnych warstw dla każdej z dróg.

Wykonawca w przedstawionych wyjaśnieniach wykazał dla jezdni manewrowych obwodu utrzymania drogi zaprojektowanie i wykonanie następujących dolnych warstw konstrukcyjnych dla grup podłoża G3 i G4:

Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G3:		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	25	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% (jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni warstwa pełni funkcję warstwy odsączającej k <sub>10</sub> > 5 m/dobę)
7	-	Warstwa odcinająca – geotkanina separacyjna
Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G4:		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	40	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% (jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni warstwa pełni funkcję warstwy odsączającej k <sub>10</sub> > 5 m/dobę)
7	-	Warstwa odcinająca – geotkanina separacyjna

Zaproponowane powyżej konstrukcje dla dolnych warstw nawierzchni dla grup nośności podłoża G3 i G4 nie odpowiadają żadnemu z typów przewidzianych w Tabelicy 8.3 w „Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych”.

Ponadto, w wykazanych warstwach konstrukcyjnych dotyczących nawierzchni istniejących jezdni dodatkowych i dróg bocznych, opisanych w PFU w pkt 1.1.3.2., w tabeli zatytułowanej: W ramach przedmiotowego zadania należy dokonać prac na dodatkowych jezdniach, istniejących, pozostających, biegnących wzdłuż jezdni istniejącej DK 16 zgodnie z poniższą tabelą, Wykonawca nie przewidział zastosowania siatki wzmacniającej, co stanowi niezgodność z wymaganiami zdefiniowanymi w tej tabeli:

Lp.	Nazwa odcinka	Od km wg KP	Do km wg KP	Długość [km]	Strona	Zakres robót	Uwagi

4	BarczewoBiskupiec dk16c	9+02	14+300	5,28	prawa	Wymiana w-wyścieralnej, w tym na istniejących obiektach inżynierskich nad trasą główną (na potrzeby wyceny należy przyjąć również wykonanie warstwy wyrównawczej i wiążącej <u>wraz z zastosowaniem siatki wzmacniającej nawierzchnię</u> na powierzchni 20 % wskazanego zakresu), dostosowanie wysokościowe zjazdów i odwodnienia, uzupełnienie i wyprofilowanie poboczy, zabezpieczenie skarp przed osuwaniem się;	Droga klasy D (KR2); Zakres robót z wyłączeniem odcinka ok. 11+900-12+200 i ok. 12+77014+300 (droga w utrzymaniu Gminy Barczewo na działce SP GDDKiA)
5	BarczewoBiskupiec dk16c	14+300	15+861	1,56	prawa	Wymiana w-wyścieralnej, w tym na istniejących obiektach inżynierskich nad trasą główną (na potrzeby wyceny należy przyjąć również wykonanie warstwy wyrównawczej i wiążącej <u>wraz z zastosowaniem siatki wzmacniającej nawierzchnię</u> na powierzchni 20 %	

						wskazanego zakresu), dostosowanie wysokościowe zjazdów i odwodnienia, uzupełnienie i wyprofilowanie poboczy,	
6	BarczewoBiskupiec dk16c	15+861	17+500	1,639	prawa	Wymiana w-wyścieralnej (na potrzeby wyceny należy przyjąć również wykonanie warstwy wyrównawczej i wiążącej <u>wraz z zastosowaniem siatki wzmacniającej nawierzchnię</u> na powierzchni 20% wskazanego zakresu), dostosowanie wysokościowe zjazdów i odwodnienia, uzupełnienie i wyprofilowanie poboczy,	Zakres robót z wyłączeniem odcinka od km ok. 16+350 do km ok. 17+500 str. prawa–droga innego zarządcy,
7	BarczewoBiskupiec dk16c	18+200	18+917	0,72	prawa	Wymiana w-wyścieralnej (na potrzeby wyceny należy przyjąć również wykonanie warstwy wyrównawczej i wiążącej <u>wraz z zastosowaniem siatki wzmacniającej nawierzchnię</u> na powierzchni 20% wskazanego zakresu), dostosowanie wysokościowe zjazdów i odwodnienia, uzupełnienie i wyprofilowanie poboczy,	
9	BarczewoBiskupiec dk16c	15+880	16+800 (do skrzyżowania z drogą na Kromerow o)	0,92	lewa	Wymiana w-wyścieralnej, w tym na istniejącym obiekcie w km 16+800 nad trasą główną (na potrzeby wyceny należy przyjąć również wykonanie warstwy wyrównawczej i wiążącej <u>wraz z zastosowaniem siatki wzmacniającej nawierzchnię</u> na powierzchni 20 % wskazanego zakresu), dostosowanie wysokościowe zjazdów i odwodnienia,	

Wykonawca w przedstawionych wyjaśnieniach wykazał dla wymienionych wyżej dróg zaprojektowanie i wykonanie następującego układu warstw konstrukcyjnych:

Nawierzchnia podatna KR2 – dr inne bitumiczne remont		
Warstwy górne konstrukcji nawierzchni:		
1	4	Warstwa ścierna AC 11
2	8	Warstwa wiążąca AC 16 W
3	-	Frezowanie istniejącej warstwy ściernej nawierzchni jezdni na głębokość średnią 12 cm
4	-	Istniejąca nawierzchnia jezdni

Konsorcjum Polimex przyjmując w ofercie wykonanie niezgodnych z wymaganiami PFU dolnych warstw konstrukcji nawierzchni oraz nie uwzględniając w ofercie zastosowania siatki wzmacniającej na dodatkowych jezdniach i drogach bocznych postąpiło wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia. W konsekwencji Wykonawca nie wycenił w ofercie zakresu prac zgodnego z dokumentami zamówienia.

*5) Błędnie przyjęta technologia wzmocnienia podłoża w lokalizacji wg Koncepcji Programowej: km 17+743 – 17+866 (1+503 – 1+626 B2)*

W zawartym w wezwaniu Zamawiającego pytaniu 3.14 poprosiliśmy o wskazanie jakie technologie wzmocnienia podłoża gruntowego pod korpusem trasy głównej oraz pozostałych dróg wyceniono w Ofercie. W ramach odpowiedzi prosiliśmy o wskazanie technologii i lokalizacji miejsc (zgodnie z pikietażem dróg), w których zostały założone wzmocnienia podłoża gruntowego.

Konsorcjum Polimex w swoich wyjaśnieniach wskazało, że na podstawie dokumentacji przetargowej załączonej przez Zamawiającego Wykonawca wstępnie założył wzmocnienia podłoża zgodnie z załącznikiem nr 5 do niniejszego wyjaśnienia.

Załącznik ten stanowi tabela zawierająca następujące informacje:

Wzmocnienie podłoża gruntowego - wstępna koncepcja na etapie przetargu - na podstawie Dokumentacji Zamawiającego- Barczewo - Biskupiec	Orientacyjna lokalizacja
materac geosyntetyczny	km. 3+700 - 3+770
materac geosyntetyczny	km 3+930 - 4+043
WUP	km 4+260- 4+335
wymiana gruntu	km 4+855- 4+951
WUP	km 8+413-8+488
materac geosyntetyczny	km 8+720 - 8+843
wymiana gruntu	km 11+829-12+046
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 12+980-13+080
materac geosyntetyczny	km 12+854-12+980
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 13+434-13+380
wymiana gruntu	km 13+580 - 13+740
materac geosyntetyczny	km 14+034-14+260
wymiana gruntu	km 14+954-15+050
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 15+450-15+553

Wykonawca określając lokalizacje poszczególnych technologii wzmocnień podłoża przyjął swój własny roboczy pikietaż, który założył na potrzeby sporządzenia wstępnej koncepcji projektowej i który ma odzwierciedlenie w załączniku nr 1 oraz nr 2 do przekazanych wyjaśnień. Załącznik nr 1 to rysunek planu sytuacyjnego, załącznik nr 2 to profil podłużny.

Wykonawca dla szóstej pozycji w tabeli („orientacyjna lokalizacja km 8+720 – 8+843”) wskazał technologię wzmocnienia podłoża – wykonanie materaca geosyntetycznego.

Obszar określony roboczym pikietażem Wykonawcy odpowiada lokalizacji wg Koncepcji Programowej: km 17+743 – 17+866 (1+503 – 1+626 B2).

Przyjęta przez Konsorcjum Polimex technologia wzmocnienia podłoża w powyższej lokalizacji jest niezgodna z zasadami wiedzy technicznej. Z załączonej do PFU dokumentacji (załącznik nr 40 do PFU: „Dokumentacja geologiczno – inżynierska; Tom I Droga”,) jednoznacznie wynika, że wzmocnienia podłoża za pomocą materaca geosyntetycznego jest niewystarczające. W podłożu gruntowym, zalegają grunty organiczne w postaci torfów, namulów i gytii o miąższości do 9 m (załączniki: 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12 do opracowania pn. „Dokumentacja geologiczno – inżynierska; Tom I Droga”: Zał. 4 „Mapa warunków geologiczno – inżynierskich”, Zał. 5 „Mapa zasięgu i spągu gruntów organicznych”, Zał. 7 „Tabela parametrów geotechnicznych”, Zał. 8 „Objaśnienia znaków i symboli”, Zał. 9 „Przekroje geologiczno – inżynierskie”, Zał. 10 „Karty otworów

geotechnicznych”, Zał. 11 „Wykresy sondowania sondą dynamiczną DPL”, Zał. 12 „Zestawienie wyników badań laboratoryjnych gruntów”, Zał. 13 „Zestawienie współrzędnych”). Zdiagnozowane warunki gruntowe w opisywanym miejscu bezdyskusyjnie wskazują na konieczność wglębnego wzmocnienia podłoża np. poprzez wymianę gruntu albo wykonanie pali. W ocenie Zamawiającego przy technologii przyjętej przez Wykonawcę osiadania eksploatacyjne korpusu drogi będą znacznie przekraczać wartości dopuszczalne. Jest to szczególnie ważne w kontekście tego, że opisywany obszar znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie mostu. Istotne jest również to, że przyjęty przez Konsorcjum sposób wzmocnienia podłoża jest niezgodny z dokumentem technicznym GDDKiA pn. „Wytyczne wzmocnienia podłoża gruntowego”, który został wymieniony pod pozycją nr 6 w punkcie 3.2 PFU jako obowiązujący Wykonawców. Konsorcjum Polimex uwzględniając w ofercie niewłaściwą technologię wzmocnienia podłoża, niezgodną z dokumentami opisującymi sytuację geologiczną na odcinku drogi w km 17+743 – 17+866 (1+503 – 1+626 B2). W konsekwencji Wykonawca nie wycenił w ofercie zakresu prac zgodnego z dokumentami zamówienia.

W zakresie pierwszego elementu [(1) *niedopuszczonej przez PFU technologię wykonania mostu MD-1B*] w odpowiedzi z dnia 28/07/23 na pytanie 3.10. Konsorcjum Polimex wskazało, że płyta mostu MD-1B zostanie wykonana w technologii prefabrykowanej, jako ramownica z belek prefabrykowanych typu „T”. Zatem przyjęte rozwiązanie, podobnie jak przez Konsorcjum Kobylarnia, jest niezgodne z wymaganiami określonymi w Tabeli 1.1 PFU, gdzie wskazano, że *„Należy wybudować obiekt żelbetowy, monolityczny, trójprzęsłowy o podporach pośrednich umiejscowionych skośnie do osi obiektu; przyczółki należy zaprojektować i wykonać jako prostopadłe do osi drogi”*.

W pozostałym zakresie Izba podtrzymuje argumentację jak w zakresie analogicznego zarzutu w odwołaniu KIO 3067/23. Konsorcjum Polimex bowiem, zdaniem Izby w toku rozprawy nie wykazało, że zaproponowana technologia jest zgodna z wymaganą technologią wg PFU. Odwołujący w wyjaśnieniach podał, że zamierza wybudować most z użyciem gotowych prefabrykatów typu „Kujan”, co jest niezgodne z cytowanymi wymaganiami określonymi w Tabeli 1.1 PFU. Izba zwraca także uwagę, że dla mostu MD-1B, zostały określone w Tabeli 1.1 punktu 1.1.3.3 PFU dodatkowe wymagania szczególne inaczej niż dla pozostałych tego typu obiektów. Taka szczególna – co podkreślał Zamawiający – technologia i dodatkowe wymagania szczególne dla tego konkretnie mostu przyjęto z uwagi na nietypowy układ geometryczny płyty pomostu wymuszony warunkami środowiskowymi. Ponadto – na co zwracał uwagę także wykonawca Budimex - przedmiot zamówienia zgodnie z postanowieniami pkt. 1.1 PFU - należało wykonać między innymi zgodnie ze Wzorcami i Standardami Ministra właściwego ds. Transportu wymienionymi w PFU pkt. 3.1



poz. 138. W ramach ww. Wzorców i standardów, mających wiążący charakter w ramach Postępowania, podział obiektów mostowych ze względu na typ konstrukcji można znaleźć w następujących dokumentach:

- WR-M-21-1 „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 1: Kształtowanie konstrukcji”,
- WR-M-21-2 „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 2: Podstawowe wiadomości o drogowych obiektach mostowych”.

W pierwszym z dokumentów (WR-M-21.1 w tabeli 2-1) przedstawiono zestawienie obiektów między innymi ze względu na typ konstrukcji, zakres rozpiętości i liczbę przęseł. Do obiektów monolitycznych wieloprzęsłowych w zakresie rozpiętości 20-30m zaliczono: sprężoną belkę monolityczną. Konstrukcja z użyciem belek prefabrykowanych typu T zaliczona została do obiektów częściowo prefabrykowanych, podobnie jak konstrukcja zespolona z dźwigarów walcowanych (stalowych). Z kolei w drugim z dokumentów (WR-M-21.2.) przedstawiono opis wraz rysunkami przedstawiającymi poszczególne typy konstrukcji mostowych. Rys. 3-4 przedstawia przekroje poprzeczne typowych mostów płytowych z rozgraniczeniem na konstrukcję monolityczną pełną, monolityczną z otworami oraz półprefabrykowaną z belek typu odwrócone T (tego rodzaju belkami są belki typu Kujan). W ramach tego dokumentu w odniesieniu do mostów płytowych konstrukcja częściowo prefabrykowana została opisana jako rozwiązanie, w którym łączy się prefabrykowane belki (tworzące m. in. tzw. szalunek tracony) i betonową, monolityczną część przekroju wykonywaną na budowie – inaczej można by określić taką konstrukcję jako zespoloną typu beton prefabrykowany - beton na mokro. Zatem wykonanie nadbetonu w technologii betonowania na miejscu z wbudowaniem belek typu „Kujan” nie spowoduje, że obiekt stanie się monolityczny, czyli o konstrukcji w całości wylewanej i realizowanej na miejscu budowy. Technologia łączenia elementów prefabrykowanych (wyprodukowanych poza miejscem wbudowania) z elementami wylewanymi już na placu budowy nie skutkuje osiągnięciem efektu monolitu, co do idei. Otrzymujemy wówczas element składający się z dwóch rodzajów materiałów (dwóch rodzajów betonu) o różnych właściwościach, połączonych ze sobą. A to oznacza, że oferta Konsorcjum jest niezgodna z warunkami w zakresie przyjęcia technologii wykonania mostu MD-1B niezgodną z PFU. W tym przypadku Izba zwraca uwagę, że Zamawiający w ramach odpowiedzi udzielonych na pytania wykonawców, zadane przed złożeniem ofert podkreślał, że wiążące są zapisy PFU wraz z załącznikami. Między innymi w odpowiedzi na pytanie nr 740 podał: *„Koncepcja stanowi materiał poglądowy. Należy wykonać przedmiot zamówienia zgodnie z wymaganiami OPZ, PFU oraz odpowiedziami na pytania zadane w trakcie postępowania przetargowego”*.

Tym samym Konsorcjum Polimex uwzględniając w ofercie technologię inną niż wskazana przez Zamawiającego postąpiło wbrew jednoznacznym wymaganiom warunków zamówienia.

W zakresie drugiego elementu [(2) *niedopuszczona przez PFU technologia wzmocnienia podłoża*] Zamawiający co do sposobów wzmocnienia podłoża wskazał na wyłącznie dopuszczalne technologie, opisane w Warunkach Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (WWiORB) dołączonych do Programu Funkcjonalno – Użytkowego. Wymaganie to wynika z punktu 1.1.3.5 PFU. Obowiązek stosowania wyłącznie technologii wzmocnień dla których załączone zostały do PFU dokumenty WWiORB jednoznacznie wynika z Informacji z zebrania wykonawców w celu wyjaśnienia treści swz - odp. na pytanie 11: „*Dopuszczalne są wyłącznie technologie zawarte w załączonych WWiORB*”.

Pytanie 3.14. wg wezwania z dnia 13/07/23 dotyczyło wskazania przez Konsorcjum jakie technologie wzmocnienia podłoża gruntowego pod korpusem trasy głównej oraz pozostałych dróg wyceniono w ofercie ze wskazaniem technologii i lokalizacji miejsc (zgodnie z pikietażem dróg), w których zostały założone wzmocnienia podłoża gruntowego. Konsorcjum Polimex powołując się na dokumentację przetargową podało, że wykonawca wstępnie założył wzmocnienia podłoża zgodnie z załącznikiem nr 5 do niniejszego wyjaśnienia. Z załącznika 5 wynikają następujące informacje:

Wzmocnienie podłoża gruntowego - wstępna koncepcja na etapie przetargu - na podstawie Dokumentacji Zamawiającego- Barczewo - Biskupiec	Orientacyjna lokalizacja
materac geosyntetyczny	km. 3+700 - 3+770
materac geosyntetyczny	km 3+930 - 4+043
WUP	km 4+260- 4+335
wymiana gruntu	km 4+855- 4+951
WUP	km 8+413-8+488
materac geosyntetyczny	km 8+720 - 8+843
wymiana gruntu	km 11+829-12+046
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 12+980-13+080
materac geosyntetyczny	km 12+854-12+980
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 13+434-13+380
wymiana gruntu	km 13+580 - 13+740
materac geosyntetyczny	km 14+034-14+260
wymiana gruntu	km 14+954-15+050
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 15+450-15+553

Spór dotyczy wymienionych w tym załączniku kolumn przemieszczeniowych. Według stanowiska Odwołującego, wbrew ocenie Zamawiającego, (...) kolumny przemieszczeniowe nie są odrębną, wykraczającą poza dopuszczone przez Zamawiającego, metodą wzmocnienia podłoża, lecz jednym z wprost przywołanych przez Zamawiającego sposobów:

- D.02.01.01G Kolumny żwirowe
- D.02.01.01H Kolumny betonowo-żwirowe
- D.02.01.01I Prefabrykowane pale żelbetowe

Kolumny (pale) przemieszczeniowe stosowane są jako metoda wzmocnienia gruntu, a jej cechą charakterystyczną jest wprowadzenie w podłoże dodatkowych elementów z efektem rozpychania gruntu. Kolumny przemieszczeniowe są ogólną nazwą grupy technologii polegających na wprowadzenie dodatkowych elementów w podłoże z efektem rozpychania gruntu. Wyróżnić można kilka rodzajów kolumn przemieszczeniowych, różniących się od siebie z perspektywy zastosowanego materiału do ich wykonania. Znajduje to potwierdzenie w zarządzeniu nr 8 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 25.02.2002 roku, które wprowadza do stosowania przy planowaniu, budowie i utrzymaniu dróg opracowanie o nazwie: Wytyczne wzmocnienia podłoża gruntowego w budownictwie drogowym. IBDiM. Warszawa 2002., na które powołuje się zamawiający m.in. w WWIORB D.02.01.01H. Zgodnie z tym opracowaniem w budownictwie drogowym stosuje się następujące sposoby wzmocnienia podłoża za pomocą kolumn przemieszczeniowych, czyli kolumn, których wykonanie wiąże się z wprowadzeniem w podłoże dodatkowych elementów z efektem rozpychania gruntu:

- o Wibrowymiana – formowanie kolumn z kruszywa (Kolumny żwirowe zgodne z WWIORB D.02.01.01G)
- o Kolumny wibrocementowe i wibrobetonowe (Kolumny żwirowo – betonowe zgodne z WWIORB D.02.01.01H)
- o Pale żwirowo - piaskowe i zagęszczające

Technologia opisana w odpowiedzi Wykonawcy na pytanie nr 3.14 jako wzmocnienie wgłębne – kolumny przemieszczeniowe jest w sposób bezsprzeczny zgodna z WWIORB nr D.02.01.01G oraz D.02.01.01H oraz z zapisami PFU określającymi, że zaprojektowane przez wykonawcę rozwiązanie projektowe powinny być możliwe do realizacji na podstawie załączonych do PFU Warunków Wymagania i Odbioru Robót Budowlanych oraz zapisami punktu 1.1.1 PFU.

W treści PFU Zamawiający dopuścił zastosowania technologii bazujących na palach przemieszczeniowych, wskazując na dopuszczalność zastosowania kolumn żwirowych, betonowo – żwirowych czy prefabrykowanych pali żelbetowych. Metody te sprowadzają się właśnie do zastosowania kolumn przemieszczeniowych, a więc rozwiązań wprost

*przewidzianych przez Odwołującego. O wadliwości stanowiska Zamawiającego świadczy również fakt, że nie istnieje odrębny WWiORB dla kolumn przemieszczeniowych. Biorąc pod uwagę, że sformułowanie to (kolumny przemieszczeniowe) określa metodę (a nie konkretne rozwiązanie) jest to całkowicie zrozumiałe. Jest to o tyle istotne, że dodatkowo dowodzi intencji Konsorcjum Polimex. Otóż rację miałby Zamawiający, gdyby Konsorcjum Polimex zadeklarowało w Wyjaśnieniach zamiast zastosowania określonej metody wzmocnienia niewymienionej w dokumentacji, ale posiadającej swój WWiORB i stanowiącej rzeczywiście odrębną technologię. Z taką sytuacją nie mamy jednak do czynienia w analizowanym przypadku”.*

Według Konsorcjum fakt użycia w wyjaśnieniach nazwy kolumna przemieszczeniowa zamiast np. kolumna żwirowa nie ma znaczenia, gdyż świadczy to jedynie o tym, że w treści wyjaśnień Konsorcjum Polimex wskazało na zakładaną metodę wykonywania wzmocnienia, a nie wskazując na inny materiał, niż przywołany w PFU. Jego zdaniem, jeżeli intencją Zamawiającego było zapoznanie się z ze szczegółami założeń technicznych, to z całą pewnością powinien zwrócić się do Konsorcjum Polimex z dodatkowym pytaniem, a nie decydować się na odrzucenie oferty z uwagi na powyższą okoliczność.

Zamawiający w odpowiedzi na zarzut podał przede wszystkim, że określenie kolumny przemieszczeniowe jest stosowane powszechnie jako nazwa technologii wzmocnienia w budownictwie drogowym i kubaturowym dla wykonywania sztywnych kolumn betonowych takich do których zaliczamy kolumny przemieszczeniowe CMC czy kolumny przemieszczeniowe CSC, które nie zostały dopuszczone i opisane w dokumentach zamówienia. Zamawiający zatem nie kwestionuje zastosowania takiej technologii z użyciem kolumn w ogóle, ale tylko z użyciem konkretnie wskazywanych kolumn i na brak *de facto* ich wyłączenia przez Konsorcjum w odpowiedzi.

Reasumując z ustaleń Izby wynika, że Zamawiający na podstawie odpowiedzi z 28/07/2023 nie mógł uznać, że w tym elemencie ma do czynienia z niezgodnością oferty Konsorcjum Polimex z warunkami zamówienia. Odrzucenie oferty co do tego elementu było bowiem skutkiem braku wskazania przez wykonawcę konkretnie jakiego rodzaju kolumny przemieszczeniowe (z jakiego materiału) w rozwiązaniu projektowanym zostały przyjęto. W tym przypadku pytanie powinno dotyczyć do którego z rodzajów dopuszczonych technologii zakwalifikować należy wskazane przez Konsorcjum Polimex kolumny przemieszczeniowe.

Tym samym w zakresie tego elementu należało za zasadny uznać zarzut naruszenia art. 226 ust.1 pkt 5 Pzp, a wobec ustaleń Izby jak powyżej również zarzut ewentualny

uznając, że z naruszeniem art. 223 ust. 1 Pzp w zw. z art. 16 pkt 1 Pzp zaniechano przeprowadzenia dodatkowej procedury wyjaśniającej w celu jednoznacznego ustalenia, czy oferta Konsorcjum Polimex pozostaje zgodna z warunkami zamówienia co do tego elementu.

W zakresie trzeciego elementu [(3) *brak uwzględnienia pełnego zakresu prac projektowych i wykonawczych systemu sterowania oświetleniem*] Konsorcjum Polimex w odpowiedzi z dnia 28/07/23 na pytanie 3.21. podało: „Zgodnie z wymaganiami SWZ oraz PFU Wykonawca w ofercie wycenił na podstawie wstępnej koncepcji w szczególności: - zaprojektowanie i wykonanie zasilania dla urządzeń Systemu Zarządzania Ruchem w tym wykonanie kanału technologicznego wraz z kablem światłowodowym z odgałęzieniami do urządzeń Systemu Zarządzania Ruchem, w tym do szaf oświetleniowych pozostających w gestii utrzymania GDDKiA, - zaprojektowanie i wykonanie Systemu Sterowania Oświetleniem dla oświetlenia odcinków oświetlenia drogi S16 pozostających w gestii utrzymania GDDKiA tj. pasy włączania na MOP Marcinkowo Lewy, na MOP Marcinkowo Prawy, teren MOP oraz OUD. Oferta uwzględnia zaprojektowanie i wykonanie modułów Systemu Zarządzania Ruchem zgodnie z wymaganiami SWZ, w PFU w pkt. 2.1.22.3 oraz zgodnie z udzielonymi odpowiedziami, a także w oparciu o aktualne wytyczne w postaci „Instrukcji rozmieszczenia klas modułów wdrożeniowych w pasie drogowym Warszawa, 8 stycznia 2019 r. Wersja 4.0”. Zgodnie z odpowiedziami do oferty na wykonanie SZR nie wliczono odcinka Biskupiec – Borki Wielkie.”

Wskazane Pytanie 3.21 dotyczyło pełnego zakresu prac projektowych i robót oraz wymagań, jakie zostały wycenione i zostaną zrealizowane w ramach Systemu Zarządzania Ruchem oraz systemu sterowania oświetleniem drogowym. Konsorcjum Polimex w odpowiedzi – powołując się na wyjaśnienia SWZ - podało, że nie wliczono odcinka Biskupiec – Borki Wielkie, a zatem nie uwzględniło pełnego zakresu oświetlenia, pominęło niesłusznie podłączenie do systemu oświetlenia węzłów drogowych Kromerowo i Biskupiec, które stanowią element drogi ekspresowej i utrzymywane będą przez obwód drogowy GDDKiA. Z powoływanych przez wykonawcę wyjaśnień SWZ wynika, że na całym odcinku realizowanej inwestycji założono konieczność przeprowadzenia prac dotyczących systemu sterowania oświetleniem zdefiniowanych w WWiORB D.07.07.01.

859	Branża elektryczna /Czy Zamawiający wymaga wymiany istniejącego oświetlenia na DK16? Czy można pozostawić go bez zmian pod warunkiem że nie będzie w kolizji.	Istniejące oświetlenie należy dostosować do zapisów WWiORB D.07.07.01.
860	Branża elektryczna /Czy Zamawiający dopuszcza tylko wymianę istniejących opraw na LED-owe na DK16?	Istniejące oświetlenie należy dostosować do zapisów WWiORB D.07.07.01.
861	Branża elektryczna /Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie do zasilania istniejących szaf oświetleniowych na DK16?	Tak, jeżeli spełnione są zapisy WWiORB D.07.07.01.

MOSEY - Instalacje i Usługi s.c. ul. 11 0611 d/o obiektu MOP 18 km 17 1 795 600

Ponadto dokument WWiORB zakładał w tym zakresie takie elementy do przebudowy jak m.in. oprawy i układ sterowania oświetleniem, nie wyłączając tego zakresu prac na węzłach Kromerowo i Biskupiec: W ramach kontraktu należy zaprojektować i wykonać system sterowania oświetleniem. W Programie Funkcjonalno – Użytkowym, w punkcie 2.1.20.3, w podpunkcie 2 Sterowanie podano: *Należy zastosować rozwiązania techniczne umożliwiające efektywne sterowanie oświetleniem drogowym przede wszystkim przy zmniejszonym natężeniu ruchu pojazdów i zmianie jasności otoczenia. Do systemu sterowania należy dostarczyć odpowiednie programy konfiguracyjne, monitorujące i diagnostyczne. Układ sterowania oświetleniem obejmuje zakres oświetlenia odcinka drogi ekspresowej objęty utrzymaniem przez OD. Szczegółowe rozwiązania techniczne opisano we WWiORB U.07.07.01 załączonych do PFU.*

Reasumując, brak potwierdzenia przez Konsorcjum Polimex w wyjaśnieniach, że oferta uwzględnia także podłączenie do systemu sterowania oświetleniem węzłów drogowych Kromerowo i Biskupiec powodowało, że Zamawiający miał podstawę uznać, że oferta Konsorcjum nie jest zgodna z warunkami zamówienia. W tym przypadku treść składanego ogólnego oświadczenia o potwierdzeniu spełniania warunków nie może być rozstrzygająca. W tym przypadku jego weryfikacja następuje w przyjętym przez Zamawiającego trybie w oparciu o art. 223 ust.1 Pzp. Tak jak Izba wskazywała na wstępie wykonawca w wyjaśnieniach przedstawia konkretne rozwiązania ponosząc odpowiedzialność za ich treść, a celem zastosowania wskazanej procedury z art. 223 ust. 1 ustawy Pzp, nie jest doprowadzenie do zgodności założeń przyjętych przez wykonawcę z wymaganiami dokumentacji, a ich weryfikacja w pierwszej kolejności, co do zgodności z dokumentacją.

W zakresie czwartego elementu [(4) *niezgodne z wymaganiami PFU warstwy konstrukcji nawierzchni*] w pytaniu 3.17 Zamawiający oczekiwał wskazania jaką konstrukcję nawierzchni dla trasy głównej oraz pozostałych dróg wyceniono w ofercie. Wykonawca w tej odpowiedzi miał wskazać układ (opis warstw) i grubości poszczególnych warstw dla każdej z dróg. Wykonawca w wyjaśnieniach z 28/07/2023 wykazał dla jezdni manewrowych obwodu utrzymania drogi zaprojektowanie i wykonanie następujących dolnych warstw konstrukcyjnych dla grup podłoża G3 i G4:

Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G3:		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	25	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% <i>(jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni warstwa pełni funkcję warstwy odsączającej k<sub>10</sub>&gt; 5 m/dobę)</i>
7	-	Warstwa odcinająca – geotkanina separacyjna
Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla podłoża gruntowego o grupie nośności G4:		
5	18	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C <sub>3/4</sub>
6	40	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR>35% <i>(jeżeli zwierciadło wody gruntowej znajduje się bliżej niż 1,5 m od spodu konstrukcji nawierzchni warstwa pełni funkcję warstwy odsączającej k<sub>10</sub>&gt; 5 m/dobę)</i>
7	-	Warstwa odcinająca – geotkanina separacyjna

Zaproponowane powyżej konstrukcje dla dolnych warstw nawierzchni dla grup nośności podłoża G3 i G4 nie odpowiadają żadnemu z typów przewidzianych w Tabelicy 8.3 w „Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Pólsztynnych”. Ponadto, w wykazanych warstwach konstrukcyjnych dotyczących nawierzchni istniejących jezdni dodatkowych i dróg bocznych, opisanych w PFU w pkt 1.1.3.2., w tabeli 8.3. zatytułowanej: „Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Pólsztynnych”. Jak wskazywał Zamawiający w ramach przedmiotowego zadania należy dokonać prac na dodatkowych jezdniach, istniejących, pozostających, biegnących wzdłuż jezdni istniejącej DK 16 zgodnie z tą tabelą. Wykonawca nie przewidział zastosowania siatki wzmacniającej, co stanowi niezgodność z wymaganiami zdefiniowanymi w tabeli. Przykładowo, pozycja 4 (podobnie następane) kolumna 7: *„Wymiana w-wy ścieralnej, w tym na istniejących obiektach inżynierskich nad trasą główną (na potrzeby wyceny należy przyjąć również wykonanie warstwy wyrównawczej i wiążącej wraz z zastosowaniem siatki wzmacniającej nawierzchnię na powierzchni 20 % wskazanego zakresu), dostosowanie wysokościowe zjazdów i odwodnienia, uzupełnienie i wyprofilowanie poboczy, zabezpieczenie skarp przed osuwaniem się;”*

Wykonawca w przedstawionych wyjaśnieniach wskazał dla wymienionych dróg zaprojektowanie i wykonanie następującego układu warstw konstrukcyjnych:



Nawierzchnia podatna KR2 – dr inne bitumiczne remont		
Warstwy górne konstrukcji nawierzchni:		
1	4	Warstwa ścieralna AC 11
2	8	Warstwa wiążąca AC 16 W
3	-	Frezowanie istniejącej warstwy ścieralnej nawierzchni jezdni na głębokość średnią 12 cm
4	-	Istniejąca nawierzchnia jezdni

Zamawiający w punkcie 2.1.17.2.1.2 PFU definiującym wymagania dla jezdni manewrowych, miejsc postojowych i chodników na terenie obwodu utrzymania drogi zawarł wymóg stosowania konstrukcji katalogowych, zgodnych z Załącznikiem nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych (dalej jako: KTKNPiP). W pierwszym akapicie tego punktu wskazano: „Należy zaprojektować i wykonać jezdnie manewrowe, miejsca postojowe dla samochodów osobowych o nawierzchni według wymagań KTKNPiP, a dla samochodów ciężarowych o nawierzchni według wymagań KTKNPiP lub KTKNS oraz chodniki o nawierzchni z kostki brukowej niefazowanej. Wymagania w Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych dla grup podłoża G3 oraz G4 określono w Tablicy 8.3 na stronie 45: Tablica 8.3. Typowe rozwiązania dolnych warstw konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża w przypadku kategorii ruchu KR3 i KR4 ( $E_2 \geq 100$  MPa). Grubości warstw podano w cm. (...)

Konsorcjum Polimex nie wykazało w wyjaśnieniach wykonania dolnych warstw konstrukcji nawierzchni zgodnie z wymaganiami PFU i nie wykazało, że w zakresie tego elementu uwzględniło w ofercie zastosowanie siatki wzmacniającej na dodatkowych jezdniach i drogach bocznych. W tym przypadku, jak już Izba wskazała, treść składanego ogólnego oświadczenia o potwierdzeniu spełniania warunków nie może być rozstrzygająca. Jego weryfikacja następuje w oparciu o art. 223 ust.1 Pzp, a stawiane wykonawcy pytania nie mają na celu doprowadzenie do zgodności założeń przyjętych przez wykonawcę z wymaganiami dokumentacji, a przede wszystkim ich weryfikację, co do zgodności z SWZ.

W zakresie piątego elementu [(5) błędnie przyjęta technologia wzmocnienia podłoża w lokalizacji wg Koncepcji Programowej: km 17+743 – 17+866 (1+503 – 1+626 B2) ] Konsorcjum w odpowiedzi na pytanie 3.14 miało wskazać: „Jakie technologie wzmocnienia podłoża gruntowego pod korpusem trasy głównej oraz pozostałych dróg wyceniono w Ofercie? W ramach odpowiedzi prosimy o wskazanie technologii i lokalizacji miejsc (zgodnie z pikietażem dróg), w których zostały założone wzmocnienia podłoża gruntowego.”



Konsorcjum Polimex w wyjaśnieniach (28/07/23) wskazał do tych wyjaśnień cyt. załącznik nr 5 (jak w odp. na pytanie 3.14) obejmujący także informacje na to pytanie.

Wzmocnienie podłoża gruntowego - wstępna koncepcja na etapie przetargu - na podstawie Dokumentacji Zamawiającego- Barczewo - Biskupiec	Orientacyjna lokalizacja
materac geosyntetyczny	km. 3+700 - 3+770
materac geosyntetyczny	km 3+930 - 4+043
WUP	km 4+260- 4+335
wymiana gruntu	km 4+855- 4+951
WUP	km 8+413-8+488
materac geosyntetyczny	km 8+720 - 8+843
wymiana gruntu	km 11+829-12+046
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 12+980-13+080
materac geosyntetyczny	km 12+854-12+980
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 13+434-13+380
wymiana gruntu	km 13+580 - 13+740
materac geosyntetyczny	km 14+034-14+260
wymiana gruntu	km 14+954-15+050
wzmocnienie wgłębne - kolumny przemieszczeniowe	km 15+450-15+553

Izba w pierwszej kolejności miała na uwadze, co wynika z decyzji z dnia 5/10/23, że przyjęty przez Konsorcjum sposób wzmocnienia podłoża jest niezgodny z dokumentem technicznym GDDKiA pn. „Wytyczne wzmocnienia podłoża gruntowego”, który został wymieniony pod pozycją nr 6 w punkcie 3.2 PFU jako obowiązujący Wykonawców, i która to okoliczność nie została podważona. Przystępujący Budimex wskazywał ponadto, że w żadnej z zalecanych metod wzmocnienia podłoża gruntowego, (Tablica 2. Wybór metod wzmocnienia podłoża organicznych i mineralnych (str. 23)) w przypadku występowania gruntów organicznych, nie znajduje się technologia materaca geosyntetycznego. Ponadto, jak wskazywał Zamawiający, z treści załącznika nr 5 wynika, że Konsorcjum określając lokalizacje poszczególnych technologii wzmocnień podłoża przyjęło własny roboczy pikietaż, który założył na potrzeby sporządzenia wstępnej koncepcji projektowej i, który ma odzwierciedlenie w załączniku nr 1 oraz nr 2 do przekazanych wyjaśnień. Załącznik nr 1 to rysunek planu sytuacyjnego, załącznik nr 2 to profil podłużny. Konsorcjum dla szóstej pozycji w tabeli („orientacyjna lokalizacja km 8+720 – 8+843”) wskazało technologię wzmocnienia podłoża – wykonanie materaca geosyntetycznego. Obszar określony roboczym pikietażem wykonawcy odpowiada lokalizacji wg Koncepcji Programowej: km 17+743 – 17+866 (1+503 – 1+626 B2).

W tym przypadku Izba, uwzględniając dokumentację DGI (zał. nr 40 do PFU) oraz jej załączniki, nie znalazła podstaw do kwestionowania stanowiska Zamawiającego, co do przyjętego przez Konsorcjum pikietaża (brak w tym zakresie zdania przeciwnego wykonawcy) oraz nieprawidłowo przyjętej przez Konsorcjum technologii wzmocnienia podłoża w lokalizacji wg PFU z zastosowaniem materaca geosyntetycznego, które to rozwiązanie: (a) nie pozwala na redukcję osiadań nasypu drogowego, (rozwiązania są niewystarczające dla wyrównania osiadań w strefie styku z podporą; (b) doprowadzi do powstania nierównomierności nawierzchni drogi; (c) w analizowanych warunkach gruntowych wystąpią problemy ze statecznością całego nasypu, a dodatkowo osiadający nasyp będzie w sposób niekorzystny oddziaływał na obiekt MD-2B. Zdiagnozowane warunki gruntowe – jak podkreślał zamawiający - w wymaganej PFU lokalizacji (obszar pikietażu wg DGI) wskazują na konieczność *wgłębego wzmocnienia podłoża np. poprzez wymianę gruntu albo wykonanie pali*. Zamawiający wskazywał ponadto - podobnie przystępujący Budimex i wykonawca POOR - na skomplikowane warunki gruntowe, co przy technologii przyjętej przez Konsorcjum spowoduje, że osiadanie eksploatacyjne korpusu drogi (szczególnie ważne w kontekście tego, że opisywany obszar znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie mostu) będzie znacznie przekraczać wartości dopuszczalne. Wskazywano na konieczność uwzględnienia w ofercie zapewnienia: zabezpieczenia nasypu drogowego przed osiadaniem i powstaniem nierówności nawierzchni, zbliżonych warunków przejazdu na styku jezdni obiektu i drogi, stabilności wzajemnych oddziaływań konstrukcji obiektu i nasypu drogowego, co wynika z dokumentacji (PFU) i wskazanych w niej dokumentów: w tym pozycji nr 6 punkt 3.2 PFU („Wytyczne wzmocnienia podłoża gruntowego”) oraz rozporządzeń: Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (...) i Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (...) wraz z WR-M-11 „Wytyczne projektowania elementów powiązania drogowych obiektów inżynierskich z terenem i drogą” (pozycja nr 138 punkt 3.1 PFU).

Wobec wskazanej argumentacji Izba uznała, że brak jest podstaw do kwestionowania oceny Zamawiającego, że w tym elemencie Konsorcjum Polimex uwzględniło w ofercie niewłaściwą technologię wzmocnienia podłoża, niezgodną z dokumentami opisującymi sytuację geologiczną na odcinku drogi w km 17+743 – 17+866 (1+503 – 1+626 B2).

Reasumując, w zakresie czterech z pięciu elementów, których dotyczy decyzja z dnia 5/10/23 brak było podstaw do kwestionowania oceny Zamawiającego. Zamawiający uwzględniając wyjaśnienia Konsorcjum Polimex miał podstawę uznać, że oferta Konsorcjum nie jest zgodna z warunkami zamówienia w tych elementach, a to uzasadniało podjętą

decyzję o jej odrzuceniu na podstawie art. 226 ust.1 pkt 5 ustawy Pzp. W tych przypadku treść składanego ogólnego oświadczenia – na co Izba już zwracała uwagę - o potwierdzeniu spełniania warunków nie może być rozstrzygająca. Także to oświadczenie obejmuje weryfikacja w przyjętym przez Zamawiającego trybie w oparciu o art. 223 ust.1 Pzp. Tak jak Izba wskazywała na wstępie wykonawca w wyjaśnieniach przedstawia konkretne rozwiązania ponosząc odpowiedzialność za ich treść, a celem zastosowania wskazanej procedury z art. 223 ust. 1 ustawy Pzp, nie jest doprowadzenie do zgodności założeń przyjętych przez wykonawcę z wymaganiami dokumentacji, a ich weryfikacja w pierwszej kolejności, co do zgodności z dokumentacją.

Izba natomiast, co do elementu z punktu (2) [*niedopuszczona przez PFU technologia wzmocnienia podłoża – zastosowanie pali przemieszczeniowych*] (jak wskazywała powyżej) za zasadny uznała zarzut naruszenia art. 226 ust.1 pkt 5 oraz zarzut ewentualny naruszenia art. 223 ust. 1 Pzp w zw. z art. 16 pkt 1 Pzp - zaniechanie przeprowadzenia dodatkowej procedury wyjaśniającej w celu jednoznacznego ustalenia, czy oferta Konsorcjum Polimex pozostaje zgodna z warunkami zamówienia w zakresie tego elementu. Ale jednocześnie, w przypadku tego odwołania, wobec ustaleń w zakresie oferty Konsorcjum Polimex miała na uwadze, że podstawy odrzucenia oferty dotyczyły 5 elementów i w odniesieniu do 4 ich ocena (ustalenia) nie zostały przez Izbę zakwestionowane.

Z tych też względów również to odwołanie podlega oddaleniu w zw. z art. 554 ust.1 pkt 1 Pzp, albowiem to ustalenie nie ma wpływu na wynik oceny tej oferty. W myśl wskazanego przepisu: „1. Izba uwzględnia odwołanie w całości lub w części, jeżeli stwierdzi: 1) naruszenie przepisów ustawy, które miało wpływ lub może mieć istotny wpływ na wynik postępowania o udzielenie zamówienia (...).

Orzekając o kosztach postępowania odwoławczego Izba miała na uwadze art. 557 ustawy Pzp oraz przepisy rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz.U. z 2020 r., poz. 2437).

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

.....

.....

.....