

Warszawa, 26.07.2017 r.

Prezes Krajowej Izby Odwoławczej
Ul. Postępu 17a
02-676 Warszawa

Odwołujący:

SPRINT S.A.

Ul. Jagiellończyka 26

10-062 Olsztyn

reprezentowany przez

radcę prawnego Wojciecha Adamczyka

z kancelarii „Adamczyk, Saganowski, Wojcieszek Radcowie
Prawni spółka cywilna”

ul. Nowogrodzka 74/21, 02-018 Warszawa

email: w.adamczyk@aswkancelaria.pl

Fax 22 185 56 35

Zamawiający:

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Ul. Krochmalna 13j

20-401 Lublin

Fax +48 81 466 57 01

Tel + 48 81 466 57 00

Email: zamowienia@zdm.lublin.eu

Ogłoszenie o zamówieniu opublikowane zostało w Biuletynie Zamówień Publicznych z dnia 21.07.2017 r. pod nr 542975-N—2017.

Nr postępowania: **ZP-PS.221.1.40.2017**

Odwołanie

Działając w imieniu Sprint S.A. z siedzibą w Olsztynie (dalej: „Odwołujący”), w oparciu o udzielone mi pełnomocnictwo (w załączeniu), na podstawie art. 180 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2015 r. poz. 2164 ze zm.) – zwanej dalej: „ustawą Pzp” – niniejszym składam odwołanie wobec treści ogłoszenia o zamówieniu oraz Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (dalej: „SIWZ”) obowiązujących w toku prowadzonego przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie (dalej: „Zamawiający”) przetargu nieograniczonego w przedmiocie: „*Rozbudowa Systemu Zarządzania Ruchem i Komunikacją w Lublinie*”.

Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie niżej wymienionych przepisów:

- Art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a, art. 22d ust. 1 ustawy Pzp poprzez opisanie w treści ogłoszenia o zamówieniu oraz SIWZ wskazanych w treści odwołania warunków udziału w postępowaniu w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz wykraczający poza potrzebę oceny minimalnych zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, a także w sposób naruszający zasady równego traktowania oraz uczciwej konkurencji;
- Art. 7 ust. 1, art. 43 ust. 2 w zw. z art. 5c ust. 1 ustawy Pzp poprzez wyznaczenie terminu składania ofert krótszego niż jest to wymagane dla postępowań powyżej tzw. progów unijnych oraz niedostosowanie pozostałych postanowień SIWZ do wymagań ustawy Pzp;
- Art. 40 ust. 3 ustawy Pzp w zw. z art. 5c ust. 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie przekazania ogłoszenia o zamówieniu Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej;
- Art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób naruszający zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności, a także w sposób niejednoznaczny i niewyczerpujący oraz brak dopuszczenia możliwości zaoferowania rozwiązań równoważnych;
- Art. 7 ust. 1, art. 91 ust. 2 ustawy Pzp poprzez określenie kryteriów oceny ofert w sposób prowadzący do ograniczenia konkurencji.

Uwzględniając powyższe, Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu dokonania następujących zmian SIWZ oraz analogicznych zmian w treści ogłoszenia o zamówieniu (według numeracji zarzutów z uzasadnienia odwołania):

1. Dot. zarzutu nr 1 - zmiana pkt 5.5.2.1 SIWZ poprzez nadanie mu następującego brzmienia:

„Wykonanie (zakończenie) w sposób należyty nie wcześniej niż w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie min. 2 zamówień obejmujących swoim zakresem (łącznie) min.: zaprojektowanie, wdrożenie i uruchomienie Systemu Zarządzania ruchem, w ramach, którego dla każdego z tych zamówień: wdrożono co najmniej 40 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną oraz priorytetem dla pojazdów komunikacji zbiorowej dla obszaru zamieszkałego przez co najmniej 170 tys. mieszkańców.”

2. Dot. zarzutu nr 2 – wydłużenie terminu składania ofert tak aby wynosił on 40 dni od dnia przekazania ogłoszenia do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej oraz dostosowanie postanowień SIWZ do pozostałych wymagań przewidzianych dla postępowań o wartości powyżej progów unijnych.
3. Dotyczy zarzutu nr 3 – przekazanie ogłoszenia o zamówieniu do Urzędu Publikacji Unii Europejskiej ewentualnie unieważnienie postępowania;
4. Dot. zarzut nr 4 – zmiana pkt 5.5.2.2 SIWZ oraz 5.5.2.4 SIWZ poprzez wykreślenie użytych w nich sformułowań: „przez co najmniej 200 tys. mieszkańców” ewentualnie zastąpienie ich sformułowaniami „przez co najmniej 170.000 mieszkańców”;
5. Dot. zarzutu nr 5 – zmiana pkt 5.5.2.6 lit. a SIWZ poprzez jego usunięcie ewentualnie nadanie mu następującego brzmienia:

„a) Kierownika Projektu, który:

- posiada certyfikat potwierdzający znajomość zarządzania projektami w zakresie metodyki Prince2 lub równoważny,

- pełnił funkcję Kierownika Projektu lub z-cy Kierownika Projektu w co najmniej 1 projekcie (zamówieniu) obejmującym system zarządzania ruchem na obszarze zamieszkałym przez co najmniej 170 tys. mieszkańców (przy czym projekt ten powinien być wykonany i prawidłowo ukończony oraz odebrany przez Inwestora), obejmującym co najmniej następujące funkcjonalności (łącznie):
+ system sterowania ruchem z optymalizacją obszarową

+ priorytet dla pojazdów transportu publicznego (autobus lub trolejbus lub tramwaj)

+ system nadzoru wizyjnego

+ portal internetowy z informacjami o ruchu drogowym wraz z planerem podróży;

6. Dot. zarzutu nr 6 – zmiana pkt 5.5.2.6 lit. b SIWZ poprzez jego wykreślenie ewentualnie nadanie mu następującego brzmienia:

„b) Kierownika budowy, który:

- posiada wyższe wykształcenie techniczne,

- posiada co najmniej 10 letni staż pracy w branży budowlanej, w tym minimum 3 letnie doświadczenie zawodowe na stanowisku kierownika budowy lub kierownika robót w projektach związanych z ruchem drogowym,

- posiada uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi (bez ograniczeń) w specjalności elektrycznej lub konstrukcyjno-budowlanej lub inżynieryjnej drogowej lub inżynieryjnej mostowej”;

7. Dotyczy zarzutu nr 7 – zmiana pkt 5.5.2.6 lit. c SIWZ poprzez usunięcie wymogu z tiret 1 i tiret 3;
8. Dotyczy zarzutu nr 8 – zmiana pkt 5.5.2.5 SIWZ poprzez nadanie mu następującego brzmienia:
„wykonanie (zakończenie) w sposób należyty nie wcześniej niż w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie min. 1 usługi obejmującej wdrożenia aplikacji mobilnej zawierającej informacje o transporcie w mieście, w tym co najmniej warstwy związanej z informacją o miejscach parkingowych”.
9. Dotyczy zarzutu nr 9 – usunięcie w całości pkt 17.2.1 lit. b) SIWZ ewentualnie dopuszczenie możliwości wykazania się przez wskazaną osobę certyfikatem równoważnym do PTV Optima;
10. Dotyczy zarzutu nr 10 – usunięcie z pkt 17.3 SIWZ zapisu zgodnie, z którym ocenie w ramach kryterium „jakość techniczna próbki” podlegać będzie próbka – Instrukcja makrosymulacji;
11. Dotyczy zarzutu nr 11 – usunięcie ze strony 11 PFU (pkt 2.1 „cel zamówienia) następującego sformułowania:
„Celem zamówienia jest rozbudowa istniejącego Systemu - Zamawiający nie dopuszcza możliwości budowy odrębnego i niezależnego Systemu na poziomie centralnym”.
a następnie dokonanie takich zmian w treści SIWZ, aby dopuszczalne było wykonanie rozbudowy SZR w oparciu o nowy system, który zostanie dołączony (dobudowany) do funkcjonującego systemu PTV;
12. Dotyczy zarzutu nr 12 – usunięcie z treści PFU, m.in. z pkt 2.7.3 str. 39 oraz postanowień nakazujących wykorzystanie przy realizacji zamówienia oprogramowania PTV Optima ewentualnie dopuszczenie możliwości zaoferowania rozwiązania równoważnego do PTV Optima;
13. Dotyczy zarzutu nr 13 – usunięcie z treści PFU, m.in. ze str. 32 pkt 2.7.1 postanowień nakazujących wykorzystanie aplikacji webowej Traffic Supervisor ewentualnie dopuszczenie możliwości zaoferowania rozwiązania równoważnego w tym zakresie;
14. Dotyczy zarzutu nr 14 – usunięcie z treści PFU (str. 32) następującego wymagania dla aplikacji centralnej:
„możliwość wyboru scenariuszy strategii sterowania – Aplikacja Centralna po wybraniu scenariuszy powinna zasymulować wpływ zastosowanych strategii wraz z predykcją w horyzoncie co najmniej 60 min oraz wskazać rozwiązane optymalne Operatorowi; na etapie realizacji Zamawiający ustali z Wykonawcą scenariusze sterowania

uwzględnione w Aplikacji Centralnej. Szczegółowe wymagania opisano w części „Moduł scenariuszy strategii sterowania”,

15. Dotyczy zarzutu nr 15 - zmiana pkt 2.7.1 PFU (Aplikacja centralna) w zakresie wymagań dotyczących Modułu strategii sterowania poprzez usunięcie wymagań zgodnie, z którymi moduł musi spełnić następujące funkcjonalności:

- a. *„możliwość wyboru w Aplikacji Centralnej predefiniowanych scenariuszy strategii sterowania, które zostaną zasymulowane”*
- b. *„symulację strategii sterowania odbywającą się z wykorzystaniem dynamicznego rozkładu ruchu oraz umożliwienie uwzględnienie prognozowanej sytuacji ruchowej w horyzoncie min. 60 minut,”*
- c. *„zestawienie wskaźników efektywności dla każdego z symulowanych scenariuszy w formie graficznej oraz tabelarycznej”.*

16. Dotyczy zarzutu nr 16 – usunięcie z treści PFU, m.in. z pkt 2.7.3 str. 38 i 39 znaków towarowych PTV Balance i opisanie wymagań dla poziomu obszarowego poprzez wskazanie cech technicznych i jakościowych;

17. Dotyczy zarzutu nr 17- zmiana pkt 2.7.3 w części dotyczącej wymagań dla poziomu obszarowo – taktycznego poprzez usunięcie następujących wymagań dla systemu obszarowego:

- *„integrowanie danych z detektorów poziomu lokalnego do wykorzystania w makroskopowym i mezoskopowym modelu ruchu stanowiącym podstawę danych dla obszarowego algorytmu optymalizującego”*
- *„optymalizowanie parametrów sterowania – w tym co najmniej: split, offset, długość cyklu na poziomie obszaru z wykorzystaniem algorytmów genetycznych w horyzoncie 5-15 min”;*
- *„obserwację pracy i obliczeń optymalizujących w czasie służących do analizy poprawności funkcjonowania i optymalizacji sterowania [...]”;*
- *„[...] Ponadto w przypadku zastosowania innej metody sterowania obszarowego niż zastosowany w I etapie SZR algorytm Balance wymaga się, aby był on co najmniej tak efektywny jak obecnie działający algorytm oraz był w pełni z nim kompatybilny. Wykazanie kompatybilności i efektywności rozwiązania leży po stronie Wykonawcy”;*

18. Dotyczy zarzutu nr 18 – usunięcie z treści PFU znaków towarowych PTV Epics i opisanie wymagań dla poziomu lokalnego poprzez wskazanie jego cech technicznych i jakościowych oraz usunięcie z pkt 2.7.3 str. 37 w części dotyczącej wymagań dla poziomu lokalnego – operacyjnego (PTV Epics) następujących wymagań:

- *wykorzystywanie przez algorytm danych (liczba pojazdów, zajętość detektorów) z różnego typu detektorów: pętli indukcyjnych, stref wideodetekcji,*

przycisków dla pieszych, detektorów mikrofalowych, punktów meldunkowych transportu zbiorowego,

- *zaimplementowanie dwóch, niezależne źródła danych o ruchu pojazdów – z wykorzystaniem pętli indukcyjnych i stref wideodetekcji na każdym wlocie skrzyżowania. Pierwsza linia detekcji przy linii zatrzymania, druga w odległości przynajmniej 20 m.*
- *możliwość sumowania oraz odejmowania danych przez algorytm w ramach poszczególnych grup detektorów,*
- *możliwość przypisywania wag dla poszczególnych grup detektorów w obrębie grupy osobno dla transportu zbiorowego, indywidualnego, pieszych/rowerzystów,*
- *możliwość modyfikacji horyzontu prognozy algorytmu optymalizującego, osobno dla każdego ze sterowników lokalnych,*
- *możliwość ustawienia czasu potrzebnego na przekroczenie linii zatrzymania [s/pojazd] przez pojazdy (osobno dla pojazdów transportu zbiorowego i pozostałych pojazdów) indywidualnie dla każdej grupy detektorów;*

19. Dotyczy zarzutu nr 19 - udostępnienie na stronie internetowej dokumentacji dotyczącej obecnie funkcjonującego SZR, w tym udostępnienie protokołów komunikacji (protokołów wymiany danych);

20. Dotyczy zarzutu nr 20 – nadanie akapitowi ze strony 21 PFU następującego brzmienia:

„Sprzęt i oprogramowanie funkcjonujące w chwili obecnej w Centrum Zarządzania Ruchem zainstalowane zostało w 2015 roku i jest objęte 3-letnią gwarancją. Wszelka rozbudowa, zmiany konfiguracji, przeprogramowanie itp. czynności realizowane w ramach niniejszego zadania nie mogą prowadzić do utraty udzielonej przez wykonawcę systemu firmę Qumak S.A. w 2015 roku gwarancji. Wykonawca przedłoży do akceptacji Zamawiającego projekt integracji Systemu opracowany w zakresie i w oparciu o przekazane przez Zamawiającego protokoły komunikacyjne.”

Odwołujący, jako wykonawca realizujący przedsięwzięcia w obszarze budowy Inteligentnych Systemów Zarządzania Ruchem jest zainteresowany ubieganiem się o przedmiotowe zamówienie, stąd posiada interes w złożeniu odwołania w rozumieniu art. 179 ust. 1 ustawy Pzp.

Będące przedmiotem odwołania postanowienia ogłoszenia o zamówieniu oraz SIWZ uniemożliwiają, a także utrudniają Odwołującemu ubieganie się o zamówienie, co skutkuje powstaniem po jego stronie szkody. Istotą sformułowanych przez Odwołującego zarzutów jest preferowanie, a wręcz wymaganie oparcia rozbudowy systemu o rozwiązania firmy PTV obecnie funkcjonujące u Zamawiającego. Ponadto, poprzez opisane warunki udziału w postępowaniu Zamawiający uniemożliwia Odwołującemu ubieganie się o zamówienie.

UZASADNIENIE

Zarzut nr 1

Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.1 SIWZ warunek udziału w postępowaniu dotyczący posiadania doświadczenia.

a)

Odwołujący uznaje, że przedmiotowy warunek prowadzi do dyskryminacji tych wykonawców, którzy posiadają doświadczenie w zaprojektowaniu, wdrożeniu i uruchomieniu systemu Zarządzania Ruchem (dalej: „SZR”), stanowiącego dostawę, a nie jak wymaga Zamawiający robotę budowlaną. Należy wskazać, że na SZR składa się przede wszystkim oprogramowanie oraz urządzenia, a zatem jego zaprojektowanie, wdrożenie i uruchomienie, zlecane jest co do zasady w ramach zamówień kwalifikowanych na mocy art. 5c ustawy Pzp do kategorii dostaw.

Wymaga podkreślenia, że opis przedmiotowego warunku w ogóle nie dotyczy robót budowlanych, gdyż m.in. wymóg wdrożenia (podłączenia) w ramach SZR min. 40 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną stanowi cechę charakterystyczną Systemu, a nie przekłada się na konieczność wykazania się wykonaniem robót budowlanych w zakresie min. 40 skrzyżowań. Okoliczność ta tym bardziej poddaje w wątpliwość celowość wymagania, aby SZR wymagany w ramach opisu warunku został zrealizowany, jako robota budowlana, a nie dostawa. Należy również dodać, że prace w zakresie wykonania SZR nie stanowią roboty budowlanej w rozumieniu ustawy Prawo budowlane.

W oparciu o treść kwestionowanego warunku powstaje pytanie, wykonanie, jakich czynności jest istotne w świetle opisanego warunku? Na pierwszy rzut oka wydaje się, że robót budowlanych, jednakże sam opis zakresu i przedmiotu tych czynności wskazuje, że w ogóle nie określa on zakresu i rodzaju robót budowlanych, ale skupia się na systemie zarządzania ruchem, który nie jest robotą budowlaną, ale dostawą – oprogramowanie. Faktycznie systemy zarządzania ruchem wdrażane są łącznie z robotami budowlanymi w zakresie sygnalizacji świetlnej, czy przebudowy skrzyżowań, jednakże zakres ten jest słuźebny do głównego przedmiotu zamówienia tj. robót budowlanych.

Z ostrożności należy wskazać, że sama okoliczność zakwalifikowania zamówienia do kategorii zamówienia na roboty budowlane nie uzasadnia takiego opisu warunku.

Odwołujący uznaje, że przedmiotowy warunek prowadzi do dyskryminacji tych wykonawców, którzy posiadają doświadczenie w zaprojektowaniu, wdrożeniu i uruchomieniu Systemu Zarządzania Ruchem (dalej: „SZR”), realizowanego w ramach zamówienia na dostawę, a nie jak wymaga Zamawiający robotę budowlaną. Należy wskazać, że na SZR składa się przede wszystkim oprogramowanie oraz urządzenia, a zatem jego zaprojektowanie, wdrożenie i uruchomienie, co do zasady stanowi dostawę, a nie robotę budowlaną.

Wskazać należy, że analogiczne do przedmiotu zamówienia SZR zlecane są głównie w ramach zamówień na dostawy, a nie roboty budowlane. Opis przedmiotowego warunku wskazuje

natomiast, że Zamawiający wymaga wykazania się doświadczeniem w realizacji SZR w ramach zamówienia na robotę budowlaną, a nie dostawę. Działając w ten sposób Zamawiający doprowadza do uprzywilejowania jednostkowych przypadków wykonania SZR w ramach zamówień na roboty budowlane.

Dowód:

- Ogłoszenie ITS Bydgoszcz
- Ogłoszenie ITS Olsztyn

Przywołać należy ponadto inne obecnie udzielane zamówienia o podobnym przedmiocie, gdzie żaden z Zamawiających nie formułował analogicznego warunku.

Dowód:

- ogłoszenie ITS Tychy
- ogłoszenie ITS Bielsko Biała

b)

Wbrew zasadzie uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności jest wymagane od wykonawców uzyskania doświadczenia w zaprojektowaniu, wdrożeniu i uruchomieniu SZR wyłącznie dla obszaru zamieszkałego przez co najmniej 200 tys. mieszkańców. Uwzględniając opis warunku, w tym wskazane cechy doświadczenia wymóg ten nie jest niezbędny do ustalenia posiadania przez wykonawcę minimalnych kwalifikacji w zdolności do wykonania zamówienia. Prowadzi on natomiast do wykluczenia możliwości wykazania się doświadczeniem uzyskanym przy realizacji podobnego rodzaju systemów, jednakże wykonanych dla obszaru zamieszkałego przez mniejszą liczbę mieszkańców. W ten sposób Zamawiający wyklucza możliwość powołania się na doświadczenie w wykonaniu systemu dla takiego miasta jak np. Olsztyn.

Nie sposób uznać, że wyłącznie wykonanie SZR dla obszaru zamieszkałego przez min. 200 tys. mieszkańców pozwala uznać, że wykonawca jest zdolny do realizacji przedmiotowego zamówienia. O specyfice i zakresie przedmiotowym SZR, które są istotne z punktu widzenia oceny doświadczenia wykonawcy nie powinna decydować ilość mieszkańców danego obszaru, ale zakres przedmiotowy i cechy charakterystyczne wykonanego systemu. Skoro Zamawiający wymaga, aby w ramach SZR wdrożono min. 40 skrzyżowań, to ustalenie, czy ten zakres wdrożenia dotyczy obszaru zamieszkałego przez 200 tys., czy mniejszej liczby mieszkańców ma wtórne znaczenie. Poprzez taki opis warunku Zamawiający doprowadza do dyskryminacji tych wykonawców, którzy wykonali SZR dla obszaru zamieszkałego przez mniejszą ilość mieszkańców, którego jednak zakres przedmiotowy i stopień skomplikowania jest porównywalny do objętego niniejszym zamówieniem.

Przywołać należy ponadto inne obecnie udzielane zamówienia o podobnym przedmiocie, gdzie żaden z Zamawiających nie formułował analogicznego warunku.

Dowód:

- ogłoszenie Olsztyn
- ogłoszenie Bydgoszcz
- ogłoszenie Tychy
- ogłoszenie Bielsko Biała
- ogłoszenie Łódź

c)

Odwołujący wskazuje, że Zamawiający z naruszeniem art. 5c ust. 1 ustawy Pzp kwalifikuje przedmiotowe zamówienie do kategorii robót budowlanych, które to ustalenie dało mu podstawę żądania wykazania się doświadczeniem w wykonaniu robót budowlanych, a nie dostaw.

Dla przedmiotowego postępowania właściwe są przepisy dotyczące dostaw, a nie robót budowlanych (wartość zamówienia przekracza kwotę 19 mln zł netto). Uzasadniając to twierdzenie, wskazać należy, że jak wynika z treści SIWZ przedmiotem zamówienia jest rozbudowa Systemu Zarządzania Ruchem i Komunikacją w Lublinie. W pkt 2.3 str. 19 PFU Zamawiający wskazał, iż celem rozbudowy SZR jest dostarczenie rozwiązań sprzętowych i programowych do osiągnięcia następujących celów głównych na obszarze objętym rozbudową:

- możliwości planowania komunikacyjnego;
- optymalizacja w celu zapewnienia spójnego dla poszczególnych obszarów sterowania w czasie rzeczywistym;
- monitorowanie urządzeń;
- monitorowanie sytuacji ruchowej;
- monitorowanie warunków meteorologicznych;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu;
- integracja i lepsza współpraca z organami zewnętrznymi np. jednostkami Policji;
- możliwość przeprowadzania analiz w trybie on-line i off-line i gromadzenie statystyk dotyczących danych o ruchu drogowym.

W pkt 2.3 PFU Zamawiający wskazał również, iż zakres prac obejmuje:

- rozbudowę istniejących podsystemów Systemu Zarządzania Ruchem (SZR):
 - aplikacji centralnej;
 - podsystemu sterowania sygnalizacjami świetlnymi;
 - podsystemu zarządzania znakami zmiennej treści;
 - podsystemu priorytetów dla transportu zbiorowego;
 - podsystemu wykrywania zaburzeń ruchu;
 - podsystemu rozpoznawania tablic rejestracyjnych;
 - podsystemu sieci łączności;
 - podsystemu informacji publicznej;
 - podsystemu monitoringu wizyjnego;

- zaprojektowanie, budowę, dostawę i montaż nowych podsystemów Systemu Zarządzania Ruchem; m.in. podsystemu informacji meteorologicznej;
- integrację z podsystemami zewnętrznymi;
- strojenie Systemu Zarządzania Ruchem;
- przeprowadzenie ewidencji pasa drogowego;
- rozbudowę infrastruktury sprzętowej Centrum Sterowania Ruchem;
- dostarczenie modelu makrosymulacyjnego oraz modelu podróży;
- przeszkolenie pracowników Zamawiającego;
- przygotowanie koncepcji podsystemów i projektów infrastruktury technicznej.

Odwołujący nie kwestionuje, iż w zakres zamówienia wchodzi wykonanie robót budowlanych, jednakże roboty te są służebne w stosunku do głównego celu zamówienia jakim jest dostarczenie rozwiązań sprzętowych i programowych składających się na system Zarządzania Ruchem. System Zarządzania Ruchem oparty jest o rozwiązania aplikacyjne (programowe), które stanowią jego centrum. **Celem zamówienia nie jest wykonanie robót budowlanych (np. przebudowa skrzyżowań, czy też samo zainstalowanie sygnalizacji świetlnej na nich). Prace w tym zakresie są natomiast niezbędne do osiągnięcia celu zamówienia jakim jest wdrożenie rozwiązań aplikacyjnych składających się na system zarządzania ruchem.**

Odwołujący wskazuje, że stosownie do art. 5c ust. 1 ustawy Pzp jeżeli na przedmiot zamówienia składają się co najmniej dwa rodzaje zamówień spośród zamówień na roboty budowlane, usługi lub dostawy, do jego udzielenia stosuje się przepisy dotyczące tego rodzaju zamówienia, który odpowiada jego głównemu przedmiotowi.

Powyżej Odwołujący wykazał, że głównym przedmiotem zamówienia nie jest wykonanie robót budowlanych, ale dostarczenie rozwiązań aplikacyjnych składających się na system Zarządzania Ruchem, a zatem wykonanie dostawy. Ponownie należy wskazać, że wykonanie instalacji urządzeń sygnalizacji świetlnej oraz ich montaż, jak również przebudowa skrzyżowań niezbędna do wdrożenia Systemu Zarządzania Ruchem ma służebny charakter w stosunku do wskazanego wyżej głównego celu zamówienia. Nawet, gdyby wartość tych prac przekraczała wartość 50% zamówienia, to i tak okoliczność ta nie miałaby wpływu na kwalifikację zamówienia. W świetle art. 5c ust. 1 ustawy Pzp o kwalifikacji zamówienia mieszanego nie decyduje wartość danych prac, ale główny przedmiot zamówienia.

Jedynie na marginesie Odwołujący zwraca uwagę na okoliczność, w której **o tego rodzaju zamówienia nie ubiegają się wykonawcy z branży budowlanej, ale podmioty takie jak np. Odwołujący oraz QUMAK S.A. zajmujący się dostarczaniem i wdrażaniem rozwiązań aplikacyjnych składających się na Inteligentne Systemy Zarządzania Ruchem.** Dokładanie taka sama sytuacja ma miejsce w innych tożsamyh przetargach organizowanych przez innych zamawiających. Odwołujący wskazuje ponadto, iż **spośród obecnie prowadzonych przez innych zamawiających, analogicznych postępowań (przetarg na ITS Bielsko Białe, ITS Tychy, ITS Warszawa) jedynie przedmiotowe jest kwalifikowane jako robota budowlana.**

Zgodnie z przywołanym powyżej orzeczeniem KIO zobowiązana jest ustalić, z jakiego rodzaju zamówieniem publicznym (dostawy, usługi, roboty budowlane) mamy do czynienia w przedmiotowym postępowaniu. Izba nie jest w tym zakresie związana kwalifikacją dokonaną przez Zamawiającego. Ponadto, Odwołujący z ostrożności wskazuje, że nie miał interesu w kwestionowaniu tej kwalifikacji na wcześniejszych etapach postępowania.

W świetle wskazanych powyżej okoliczności należy stwierdzić, iż żądanie przez Zamawiającego wykazania się doświadczeniem w wykonaniu robót budowlanych w sytuacji, w której zamówienie to winno być kwalifikowane do kategorii dostaw, stanowi naruszenie art. 7 ust. 1 ustawy Pzp. Prowadzi bowiem do dyskryminacji wykonawców realizujących zadania z zakresu budowy systemów ITS w ramach zamówień na dostawy.

Zarzut nr 2 i 3

Istotę przedmiotowych zarzutów stanowi twierdzenie Odwołującego o konieczności stosowania do zamówienia przepisów dotyczących dostaw. Uwzględniając tę okoliczność Zamawiający winien wydłużyć termin składania ofert, przekazać ogłoszenie do Dz.U.UE oraz dostosować całość SIWZ do wymagań ustawy Pzp przewidzianych dla postępowań powyżej progów unijnych. Odwołujący powołuje się w zakresie przedmiotowych zarzutów na analogiczne uzasadnienie faktyczne i prawne, jak wskazane w zarzucie 1 lit. c) odwołania.

Zarzut nr 4

Z powołaniem się na analogiczną argumentację jak przedstawiona w odniesieniu do zarzutu nr 1 Odwołujący stwierdza, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.2 oraz 5.5.2.4 SIWZ warunek udziału w postępowaniu dotyczący posiadania doświadczenia. Sformułowany w tych punktach wymóg wykazania się doświadczeniem dotyczącym obszaru zamieszkałego przez co najmniej 200 tys. mieszkańców prowadzi do ograniczenia konkurencji. Ta cecha Systemów nie ma zasadniczego znaczenia, a prowadzi do wykluczenia możliwości wykazania się doświadczeniem uzyskanym przy realizacji podobnego rodzaju Systemów, jednakże wykonanych dla obszaru zamieszkałego przez mniejszą liczbę mieszkańców. Jak Nie sposób uznać, że wyłącznie wykonanie systemu ITS dla obszaru zamieszkałego przez min. 200 tys. mieszkańców pozwala uznać, że wykonawca jest zdolny do realizacji przedmiotowego zamówienia.

Zarzut nr 5

Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.6 lit. a wymagania dla osoby kierowanej na stanowisko Kierownika Projektu.

a)

Za naruszający zasady uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności należy uznać sformułowany w tiret 3 wymóg wykazania się doświadczeniem w pełnieniu funkcji kierownika projektu lub z-cy Kierownika Projektu, w co najmniej 1 projekcie (zamówieniu) obejmującym

system zarządzania ruchem dla obszaru zamieszkałego przez co najmniej 200 tys. mieszkańców.

W oparciu o analogiczne jak wskazane w odniesieniu do zarzutu nr 1 i 2 uzasadnienie nie sposób uznać, że wyłącznie pełnienie wymaganej funkcji w odniesieniu do SZR dla obszaru zamieszkałego przez min. 200 tys. mieszkańców pozwala uznać, że dana osoba jest zdolna do realizacji przedmiotowego zamówienia.

b)

Za naruszający zasady uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności należy uznać sformułowany w tiret 1 wymóg wykazania się min. 5 letnim doświadczeniem na stanowisku Kierownika Projektu, bądź Z-cy kierownika Projektu dotyczącego systemu zarządzania ruchem.

Przedmiotowy warunek jest wygórowany. Mając na uwadze rynek polski incydentalny jest przypadek osoby, która może wykazać się doświadczeniem w pełnieniu funkcji Kierownika Projektu, bądź jego zastępcy łącznie przez okres min. 5 lat dla projektów dotyczących budowy systemów zarządzania ruchem.

Wymóg okresu doświadczenia zawodowego ww. osoby nie powinien być ograniczony wyłącznie do projektów dotyczących systemów zarządzania ruchem, ale również innych, podobnego rodzaju projektów inwestycyjnych. W odniesieniu do projektów dotyczących systemów zarządzania ruchem Zamawiający uprawniony jest natomiast do sformułowania wymogu pełnienia przez daną osobę funkcji kierownika projektu, bądź jego zastępcy w odniesieniu do konkretnego, spełniającego opisane cechy projektu. Z prawa tego Zamawiający skorzystał (wymóg z tiret 3), stąd też przedmiotowy warunek (min. 5 letnim doświadczenia na stanowisku Kierownika Projektu, bądź Z-cy kierownika Projektu dotyczącego systemu zarządzania ruchem) należy uznać za zbędny oraz naruszający zasady wyrażone w art. 7 ust. 1 ustawy Pzp.

c)

Za naruszający zasady uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności należy uznać sformułowany w tiret 3 wymóg wykazania się doświadczeniem w pełnieniu funkcji kierownika projektu lub z-cy Kierownika Projektu w co najmniej 1 projekcie dotyczącym systemu zarządzania ruchem, obejmującym priorytet dla pojazdów transportu publicznego wyłącznie takich jak autobus lub trolejbus.

Wskazać należy, że rodzaj transportu publicznego w odniesieniu, do którego miał zostać wykonany priorytet ma wtórne znaczenie. O posiadaniu przez daną osobę kompetencji do pełnienia funkcji kierownika projektu nie decyduje to, czy projekt obejmował wykonanie priorytetu dla konkretnego rodzaju pojazdów transportu publicznego. Aktualne brzmienie warunku wyklucza m.in. możliwość wykazania się równoważnym priorytetem dla innego rodzaju pojazdów w szczególności dla tramwajów. Opisując warunek w ten sposób Zamawiający w sposób nieuzasadniony ogranicza konkurencję i doprowadza uprzywilejowania konkretnych wykonawców.

Zarzut nr 6

Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.6 lit. b SIWZ wymóg posiadania przez osobę kierowaną na stanowisko Kierownika Budowy min. 3 letniego doświadczenia zawodowego na stanowisku kierownika budowy w projekcie obejmującym system zarządzania ruchem.

W pierwszej kolejności należy powołać się na uzasadnienie przedstawione w odniesieniu do zarzutu nr 1 lit. c, z którego wynika, że Zamawiający błędnie kwalifikuje zamówienie do kategorii robót budowlanych. Należy wskazać, że budowa SZR incydentalnie i w sposób naruszający przepisy Pzp realizowana jest w ramach umów na roboty budowlane. Ponadto, prace w zakresie budowy SZR, co do zasady nie wymagają uzyskania pozwolenia na budowę, co przekłada się z kolei na brak obowiązku ustanowienia funkcji kierownika budowy.

Analiza rynku wskazuje ponadto, iż na projektach dotyczących budowy SZR incydentalnie ustanawiana była funkcja kierownika budowy. Kreując przedmiotowy warunek Zamawiający doprowadza zatem do nieuzasadnionego uprzywilejowania konkretnych wykonawców, którzy realizowali tego rodzaju projekty.

Dla oceny doświadczenia zawodowego osoby kierowanej na stanowisko kierownika budowy wystarczające winno być dla Zamawiającego wymaganie danego okresu doświadczenia przy pełnieniu funkcji kierownika budowy bez ograniczenia do konkretnego rodzaju projektów budowlanych, jak ma to miejsce w omawianym przypadku.

Należy zauważyć, że przedmiotowy wymóg jest tym bardziej nieuzasadniony, że w tiret 4 Zamawiający wymaga wykazania się doświadczeniem jedynie w nadzorze nad min. jedną konkretną inwestycją obejmującą budowę systemu zarządzania ruchem, który to wymóg spełnić może osoba pełniąca funkcję kierownika projektu, a nie kierownika budowy.

Zarzut nr 7

Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.6 lit. c wymagania dla osoby kierowanej na stanowisko Kierownika ds. telekomunikacji.

Zauważyć należy, że w tiret 3 Zamawiający wymaga wykazania się przez osobę kierowaną na ww. stanowisko doświadczeniem w zaprojektowaniu kanalizacji teletechnicznej. Wymóg w tym zakresie jest nieproporcjonalny do zakresu obowiązków ww. osoby, którymi ma być kierowanie robotami, a nie ich zaprojektowanie.

Wskazać należy ponadto, iż wymóg sformułowany w tiret 3 jest nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia, gdyż długość realizowanej w ramach zamówienia kanalizacji teletechnicznej jest istotnie krótsza niż wymagane 20 km.

Odwołujący wskazuje również, że wymóg w tiret 1 wymaga doświadczenia nie tylko we wdrażaniu, ale również w projektowaniu. Tymczasem, jak wskazano powyżej ww. osoba ma być dedykowana do pełnienia funkcji kierowania robotami, a nie ich projektowania. Zamawiający nie wymaga również od tej osoby uprawnień budowlanych do projektowania

robót, co dodatkowo potwierdza brak zasadności sformułowania wymogu posiadania doświadczenia przy projektowaniu robót.

Zarzut 8

Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.5 SIWZ warunek dotyczący wykonania 1 usługi obejmującej wdrożenia aplikacji mobilnej zawierającej informacje o transporcie w mieście, w tym co najmniej warstwy związane z informacją o miejscach parkingowych, punktach wypożyczeń rowerów.

Stosownie do przepisów ustawy Pzp zamawiający określa warunki na minimalnym poziomie, koniecznym do oceny minimalnych zdolności wykonawcy do wykonania zamówienia. W świetle przedmiotowego warunku zasadnicze znaczenie ma ocena czy wykonawca wykonał i wdrożył aplikację mobilną zawierającą informacje o transporcie zbiorowym (zasadniczy zakres zamówienia). Wymaganie, aby aplikacja ta, poza zasadniczą warstwą dotyczącą transportu publicznego, zawierała dodatkowe, precyzyjnie wskazane warstwy wykracza poza wymagane na gruncie art. 22 ust. 1a ustawy Pzp minimum.

Odwołujący nie zaprzecza, że w zakres zamówienia wchodzi wykonanie aplikacji mobilnej z warstwą zawierającą informacje o punktach wypożyczeń rowerów, jednakże, jak wskazano powyżej, warunki udziału nie mogą być określane w sposób tożsamy do przedmiotu zamówienia. Przepis art. 22 ust. 1a ustawy Pzp wymaga, aby były one na poziomie minimalnym. Odwołujący stwierdza, że wymóg, aby aplikacja posiadała warstwą dotyczącą punktów wypożyczeń rowerów wykracza poza niezbędne minimum. Uwzględniając specyfikę usługi w zakresie wykonania aplikacji mobilnej zawierającej informację o transporcie zbiorowym nie sposób twierdzić, że wykonawca, który wykonał aplikację zawierającą kluczowe z punktu widzenia przedmiotu zamówienia informacje dotyczące transportu publicznego nie był w stanie wykonać zakresu obejmującego dodatkowe warstwy, w tym informacji o punktach wypożyczeń rowerów.

Należy ponadto wskazać, że uwzględniając rynek przedmiotowych zamówień incydentalne są przypadku wykonawców, którzy zrealizowali tego rodzaju zamówienia, co dodatkowo potwierdza, iż opis warunku prowadzi do ograniczenia konkurencji. Porównanie przedmiotowego warunku z wymaganiami Zamawiającego z poprzednich postępowań w tym samym przedmiocie przeczy tezie, że kwestionowane wymaganie jest niezbędne. Działanie Zamawiającego świadczy raczej o wykorzystaniu przedmiotowego warunku do uprzywilejowania wykonawcy QUMAK S.A.

Zarzut nr 9

Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1 określił w pkt 17.2.1 lit. b) SIWZ sposób oceny oferty w kryterium „kwalifikacje i doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia”.

Wymóg posiadania przez osobę kierowaną na stanowisko specjalisty ds. systemów zarządzania ruchem certyfikowanej wiedzy z zakresu podsystemu OPTIMA firmy PTV, EPICS firmy PTV oraz BALANCE firmy PTV prowadzi do ograniczenia konkurencji i preferuje tych

wykonawców, którzy zamierzają wykonać zamówienia przy zastosowaniu funkcjonujących u Zamawiającego rozwiązań.

Jak wskazano w zarzutach dotyczących opisu przedmiotu zamówienia nie jest uzasadnione preferowanie przy opisie przedmiotu zamówienia rozwiązań PTV Optima oraz Balance, co oznacza, że kwestionowane kryterium prowadzi do ograniczenia konkurencji.

Brak dopuszczalności preferowania w przedmiotowym kryterium wskazanych wyżej rozwiązań firmy PTV prowadzi ponadto do konieczności stwierdzenia, że również zapis dotyczący posiadania co najmniej 3 letniego doświadczenia we wdrażaniu proponowanych algorytmów na poziomie lokalnym i obszarowym (rozwiązania PTV) prowadzi do naruszenia art. 7 ust. 1 ustawy Pzp.

Zarzut 10

Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1 określił w pkt 17.3 SIWZ sposób oceny oferty w kryterium „jakość techniczna próbki”.

Należy wykazać, że znajomość systemu sterowania ruchem można w sposób wystarczający zaprezentować poprzez przygotowanie mikrosymulacji, dzięki której można w jednoznaczny sposób wykazać spełnianie wymagań Zamawiającego oraz znajomość oferowanego systemu. W konsekwencji w pełni zasadne jest żądanie wykreślenia wymogu sporządzenia próbki w zakresie instrukcji makrosymulacji.

Zarzut nr 11

Na stronie 11 PFU w pkt 2.1 (cel zamówienia) Zamawiający wskazał:

- *„Celem zamówienia jest rozbudowa istniejącego Systemu - Zamawiający nie dopuszcza możliwości budowy odrębnego i niezależnego Systemu na poziomie centralnym.”*

Odwołujący kwestionuje powyższe postanowienie, jako naruszające art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp poprzez uprzywilejowanie produktów zastosowanych podczas I etapu budowy SZR oraz uprzywilejowanie wykonawcy tego zamówienia.

Odwołujący rozumie, że przedmiotem zamówienia jest rozbudowa istniejącego SZR wykonanego dla części miasta Lublina w 2015 r. przez firmę Qumak S.A. Odwołujący kwestionuje natomiast zakaz oparcia rozbudowy o nowy system, współpracujący z systemem funkcjonującym.

Jak wynika ze specyfikacji systemu PTV wykonanego przez Qumak S.A. w 2015 r. miał on być system otwartym na rozbudowę, w tym dołączanie kolejnych systemów. Brak jest zatem przeszkód, aby dopuścić w ramach realizacji zamówienia wykonanie rozbudowy w oparciu o nowy system, który zostanie dołączony (dobudowany) do systemu funkcjonującego. Taki sposób wykonania zamówienia w żaden sposób nie osłabi trwałości projektu funkcjonującego i nie narazi Zamawiającego na ryzyko utraty dofinansowania ze środków funduszy UE. Brak jest przeszkód, aby rozbudowany w ten sposób system współpracował z system istniejącym,

w tym pobierał z niego, niezbędne do zarządzania ruchem, informacje w punktach styku systemów.

Należy wyjaśnić, iż przedmiotowy zapis PFU stanowi podstawę (uzasadnienie) dla tych postanowień PFU, które wymagają oparcia rozbudowy systemu o rozwiązania PTV tj. PTV Optima bez możliwości dopuszczenia rozwiązania równoważnego, PTV Balance lub równoważny oraz PTV Epics lub równoważny. Odwołujący kwestionuje te wymagania, a w konsekwencji kwestionuje stanowiący dla nich podstawę zapis pkt 2.1 PFU (str. 12). Jak wskazano powyżej istotą przedmiotowe postanowienia PFU jest narzucenie wymogu oparcia rozbudowy o produkty firmy PTV, w szczególności oprogramowanie PTV Optima.

Zarzut nr 12

W pkt 2.7.3. str. 39 PFU („Poziom centralny – strategiczny”) Zamawiający wskazał:

- *„W obecnie działającym SZR strategiczny poziom sterowania stanowi oprogramowanie PTV Optima w wersji 16.0.49132. Z uwagi na pełną integralność systemu, doświadczenie i wiedzę pracowników CSR oraz względy utrzymania i obsługi Systemu, Zamawiający wymaga wykorzystania ww. systemu (w najbardziej aktualnej wersji obowiązującej ostatniego dnia projektu rozwoju systemu) [...]”.*

Analogiczne wymaganie znalazło się w pkt 2.6 PFU (str. 28), gdzie wskazano: *„zarządzanie ruchem w Systemie musi być realizowane hierarchicznie: poziom centralny – oparty na systemie PTV Optima w wersji 16.0.49132 lub wyższej.”*

W kolejnym punkcie PFU (pkt 2.1, str. 11) znalazł się następujący zapis:

- *„Zamawiający informuje, że ze względu na posiadane już licencje oraz zachowanie trwałości projektu wybudowanego w pierwszym etapie Systemu Zarządzania Ruchem jako finansowanego ze środków unijnych, nie ma możliwości zmiany bądź zastąpienia istniejącego oprogramowania na poziomie centralnym”.*

Istotą przedmiotowego zarzutu jest zakwestionowanie narzucenia wykonawcom konieczności wykorzystania przy realizacji zamówienia konkretnego rozwiązania tj. oprogramowania Optima firmy PTV, m.in. poprzez wymóg zaoferowania najbardziej aktualnej jego wersji. Zapisy te realizują „z góry” wskazany w pkt 2.1 PFU cel zamówienia wykluczający możliwość oparcia rozbudowy o inne rozwiązania niż PTV.

Wskazać należy, że kwestionowane zapisy PFU skutkują brakiem możliwości oparcia budowy SZR, w zakresie jednego z wymaganych poziomów zarządzania tj. poziomu centralnego na innych rozwiązaniach niż wyłącznie PTV Optima.

W odniesieniu do ww. wymogu Odwołujący zarzuca Zamawiającemu m.in. naruszenie art. 29 ust. 3 ustawy Pzp poprzez niedopuszczenie możliwości zaoferowania rozwiązań równoważnych w stosunku do PTV Optima. Takie działanie nie znajduje uzasadnienia i prowadzi do ograniczenia konkurencji.

Jak wskazano powyżej, Odwołujący rozumie, że przedmiotowe zamówienie dotyczy rozbudowy istniejącego SZR, funkcjonującego w części obszaru miejskiego Lublina, a który wykonany został przez firmę QUMAK S.A. w 2015 r. w oparciu o rozwiązania firmy PTV. Okoliczność ta nie powinna jednak stanowić podstawy do ograniczenia konkurencji przy wykonywaniu prac w zakresie wykonania Systemu Zarządzania Ruchem na pozostałym obszarze miasta. Nie znajduje uzasadnienia wykluczenie możliwości oparcia wykonania systemu o inne niż funkcjonujące obecnie na terenie miasta Lublina rozwiązania.

Kwestionowane działanie Zamawiającego, prowadzące do uprzywilejowania produktów firmy PTV nie znajduje uzasadnienia. System wykonany w 2015 r. przez QUMAK S.A., który został oparty o rozwiązania firmy PTV (m.in. system Optima), miał być systemem otwartym na rozbudowę, w tym dołączanie kolejnych systemów. Obecne działanie Zamawiającego świadczy o zakwestionowaniu istoty I etapu budowy Systemu Zarządzania Ruchem w mieście Lublinie.

Należy wskazać, że na rynku istnieją inne, konkurencyjne rozwiązania w stosunku do PTV Optima. Nie znajduje uzasadnienia opisanie przedmiotu zamówienia poprzez odwołanie się do jednego, konkretnego produktu. Zamawiający winien opisać przedmiot zamówienia za pomocą istotnych dla niego cech technicznych i jakościowych produktu, uzasadnionych w świetle jego obiektywnych potrzeb.

Odwołujący wskazuje, że w pkt 2.7.3 „poziom centralny – strategiczny” Zamawiający określił, w jaki sposób system PTV Optima ma zostać wykorzystany przy realizacji zamówienia. Ponadto, w cytowanym powyżej pkt 2.7.3. PFU, jak i w kolejnych Zamawiający wprost wskazał, że wymaga zaoferowania PTV Optima w najbardziej aktualnej wersji. Wymagania tego rodzaju potwierdzają, że w celu wykonania zamówienia Odwołujący zmuszony jest do pozyskania produktów firmy PTV. Nie jest zatem tak, że wykonawca w ramach realizacji zamówienia otrzymuje od Zamawiającego posiadane już produkty firmy PTV (np. licencje) wystarczające do wykorzystania dla budowy systemu na poziomie centralnym i osiągnięcia zakładanych przez Zamawiającego celów zamówienia.

Uwzględniając powyższe, należy stwierdzić, że dla otwarcia zamówienia na konkurencję Zamawiający winien dopuścić rozbudowę SZR w mieście Lublinie w oparciu o inne niż tylko PTV rozwiązania, co dotyczy zarówno poziomu centralnego, jak i aplikacji centralnej.

Zarzut nr 13

Na stronie 32 PFU (pkt 2.7.1 Aplikacja centralna) Zamawiający wskazał:

- *„W obecnie istniejącym SZR funkcję Aplikacji Centralnej pełni aplikacja webowa Traffic Supervisor – moduł systemu PTV Optima wersji 16.0.49132. Z uwagi na pełną integralność systemu, doświadczenie i wiedzę pracowników CSR, względy utrzymania i obsługi systemu oraz posiadane licencje (na podłączenie kolejnych obiektów w ilości wystarczającej do realizacji przedmiotu zamówienia), Zamawiający wymaga wykorzystania ww. aplikacji (w najbardziej aktualnej wersji obowiązującej w ostatnim dniu trwania projektu rozwoju systemu)”.*

Odwołujący stwierdza, że wymóg wykorzystania przy realizacji zamówienia aplikacji webowej Traffic Supervisor – modułu systemu PTV Optima stanowi kolejny przykład naruszenia w toku postępowania art. 7 ust. 1 oraz art. 29 ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp poprzez narzucenie obowiązku wykorzystania przy realizacji zamówienia konkretnych produktów bez możliwości zaoferowania rozwiązania równoważnego. Odwołujący uznaje ten wymóg za ograniczający konkurencję. Rozumiejąc, że Zamawiający posiada wykupione licencje do ww. aplikacji Odwołujący stwierdza, że Zamawiający winien jednak pozostawić wykonawcom swobodę wyboru, czy wykorzystają oni ww. aplikację do integracji podsystemów, czy też zaoferują inną aplikację współpracującą z aplikacją już wykorzystywaną. Odwołujący uznaje, że rozwiązanie narzucone wykonawcom nie jest jedynym, które umożliwi uzyskanie celów zamówienia, natomiast prowadzi ono do ograniczenia konkurencji.

Należy wskazać, że na stronie 32-34 PFU Zamawiający określił, w jaki sposób aplikacja PTV Traffic Supervisor ma zostać wykorzystana, w tym m.in. poprzez dostarczenie modułów: scenariuszy strategii sterowania oraz zarządzania danymi. Nie jest zatem tak, że Zamawiający przekazuje wykonawcom posiadane narzędzia (licencje) w zakresie ww. aplikacji, a wykonawca nie jest zmuszony do zakupu konkretnych produktów od firmy PTV.

Zarzut nr 14

Na stronie 32 PFU Zamawiający określił następującą cechę funkcjonalną/techniczną dla aplikacji centralnej:

- *„możliwość wyboru scenariuszy strategii sterowania – Aplikacja Centralna po wybraniu scenariuszy powinna zasymulować wpływ zastosowanych strategii wraz z predykcją w horyzoncie co najmniej 60 min oraz wskazać rozwiązane optymalne Operatorowi; na etapie realizacji Zamawiający ustali z Wykonawcą scenariusze sterowania uwzględnione w Aplikacji Centralnej. Szczegółowe wymagania opisano w części „Moduł scenariuszy strategii sterowania”,*

Odwołujący wskazuje, że istotą kwestionowanego postanowienia SIWZ jest określenie wymagania charakterystycznego wyłącznie dla aplikacji centralnej firmy PTV. Inne systemy/aplikacje mają możliwość realizacji scenariuszy/strategii sterowania bazujących na predykcji z zachowaniem różnych parametrów czasowych, z predykcją od kilku do kilkunastu minut co w pełni gwarantuje osiągnięcie obiektywnych celów zamówienia. Określenie minimalnego czasu horyzontu na 60 min. oraz konieczności wskazania operatorowi systemu rozwiązania optymalnego ma na celu jedynie nadmierne doprecyzowanie wymagań i nie jest uzasadnione w świetle obiektywnych potrzeb Zamawiającego.

Odwołujący wskazuje ponadto, że analogiczne zapisy, charakterystyczne dla rozwiązań firmy PTV, a dotyczące konieczności zastosowania predykcji na podstawie modelu ruchu oraz modelu podróży w horyzoncie czasowym 60 min znajdują się w innych postanowieniach PFU. Tego rodzaju postanowienia prowadzą do dyskryminacji innych rozwiązań, w których predykcja jest dokonywana w krótszym horyzoncie czasowym na podstawie danych wpływających w czasie rzeczywistym.

Zarzut nr 15

Odwołujący stwierdza, że cytowany poniżej zapis ze strony 33 i 34 PFU (Moduł scenariuszy strategii sterowania) prowadzi do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp:

„Powyższy moduł musi w pełni integrować się z Aplikacją Centralną. Moduł musi spełniać następujące funkcjonalności:

- możliwość wyboru w Aplikacji Centralnej predefiniowanych scenariuszy strategii sterowania, które zostaną zasymulowane,*
- symulację strategii sterowania odbywającą się z wykorzystaniem dynamicznego rozkładu ruchu oraz umożliwienie uwzględnienie prognozowanej sytuacji ruchowej w horyzoncie min. 60 minut,”*
- „zestawienie wskaźników efektywności dla każdego z symulowanych scenariuszy w formie graficznej oraz tabelarycznej”.*

Ponownie należy wskazać, że ww. zapisy określają funkcjonalności, które są cechami charakterystycznymi aplikacji PTV Optima i wskazują bezpośrednio na konieczność zastosowania ww. systemu. Wymagania te nie są niezbędne do osiągnięcia obiektywnie określonych potrzeb Zamawiającego. W szczególności należy wskazać, że inne systemy mają możliwość realizacji scenariuszy/strategii sterowania bazujących na predykcji z zachowaniem różnych parametrów czasowych. Określenie minimalnego czasu horyzontu na 60 min. oraz konieczności wskazania operatorowi systemu rozwiązania optymalnego ma na celu jedynie nadmierne doprecyzowanie wymagań wskazujących rozwiązanie jednego producenta.

Zarzut nr 16

W pkt 2.7.3. str. 38 i 39 PFU („Poziom obszarowy - taktyczny”) Zamawiający wskazał:

- „W obecnie działającym SZR operacyjny poziom sterowania stanowią sterowniki obszarowe wyposażone w adaptacyjny algorytm optymalizujący PTV Balance w wersji 2016.0. Z uwagi na pełną integralność systemu, doświadczenie i wiedzę pracowników CSR oraz względy utrzymania i obsługi systemu, Zamawiający preferuje wykorzystanie ww. algorytmu (w najbardziej aktualnej wersji obowiązującej ostatniego dnia projektu rozwoju systemu) lub równoważnego pod kątem funkcjonalności i integralności (pod warunkiem zachowania oraz integracji z obecnie istniejącym rozwiązaniem z uwagi na trwałość projektu), spełniającego wszystkie wymogi zawarte w PFU [...]”.*

Jak wynika z powyższego, Zamawiający opisał przedmiot zamówienia poprzez odniesienie się do konkretnego produktu tj. PTV Balance. Tymczasem, stosownie do treści art. 29 ust. 3 ustawy Pzp użycie znaków towarowych przy opisie przedmiotu zamówienia możliwe jest wyłącznie w przypadku, w którym jest to uzasadnione specyfiką przedmiotu zamówienia, a zamawiający nie jest w stanie opisać przedmiotu zamówienia za pomocą dostatecznie dokładnych określeń.

Odwołujący stwierdza, że opisanie przedmiotu zamówienia za pomocą znaku towarowego PTV Balance narusza art. 29 ust. 3 ustawy Pzp, gdyż nie jest to działanie uzasadnione specyfiką przedmiotu zamówienia, a Zamawiający jest w stanie opisać przedmiot zamówienia za pomocą dostatecznie dokładnych określeń.

Ponownie należy wskazać, że SZR wykonany w 2015 r. przez QUMAK S.A. na części obszaru miejskiego Lublina, który został oparty o rozwiązania firmy PTV (m.in. system Balance), miał być systemem otwartym na rozbudowę, w tym dołączanie kolejnych systemów, konkurencyjnych w stosunku do systemu PTV. Obecne działanie Zamawiającego świadczy zatem o zakwestionowaniu istoty I etapu budowy Systemu Zarządzania Ruchem w mieście Lublinie. Wykonawca zamierzający oprócz rozbudowę o produkty inne niż PTV znajduje się w sytuacji nieporównywalnie gorszej w stosunku do tych, którzy zamierzają zaoferować produkty PTV.

Odwołujący stwierdza, że nie ma żadnych przeszkód, aby Zamawiający opisał wymagania dla poziomu obszarowego poprzez wskazanie jego obiektywnych cech technicznych i jakościowych, a nie poprzez odwołanie się do konkretnego produktu (PTV Balance). Obecny opis prowadzi do uprzywilejowania produktów PTV, w tym wykonawcy, który wykonał I etap budowy systemu dla miasta Lublina.

Zarzut nr 17

W przeciwieństwie do poziomu centralnego (wymagany system PTV Optima), w przypadku poziomu obszarowego Zamawiający dopuszcza zaoferowanie rozwiązania równoważnego w stosunku do preferowanego PTV Balance. Dopuszczając taką możliwość Zamawiający wymaga jednak od systemu obszarowego funkcjonalności/cech, które posiada wyłącznie oprogramowanie PTV Balance, co powoduje, że możliwość zaoferowania rozwiązania równoważnego jest w praktyce wykluczona. Istotą przedmiotowego zarzutu jest zatem zakwestionowanie tych funkcjonalności/cech systemu PTV Balance, które są charakterystyczne wyłącznie dla niego i które w praktyce wykluczają możliwość zaoferowania rozwiązań równoważnych. Odwołujący stwierdza, że te funkcjonalności/cechy (opisane poniżej pod lit. a – d.) nie są uzasadnione w świetle obiektywnych potrzeb Zamawiającego, a tym samym ich wymaganie prowadzi do ograniczenia dostępu do zamówienia.

a)

Na str. 38 PFU, w tiret 2 Zamawiający określił następujące wymaganie dla systemu obszarowego:

- *„integrowanie danych z detektorów poziomu lokalnego do wykorzystania w makroskopowym i mezoskopowym modelu ruchu stanowiącym podstawę danych dla obszarowego algorytmu optymalizującego”*

Należy wskazać, że powyższy zapis określa sposób optymalizacji ruchu drogowego – poprzez oparcie algorytmu optymalizującego na podanych modelach ruchu (makroskopowym i

mezoskopowym). Inne systemy sterowania ruchem nie wymagają natomiast wykorzystania modeli do optymalizacji ruchu drogowego, co w żaden sposób nie umożliwi osiągnięcia obiektywnie określonych celów zamówienia. Optymalizacja odbywa się bowiem w czasie rzeczywistym poprzez analizę tendencji zmian parametrów ruchu.

Odwołujący wskazuje, że inne konkurencyjne do PTV systemy nie opierają się na modelach ruchu, stąd wymóg ten, który jest charakterystyczny dla systemów prognostycznych dyskwalifikuje te konkurencyjne systemy.

b)

Na str. 38 PFU, w tiret 3 Zamawiający określił następujące wymaganie dla systemu obszarowego:

- *„optymalizowanie parametrów sterowania – w tym co najmniej: split, offset, długość cyklu na poziomie obszaru z wykorzystaniem algorytmów genetycznych w horyzoncie 5-15 min”.*

Odwołujący wskazuje, iż dostępne na rynku SZR optymalizują parametry sterowania w innych okresach czasu niż wymagane w PFU 5-15 minut, np. najbardziej rozpowszechnione w świecie systemy SCATS oraz SCOOT robią to co cykl. Określenie tak konkretnego, wąskiego przedziału stanowi wskazanie kluczowego parametru oprogramowania, charakteryzującego oprogramowanie Balance firmy PTV. Dodatkowo wskazać należy, że algorytm genetyczny jest szczególnym sposobem znajdowania rozwiązania dla problemu, jakim jest optymalizacja parametrów sterowania. Do optymalizacji można użyć również innych rodzajów algorytmów, które będą równie skuteczne, jak np. algorytm adaptacyjny lub algorytm aktywowanego systemowo wyboru planu.

c)

Na str. 38 PFU, w tiret 7 Zamawiający określił następujące wymaganie dla systemu obszarowego:

- *„obserwację pracy i obliczeń optymalizujących w czasie rzeczywistym służących do analizy poprawności funkcjonowania i optymalizacji sterowania [...]”.*

Odwołujący wskazuje, że obserwacja sposobu obliczeń algorytmu optymalizującego nie jest funkcjonalnością niezbędną do osiągnięcia celu, jakim jest poprawa warunków ruchu drogowego w mieście. Jest natomiast jedną z wielu cech charakteryzujących system sterowania ruchem firmy PTV, której inne systemy nie posiadają. Wymaganie tej cechy prowadzi zatem do ograniczenia konkurencji.

d)

Na str. 39 PFU, w tiret 8 Zamawiający określił następujące wymaganie dla systemu obszarowego:

- „[...] Ponadto w przypadku zastosowania innej metody sterowania obszarowego niż zastosowany w I etapie SZR algorytm Balance wymaga się, aby był on co najmniej tak efektywny jak obecnie działający algorytm oraz był w pełni z nim kompatybilny. Wykazanie kompatybilności i efektywności rozwiązania leży po stronie Wykonawcy”.

Zdaniem Odwołującego, cytowany powyżej zapis PFU świadczy o opisanu przedmiotu zamówienia z naruszeniem nie tylko art. 29 ust. 2, ale również art. 29 ust. 1 ustawy Pzp.

Odwołujący podkreśla, iż Zamawiający nigdzie w dokumentacji przetargowej nie wskazuje wskaźników i wyników efektywności uzyskanych po wdrożeniu algorytmu Balance - potwierdzonych przez badania wykonane przez niezależną jednostkę, co świadczy o braku jednoznaczności przy opisie przedmiotu zamówienia. W konsekwencji Odwołujący nie posiada wiedzy na temat współczynników poprawy warunków ruchu jakie należy osiągnąć. Jeżeli, zgodnie z żądaniem Zamawiającego, równoważny system do systemu Balance ma mieć nie gorszą efektywność, to trzeba wiedzieć, jakie wskaźniki efektywności trzeba porównywać przy wykazaniu kompatybilności, czyli np. Balance skrócić czasy przejazdu o 10%, liczbę zatrzymań o 5%.

Zarzut nr 18

Odwołujący stwierdza, że wskazane poniżej wymagania sformułowane w pkt 2.7.3 PFU dla poziomu lokalnego – operacyjnego (str. 37 PFU) prowadzą do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp:

a)

- *wykorzystywanie przez algorytm danych (liczba pojazdów, zajętość detektorów) z różnego typu detektorów: pętli indukcyjnych, stref wideodetekcji, przycisków dla pieszych, detektorów mikrofalowych, punktów meldunkowych transportu zbiorowego,*
- *zaimplementowanie dwóch, niezależne źródła danych o ruchu pojazdów – z wykorzystaniem pętli indukcyjnych i stref wideodetekcji na każdym wlocie skrzyżowania. Pierwsza linia detekcji przy linii zatrzymania, druga w odległości przynajmniej 20 m.*

Z powyższego wynika, że Zamawiający opisuje konkretne rozwiązanie i wymaga przez to, aby Wykonawca zastosował algorytm EPICS firmy PTV w konkretnej wersji 2015.0. Zamawiający nie powinien precyzować w tak dokładny sposób, z których konkretnie oraz w jaki sposób detektorów algorytm obliczeniowy powinien korzystać. Zadaniem systemu jest optymalizacja ruchu, a takie doprecyzowanie zapisów służy jedynie wskazaniu konkretnego producenta systemu. Wymaganie to nie jest niezbędne do osiągnięcia obiektywnie określonych potrzeb Zamawiającego. Jego skutkiem jest istotne ograniczenie konkurencji poprzez preferowanie „z góry” wskazanych rozwiązań.

b)

- *możliwość sumowania oraz odejmowania danych przez algorytm w ramach poszczególnych grup detektorów,*

Ponownie należy stwierdzić, że Zamawiający wskazuje konkretne rozwiązanie i wymaga, aby Wykonawca zastosował algorytm EPICS firmy PTV w konkretnej wersji 2015.0. Zamawiający nie powinien precyzować w tak dokładny sposób, z których konkretnie oraz w jaki sposób detektorów algorytm obliczeniowy powinien korzystać. Zadaniem systemu jest optymalizacja ruchu (wykonywania przez algorytmy sterujące), tak doprecyzowanie zapisów służy jedynie wskazaniu konkretnego producenta i konkretnego rozwiązania.

c)

- *możliwość przypisywania wag dla poszczególnych grup detektorów w obrębie grupy osobno dla transportu zbiorowego, indywidualnego, pieszych/rowerzystów,*

Zamawiający wskazuje konkretne rozwiązanie i wymaga, aby Wykonawca zastosował algorytm EPICS firmy PTV w konkretnej wersji 2015.0. Możliwość przypisywania wag dla poszczególnych grup detektorów w obrębie grupy nie jest funkcjonalnością użytkową systemu. Systemy sterowania korzystają z szeregu różnych algorytmów, których zadaniem i celem jest optymalizacja ruchu. Kalibracja systemu poprzez preferencję dla określonej grupy sygnałowej może odbywać się np. poprzez określenie wag bezpośrednio do grup sygnałowych a nie koniecznie konkretnie dla określonych detektorów ruchu. Zapis ogranicza konkurencję poprzez wskazanie konkretnego rozwiązania, jako jedyne dopuszczalne.

d)

- *możliwość modyfikacji horyzontu prognozy algorytmu optymalizującego, osobno dla każdego ze sterowników lokalnych,*
- *możliwość ustawienia czasu potrzebnego na przekroczenie linii zatrzymania [s/pojazd] przez pojazdy (osobno dla pojazdów transportu zbiorowego i pozostałych pojazdów) indywidualnie dla każdej grupy detektorów,*

Z powyższego wynika, że Zamawiający opisuje stosowane obecnie konkretne rozwiązanie i wymaga przez to, aby Wykonawca zastosował algorytm EPICS firmy PTV. Nie jest to funkcjonalność użytkowa systemu, a jedynie bardzo szczegółowe doprecyzowanie warunków kalibracji dla konkretnego algorytmu sterującego. Inne systemy sterowania i algorytmy sterujące nie muszą posiadać opisanych cech i wykorzystywać parametrów określających czas przejazdu dla konkretnego strumienia ruchu przez detektor pomiarowy. Nie oznacza to, że nie będą w stanie uzyskać poprawy warunków ruchowych na skrzyżowaniu a taki jest cel końcowy systemu sterowania ruchem. Zapis ogranicza konkurencję poprzez wskazanie konkretnego rozwiązania, jako jedyne dopuszczalne.

e)

- *„Z uwagi na skuteczność optymalizacji algorytmów sterowania przewidzianych w rozbudowywanym SZR Zamawiający wyklucza możliwość stosowania rozwiązań umożliwiających bezpośrednią ingerencję Operatorów w trakcie trwania aktualnej fazy (np. wydłużanie w sposób ręczny długości danej fazy przez Operatora) bez konieczności wgrzywania zmodyfikowanych plików sterujących”*

Cytowany powyżej zapis ma za zadanie przedstawienie poważnej wady systemu zainstalowanego w Lublinie – braku możliwości przejęcia sterowania przez operatora – jako cechy wymaganej. Zakazana tu funkcjonalność jest cechą bardzo przydatną w praktyce operatorskiej, pozwala ona bowiem na szybką reakcję w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej na skrzyżowaniu. Blokowanie przez Zamawiającego praktycznej funkcjonalności, którą każdy zaawansowany system sterowania ruchem powinien posiadać może wskazywać tylko na chęć ograniczenia konkurencyjności postępowania przetargowego.

Zarzut 19

Odwołujący wskazuje, że Zamawiający m.in. na stronie 29 PFU wskazał:

- *„Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, iż Wykonawca może zapoznać się z istniejącą dokumentacją dotyczącą obecnie funkcjonującego SZR w ramach godzin pracy Centrum Sterowania Ruchem po uprzednim skontaktowaniu się z przedstawicielem Zamawiającego. Z uwagi na charakter dostępnej dokumentacji Zamawiający będzie wymagał podpisania klauzuli dotyczącej zachowania poufności i nierozprzestrzeniania zdobytych informacji”.*

W oparciu o powyższe postanowienie Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie art. 8 ust. 1, Art. 29 ust. 1, art. 42 ust. 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie udostępnienia na stronie internetowej, jako części SIWZ, dokumentacji dotyczącej obecnie funkcjonującego SZR. Odwołujący stwierdza, że w celu realizacji zamówienia kluczowe znaczenie ma uzyskanie dostępu do dokumentacji systemu PTV wykonanego przez Qumak S.A., w tym zapoznanie się z protokołami wymiany danych niezbędnymi do zapewnienia integracji pomiędzy systemem funkcjonującym, a objętym przedmiotem niniejszego zamówienia. Dokumentacja ta, w sytuacji, w której zamówienie udzielane jest w trybie przetargu nieograniczonego, winna być udostępniona od samego początku postępowania na stronie internetowej. Obecne działanie stanowi przykład nie tylko ograniczenia jawności postępowania, ale również stawia w uprzywilejowanej sytuacji wykonawców oferujących rozwiązania PTV (Qumak S.A.).

Zarzut 20

Odwołujący stwierdza, że cytowany poniżej zapis ze strony 21 PFU prowadzi do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp.

„Wykonawca każdorazowo będzie przedkładał do Zarządu Dróg i Mostów w zależności od złożoności prac opis bądź projekt ingerencji, który to projekt Zarząd przekaże do informacji gwaranta. Ingerencje w pracę funkcjonującego Systemu Zarządzania

Ruchem wymagają każdorazowo uzyskania pisemnej zgody Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie",

za ograniczający konkurencję. Wymóg, aby każdorazowo wykonawca uzyskiwał zgodę Zamawiającego oraz QUMAK S.A. (gwaranta) na poszczególną ingerencję w funkcjonujący system utrudnia realizację zamówienia i preferuje wykonawców oferujących produkty PTV, w tym firmę Qumak. Zdaniem Zamawiającego, wystarczający dla zrealizowania celów zamówienia winien być zapis zgodnie z którym wykonawca przedłoży do akceptacji Zamawiającego projekt integracji, stanowiący równocześnie projekt ingerencji, opracowany w oparciu o przekazane przez Zamawiającego protokoły komunikacyjne systemu PTV.

Kwestionowany zapis utrudnia ponadto konkurencję, gdyż w treści SIWZ brak nie tylko protokołów komunikacyjnych funkcjonującego systemu, ale również brak jest zobowiązania Zamawiającego do ich przekazania wykonawcy. Ponownie należy wskazać, iż bez przekazania tych protokołów nie jest możliwe wykonanie zamówienia w zakresie wykonania integracji obu systemów.


RADCA PRAWNY
Wojciech Adamczyk

W załączeniu:

- dowód wniesienia wpisu od odwołania;
- dokumenty wykazujące umocowanie wraz z dowodem wniesienia opłaty;
- dowód przekazania kopii odwołania Zamawiającemu