



IM. STEFANA

**FUNDACJA
BATOREGO**

ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa
tel. 22 536 02 00
fax 22 536 02 20
batory@batory.org.pl
www.batory.org.pl



Projekt finansowany przez Komisję Europejską

Warszawa, 20 stycznia 2017

Szanowna Pani
Jolanta Pawluk
PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.

Szanowna Pani,

Na podstawie porozumienia między PKP Polskie Linie Kolejowe SA i Fundacją im. Stefana Batorego z dn. 8 listopada 2016 r. w sprawie wdrożenia „Paktu Uczciwości” w ramach zamówienia publicznego, którego przedmiotem jest wykonanie robót wraz projektowaniem na linii nr 1 Warszawa - Katowice na odcinku Częstochowa – Zawiercie (zwanego dalej „Paktem”) przekazujemy pierwsze obserwacje zespołu Fundacji dot. wymienionego postępowania.

Zostały one sformułowane przez Konsultantów współpracujących z Fundacją, w oparciu o wstępną analizę specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Na podstawie §2 ust. 2 i §5 ust. 2 pkt. 7 Paktu, prosimy o przyjęcie uwag lub wyjaśnienie w przypadku ich nieuwzględnienia oraz odniesienie lub przedstawienie wyjaśnień, w punktach, w których zwracamy się z taką prośbą.

Liczymy, że nasze obserwacje przyczynią się do zwiększenia transparentności postępowania, okażą się pomocne jeszcze na etapie prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia i ewentualnie będą mogły być uwzględnione jeszcze przed jego zakończeniem. Mamy również nadzieję, że pomogą uniknąć problemów na dalszych etapach realizacji inwestycji.

Jednocześnie prosimy o zawiadamianie nas na bieżąco o zmianach w dokumentacji przetargowej oraz harmonogramie całej inwestycji, zgodnie z postanowieniami Paktu.

Z poważaniem,

Grzegorz Makowski
Dyrektor programu Odpowiedzialne Państwo
Fundacja im. Stefana Batorego

Na podstawie wstępnej analizy Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) dla przetargu nieograniczonego na: opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych w formule „projektuj i buduj” w ramach projektu „prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie” w ramach projektu POIiŚ 5.2-6 aktualnej na dzień 16 stycznia 2017 r. zespół monitorujący zauważa co następuje:

OBSERWACJE O CHARAKTERZE TECHNICZNYM

1. **Niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia. SIWZ, TOM III PFU, w pkt. 5.10** w odniesieniu do zakresu robót dotyczącego sieci trakcyjnej, Zamawiający posługuje się określeniami „...kompleksowa wymiana sieci trakcyjnej...”, „...rewitalizacja sieci trakcyjnej...”, „...przewieszenie... sieci trakcyjnej...”, „...do budowy sieci trakcyjnej...”, „...zakres modernizacji...”, co w sposób nieprecyzyjny opisuje oczekiwany zakres robót. Z uwagi na parametry techniczne istniejącej sieci trakcyjnej (np. YC120-2C) nie ma możliwości jej wymiany na nową (np. YCS150-2CS150). W związku z tym właściwym opisem zakresu robót w przypadku wymienionej sieci trakcyjnej wydaje się rozbiórka istniejącej sieci trakcyjnej i budowa nowej – **do uszczegółowienia w ramach tego postępowania dla jego większej przejrzystości.**
2. **Zbyt ogólny opis przedmiotu zasilania. SIWZ, TOM III PFU, na przykład w pkt 5.10.2.1** w odniesieniu do zasilania wszystkich odbiorów elektroenergetycznych do 1 kV, Zamawiający określił wymaganie „...musi zostać doprowadzone zasilanie w energię elektryczną na odpowiednim poziomie napięcia, parametry zasilania muszą spełniać normy i przepisy...”. Również w pkt. 5.10.2.4 Elektroenergetyczne linie zasilające nN, określenie tego samego zakresu robót wydaje się zbyt ogólne „...Zasilanie urządzeń... należy zapewnić z istniejących przyłączy, jeżeli moc przyłączeniowa umożliwia takie rozwiązanie lub wystąpić o warunki przyłączenia do miejscowego operatora systemu dystrybucyjnego (OSD)...”. Tak przedstawiony zakres robót z uwagi na brak informacji o możliwości wykonania przyłączenia może być niewłaściwie wyceniony przez zainteresowane podmioty. Dla realizacji zadania korzystne byłoby wyprzedzające uzyskanie przez Inwestora Oświadczenie Zakładu Energetycznego o możliwości przyłączenia i załączenie go do PFU – **sugestia na przyszłość.**
3. **Brak informacji o istniejących (ilości, lokalizacji, właścicielu, warunkach) skrzyżowaniach z linią kolejową, sieci i urządzeń operatorów zewnętrznych,** może być powodem różnych założeń do wyceny – pkt. 5.10.2.6 TOM III PFU – **sugestia na przyszłość, aby uzyskiwać te informacje przed wyborem Wykonawcy D&B.**
4. **Układ torowy:**
 - 4.1. W SIWZ nie wskazano, w których torach na stacjach (poza torem nr 1 i 2) należy wymienić nawierzchnię (w jaki zakresie, jaki typ nawierzchni) - **niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia; sugestia aby uszczegółowić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.**

- 4.2. W SIWZ nie wskazano, które rozjazdy należy wymienić i na jaki typ rozjazdu (jaki rodzaj konstrukcji) - niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia – **sugestia aby uszczegółowić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.**
- 4.3. Stosowanie wymogów Instrukcji Id3 wymusi wzmocnianie skarp nasypów i przekopów (wymagane $F=1.5$ w eksploatacji, $F=2$ dla podtorza nowobudowanego i dobudowywanego), w PFU brak zapisu co w przypadku nie spełnienia warunku współczynnika F / należy zaprojektować wzmocnienia, ale na tym etapie nie sposób ich dokładnie oszacować - niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia – **sugestia aby uszczegółowić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.**
- 4.4. W SIWZ niejednoznaczne wymogi: zabrania się ingerencji w warstwę ochronną, a jednocześnie stawia się wymóg osiągnięcia 110 MPa;
- 4.5. Załączone badania geologiczne w SIWZ są niewystarczające (wg wytycznych PLK) – III kategoria w warunkach skomplikowanych – niezbędne opracowanie dokumentacji po stronie Wykonawcy, a wyniki badań mają wpływ na koszty inwestycji – **sugestia na przyszłość aby rozpoznania geologiczne wykonywać przed wyborem Wykonawcy D&B.**
5. **Obiekty inżynierskie – niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia.** PFU dokładnie sprecyzowało założenia projektowe wobec nowobudowanych i przebudowywanych obiektów inżynierskich:
- Nośność nowobudowanych i przebudowywanych obiektów inżynierskich powinna odpowiadać modelom obciążeń projektowych zgodnych z PN - EN 19912 "Eurokod Oddziaływania na konstrukcje. Część 2: Obciążenia ruchome mostów", z uwzględnieniem współczynnika klasyfikacji obciążeń = 1,21.
 - Przy sprawdzaniu wytrzymałości istn. budowli kolejowych stosuje się modele obciążeń eksploatacyjnych zgodnie z normą PN-EN 15528 "Kolejnictwo - Klasyfikacja linii w odniesieniu do oddziaływań pomiędzy obciążeniami granicznymi pojazdów szynowych a infrastrukturą".
- A także wymieniało dokumenty: przepisy, warunki, instrukcje, które kolejowe obiekty inżynierskie winny spełniać takie jak :
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe ich usytuowanie – z późniejszymi zmianami;
 - Id-1(D-1).Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Zarządzenie Nr 14 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 18 maja 2005 r. z późniejszymi zmianami;
 - Id-2 (D-2) Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich. Zarządzenie Nr29 Zarządu PKP PLK S. A. z 5 października 2005 r. z późniejszymi zmianami;
 - Standardy techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem) (Uchwała nr 263/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r.);
 - Id-16 Instrukcja o utrzymaniu kolejowych obiektów inżynierskich. Zarządzenie nr 48/2014Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 grudnia 2014 r.;
 - 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 – z późniejszymi zmianami;

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – z późniejszymi zmianami.

W szczególności zatem powinny zostać spełnione wymagania dotyczące skrajni budowli zawarte w Warunkach technicznych Id-2 (D-2). Konstrukcja i wyposażenie modernizowanych obiektów inżynierskich powinny zostać dostosowane do obowiązujących wymagań. Elementy wyposażenia obiektów powinny być zgodne z zatwierdzonymi przez UTK świadectwami dopuszczenia, a roboty mostowe i użyty do nich sprzęt i materiały muszą odpowiadać warunkom wymienionym w specyfikacjach technicznych. Wymogi i wyposażenie kolejowych obiektów inżynierskich muszą odpowiadać aktualnym przepisom technicznym i instrukcjom w tym zakresie.

Inwestor przedstawił opracowanie pod nazwą „Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru. Z-5 Inwentaryzacja obiektów inżynierskich wersja 3” z dnia 6 marca 2015. Przeanalizowano 33 obiekty inżynierskie pod linią kolejową nr 1. Z tych obiektów w zakresie robót dla obiektów inżynierskich (PFU) występuje 31 obiektów. Autorzy analizy przedstawili wyniki obliczeń dla 2 metod:

- Dla modeli obciążeń zgodnie z normą PN-EN 15228 dla których sprawdzano dla jakich prędkości spełnione są warunki kategorii tej normy dla stanu istniejącego
- Dla modeli obciążeń projektowych zgodnie z normą PN-EN 1991 Eurokod dla których sprawdzano dla jakiego współczynnika klasyfikacji obciążeń α , obiekt przenosi wymagania normowe.

Decydującym o przyszłości obiektów jest 2 metoda sprawdzająca pod kątem obciążeń projektowych Eurokodu, czyli wyliczenie wartości wsp. α , i porównanie go z wyznaczonym przez PFU i obowiązujące normatywy, współczynnikiem równym wartości 1.21

Zgodnie z tym opracowaniem tylko 3 obiekty: most w km 259.400, przepust w km 260,767 i most w km 264.942, posiadają współczynnik $\alpha = 1.21$, (minimalny wymagany dla linii magistralnych i pierwszorzędnych kat.1) czyli taki jaki wymaga PFU dla obiektów nowych i modernizowanych, jak również standardy techniczne do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem)

I tylko dla tych 3 istniejących obiektów mógł być sformułowany zakres przebudowy taki jak w PFU. Z pozostałych tylko jedno: przejście dla pieszych w km 260.975 posiada wsp. $\alpha = 1.1$ jak dla linii drugorzędnej, natomiast dla reszty współczynnik ten się mieści w przedziale 1.0 do 0.75 i poniżej, czyli jak dla linii miejscowego znaczenia.

Dla obiektów o takich współczynnikach zakres przebudowy powinien być znacznie szerszy tzn. obejmować wymianę całego ustroju nośnego, a być może rozbiórkę całego obiektu. Natomiast w PFU tylko dla obiektów:

- mostu w km 231.184 - przewidziano rozbiórkę i budowę nowego obiektu ($\alpha = 0.91$)
- mostu w km 235.400 - przewidziano przebudowę polegającą na wymianie ustroju nośnego i częściowej rozbiórce i odbudowie przyczółków i skrzydeł ($\alpha < 0.75$)
- Dla pozostałych obiektów PFU formułuje niewielki zakres remontu polegający głównie na (przykładowo):
 - rozbiórka i odtworzenie nawierzchni kolejowej;
 - wykonanie stref przejściowych;
 - piaskowanie, reprofilacja i zabezpieczenie powierzchni betonowych;
 - oczyszczenie i zabezpieczenie widocznych prętów zbrojeniowych;

- uzupełnienie ubytków otuliny;
- wymiana izolacji ustroju nośnego, dylatacji oraz odwodnienia;
- iniekcja uszczelniająca przyczółki;
- przebudowa gzymsów;
- wykonanie balustrad;
- oczyszczenie koryta;
- oczyszczenie stożków nasypu itp.

Czyli nie poprawia się warunków wytrzymałościowych mimo że wyliczony wsp. obciążeniowy jest grubo poniżej 1.21. Dodatkowo 3 przepusty nie spełniają warunku minimalnego światła (1.0mx1.0m) zgodnie z Id-2 co sugeruje automatyczna rozbiórkę tych obiektów.

I mimo, że w założeniach w założeniach dla Obiektów Inżynierskich pkt 6.4 PFU określono, że: Zakres Robót będzie wynikał każdorazowo z aktualnego stanu technicznego obiektów inżynierskich, określonego w protokołach z przeglądu jednorocznego, pięcioletniego, specjalnego (ekspertyz), udostępnionych przez Zamawiającego oraz konieczności dostosowania obiektów inżynierskich do docelowego standardu modernizacji (budowy) linii kolejowej, określonego wymaganymi do uzyskania parametrami użytkowymi linii kolejowej w zakresie maksymalnej prędkości pociągów, maksymalnego nacisku osi, dopuszczalnego nacisku liniowego, skrajni budowli, to zamieszczona pod nim tabela ze szczegółowym zakresem robót głównie remontowych wprowadza niejasność.

Koszty remontu obiektu w porównaniu do zakresu gruntownej przebudowy, lub budowy nowego obiektu są kilkakrotnie niższe – sugestia, aby uszczegółowić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.

6. **Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach** – w dokumentacji przetargowej jest mowa o uwzględnieniu wymagań istniejącej decyzji środowiskowej, która nie została dołączona. **Prosimy o wyjaśnienie tej sytuacji.**

Jednocześnie z informacji ogólnie dostępnych wynika, iż dla tego przedsięwzięcia nie została jeszcze wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.



REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W KATOWICACH

**OBWIESZCZENIE
REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

znak: WOOŚ.4201.1.2016.AS2.23
z dnia 2 stycznia 2017 roku

Na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz.U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.),

informuję strony postępowania administracyjnego,

że postanowieniem z dnia 2 stycznia 2017 r. znak WOOŚ.4201.1.2016.AS2.22, po przedłożeniu raportu o oddziaływaniu na środowisko, zostało podjęte z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie”.

Na postanowienie nie przysługują zażalenie, strona może je zaskarżyć w odwołaniu od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Strony niniejszego postępowania mogą się zapoznać z aktami sprawy oraz treścią przedmiotowego postanowienia w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, Katowice, ul. Dąbrowskiego 22, pokój 402, w godzinach 8⁰⁰-15⁰⁰, po uprzednim uzgodnieniu terminu pod nr telefonu (32) 42 06 805.

7. **Nadzór nad realizacją robót** – do potwierdzenia, iż nadzór będzie zapewniony w momencie rozpoczęcia realizacji Robót przez Wykonawcę – obecnie brak jest informacji na jakim etapie jest wybór przez Zamawiającego zespołu zarządzającego i nadzorującego inwestycję. Niezależnie od istotności obecności Inżyniera Kontraktu od daty Rozpoczęcia (przy zachowaniu uczciwych reguł postępowania przetargowego przy jego wyborze) to zgodnie z preambułą Paktu w Strony będą dążyć, aby w umowie z Inżynierem wprowadzić reguły Paktu, **stąd prośba o udzielenie powyższych wyjaśnień.**
8. **Prosimy o wyjaśnienie jakie jest uzasadnienie dla korzystania z mechanizmu kwot warunkowych?**
9. **IDW, pkt. 8.6.1. g)** – do zastanowienia się nad tym aby doprecyzować, iż wspomniane 2 szlaki powinny mieć łącznie długość min. 30 km (z czego jeden szlak min. 15 km – analogicznie do wymogu 8.6.1.a)) – **sugestia aby uszczegółowić ten punkt w ramach toczącego się postępowania, co poprawi konkurencyjność postępowania.**
10. **IDW – wymagania co do narzędzi i urządzeń technicznych** – do uzyskania od Inwestora uzasadnienie wymagania takiej a nie innej ilości konkretnego sprzętu (np. dlaczego 2 profilarki ławy torowiska a nie 1) w celu potwierdzenia, iż nie mamy do czynienia z nadmiernym ograniczeniem konkurencyjności – **sugestia aby uszczegółowić ten punkt w ramach toczącego się postępowania.**

UWAGI O CHARAKTERZE FORMALNO-PRAWNYM

11. W dalszej kolejności wskazać należy, iż uzyskaliśmy informację, iż Zamawiający rozważa możliwość wykreślenia punktu 8.6.1. lit. g) IDW. W ocenie Opiniującego wymóg wykonywania przez Wykonawcę „jednej usługi polegającej na opracowaniu dokumentacji projektowej w zakresie budowy lub przebudowy (w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane) linii kolejowej obejmującej min. 2 szlaki o dł. min 30 km i min. 2 stacje kolejowe”, **jest regulacją pożądaną**, gdyż „celem opisu warunków podmiotowych jest wybór wykonawcy dającego **rękojmię należytego wykonania zamówienia**. Innymi słowy, zamawiający, określając szczegółowe warunki udziału w postępowaniu, zobowiązany jest dokonać tego w taki sposób, aby w postępowaniu **mogli uczestniczyć nie wszyscy wykonawcy, a jedynie tacy, którzy swoimi właściwościami gwarantują odpowiedni poziom pewności, co do rzetelnego i prawidłowego wykonania zamówienia** (wyrok KIO z dnia 15 lipca 2016 r., sygn. akt KIO 1180/16). – wobec powyższego, w naszej ocenie niniejszy zapis winien pozostać, co powinno pozytywnie wpłynąć na zabezpieczenie interesu Zamawiającego.

Brak tego wymogu, w naszej ocenie może spowodować naruszenie zasady uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności określonych w art. 7 ustawy Pzp.

12. Opiniujący zwraca uwagę, iż w pkt. 8.6.3 lit. a) IDW przewidziano wymaganie względem Wykonawcy w zakresie jego sytuacji finansowej. Zgodnie z powyższą regulacją od Wykonawcy wymaga się, aby w ciągu ostatnich 3 lat obrotowych, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy, za ten okres, posiadał średni roczny przychód netto ze sprzedaży w wysokości co najmniej 140 000 000,00 PLN. Wymóg ten jest zbyt ogólny, gdyż pod pojęcie sprzedaży mieści się obrót każdym produktem czy też usługą. Powyższa regulacja może doprowadzić do stworzenia konsorcjum w którym jeden z członków spełniał będzie wymogi

stawiane wykonawcy w zakresie środków technicznych, czy też doświadczenia, drugi zaś podmiot będzie spełniał wymóg średniego rocznego przychodu netto ze sprzedaży w wysokości co najmniej 140 000 000 PLN, jednak sprzedaż będzie dotyczyła produktu lub usługi całkowicie niezwiązanego z branżą np. włókiennictwo, obrót paliwem, etc.

W tym miejscu zauważyć należy, że Zamawiający nie zdefiniował rozumienia pojęcia „sprzedaży” w niniejszym postępowaniu, co podaje w wątpliwość powyższy warunek. **Prosimy o wyjaśnienie powyższej kwestii.**

Wprowadzenie takiej regulacji może spowodować sytuację, w której ograniczona zostanie zasada uczciwej konkurencji oraz przejrzystości zamówienia, o których mowa w art. 7 ustawy Pzp.

13. **Zamawiający w pkt. 20.1. IDW** przewidział zastosowanie procedury określonej w art. 24aa ust. 1 Ustawy. Podjęcie decyzji o zastosowaniu przedmiotowej procedury oznacza, iż kolejne czynności podejmowane przez zamawiającego koncentrują się na weryfikacji ofert pod kątem przesłanek odrzucenia oferty oraz kryteriów oceny ofert opisanych w SIWZ. Tym samym zamawiający w toku czynności oceny ofert nie dokonuje podmiotowej oceny wszystkich wykonawców. Efektem przeprowadzonej weryfikacji jest powstanie „rankingu” ofert i wykonawcy, którego oferta została oceniona najwyżej (ale nie wybrana jako najkorzystniejsza), jest weryfikowany od strony podmiotowej. Jeżeli wykonawca, którego oferta została oceniona najwyżej, podlega wykluczeniu lub nie spełnia warunków udziału w postępowaniu, wówczas zamawiający dokonuje weryfikacji podmiotowej kolejnego wykonawcy, którego oferta została oceniona najwyżej po ofercie będącej na pierwszej pozycji.

W naszej ocenie, wybór tej procedury może spowodować naruszenie zasady przejrzystości postępowania ustanowionej w art. 7 ustawy Pzp.

Niewątpliwie omawiana procedura może przyczynić się do usprawnienia prowadzenia przetargów nieograniczonych, w których uczestniczy znacząca liczba oferentów, jednak przy założeniu, że weryfikacja podmiotowa wykonawcy, którego oferta została oceniona najwyżej, zostanie zakończona pozytywnie. W sytuacji bowiem gdy następni wykonawcy będący na czele rankingu byliby negatywnie weryfikowani i wykluczani, procedura ta mogłaby w praktyce okazać się o wiele bardziej czasochłonna i mało transparentna.

Wobec powyższego celowym wydaje się zwrócenie do Zamawiającego o uzasadnienie wyboru sposobu trybu oceny ofert w niniejszym postępowaniu.

14. **Odnosząc się do części SIWZ dotyczącej Trybu i sposobu oceny ofert wskazać trzeba, że Opiniujący nie jest w stanie ustalić jaki przedział okresowy przewiduje Zamawiający, bowiem na str. 23 (pkt. 20.7.2.1) i str. 24 (pkt. 20.7.2.5) jest to określone w różny sposób, tj. na stronie 24 wskazano przedział czasowy od 40 do 32 miesięcy, a odrzucenie oferty przy wskazaniu terminów powyżej 32 miesięcy lub poniżej 36 miesięcy, zaś na stronie 23 odrzucenie oferty określono przy wskazaniu powyżej 40 miesięcy lub poniżej 36 miesięcy. Powoduje to rozbieżność, która zakłóca przejrzystość postępowania, zatem należy ją wyjaśnić tym niemniej należy zauważyć, że przydzielenie 20% wagi kryterium przy ocenie ofert (przy uwzględnieniu jedynie czterech miesięcy różnicy w terminie realizacji zadania)**

może mieć zbyt duży wpływ na wybór oferty. Istotnym jest także sposób w jaki ustalone zostanie przyznanie ilości punktów w stosunku do zaproponowanego okresu realizacji umowy. Jednocześnie w przypadku, gdy Konsultant techniczny stwierdzi, że wymogi udziału w zamówieniu są wysokie oraz adekwatne do przedmiotu zamówienia (patrz pkt. 1) i dają gwarancję przystąpienia do udziału oferentów, którzy dadzą rękojmię należytego wykonywania umowy to wówczas sposób sformułowania wagi kryterium oceny ofert nie będzie już miał takiego dużego znaczenia.

W związku z powyższym prosimy o:

- uzasadnienie przez Zamawiającego wyboru takich kryteriów oraz ich wagi;
- rozważenie, na przyszłość, przez Zamawiającego zastosowania innych kryteriów (np. uwzględnienie doświadczenia wykonawców w tego rodzaju zamówieniach), z uwagi na to, że takie ich sformułowanie, jak w obserwowanym postępowaniu powoduje, że de facto jedynym decydującym kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty pozostanie cena, co budzi wątpliwości z punktu widzenia przejrzystości postępowania, a także wymogu zachowania zasad uczciwej konkurencji;

OBSERWACJE I ZALECENIA O CHARAKTERZE OGÓLNYM

1. Zwracamy się również z prośbą do Zamawiającego o udostępnianie na Platformie Zakupowej PKP-PLK na bieżąco treści pytań kierowanych przez wykonawców. Zdajemy sobie sprawę, że nie jest to obowiązek wynikający z aktualnych przepisów. Niemniej byłaby to dobra praktyka, mająca pozytywny wpływ na przejrzystość postępowania. Udostępnienie treści pytań byłoby też pomocą dla wykonawców, którzy widząc, że te same lub podobne pytania zadał już ktoś inny, nie generowałiby zbędnej korespondencji (co ostatecznie także odciążałoby Zamawiającego).
2. Podobnie, mając na względzie transparentność, dobro postępowania i ideę Paktu, zwracamy się z prośbą o publikację niniejszego wystąpienia na platformie zakupowej PKP.

Podsumowując, wszystkie powyższe punkty, choć z pozoru dotyczą szczegółów postępowania, w ocenie Fundacji i Konsultantów, mają istotny negatywny wpływ na przejrzystość monitorowanego postępowania i mogą ograniczać jego konkurencyjność. Mogą mieć także negatywne konsekwencje na dalszych etapach realizacji Zamówienia, w szczególności być źródłem nadużyć po stronie wykonawców lub co najmniej powodować spory, ze szkodą dla interesu Zamawiającego i interesu publicznego.