

Świnoujście, 29 lipca 2022 r.

Nr sprawy BZP.271.1.2.2022

Informacja o unieważnieniu postępowania

Działając na podstawie art. 255 pkt 2, 3 i 5 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 ze zm.) Zamawiający zawiadamia o unieważnieniu postępowania nr BZP.271.1.2.2022 dotyczącego wyboru wykonawcy na realizację zamówienia publicznego pn.: „Budowa i przebudowa dróg w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu – etap I” z podziałem na pięć części.

I. W niniejszym postępowaniu oferty złożyli następujący wykonawcy

Nr oferty	Nazwa i adres wykonawcy	Cena oferty brutto (zł)
1	Strabag Sp.zo.o. ul. Parzniewska 10 05-800 Pruszków	Część 2: 16 090 874,42 zł
2	PORR S.A. ul. Hołubcowa 123 02-854 Warszawa	Część 1: 22 062 095,93 zł Część 2: 25 940 949,59 zł Część 3: 22 556 337,95 zł Część 4: 38 142 332,28 zł Część 5: 89 706 549,72 zł
3	Eurovia Polska S.A. ul. Irysowa 1, Bielany Wrocławskie 55-040 Kobierzyce	Część 1: 13 076 929,60 zł Część 2: 14 328 555,48 zł Część 3: 13 666 235,21 zł Część 4: 27 879 070,97 zł
4	Konsorcjum: Lider: PBW INŻYNIERIA Jacek Garbacz ul. Pochyła 23 lok. 4D 53-512 Wrocław Partner: DROMOSTTOR POLSKA Sp. z o.o. Sp. k. Mojesz 31B, 59-600 Lwówek Śląski	Część 5: 59 922 679,46 zł (kwota ta różni się od tej podanej w informacji z otwarcia ofert z uwagi na omyłkę rachunkową)

II. Uzasadnienie unieważnienia postępowania

Podstawa prawna:

- zgodnie z dyspozycją art. 255 pkt 2 ustawy Pzp, Zamawiający unieważnia postępowanie o udzielenie zamówienia, jeżeli wszystkie złożone wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu albo oferty podlegały odrzuceniu,
- zgodnie z dyspozycją art. 255 pkt 3 ustawy Pzp, Zamawiający unieważnia postępowanie o udzielenie zamówienia, jeżeli cena najkorzystniejszej oferty lub oferta z najniższą ceną przewyższa kwotę, którą zamawiający zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia,
- zgodnie z dyspozycją art. 255 pkt 5 ustawy Pzp, Zamawiający unieważnia postępowanie o udzielenie zamówienia, jeżeli wystąpiła istotna okoliczność powodująca, że prowadzenie postępowania lub wykonanie zamówienia nie leży w interesie publicznym, czego nie można było wcześniej przewidzieć.

Uzasadnienie faktyczne:

Odnosnie do części I – cena złożonej oferty 13 076 929,60 zł przewyższa kwotę jaką zamawiający chce przeznaczyć na realizację zamówienia, tj. 9 200 000,00 zł brutto.

Odnosnie do części II, III i IV – wszystkie oferty złożone w tych częściach podlegały odrzuceniu z uwagi na okoliczności wskazane w pkt. II niniejszego pisma.

Odnosnie do części V – w związku z unieważnieniem ww. części traci uzasadnienie gospodarcze, ekonomiczne i społeczne realizacja części V. Co za tym idzie, interes publiczny wymaga unieważnienia również tej części postępowania.

1. Możliwość utraty dofinansowania

Wszystkie części przedmiotowego zamówienia są częścią jednego zamierzenia inwestycyjnego i stanowią jeden projekt objęty dofinansowaniem w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 (dalej: POiŚ) pn. „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu – etap I” (umowa nr POIS.03.02.00-00-0079/19-00). Aktualny układ komunikacyjny stanowiący dojazd do portu jest niedrożny, zwłaszcza w obrębie przebiegu przez tereny osiedli mieszkaniowych oraz niezadowolający i stale pogarszający się stan techniczny nawierzchni. Pojazdy, które chcą wjechać lub wyjechać z portu poruszają się ulicami niedostosowanymi do bezpiecznego przejazdu samochodów ciężarowych (nawierzchnia fragmentarycznie z kostki brukowej, niewłaściwe parametry łuków na skrzyżowaniach, jednopoziomowe skrzyżowanie z linią kolejową, niedostateczna szerokość jezdni). Planując inwestycję odcinki dróg do budowy i przebudowy dobrano tak, aby maksymalnie ułatwić transport, zmniejszyć czas podróży i zwiększyć bezpieczeństwo wszystkich użytkowników układu drogowego w Świnoujściu.

Projekt został oceniony zgodnie z kryteriami SzOOP POiŚ (karty ocen są załącznikiem do dokumentacji i są dostępne na stronie <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/dokumenty/szczegolowy-opis-osi-priorytetowych-programu-operacyjnego-infrastruktura-i-srodowisko-2014-2020/> załącznik Projekt został wybrany w trybie pozakonkursowym, przewidzianym dla projektów o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju. Podstawą do wpisania projektu było określenie zakresu przedsięwzięcia wraz z proponowanymi wskaźnikami. We wniosku o dofinansowanie były one określone jako:

1. Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg dostępowych do portu: 6,32 km
2. Całkowita długość nowych dróg dostępowych do portu 1,53 km.

W tym miejscu należy podkreślić, że znacznie zmniejszyła się długość dróg mających powstać w ramach projektu – zamiast 7 800 m, powstałoby jedynie 500 m (w ramach części V).

Zgodnie z § 2 pkt 17 umowy o dofinansowanie (dalej: UoD) poprzez realizację projektu rozumie się przedsięwzięcie zmierzające do osiągnięcia założonego celu określonego wskaźnikami, zawartymi we wniosku o dofinansowanie „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu – etap I” nr POIS.03.02.00-00-0079/19. Wskaźniki w projekcie określone były zbiorczo. (punkt B.4.2 Wniosku o dofinansowanie)

Na etapie oceny projektu jego zakres był oceniany pod kątem kryteriów merytorycznych – m.in. w zakresie multimodalności, realizacji w całości docelowego rozwiązania transportowego, komplementarności międzygałęziowej i musiał spełniać określone min. 60% dostępnych punktów

W tej ocenie ww. projekt uzyskał 29 punktów na 43 możliwe. Rezygnacja z realizacji 4 pierwszych części zamówienia i konieczność ponownej oceny wniosku spowoduje zmniejszenie liczby punktów. Co więcej unieważnienie czterech pierwszych części zamówienia spowoduje utratę waloru multimodalności przez projekt i utratę przynajmniej 1 pkt o wadze 3 w kryterium 1 „Realizacja celów osi priorytetowej”, a zatem zamiast 12 pkt Zamawiający uzyskałby 9 pkt. W ramach kryterium 2 „Przygotowanie projektu do realizacji” punktacja pozostałaby bez zmian, Zamawiający uzyskałby 6 pkt. W kryterium 3 „Komplementarność” Zamawiający utraci 2 pkt o wadze 2 - jeden w związku niezrealizowaniem w całości docelowego rozwiązania transportowego, a drugi za utratę komplementarności z równoległe realizowanymi projektami do których zaliczają się m.in. „Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu - budowa tunelu pod Świną” (także dofinansowanym w ramach POIS), „Przebudowa centralnego układu komunikacyjnego w Świnoujściu (dofinansowanie z RPO WZ 2007-2013), „Budowa obwodnicy wschodniej łączącej tereny portowe na wyspie Uznam z drogą krajową nr 93 (dofinansowanie z FDS) oraz z inwestycjami realizowanymi przez GDDKiA (budowa S3) oraz PKP PLK SA (poprawa dostępności kolejowej do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu). Co za tym idzie projekt utraciłby punkt w dodatkowym kryterium merytorycznym II stopnia „Efektywność ekonomiczna”. Podsumowując, zamiast 29 punktów, Zamawiający mógłby liczyć na 19 punktów w ocenie merytorycznej. Zaś dofinansowania przyznawane były od 20 punktów.

Zgodnie z § 4 ust 12 i 13 UoD nie jest dopuszczalna zmiana Umowy w zakresie warunków realizacji Projektu lub wskaźników, w rezultacie, której projekt przestałby spełniać kryteria wyboru projektu według których był oceniany oraz nie jest dopuszczalna zmiana umowy w zakresie warunków realizacji projektu lub wskaźników, której rezultatem byłoby nieprzyznanie projektowi dofinansowania w czasie gdy projekt podlegał ocenie w ramach procedury wyboru projektów.

W związku z powyższym, istnieje zbyt duże zagrożenie utraty dofinansowania w wysokości 121 677 500, 00 zł, aby Zamawiający mógł podjąć ryzyko rozpoczęcia robót

w projekcie tak ograniczonym zakresie. Zwłaszcza że w przypadku utraty dofinansowania, Zamawiający byłby zobowiązany pokryć całość wydatków ze środków własnych, co w praktyce oznaczałoby konieczność wzięcia kredytu. Mając na względzie fakt, że obowiązująca umowa na obsługę bankową pozwala jedynie na zaciągnięcie kredytu w rachunku przejściowym w wysokości 40 000 000,00 zł przy oprocentowaniu WIBOR (stan na 18 lipca 2022 r, to 7,3) x 1,8, co daje 13,14%. Pozostała kwota musiałaby być sfinansowana kredytem komercyjnym, co generowałoby przynajmniej takie same, o ile nie wyższe koszty. Należy także zwrócić uwagę, że powyższa kalkulacja dotyczy jedynie wynagrodzenia wynikającego z treści oferty, które w obliczu aktualnej sytuacji gospodarczej i geopolitycznej prawdopodobnie wzrośnie w wyniku waloryzacji cen.

Biorąc pod uwagę inwestycje, które są już rozpoczęte i które Zamawiający musi sfinansować, a w szczególności ww. budowę tunelu pod Świną oraz to że koszty tych inwestycji wzrastają nie leży w interesie Gminy i jej mieszkańców zaciąganie dodatkowych kredytów. Wiązałoby się to bowiem z koniecznością ograniczenia wydatków na działalność bieżącą taką jak usługi w zakresie ochrony zdrowia, edukacja czy utrzymania porządku w mieście, co negatywnie odbiłoby się na życiu mieszkańców.

W tym miejscu należy również wskazać, że Zamawiający nie ma możliwości powtórzenia postępowania na pierwsze cztery części. Termin kwalifikowalności wydatków wynikający z § 7 ust. 2 UoD kończy się 31 marca 2023 r., natomiast termin realizacji czterech części zamówienia to 12 miesięcy na każdą część. Nie mając rozstrzygniętego postępowania, Gmina nie może wystąpić o zmianę terminu kwalifikowalności wydatków, który (zgodnie z § 2 pkt 12 UoD) jest tożsamy z terminem realizacji projektu. Biorąc pod uwagę rodzaj procedury, w przypadku powtórzenia zamówienia o taką zmianę do POiŚ można by wystąpić w okolicach października lub listopada 2022 r. Należy pamiętać również, że okres rozliczeń perspektywy finansowej (przez instytucje zarządzające) wynosi $n + 3$ (perspektywa finansowa to lata 2014 – 2020, a zatem jest to rok 2023), a dotąd Komisja Europejska nie wydała zgody na wydłużenie perspektywy, co za tym idzie, nie ma żadnej gwarancji na to, że Gmina uzyska zgodę na wydłużenie terminu realizacji projektu o niezbędny czas. To wszystko stwarza zbyt duże ryzyko dla Zamawiającego, w przypadku braku zgody na wydłużenie terminu realizacji projektu, będzie musiał podpisać umowy z wykonawcami i sfinansować całość inwestycji z własnych środków.

2. Nieproporcjonalnie wysokie koszty za zmniejszone korzyści dla mieszkańców

W tym miejscu należy wskazać, że z punktu widzenia mieszkańców najistotniejszą częścią całej inwestycji są drogi, które mają być zrealizowane w ramach pierwszych czterech części, zaś odcinek drogi realizowany w ramach części V ma służyć jedynie dostępowi do terenów zamkniętych portu i gazoportu, a zatem służy interesom dwóch spółek kapitałowych, które w żaden sposób nie są powiązane z interesami mieszkańców Gminy. Co więcej zgodnie z przepisami art. 5 ust. 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w przypadku konieczności zapewnienia dostępu drogowego w standardzie wymaganym dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do polskich portów wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.) minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu

z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu - opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych. W związku z tym, że port w Świnoujściu (w załączniku II o którym mowa powyżej występuje jako zespół portów Szczecin – Świnoujście) zalicza się do portów bazowych sieci TEN-T, część V inwestycji po jej zakończeniu byłaby włączona do sieci dróg krajowych i już na tym etapie mogłaby być jako taka sfinansowana ze środków krajowych.

W interesie publicznym rozumianym jako interes mieszkańców Miasta Świnoujście leży natomiast zrealizowanie pozostałych odcinków dróg. Co jest znacznie mniej kosztowne (szacunkowa wartość to 38 358 305 zł) i przyniesie znacznie większe korzyści - po pierwsze ograniczy samochodowy transport towarowy przez tereny zabudowane, po drugie - projektowane parametry użytkowe, przede wszystkim nowa nawierzchnia, zmniejszą emisję hałasów i pyłów, po trzecie – zwiększy się bezpieczeństwo z uwagi na zastosowanie bezkolizyjnych skrzyżowań, po czwarte – usprawniony zostanie ruch w dzielnicy Warszów z uwagi na nadanie priorytetów głównym kierunkom ruchu, po piąte – wybudowana zostanie kanalizacja deszczowa (dziś wody opadowe stoją na ulicach, poboczach i spływają na posesje).

W tym momencie nie leży w interesie mieszkańców Świnoujścia finansowanie drogi dostępowej do portu czy gazoportu, ponieważ przebudowy wymagają drogi w obrębie terenów zabudowanych. Układ drogowy Świnoujścia funkcjonuje na coraz niższym poziomie obsługi. Większość ulic posiada ograniczenia tonażowe transportu, wydłużony jest czas przejazdu (teren zabudowany, ograniczenie prędkości przejazdu, zły stan techniczny nawierzchni), co powoduje większe koszty eksploatacji pojazdów (nadmierne zużycie paliwa, nadmierne zużycie pojazdu). Nienormatywne łuki, ograniczona widoczność na wyprzedzanie, niska swoboda ruchu jest przyczyną znaczących utrudnień w codziennej komunikacji. Dawne rozwiązania planistyczne, sytuujące bliską zabudowę mieszkaniową wzdłuż dróg dojazdowych, uniemożliwiają rozbudowę ulic po zbliżonym śladzie i stwarzają konieczność wytyczania szlaków komunikacyjnych nowymi terenami. Ruch pojazdów w wariacie bezinwestycyjnym powoduje dużą emisję hałasu komunikacyjnego oraz wprowadzanie większej liczby zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Pomimo dotychczas podejmowanych działań usprawniających, zwiększa się obszar przeciążony i liczba skrzyżowań krytycznych. Stan techniczny dróg publicznych, po których obecnie poruszają się m.in. pojazdy o znacznym ciężarze przewożące ładunki do i z portu jest niezadowalający i systematycznie ulega dalszej degradacji. Wpływa to również na pogorszenie się warunków bezpieczeństwa na drodze i generuje wysokie koszty eksploatacyjne tych dróg. W większości ulice prowadzące do portu są drogami kategorii powiatowej i gminnej i nie posiadają parametrów nośności odpowiednich dla ruchu ciężkiego. Są przystosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton, podczas gdy konieczne jest osiągnięcie nośności dróg 11,5 tony/os (jak dla dróg krajowych). Duże natężenie ruchu ciężarowego stwarza zagrożenia w bezpieczeństwie ruchu zwłaszcza niechronionych użytkowników (pieszych i rowerzystów). Ponadto generowane są uciążliwości dla mieszkańców przyległych dzielnic, głównie przez ruch ciężarowy do i z portu (m.in. hałas komunikacyjny, emisja zanieczyszczeń). Ulice Barlickiego i Ludzi Morza wykazują znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nie ruchem ciężkim. Duża liczba

samochodów ciężkich jest wynikiem konieczności obsługi portu morskiego (w tym terminalu pasażerskiego) i terenów inwestycyjnych. Zły stan techniczny dróg, wzrost natężenia ruchu, z jednoczesnym niedostosowaniem tras do przenoszenia dużych samochodów ciężarowych, jednopoziomowy przejazd kolejowy w ciągu ulicy Barlickiego oprócz obniżania bezpieczeństwa ruchu, przyczynia się także do podnoszenia kosztów ekonomicznych i społecznych transportu drogowego. Ulica Barlickiego to także droga dojazdowa do największych zakładów pracy w Świnoujściu (port, gazoport, terminal, stocznia). Ulica Ludzi Morza/Mostowa zapewniają dojazd m.in. do stoczni remontowej, terenów inwestycyjnych oraz przeprawy promowej Centrum.

Mając na względzie powyższe, zważywszy na interes publiczny pojmowany jako potrzeby ogółu, oraz cel, dla którego zaspokojenia ma być realizowane zamówienie, a także z uwagi na ciężące na samorządzie obowiązki, Zamawiający unieważnia część V „Zadanie 2 „Budowa nowego odcinka drogi łączącej ulicę Barlickiego z drogą krajową nr 3”.

z up. **PREZYDENTA MIASTA**



Ewa Binkiewicz
Kierownik

Biura Zamówień Publicznych

