

Kraków, dnia 14.05.2019 r.  
ZDW/PW/2019/ **2833** /DN-4/AN  
Znak sprawy: ZDW-DN-4-271-12/19

Zamawiający  
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie  
ul. Głowackiego 56  
30-085 Kraków

### Zawiadomienie o unieważnieniu postępowania

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego **Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie – opracowanie projektów budowlanych wraz z uzyskaniem decyzji umożliwiających realizację inwestycji (w podziale na zadania)**

Zamawiający – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie niniejszym na podstawie art. 92 ust. 1 pkt 7 i ust. 2 oraz art. 93 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – *Prawo zamówień publicznych* (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r. poz. 1986, zwanej dalej ustawą Pzp) zawiadamia, iż prowadzone przez Zamawiającego postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego p.n. *Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie – opracowanie projektów budowlanych wraz z uzyskaniem decyzji umożliwiających realizację inwestycji (w podziale na zadania)* (ZDW-DN-4-271-12/19) zostało unieważnione w oparciu o art. 93 ust. 1 pkt 6 ustawy Pzp – z uwagi na wystąpienie istotnej zmiany okoliczności powodującej, że prowadzenie tego postępowania nie leży w interesie publicznym, czego nie można było wcześniej przewidzieć.

#### UZASADNIENIE

W toku prowadzenia przedmiotowego postępowania wystąpiła istotna zmiana okoliczności powodująca, że dalsze prowadzenie tego postępowania (i jednocześnie wykonanie zamówienia będącego jego przedmiotem na warunkach w nim określonych) nie leży w interesie publicznym, czego nie można było wcześniej przewidzieć.

W pierwszej kolejności należy wskazać, iż jako interes publiczny należy bez wątpienia uznawać korzyści uzyskiwane w wyniku realizacji przedsięwzięć służących ogółowi w zakresie zadań ciężących na administracji rządowej oraz samorządowej. Ustalenie interesu publicznego następuje w kontekście różnego rodzaju zdarzeń społecznych, politycznych, gospodarczych. Za sprawę szczególnie istotną dla interesu publicznego należy uznać więc taką, która ze względu na rodzaj, czas, miejsce, sposób, okoliczności rozstrzygnięcia i późniejszej realizacji – w istotnym zakresie wpływa lub może wpływać na wykonywanie celu publicznego, któremu ma służyć. Natomiast istotna zmiana okoliczności to kategoria

obiektywna, ściśle powiązana z przedmiotem i terminem wykonania zadania objętego postępowaniem o zamówienie publiczne, która w określonych warunkach powoduje, iż dalsze kontynuowanie postępowania przetargowego narusza interes publiczny, któremu miało służyć to postępowanie.

W niniejszej sprawie niewątpliwie zaistniała obiektywnie istotna zmiana okoliczności powodująca, że prowadzenie tego postępowania (i wykonanie zamówienia będącego jego przedmiotem) nie leży w interesie publicznym, czego nie można było wcześniej przewidzieć. Na wstępie wskazać należy, iż postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego *Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie – opracowanie projektów budowlanych wraz z uzyskaniem decyzji umożliwiających realizację inwestycji (w podziale na zadania)* zostało uruchomione przez Zamawiającego jedynie na skutek ówczesnie istniejącej niemożności wdrożenia pierwotnego planowanego trybu realizacji inwestycji budowy połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie – z uwagi na ograniczenia natury finansowej będące pochodną okoliczności implikowanych przez stanowisko zajęte wobec planowanej inwestycji przez zarządcę cieków wodnych – Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

Otóż Zamawiający od początku planował zrealizować inwestycję budowy połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie w systemie *zaprojektuj i wybuduj*. W tym celu dokonał wszczęcia w lutym 2018 r. postępowania przetargowego w sprawie zamówienia *Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze SAG w Tarnowie* (obejmującego wykonanie robót budowlanych w systemie *zaprojektuj i wybuduj*) – postępowanie nr ZDW-DN-4-271-17/18. W toku jego prowadzenia okazało się, iż nowy zarządca cieków wodnych (rz. Dunajec), który zlokalizowany jest na obszarze tej inwestycji – nowopowstała z dniem 1 stycznia 2018 r. jednostka Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (dalej PGW Wody Polskie), która na mocy nowej ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne* przejęła całościowo kompetencje Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej i Zarządów Melioracji – zmienił stanowisko wcześniejszego zarządcy w sprawie usytuowania podpory projektowanego mostu na rz. Dunajec, jaki miałby zostać wybudowany w ramach tej inwestycji. PGW Wody Polskie stwierdziło, iż przedstawione do zaopiniowania rozwiązanie projektowe obejmujące zlokalizowanie podpory nowego mostu w międzywalu na lewym brzegu rz. Dunajec jest niewystarczające, jako że nieprzewidziane zostało przy tym wykonanie wymaganego zdaniem organu umocnienia brzegu. PGW Wody Polskie uznało, iż zlokalizowanie filaru mostu w bliskim sąsiedztwie lewego brzegu rz. Dunajec bez wykonania zabezpieczenia tegoż brzegu spowoduje jego rozmycie (jako że w ocenie PGW Wody Polskie projektowany most będzie powodował spiętrzenia oraz wpłynie negatywnie na stabilność brzegów rzeki), w związku z czym stwierdził konieczność jednoczesnego – przy budowie obiektu – wykonania zabezpieczenia (umocnienia) brzegu (choć wskazywano, iż realizacja wymaganego ze strony organu umocnienia brzegu rz. Dunajec wykracza poza kompetencje Zamawiającego (Inwestora – nie jest on podmiotem realizującym tego typu zadania) oraz zakres posiadanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia). PGW Wody Polskie poinformowało, iż podpora nowego mostu może zostać zlokalizowana w międzywalu na lewym brzegu rz. Dunajec jedynie w przypadku jednoczesnego wykonania zabezpieczenia brzegu na odcinku ok. 800 m, co nie byłoby

konieczne w przypadku mostu z filarem umiejscowionym poza lewym wałem rz. Dunajec. Przedstawione przez PGW Wody Polskie warunki odnośnie lokalizacji podpory nowego mostu spowodowały konieczność przewidzenia w planowanym do budowy obiekcie bardzo długiego przęsła nurtowego (o długości ponad 320 m), które dodatkowo usytuowane było w łuku projektowanego przebiegu drogi – implikowało to konieczność zaprojektowania i wybudowania znacznie większego obiektu, niż zakładano na bazie wcześniejszego stanowiska zarządcy ciek. Powyższe informacje zostały przez Zamawiającego uwzględnione w ramach SIWZ w prowadzonym postępowaniu przetargowym. Po dokonanych we wrześniu 2018 r. otwarciu złożonych w tym przetargu ofert ceny ofertowe okazały się być dużo wyższe, niż środki posiadane przez Zamawiającego na sfinansowanie tego zamówienia – oferta cenowo najniższa spośród sześciu złożonych w postępowaniu ofert zawierała cenę ponad 206 mln. zł, podczas gdy kwota przeznaczona na sfinansowanie tego zamówienia wynosiła niecałe 115 mln. zł. Zamawiający z uwagi na ówczesny brak możliwości zwiększenia zabezpieczenia finansowego przedmiotowego zadania zmuszony był unieważnić to postępowanie, co zostało dokonane w grudniu 2018 r. Analiza zaistniałych w sprawie okoliczności potwierdziła przypuszczenia, iż tak wysokie ceny ofertowe zostały spowodowane przede wszystkim z uwagi na wymagania PGW Wody Polskie dotyczące lokalizacji obiektu mostowego, które przekładały się na wielkość obiektu, a więc generowały wyższe koszty jego wykonania.

Wobec zaistniałej sytuacji – z uwagi na niedostatek zabezpieczenia finansowego (niepozwalający na zakontraktowanie zamówienia *zaprojektuj i wybuduj* w ramach dostępnych możliwości) – Zamawiający zmuszony został zrewidować wcześniejsze zamierzenia w zakresie trybu realizacji inwestycji budowy połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie i w ramach posiadanych na to zadanie środków finansowych, celem kontynuowania działań mających na celu dążenie do realizacji przedsięwzięcia wedle aktualnych ówczesnie uwarunkowań (w tym posiadanych przez Zamawiającego możliwości finansowych, których poziom nie jest zależy od decyzji samego Zamawiającego, ale stanowi wynik decyzji podejmowanych przez władze Województwa Małopolskiego w ramach planistyki budżetowej), zdecydował się na wdrożenie osobno przygotowania dokumentacyjnego zadania. W związku z tym w marcu 2019 r. wszczął niniejsze postępowanie.

W toku prowadzenia niniejszego postępowania okazało się, iż regulowany przez władze Województwa Małopolskiego poziom zabezpieczenia finansowego przedmiotowego zadania obiektywnie uległ zwiększeniu i pojawiły się możliwości dalszego jego zwiększenia – na skutek autonomicznych decyzji podejmowanych przez władze Województwa w zakresie budżetu i dokumentów planistycznych Województwa oraz działań podjętych przez partnerów tego przedsięwzięcia (m.in. JST) w kontekście zadeklarowania współfinansowania z ich strony kosztów jego wykonania. Niniejsze otworzyło obecnie Zamawiającemu drogę do powrotu do pierwotnej koncepcji realizacji inwestycji budowy połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie (najbardziej właściwej pod względem technicznym, społecznym, czasowym, organizacyjnym i finansowym) stwarzając możliwość podjęcia działań mających na celu zakontraktowanie zamówienia *zaprojektuj i wybuduj* – również wobec zmiany stanowiska PGW Wody Polskie co do wymagań dotyczących lokalizacji podpory nowego mostu.

Otóż Zamawiający zwrócił się jeszcze do PGW Polskie Wody celem ustalenia szczegółów dotyczących lokalizacji obiektu mostowego na terenie zalewowym, w wyniku czego PGW Wody Polskie z końcem kwietnia 2019 r. poinformowało, iż wskutek ponownej analizy przedłożonej do zaopiniowania koncepcji budowy mostu na rz. Dunajec oraz wykonanego opracowania „*Analiza hydrauliczna wpływu projektowanego mostu na rz. Dunajec w ciągu DW 973 z uwzględnieniem posadowienia podpór mostu na terenie zalewowym w ramach budowy połączenia autostrady A4 ze strefą aktywności gospodarczej w Tarnowie*” zaopiniowano pozytywnie możliwość usytuowania podpory w międzywalu na lewym brzegu rz. Dunajec bez dodatkowych wymogów dotyczących umacniania brzegu, jako że dokonana analiza wykazała, że projektowany most nie będzie powodował żadnego spiętrzenia oraz nie wpłynie negatywnie na stabilność brzegów rzeki. Zaistniała zmiana stanowiska odnośnie lokalizacji podpory mostu na rz. Dunajec ze strony PGW Wody Polskie pozwoli na zaprojektowanie i wykonanie mostu o rozpiętości przęsła nurtowego ok. 100 m mniejszej, niż zakładano bazując na wcześniejszym stanowisku PGW Wody Polskie (o którym wspomniano wyżej) – tak znaczne zmniejszenie rozpiętości przęsła nurtowego w sposób istotny wpłynie na obniżenie kosztów realizacji budowy obiektu, a przez to kosztów całej inwestycji.

Z powyższych powodów uznano, iż obecnie bezzasadnym stało się dalsze procedowanie postępowania o udzielenie zamówienia *Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie – opracowanie projektów budowlanych wraz z uzyskaniem decyzji umożliwiających realizację inwestycji (w podziale na zadania)*. Kwestia zwiększenia możliwości finansowych oraz zmiana stanowiska PGW Wody Polskie spowodowała obiektywną i nieprzewidzianą wcześniej możliwość powrotu do pierwotnego planu realizacji inwestycji – w ramach systemu *zaprojektuj i wybuduj* (z uwagi na obniżenie planowanych kosztów jej realizacji), przez co konieczne jest obecnie unieważnienie prowadzonego postępowania na opracowanie samej dokumentacji projektowej (zamówienia na usługę) i następnie wszczęcie nowego postępowania przetargowego na wykonanie dokumentacji i realizację robót (zamówienia na roboty budowlane w systemie *zaprojektuj i wybuduj*) – tego typu zmiana nie może zostać dokonana w ramach dostępnych prawnie możliwości zmiany treści SIWZ na gruncie niniejszego postępowania (jako że wiąże się ona ze zmianą rodzaju zamówienia, która to modyfikacja nie jest możliwa do wykonania), toteż konieczne stało się zniesienie obecnie prowadzonego postępowania na usługę opracowania dokumentacji i wszczęcie nowego postępowania na roboty budowlane realizowane w systemie *zaprojektuj i wybuduj*.

Nowe stanowisko PGW Wody Polskie umożliwia budowę obiektu mostowego o zmniejszonej rozpiętości przęsła, czyli w konsekwencji obiektu tańszego (co przełoży się jednocześnie na zmniejszenie kosztów całego zadania – wobec założeń bazujących na pierwotnym stanowisku tego organu), więc obecnie bardziej racjonalnym rozwiązaniem jest zastosowanie w kontekście realizacji tej inwestycji systemu *zaprojektuj i wybuduj* – jest to tryb szybszy niż realizacja w ramach odrębnych zamówień prac dokumentacyjnych i wykonania robót, generujący niższe koszty i mniej problemów z organizacją prac w ramach poszczególnych etapów procesu inwestycyjnego, a co za tym idzie taka zmiana trybu realizacji leży w interesie publicznym. W związku z aktualizacją możliwości finansowych Zamawiającego oraz zmianą stanowiska PGW Wody Polskie możliwe, iż uda się zakontraktować wykonanie inwestycji

w systemie *zaprojektuj i wybuduj* w ramach dostępnych dla tej inwestycji środków finansowych, co przyczyni się do sprawniejszego, szybszego i tańszego wykonania tej inwestycji.

System *zaprojektuj i wybuduj* umożliwia korzystniejsze ekonomicznie gospodarowanie środkami publicznymi, do czego Zamawiający jest zobowiązany jako jednostka sektora finansów publicznych. Ponadto system *zaprojektuj i wybuduj* wiąże się ze znaczną oszczędnością czasu od momentu wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia do momentu ukończenia przedsięwzięcia, ponieważ przeprowadzane jest jedynie jedno postępowanie zamówieniowe (zamiast dwóch w systemie odrębnego projektowania i wykonawstwa – okres samego procedowania jest niewspółmiernie krótszy w przypadku zamówienia prowadzonego w systemie *zaprojektuj i wybuduj*), a jeden Wykonawca jest odpowiedzialny za cały proces inwestycyjny – wykonanie dokumentacji projektowej i realizację robót budowlanych, co również w znacznym stopniu eliminuje procesy wyjaśniania, uzgadniania i wprowadzania zmian w dokumentacji, na podstawie której realizowane będą roboty budowlane. W związku z tym w stosunku do systemu realizowania inwestycji w ramach osobnego sporządzenia dokumentacji projektowej i wykonania robót system *zaprojektuj i wybuduj* powoduje znaczne skrócenie czasu trwania przedsięwzięcia inwestycyjnego, co stanowi istotny element interesu publicznego (jako że przedmiotem tego przedsięwzięcia jest realizacja inwestycji celu publicznego, służącej społeczeństwu – drogi publicznej). Stąd zasadnym z punktu widzenia interesu publicznego jest obecnie wdrożenie pierwotnie planowanego trybu realizacji inwestycji budowy połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie, skoro obecnie odpadła przeszkoda niepozwalająca wcześniej na jego kontynuację.

Zamawiający biorąc pod uwagę opisane wyżej okoliczności uznał, iż obecnie dalsze prowadzenie przedmiotowego postępowania o udzielenie zamówienia *Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie – opracowanie projektów budowlanych wraz z uzyskaniem decyzji umożliwiających realizację inwestycji (w podziale na zadania)* nie jest zasadne z punktu widzenia celu publicznego, jakiemu miało by służyć, czyli w związku z faktem, iż w jego wyniku uzyskano by jedynie opracowanie dokumentacyjne na potrzeby dalszego procedowania postępowania w sprawie zamówienia na roboty (podczas gdy aktualnie możliwe stało się wdrożenie pierwotnie planowanego trybu *zaprojektuj i wybuduj*) – ponieważ skutkowałoby to wydatkowaniem środków publicznych w sposób nieekonomiczny i nieefektywny, społecznie nieuzasadniony. W toku prowadzenia tego przetargu nastąpiła obiektywna i nieprzewidziana istotna zmiana okoliczności – aktualizacja poziomu zabezpieczenia finansowego inwestycji (i możliwość dalszego jego zwiększenia) oraz modyfikacja stanowiska PGW Wody Polskie dotyczącego lokalizacji podpory obiektu mostowego na rz. Dunajec, co implikuje możliwość budowy obiektu znacznie mniejszego i tym samym mniej kosztownego, niż zakładano na bazie poprzedniego stanowiska tego organu, przez co możliwym stała się realizacja całej inwestycji w ramach bardziej korzystnego społecznie, ekonomicznie i technicznie z punktu widzenia celu publicznego systemu *zaprojektuj i wybuduj*. W związku z zaistnieniem tej sytuacji obecnie dalsze prowadzenie tego postępowania (i realizacja zamówienia będącego jego przedmiotem) nie leży w interesie publicznym, jako że w perspektywie aktualnych

uwarunkowań zasadna jest zmiana trybu realizacji całej inwestycji. Stąd konieczne stało się unieważnienie niniejszego postępowania.

Mając powyższe na uwadze unieważnienie przedmiotowego postępowania na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 6 ustawy Pzp było jak najbardziej uzasadnione i poprawne w świetle formalnoprawnym.

Zaznacza się, iż unieważnienie niniejszego postępowania następuje przed upływem wyznaczonego w nim terminu składania ofert, w sytuacji, gdy w postępowaniu tym nie zostały jeszcze złożone żadne oferty.

Dyrektora  
Inwestycji  
Robert Górecki

Rozdzielnik:  
1 x wg rozdzielnika  
1 x www.zdw.krakow.pl  
1 x DN-4 a/a