

Niniejsza SIWZ zawiera:

Lp.	Oznaczenie Części	Nazwa Części
1.	Część I	Instrukcja dla Wykonawców (IDW)
2.	Część II	Wzór umowy wraz z załącznikami (Kontrakt)
3.	Część III	Opis przedmiotu zamówienia (OPZ)
3.	Część IV	Przedmiar Robót i Harmonogram Realizacji

NAZWA ZAMÓWIENIA:

na wykonanie ROBÓT BUDOWLANYCH
w ramach Inwestycji pod nazwą: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin
(Kanał Piastowski i Mielniński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia”

Kod CPV

45000000, 45100000, 45111000, 45111200, 45111250, 45231000, 45232300,
45240000, 45244000, 45241500, 45243600, 45247100, 45314310, 45330000

Projekt PO IiŚ Nr 7.2-1 – Urząd Morski w Szczecinie ubiega się o współfinansowanie przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko



**INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



SPIS TREŚCI:

1. WPROWADZENIE – informacje o Projekcie	3
1.1. KLASYFIKACJA PROJEKTU	3
1.2. LOKALIZACJA INWESTYCJI.....	3
1.3. ZAKRES I CEL PROJEKTU	5
1.4. OGÓLNY OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	6
2. ZADANIA WYKONAWCY	7
CEL KONTRAKTU I OCZEKIWANE EFEKTY	7

UWAGA

Znaczenie specjalistycznych terminów stosowanych w niniejszej SIWZ, odnoszących się m.in. do procesów koordynacji i zarządzania, zdefiniowane zostało w § 1 umowy (SIWZ cz. II – Wzór umowy).

1. WPROWADZENIE – informacje o Projekcie

NAZWA PROJEKTU: Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) - etap II, strona wschodnia i zachodnia

Oś priorytetowa VII – Transport przyjazny środowisku
Działanie 7.2 – Rozwój transportu morskiego
Projekt Nr – POIŚ 7.2-1

1.1. KLASYFIKACJA PROJEKTU

- Indywidualny duży Projekt kluczowy
- Lista projektów indywidualnych (LPI) PO IiŚ z dnia 31.07.2008 r. opublik. 13.08.2008 r. (MP Nr 58, poz.521) – aktualizacja: 12. sierpnia 2011 r.
Przewidywany okres realizacji projektu - 2012÷2014

Urząd Morski w Szczecinie ubiega się o współfinansowanie zamówienia przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (PO IiŚ).

1.2. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Projekt zlokalizowany jest w Polsce, w północno-zachodniej części Województwa Zachodniopomorskiego, w granicach administracyjnych miasta Świnoujście, które jest jednocześnie powiatem grodzkim.

Kanał Piastowski znajduje się pomiędzy wyspami: Uznam i Karsibór, natomiast Kanał Mieliński, który łączy się z Kanałem Piastowskim w rejonie Starej Świny, przebiega pomiędzy wyspą Uznam, a wyspą Mielin. Środkiem kanałów biegnie tor wodny Świnoujście-Szczecin. Inwestycja usytuowana jest częściowo w granicach morskiego portu w Świnoujściu (o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej), w pasie technicznym wybrzeża oraz na obszarze morskich wód wewnętrznych RP.

Poszczególne odcinki toru wodnego, stanowiącego infrastrukturę zapewniającą dostęp do morskich portów w Świnoujściu i Szczecinie, wskazane zostały w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej* (Dz. U. z 2003 r. Nr 4, poz. 41; ze zm.).

Tor wodny składa się z trzech zasadniczych odcinków, które obejmują:

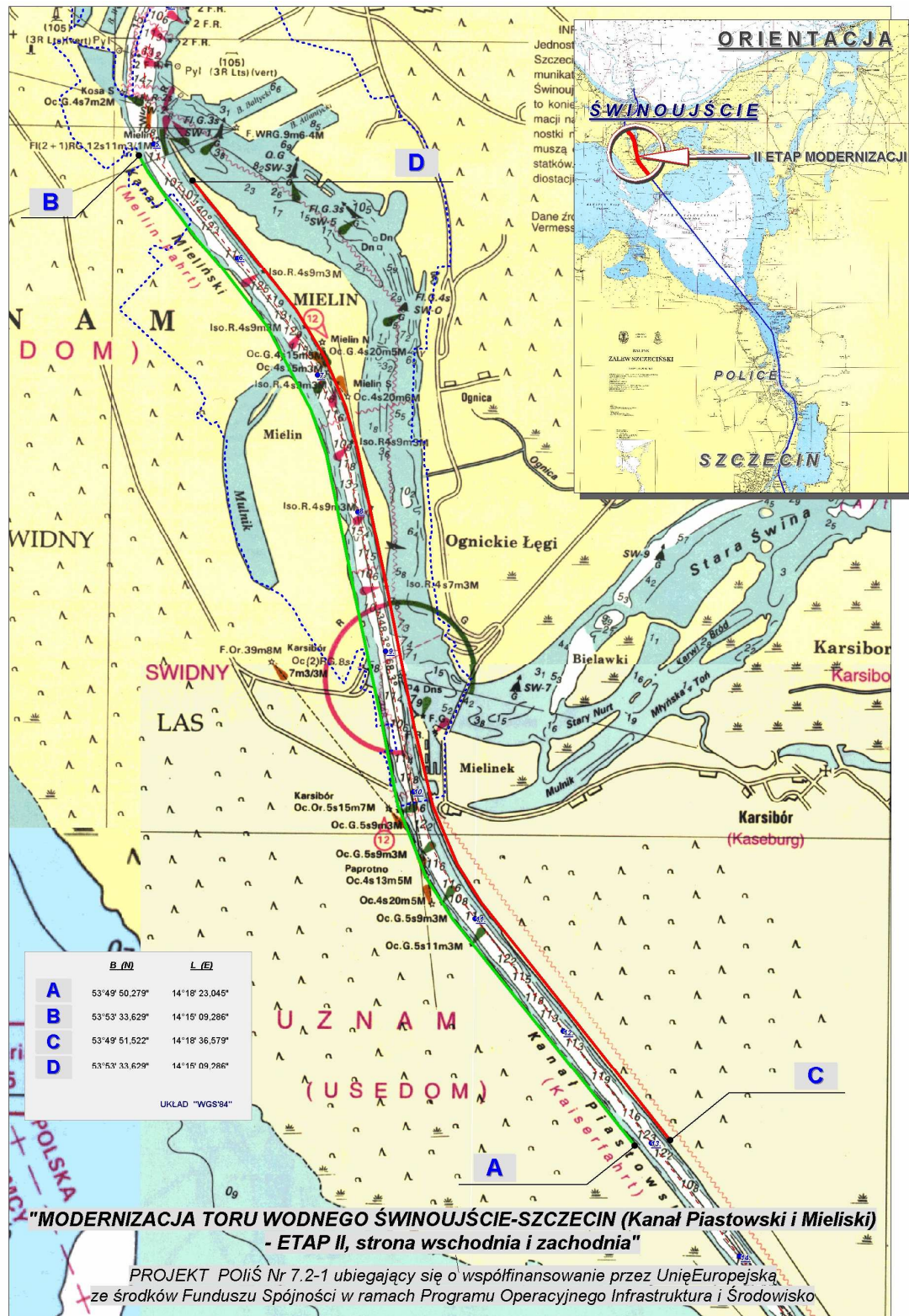
- a) tor podejściowy do Świnoujścia, o długości 25,2 km,
- b) tor podejściowy północny do Świnoujścia na Zatoce Pomorskiej, o długości 35,6 km,
- c) **Podejściowy tor wodny Świnoujście-Szczecin** usytuowany na morskich wodach wewnętrznych:– w km 0.000÷67.700, o łącznej długości 67,7 km, licząc od główek falochronu w Świnoujściu, w kierunku południowym

Obszar objęty przestrzennym zakresem Projektu tj. półn. część Kanału Piastowskiego oraz Kanał Mieliński, zlokalizowany jest na odcinku toru opisanym w punkcie c), w części przebiegającej w km 5.043÷13.015 toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

SIWZ, Część I - Instrukcja dla Wykonawców

Nazwa zamówienia: Wykonanie ROBÓT BUDOWLANYCH w ramach Inwestycji pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin (Kanał Piastowski i Mielński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia”

LOKALIZACJA INWESTYCJI



**INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



1.3. ZAKRES I CEL PROJEKTU

Projekt jest kontynuacją zrealizowanego w latach 2000-2004 ETAPU I, który obejmował budowę nowych falochronów przy wyjściu Kanału Piastowskiego na Zalew Szczeciński oraz przebudowę umocnień brzegowych Kanału Piastowskiego na odcinku 16.034 km – 13.015 km (*strona „E”*) oraz 16.178 km – 12.950 km (*strona „W”*).

II Etap Modernizacji obejmie przebudowę umocnień brzegowych pozostałego odcinka Kanału Piastowskiego tj. do km 9.000 oraz Kanału Mielińskiego do km 5.043 toru wodnego Świnoujście-Szczecin (*odcinek długości ponad 8 km toru wodnego obejmujący brzegi obu kanałów po wschodniej i zachodniej stronie*).

Planowanym efektem przebudowy jest w szczególności: zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi do portów morskich Pomorza Zachodniego, zatrzymanie zaawansowanej i nadal postępującej degradacji umocnień brzegowych i eliminacja niekorzystnych zjawisk (*spłycenia, przegłębienia, uszkodzenia i obsunięcia umocnień itp.*) oraz zapewnienie warunków ochrony środowiska, oszczędność kosztów, zwiększenie racjonalności i efektywności wydatków ponoszonych na utrzymanie toru wodnego w należytym stanie technicznym, eliminacja zagrożeń występujących w okresie wezbrań powodziowych, zapewnienie utrzymania obecnej głębokości toru z możliwością pogłębienia do 12.5 m, zabezpieczenie przed zniweczeniem efektów uzyskanych w wyniku realizacji I. etapu.

Docelowo, w związku z poprawą warunków nawigacyjnych (*m.in. większa głębokość toru i poprawa jego geometrii*) możliwe będzie wchodzenie do portów w Szczecinie i Policach statków o większych parametrach (*zanurzenie, długość*).

Realizacja zamierzenia inwestycyjnego jest przedsięwzięciem koniecznym i pilnym m.in. z uwagi na wręcz awaryjny stan umocnień, co grozi w wielu miejscach katastrofą budowlaną i może uniemożliwić utrzymanie parametrów głównego toru wodnego także na obecnym poziomie.

KANAŁ MIELIŃSKI (*strona wschodnia*)



KANAŁ PIASTOWSKI
(*strona zachodnia*)

1.4. OGÓLNY OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA

Prace modernizacyjne obejmą przebudowę umocnień brzegowych w kanałach Piastowskim i Mielińskim oraz zmianę parametrów geometrii toru wodnego Świnoujście-Szczecin w północnej części obszaru objętego Projektem. Skarpy umocnień brzegowych stanowiąc będą jednocześnie skarpę toru wodnego, który uzyska docelową szerokość w dnie – 120 m, z odpowiednimi poszerzeniami na łukach. Zagwarantowana zostanie możliwość pogłębienia toru do 12,5 m (*roboty pogłębiarskie związane z osiągnięciem docelowej głębokości kanałów nie wchodzą w zakres Projektu i stanowią przedmiot odrębnego zadania inwestycyjnego planowanego w ramach III. etapu modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin, na całej jego długości*).

W ramach zadania inwestycyjnego wykonane zostaną w szczególności prace związane z likwidacją przeszkód nawigacyjnych (*nabrzeża, zwężka hydrauliczna, zniszczone dalby, pomost, pozostałości konstrukcji zdegradowanych umocnień*), budową nabrzeża technicznego (*dla potrzeb obsługi obiektów oznakowania nawigacyjnego*), załadowniem bezużytecznych basenów, przełożeniem kabla VTS, stanowiącego element Radarowego Systemu Zarządzania i Kontroli Ruchu Statków na torze wodnym Świnoujście-Szczecin, budową drogi technicznej wzdłuż zachodniego brzegu Kanału Piastowskiego, modernizacją oznakowania nawigacyjnego (*m.in. w zakresie znaków informacyjnych np. tablice zakazu kotwiczenia przy projektowanych przejściach kabli, oznakowanie robocze na czas trwania robót itp.*). Na odcinku objętym modernizacją zostanie wykonane nowe oświetlenie brzegowe.

Roboty budowlane będą prowadzone pod nadzorem podwodnym, w obrębie czynnego toru żeglugowego, z uwzględnieniem minerskiego zabezpieczenia prac. Prace będą prowadzone przede wszystkim z wody.

Inwestycja powinna być realizowana pod nadzorem przyrodniczym, prowadzonym w ramach monitorowania środowiska (*w okresie budowy oraz rok po jej zakończeniu – monitoring poinwestycyjny stanowić będzie przedmiot odrębnego zamówienia*).

Celem kontrolowania przebiegu prac budowlanych oraz wskazania sposobu ich prowadzenia w odniesieniu do walorów przyrodniczych obszaru inwestycyjnego, Inżynier zapewni nadzór specjalistów w zakresie flory i fauny, z którymi Wykonawca jest zobowiązany ściśle współpracować, na warunkach określonych Kontraktem oraz zgodnie z wymaganiami Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, wydanej dnia 29 kwietnia 2010 roku, znak RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/1-10/2009/2010 (*zał. do SIWZ cz. II*), innymi decyzjami, Dokumentami, Programem Monitoringu, który Inżynier uzgodni z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Do obowiązków Wykonawcy nie należą wskazane w ww. decyzji czynności, dotyczące Prowadzenia Monitoringu Przyrodniczego.

2. ZADANIA WYKONAWCY

Wszelkie określenia i definicje użyte w treści niniejszej SIWZ Część III, pozostają zgodne z definicjami opisanymi w SIWZ Część II – Wzór umowy wraz z załącznikami.

Realizacja Inwestycji nastąpi w oparciu o wzór umowy wraz z załącznikami (SIWZ część II) – zwany także „Kontraktem”.

Przedmiotem zamówienia są roboty budowlane, które należy wykonać w celu realizacji Inwestycji pod nazwą: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) - etap II, strona wschodnia i zachodnia” – zwanej dalej „Inwestycją”.

Wykonanie Inwestycji składa się z następujących, głównych faz realizacji:

1. Faza I – realizacja i wykonanie Inwestycji w oparciu o Rysunki, Specyfikacje, Pozwolenie na Budowę i to zgodnie z Kontraktem.
2. Faza II – zagospodarowanie terenu Inwestycji wraz z uzyskaniem Pozwolenia na Użytkowanie i to zgodnie z Kontraktem.
3. Faza IV – usunięcie wad i usterek Inwestycji w trakcie trwania Okresu Zgłaszania Wad i to zgodnie z Kontraktem.

Przedmiot zamówienia obejmuje w szczególności:

- opracowanie koniecznych wniosków oraz uzyskanie w imieniu Zamawiającego niezbędnych decyzji, pozwoleń lub ich zmian w celu wybudowania, przekazania Inwestycji do eksploatacji zgodnie z obowiązującym Prawem oraz postanowieniami Kontraktu,
- uzyskanie wszelkich niezbędnych opinii, uzgodnień, ekspertyz w celu wybudowania i przekazania Inwestycji do eksploatacji zgodnie z obowiązującym Prawem oraz postanowieniami Kontraktu,
- wykonanie robót budowlanych w ramach Inwestycji wraz z dostawą wszelkich wymaganych maszyn, urządzeń, środków transportu i wyposażenia; Inwestycja powinna zostać zrealizowana z zapewnieniem swobodnego przepływu jednostek torem wodnym;
- przeprowadzenie wymaganych Kontraktem sprawdzeń i prób,
- przeszkolenie Personelu Zamawiającego,
- przekazanie do eksploatacji całości Inwestycji wraz z uzyskanym w imieniu Zamawiającego Pozwoleniem na Użytkowanie,
- usunięcie wad przedmiotu Inwestycji.

W ramach zamówienia Zamawiający prześle Wykonawcy Rysunki, Specyfikacje, Przedmiary Robót, Pozwolenie na Budowę oraz inne dokumenty posiadane przez Zamawiającego dotyczące Inwestycji i stanowiące część Kontraktu.

Rozpoczęcie realizacji Inwestycji planowane jest na III kwartał 2012 roku.

CEL KONTRAKTU I OCZEKIWANE EFEKTY

Wykonawca będzie realizował przedmiot zamówienia Na podstawie Kontraktu, przy ścisłej współpracy z Zamawiającym i Inżynierem i stosowaniu się do jego zaleceń, zgodnie z wymogami Warunków Kontraktowych FIDIC „Warunki Kontraktowe dla Budowy dla robót inżynieryjno - budowlanych projektowanych przez zamawiającego” pierwsze wydanie w języku angielskim 1999, przygotowane i opublikowane przez Międzynarodową Federację Inżynierów Konsultantów (*Federation Internationale des Ingenieurs-Conseils - FIDIC*), P.O. Box 86, CH-1000 Lausanne 12, Szwajcaria, oraz czwarte wydanie angielsko-polskie 2008 - zmienione treścią warunków szczególnych uzupełnionych o wszelkie inne dokumenty określające Inwestycję oraz warunki jej wykonania zgodnie z przepisami polskiego prawa.

Najważniejszy cel stanowi pomyślna realizacja Projektu oraz dotrzymanie opisanych Kontraktem terminów zakończenia Inwestycji, a Wykonawca w ramach swojego zakresu zadań uczyni wszystko, co jest możliwe, wykonując obowiązki zgodnie z praktyką inwestycyjną na najwyższym poziomie i niczego nie zaniedba, aby umożliwić terminowe planowanie i wykonanie Inwestycji, włącznie ze wszystkimi uzgodnionymi terminami częściowymi.

Jednym z głównych celów Kontraktu na Roboty, jest zapewnienie prawidłowego wykonania wszystkich zadań objętych Kontraktem i uzyskanie zaplanowanych efektów użytkowych i finansowych, przy jednoczesnym zachowaniu wymagań ochrony środowiska, w trakcie prowadzenia robót budowlanych.

Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia zespołu odpowiednio przygotowanych, osób o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym, które zdolne będą do skutecznego wykonania zamówienia. Szczegółowe wymagania w tym zakresie opisane zostały w punkcie 5.2. ppkt 3) Instrukcji dla Wykonawców (SIWZ część I).

Szczegółowy zakres robót, stanowiących przedmiot zamówienia, opisany jest w Załącznikach do niniejszej SIWZ, które w szczególności stanowi Projekt budowlany i wykonawczy oraz Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót.